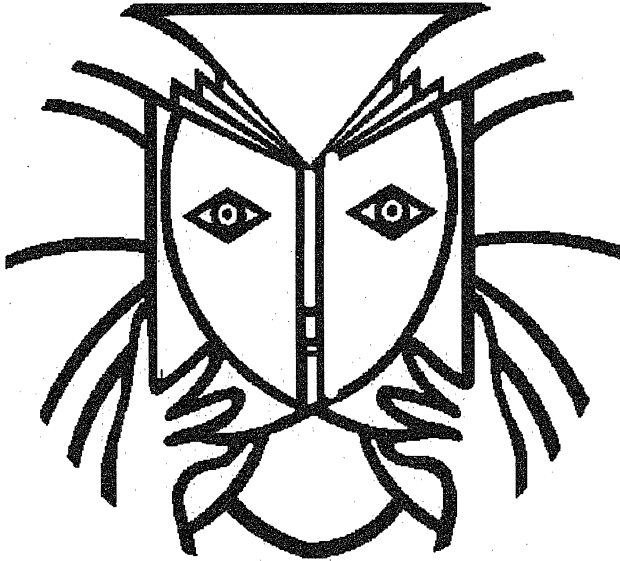




National Library
of Canada

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 3.

PREMIÈRE SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1874.



VOLUME VII.

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

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. VII.—SESSION 1874.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Agriculture, Rapport du Ministère de l'.....	9	Malles, Rivière-du-Loup, etc	65
Allan, Ligne.....	47	Manitoba, Coupes de bois de	75
Amherst, Havre d'.....	62	Marine et Pêcheries.....	4
Assurances.....	24	Milice, Rapport sur la	7
Aliénés, Québec, Asile d'.....	39	Machines de moulin et de fabrique.....	18
Banques.....	13	Monteagle	31
Baptêmes, etc.....	11	Montréal, Commission du havre de	52
Blair, Benjamin.....	79	Mouchette, Emile.....	43
Bossé, Hon. Joseph Noël.....	56	Munro, M.....	27
Billets fédéraux et provinciaux.....	71	Naturalisation, Traités de.....	54
Budget.....	1	Nouveau-Brunswick, Loi scolaire du.....	40
Bibliothécaire, Rapport du.....	10	Nord-ouest, Troubles du.....	22
Comptes publics.....	1	" Territ. du, —Traités avec les Sauv. du	70
Caserne, Chatham, Emplacement de.....	37	Offenses capitales.....	26
Colombie-Britannique, communic. trans-contin.	51	Pénitenciers, Rapport annuel sur les.....	42
Affaires des Sauv. de la.....	74	Perry, Stanislaus Francis.....	69
Chicoutimi et Saguenay.....	50	Portage, Ile du.....	38
Chine, Steamers trans-pacifiques de la.....	66	Port Burwell, Havre de	63
Cour d'Appel, P. Q.....	57	Port Stanley, Havre de	49
Cour des Elections.....	14	Postes, Rapport sur les.....	3
Chars de chemin de fer.....	60	Prince Alfred, Steamship.....	30
Commission royale.....	73	Police fédérale	19
Commerce et navigation.....	5	Percepteur de douane, Montréal.....	46
Districts électoraux.....	59	Revenu de l'intérieur.....	6
Déshérences et confiscations.....	36	Retraite, Mises à la	16
Dépenses imprévues.....	20	Recensement	B
Exploration Géologique du Canada.....	12	Robertson, M.....	27
Farrer, E. J.....	77	Statistiques diverses.....	1
Freeman, Tente brevetée de	61	Service public, Nominat. à des emplois dans le.	29
Fonds consolidé, Dépenses du	23	Secrétaire d'Etat.....	8
Gouverneur-Général, Gardes à pied du.....	34	Sauvages, Six Nations.....	68
Havre de Montréal, Commission du	52	St. Laurent, Crues du.....	76
Halifax, Cité d'.....	64	St. Jean, N.-B.....	21
Ingonish, Havre d'.....	47	St. Pierre, Canal.....	33
Intercolonial, Chemin de fer.....	32	Statuts fédéraux.....	15
Ile du Prince-Edouard, Steamer.....	48	Sauvages, Ministère de l'Intérieur, Divis. des..	17
phares.....	67	Tempêtes, Stations signalant les.....	35
Jenkins, Edward.....	28	Travaux Publics, Rapport.....	2
Juges de la Cour Supérieure, N.-E., C.-B., etc.	45	Webb, John.....	78
Québec.....	72	Welland, Canal.....	53
Législation provinciale.....	25	Windsor et Annapolis, Ch. de fer de.....	55
Mécanismes importés.....	58	Yale et Kautenas, District de.....	4

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIERES DU VOLUME B.

- B..... RECENSEMENT des provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, fait en avril 1871, vol. 2.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... COMPTES PUBLICS DU CANADA, pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 BUDGET des sommes requises pour le service fédéral, pour l'année expirant le 30 juillet 1875.
 ——— SUPPLÉMENTAIRE, pour l'année expirant le 30 juin 1874.
 ——— do do do 1875.
 DIVERSES STATISTIQUES DU CANADA, pour les années 1869-70-71-72.

MATIERES DU VOLUME No. 2.

- No. 2.. TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873
 No. 3.. MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 4. MARINE ET PÊCHERIES :—Sixième rapport annuel de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 ——— Liste des documents pour le département, pour l'année expirée le 30 juin 1873.
 ——— Etat de la dépense de la maison de la Trinité, Québec.
 ——— do do do Montréal.
 ——— Etat des recettes et dépenses se rattachant à la police de rade de Québec et Montréal.
 ——— Etat de la dépense et des frais de perception se rattachant aux améliorations de havre.
 ——— Etat de la dépense pour construction de phares, phares flottants, sifflets d'alarmes, etc.
 ——— Etat de la dépense pour l'entretien des phares, phares flottants, sifflets d'alarme, etc.
 ——— Etat de la dépense et des recettes pour les marins malades, infirmes, naufragés et dans la détresse.
 ——— Etat des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides, Québec.
 ——— Etat des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides, Montréal.
 (Pas imprimé.)

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

- No. 5. COMMERCE ET NAVIGATION DU CANADA :—Tableaux de leur mouvement, pour l'année expirée le 30 juin 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

- No. 6.. REVENUS DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistiques de ces revenus pour l'année expirée le 30 juin 1873.

—Premier rapport du commissaire du revenu de l'intérieur sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour janvier 1874.

RECETTES DE CE REVENU :—État de ces recettes jusqu'au 21 avril 1874 ; aussi, État comparatif de ces recettes pour les premiers 20 jours d'avril des années 1873-1874, et des quantités de marchandises sujettes à l'accise en entrepôt le 1er et le 15 avril des années 1873 et 1874, et le 1er jour de juillet 1873.

- No. 7.. MILICE :—Rapport sur l'état de la, pour l'année 1873.

- No. 8.. SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873, et du 1er juillet 1873 au 31 décembre 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 9.. AGRICULTURE :—Rapport de ce ministère pour l'année de calendrier 1873.

—Réponse à une adresse, demandant copie de tous les rapports faits par les commissaires de l'exposition de Vienne. (*Pas imprimée.*)

—Réponse supplémentaire à une adresse, demandant copie de tous les rapports faits par les commissaires à l'exposition de Vienne.

- No. 10.. BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du Bibliothécaire.

- No. 11.. BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—États y relatifs pour certains districts de la province de Québec. (*Pas imprimés.*)

- No. 12.. EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—Rapport des Opérations, par R. G. Selwyn, directeur, M. S. G., pour 1872-73. (*Non réimprimé comme document de la session.*)

- No. 13.. BANQUES :—Listes des actionnaires de différentes banques du Canada, transmises conformément à l'acte 34 Vic., chap. 3, sec. 12. (*Pas imprimées.*)

- No. 14.. COURS DES ÉLECTIONS :—Règles générales, division de Montréal,—Acte 36 Victoria, chap. 28, sec. 32.

—Règles générales de la Cour des Élections, division de Québec,—Acte 36 Victoria, chap. 28, sec. 32, et

—Règles générales de la Cour des Élections de la province de la Nouvelle-Écosse,—Acte 36 Vic., chap. 28, sec. 32.

—Règles générales de la Cour des Élections de la province du Nouveau-Brunswick,—Acte 36 Vic., chap. 28, sec. 32.

—Correspondance relative à l'établissement d'une Cour des Élections dans la province de la Nouvelle-Écosse.

—Bref de prohibition, avec pétition y annexée, qui a été signifié à M. le juge Torrance, à M. le juge Beaudry, etc., comme juges de la Cour des Élections. (*Pas imprimé.*)

- No. 15.. STATUTS :—Rapport officiel de leur distribution. - 36 Victoria. 1re session du 2me parlement, 1873—fait en vertu des dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 1, sec. 14. (*Pas imprimé.*)

- No. 16.. RETRAITE, MISES A LA :—État des allocations et gratifications accordées en vertu de l'acte 33 Vic. chap. 4, avec indication des cas (depuis le dernier rapport) où il a été ajouté au nombre réel d'années de service, d'employés mis à la retraite. (*Pas imprimé.*)

- No. 17.. DIVISION DES SAUVAGES, MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1873.

- No. 18.. MACHINE DE FABRIQUE ET DE MOULIN :—Réponse à une adresse, demandant un état de ces machines importées en Canada, et des droits qu'elles ont payés depuis 1867.

- No. 19.. POLICE FÉDÉRALE :—État (en vertu de l'acte 31 Vic., chap. 73, sec. 6) du nombre moyen d'hommes employés dans cette police pendant chaque mois de l'année 1872-73 ; de leur solde et frais de route. (*Pas imprimé.*)

- No. 20.. DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des sommes payées et portées à ce compte (en vertu d'arrêtés du conseil) depuis le 1er juillet 1873 jusqu'à date, en vertu de l'acte 36 Vic., chap. 26. (*Pas imprimé.*)
- No. 21.. ST. JEAN N.-B. :—Etat comparatif de la quantité et valeur des principaux articles de marchandises importées et entrées pour la consommation, et des droits perçus sur ces marchandises, au port de St. Jean, en mars 1873 et en mars 1874. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse—Etat comparatif des droits perçus sur les importations, au port de St. Jean, N.-B., pour les premiers 15 jours d'avril des années 1873 et 1874. (*Pas imprimé.*)
- No. 22.. NORD-OUEST, TROUBLES DU :— Réponse à une adresse demandant toutes les dépêches entre le gouvernement, le Lieutenant-Gouverneur de Manitoba et le magistrat de police de cette province, au sujet des meurtres que l'on prétend avoir été commis par des citoyens américains dans ces territoires, etc.
- Réponse et réponse supplémentaire à une adresse demandant copie de la proclamation en date du 6 décembre 1869 au sujet des troubles du Nord-Ouest en 1869 et 1870, et de toute correspondance entre le gouvernement fédéral, et ceux de Manitoba et de l'Angleterre. (*Pas imprimée.*)
- No. 23.. FONDS CONSOLIDÉ, DÉPENSE DU :—Etat comparatif pour les neuf mois expirés le 31 mars 1873-74.
- No. 24.. ASSURANCES :—Etats transmis par diverses compagnies en conformité de l'acte 31 Vic. chap. 48, sec. 14.
- Rapport annuel de la compagnie d'assurance mutuelle du Castor et de Toronto, contre l'incendie, pour l'année 1873, avec une liste de ses actionnaires, le 31 décembre 1873. —(*Pas imprimée.*)
- Etat des recettes et dépenses de l'assurance mutuelle du Canada sur la vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1873. (*Pas imprimé.*)
- No. 25.. LÉGISLATION PROVINCIALE :—Réponse à une adresse demandant les arrêtés du conseil et la correspondance entre les gouvernements impérial et canadien, et entre ce dernier et ceux des provinces, depuis mars 1873, y compris toute instruction à Son Excellence sur le même sujet.
- No. 26.. OFFENSES CAPITALES :—Réponse à une adresse demandant un état de ces offenses depuis le 1er juillet 1867, y compris les acquittements, condamnations, commutations de peine et pardons.
- No. 27.. MUNRO M. :—Réponse à une adresse demandant les rapports et autres documents relatifs à sa démission comme maître de poste de Lanark ; et à la démission de M. Robertson du même emploi. (*Pas imprimé.*)
- No. 28.. JENKINS EDWARD :—Réponse à une adresse, demandant les arrêtés du conseil relatifs à sa nomination comme agent de l'immigration à Londres, avec copie de sa commission et de ses instructions. (*Pas imprimé.*)
- No. 29.. SERVICE PUBLIC :—Réponse à une adresse demandant un état des nominations à des emplois dans ce service, etc., à l'Île du Prince-Edouard, et toutes les pétitions et documents y relatifs, depuis le 1er juillet dernier.
- Réponse à une adresse demandant un état du nombre de personnes nommées à des emplois entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873, avec indication du nom et du domicile des titulaires, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état des nominations faites depuis le 1er novembre dernier, à des emplois dans le service intérieur des Postes, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de toutes les nominations faites depuis le 1er août jusqu'au 26 mars de cette année, aussi, les arrêtés du conseil recommandant ces nominations et des augmentations de salaire, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de tous les officiers des douanes de la Nouvelle-Ecosse qui, depuis le 1er juillet dernier, ont reçu une augmentation de salaire en vertu de l'acte 36 Vic. c. 31.

- SERVICE PUBLIC : Réponse à une adresse, demandant les arrêtés du conseil, etc., accordant une augmentation de salaire aux employés, entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873, etc.
- Réponse à une adresse, demandant un état de toutes les nominations faites depuis le 1er janvier à la douane de Montréal, avec le nom des titulaires et l'indication de leur occupation antérieure, de leur salaire, etc.
- No. 30.. PRINCE ALFRED, STEAMSHIP :—Réponse à une adresse, demandant le mémoire de la Chambre de Commerce de Victoria, C. B., concernant l'annulation du service postal avec les propriétaires de ce steamer et le contrat passé avec MM. Malcolm, Hudon et Cie., dont les steamers doivent arrêter deux fois par mois à Esquimalt dans leur voyage de San Francisco à la Chine et au Japon, et *vice versa*. (*Pas imprimé.*)
- No. 31.. MONTEAGLE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance relative à l'établissement d'un bureau de poste à Monteagle Valley sous le nom de Greenview, et à l'établissement d'un bureau de poste dans le township de Dunganon, sous le nom de Brunson, tous deux dans la division nord du comté d'Hastings. (*Pas imprimée.*)
- No. 32.. INTERCOLONIAL, CHEMIN DE FER :—Réponse à une adresse demandant un rapport sur le progrès des travaux de la section 13, avec mention du prix du premier contrat, du bonus (s'il en est) payé à l'entrepreneur, du montant (s'il en est) payé de trop, du montant nécessaire pour remplir le contrat, et de l'état actuel des travaux sur cette section.
- Etat de la somme dépensée pour le pilier sud-est du pont de l'Intercolonial sur la rivière Tintamare indiquant si oui ou non des soumissions ont été demandées pour ces travaux. (*Pas imprimé.*)
- Etat des réclamations pendantes à l'égard des sections 4 et 7 de l'Intercolonial, et au sujet desquelles l'ingénieur civil C. Schreiber a fait rapport; aussi, état de la somme payée à compte de ces réclamations par les commissaires, etc. (*Pas imprimé.*)
- Réponse à une adresse, demandant la correspondance, les rapports de la commission, les arrêtés du conseil, les comptes et documents relatifs aux réclamations concernant les contrats des sections de 1 à 7, inclusivement, et un état de tous les paiements faits à compte en vertu d'une résolution passée par cette chambre en 1873, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse demandant les documents et la correspondance relatifs à la construction de la section No. 12 et aux réclamations des entrepreneurs et autres. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant un état du prix de revient des ponts de l'Intercolonial, indiquant la différence entre le prix des traverses de bois et celles de fer; et la correspondance et les rapports des commissaires, ingénieurs et autres, soumis au gouvernement, et tous les arrêtés du conseil à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant une liste de toutes les réclamations faites contre les entrepreneurs des sections 8, 13, 14, 17, 18 et 19 de l'Intercolonial; le nom de chaque réclamant, le chiffre de l'indemnité demandée par lui, et le nom de l'entrepreneur contre lequel cette réclamation est faite, et copie des affidavits se plaignant de fraudes commises dans l'exécution des contrats de ces sections. (*Pas imprimée.*)
- No. 33.. ST. PIERRE, CANAL :—Réponse à une adresse demandant les rapports, plans et devis relatifs à l'agrandissement projeté de ce canal. (*Pas imprimée.*)
- No. 34.. GOUVERNEUR-GÉNÉRAL, GARDES A PIED :—Réponse à une adresse demandant la correspondance qui a donné lieu à l'émission de l'ordre général de milice en date du 8 juin 1872, accordant à ces gardes, dans la milice canadienne, la même préséance qu'ont les gardes du corps dans l'armée impériale.
- No. 35.. TEMPÊTES, STATIONS SIGNALANT LES :—Rapport des différentes stations de la Nouvelle-Ecosse, indiquant combien de fois le signal a été reçu avant ou après l'arrivée de la tempête, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 36.. DESHÉRENCES ET CONFISCATIONS :—Réponse à une adresse demandant copie d'un acte passé par la législature d'Ontario à sa dernière session, intitulé : *An Act to amend the law respecting escheats and forfeitures*, avec tous les arrêtés du conseil et la correspondance relatifs au dit acte.

- No. 37. CASERNE A CHATHAM, EMPLACEMENT DE LA :—Réponse à une adresse demandant la correspondance, etc., relatifs à la disposition ou occupation de cette propriété du gouvernement dans la ville de Chatham, et connue sous le nom de terrain de caserne. (*Pas imprimée.*)
- No. 38. PORTAGE, ILE DU :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial, relative au transport de cette île au gouvernement canadien. (*Pas imprimée.*)
- No. 39. ASILE D'ALIÉNÉS, QUÉBEC :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance entre les gouvernements fédéral et de Québec au sujet du transfert de certaines propriétés situées à Chambly, St. Jean ou ailleurs; pour l'établissement d'un asile d'aliénés pour la province de Québec. (*Pas imprimée.*)
- No. 40. NOUVEAU-BRUNSWICK, LOI SCOLAIRE DU :—Réponse à une adresse, demandant la correspondance au sujet de la somme votée dans la 1re session de 1873, pour faire face aux frais d'appel au conseil privé de Sa Majesté, à l'égard de la constitutionnalité de la loi scolaire de cette province, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 41. INGONISH, HAVRE D' :—Réponse à une adresse, demandant un état du nombre des habitants et de la somme des importations au havre d'Ingonish Sud, Cap Breton, etc. (*Pas imprimée.*)
- Réponse à une adresse, demandant le compte de la dépense, la correspondance et les rapports d'ingénieurs relatifs à l'amélioration de ce havre. (*Pas imprimée.*)
- No. 42. PÉNITENCIERS :—Sixième rapport annuel de leurs directeurs, pour 1873.
- No. 43. MOUCHETTE, EMILE :—Réponse à une adresse demandant les lettres ou autres documents relatifs à sa nomination et démission comme gardien du bureau de poste intermédiaire à Acadiaville, Arrichot Ouest, comté de Richmond, N.-E., et la correspondance relative à la nomination de son successeur. (*Pas imprimée.*)
- No. 44. YALE KOUTENAI, DISTRICT DE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement fédéral et l'officier-rapporteur de ce district, et entre le gouvernement local ou toutes autres personnes et le gouvernement fédéral au sujet de la dernière élection de district de la Colombie-Britannique.
- No. 45. JUGES DES COURS SUPÉRIEURES DE LA N.-E., du N.-B. ET DE LA C.-B. :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement canadien et ces juges touchant l'inégalité de leurs traitements, etc.
- No. 46. PERCEPTEUR DE DOUANE, MONTRÉAL :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse, demandant copie de toutes communications à l'adresse du ministre des Douanes, se plaignant de la conduite du percepteur, et de toutes correspondance y relative, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 47. STEAMERS DE LA LIGNE ALLAN :—Réponse à une adresse demandant un état indiquant la date du départ de chacun de ces steamers pour leur voyages de Liverpool, aller et retour, et la date de leur arrivée à ce port et à ceux d'Halifax, Québec et Portland, en 1873, et pour le premier trimestre de 1874, etc. (*Pas imprimée.*)
- Copie de tout contrat passé avec le maître-général des Postes et les propriétaires des steamers de la ligne fédérale, pour le transport des malles entre Liverpool et les ports canadiens ou Portland. (*Pas imprimée.*)
- No. 48. ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, STEAMER D'HIVER :—Réponse à une adresse, demandant copie de l'annonce demandant des soumissions pour ce service, et des soumissions reçues. (*Pas imprimée.*)
- No. 49. PORT STANLEY, HAVRE DE :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse demandant copie de tous les documents relatifs à ce port, que possède le gouvernement, autres que ceux produits durant la dernière session. (*Pas imprimée.*)
- No. 50. CHICOUTIMI ET SAGUENAY :—Réponse à une adresse, demandant un état du nombre de pièces de bois, etc., exportées chaque année, depuis avril 1873, de ces comtés, avec indication des espèces de bois et des localités d'où il a été expédié, etc.
- No. 51. COLOMBIE-BRITANNIQUE, COMMUNICATION TRANSCONTINENTALE :—Réponse à une adresse, demandant copie de toutes les instructions données à l'effet de s'enquérir de la possibilité d'établir par terre et par eau une voie de communication avec cette province, et de tous rapports reçus à ce sujet, etc.

- No. 52.. COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement et les commissaires du havre de Montréal ; avec lettres destituant MM. Delisle, Workman et Hudon, membres de la dite commission ; aussi toutes lettres et télégrammes à ce sujet échangés entre les Hons. MM. Mackenzie, Dorion et l'Hon. John Young, l'un des commissaires du havre de Montréal. (*Pas imprimée.*)
- No. 53.. CANAL WELLAND :—Réponse à une adresse, correspondance (s'il y en a.) entre le gouvernement et les ingénieurs employés sur le canal Welland, durant les deux dernières années, au sujet du montant des dommages subis par les propriétaires de terrains le long de la Grande Rivière, dans les comtés de Haldimand et Mouck ; aussi copies de tous rapports (s'il y en a.) sur l'évaluation et le paiement de ces dommages. (*Pas imprimée.*)
- No. 54.. TRAITÉS DE NATURALISATION :—Message communiquant copie d'une dépêche du Secrétaire d'Etat au département des Colonies, datée du 3 septembre, 1873, en réponse à une adresse à Sa Majesté, au sujet des traités de naturalisation.
- No. 55.. CHEMIN DE FER DE WINDSOR ET ANNAPOLIS :—Réponse à une adresse, minute du conseil autorisant la récente augmentation de tarif sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis ; communications entre le gouvernement, la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, ou tout particulier à ce sujet ; aussi un état des tarifs sur les diverses lignes de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, savoir : le chemin de fer de Windsor et Annapolis, le chemin de fer Intercolonial et la ligne entre Windsor et Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 56.. BOSSÉ, HON. JOSEPH NOËL :—Réponse à une adresse, copies de tous comptes transmis au gouvernement fédéral par l'Hon. Joseph Noël Bossé, pour frais de voyage, etc., lorsqu'il a présidé les cours criminelle, supérieure ou de circuit, avec un état détaillé des sommes payées. (*Pas imprimée.*)
- No. 57.. COUR D'APPEL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec relativement à la réorganisation de la cour d'appel dans la province de Québec, depuis le 1er janvier, 1871. (*Pas imprimée.*)
- No. 58.. MACHINES IMPORTÉES :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse indiquant la quantité et les différentes espèces de machines admises en Canada franches de droits, en vertu de l'ordre en conseil admettant franches de droits les machines fabriquées en dehors du Canada. (*Pas imprimées.*)
- No. 59.. DISTRICTS ÉLECTORAUX :—Réponse à une adresse, état dressé d'après les registres de votation pour la présente Chambre des Communes, indiquant le nombre des votes inscrits pour chaque candidat dans les différents districts électoraux, lors des dernières élections générales, etc.
—Réponse à une adresse, état de toutes les sommes payées pour frais d'élection à la présente chambre, dans les différents districts électoraux du Canada
- No. 60.. CHARS DE CHEMINS DE FER :—Réponse à une adresse indiquant le nombre de chars de chemins de fer importés des États-Unis par les compagnies canadiennes de chemins de fer, depuis le 1er janvier 1873 ; aussi la valeur de ces chars et les droits payés.
- No. 61.. TENTE BREVETÉE DE FREEMAN :—Réponse à une adresse, correspondance relative à la tente brevetée de Freeman, (pour laquelle le gouvernement fédéral a acheté le droit de fabrique. (*Pas imprimée.*)
- No. 62.. HAVRE D'AMHERST :—Réponse à une adresse, rapports et plans concernant le Havre d'Amherst et le Havre-aux-Maisons. (*Pas imprimée.*)
- No. 63.. HAVRE DE PORT BURWELL :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement et la compagnie du havre de Port Burwell relativement à la question de faire de ce port un havre de refuge, avec les représentations des armateurs, etc., à ce sujet. (*Pas imprimée.*)
- No. 64.. CITÉ DE HALIFAX :—Réponse à une adresse, rapports du ministère des travaux publics, ordres en conseil, et correspondance avec le gouvernement impérial ou autres parties, au sujet du prolongement du chemin de fer jusque dans la cité de Halifax. (*Pas imprimée.*)
- No. 65.. MALLES, RIVIÈRE-DU-LOUP, ETC :—Réponse à une adresse demandant :
1o. Avis demandant des soumissions pour le transport des malles entre la Rivière-du-Loup, province de Québec, et Edmonston, province du Nouveau-Brunswick, pour les quatre années commençant le 1er avril ou le 1er mai, 1868 ;
2o. Soumissions reçues pour le transport des malles ;
3o. Correspondance entre le Maître-Général des Postes, etc., et les soumissions, etc.,
4o. Correspondance relative à la continuation du dit contrat après la période pour laquelle il avait été adjugé en 1868, avec copies du contrat. (*Pas imprimée.*)

- No. 66. COMPAGNIE DES VAPEURS TRANS-PACIFIQUES :—Réponse à une adresse, mémoire de la Chambre de Commerce, Victoria, C. B., relativement à l'offre d'une subvention, ou autres avantages offerts à la compagnie des vapeurs trans-pacifiques qui font le trajet entre San Francisco, la Chine et le Japon, afin que ces vapeurs touchent à Esquimalt, Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)
- No. 67. PHARES DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :—Réponse à une adresse, documents et minutes du conseils, relatifs à la construction de phares sur l'Île du Prince-Édouard, depuis le 1er juillet dernier.
- No. 68. SAUVAGES DES SIX NATIONS :—Réponse à une adresse indiquant toutes réclamations qui ont été faites par les autorités de la ville de Brantford pour aucune partie du lot situé près l'institution Mohawk, et actuellement possédée en fidéicommis par la compagnie de la Nouvelle-Angleterre pour les Sauvages de Six Nations, à la Grande-Rivière, Ontario ; aussi copie des instructions, s'il y en a. données à M. Gilkison relativement au dit lot, et copie de tout rapport de ce surintendant, accompagnée de la décision du gouvernement.
- No. 69. PERRY, STANISLAUS FRANCIS :—Réponse à une adresse, dépêches de l'administration du gouvernement de la province de l'Île du Prince-Édouard à Son Excellence au sujet de la résignation du siège de Stanislaus Francis Perry, orateur et l'un des membres de la chambre d'assemblée de l'Île du Prince-Édouard, avec toutes opinions légales et documents relatifs à cette résignation. (*Pas imprimée.*)
- No. 70. TRAITÉ AVEC LES SAUVAGES, TERRITOIRES DU N. O. :—Réponse à une adresse, copies de tous actes passés et de toutes nominations faites par le conseil pour les Territoires du Nord-Ouest ; avec toutes recommandations faites par le dit conseil au gouvernement fédéral, relativement aux traités avec les Sauvages et autres questions relatives aux Sauvages dans les territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)
- No. 71. BONS FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX :—Réponse à une adresse* indiquant le montant des bons fédéraux et provinciaux émis le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, depuis 1868, avec le montant de ces bons tenu en réserve, à chaque période, par les banques ayant charte, et le montant de numéraire en caisse chez le Receveur-Général à chaque période, etc.
- No. 72. JUGE DE LA COUR SUPÉRIEURE, QUÉBEC :—Réponse (partielle) à une adresse, copies de tous comptes, etc., transmis (depuis le 1er juillet, 1867,) au gouvernement fédéral par chacun des juges de la Cour Supérieure pour la province de Québec, pour frais de voyage et d'hôtel dans toute localité autre que celle où le juge a ordre de résider, etc. ; avec un état des sommes payées d'après ces comptes.
- No. 73. COMMISSION ROYALE :—Réponse à une adresse, état de toutes dépenses relatives à l'émission de la commission royale chargée d'examiner les accusations portées par l'Hon. L. S. Huntington contre la dernière administration, —indiquant les sommes payées et les noms des personnes qui les ont reçues.
- No. 74. COLOMBIE-BRITANNIQUE, AFFAIRES DES SAUVAGES :—Réponse à une adresse, rapport du surintendant des affaires des Sauvages de la Colombie-Britannique, pour 1873, avec tous papiers relatifs aux affaires des Sauvages de la dite province en 1873 ; aussi un rapport indiquant qui a recommandé la nomination de M. Lenahan au poste de commissaire-adjoint des affaires des Sauvages dans la dite province, etc. (*Pas imprimée.*)
- No. 75. LIMITES DE BOIS, MANITOBA : Réponse à une adresse, état de toutes locations et ventes de limites de bois dans la province de Manitoba e. le Nord-Ouest ; dates de locations ou ventes, conditions et noms des locataires ou acheteurs. (*Pas imprimée.*)
- No. 76. INONDATIONS DU PRINTEMPS, FLEUVE ST. LAURENT :—Réponse à une adresse, rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des causes des fortes inondations du printemps sur le fleuve St. Laurent, entre Québec et Montréal.
- No. 77. FARRER, E. J. :—Correspondance entre le gouvernement et E. J. Farrer, l'un des rédacteurs du *Mail*, de Toronto, et aujourd'hui agent d'immigration en Irlande ; avec copie des instructions données au dit Farrer lors de son départ pour l'Irlande, et un état indiquant le salaire qu'il reçoit. (*Pas imprimée.*)
- No. 78. WEBB, JOHN :—Réponse à une adresse, correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec, avec rapports, etc., au sujet de l'offre faite par M. John Webb, du Cap Santé, fabricant, pour l'achat d'une pointe de terre, afin d'y établir des manufactures. (*Pas imprimée.*)
- No. 79. BLAIR, BENJAMIN :—Réponse à une adresse, contrat passé avec Benjamin Blair pour le transport des malles entre Granville et Wallace, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse, en septembre, 1873, et subséquemment annulé par le maître-général des Postes. (*Pas imprimée.*)

SIXIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

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

1874.

SIXIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DE PÊCHERIES

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

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

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le sixième rapport annuel et les états de compte du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence, le très-obéissant serviteur,

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1874.

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ-MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

A l'honorable

ALBERT JAMES SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les opérations de ce département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu de plusieurs opérations faites jusqu'à la fin de l'année de calendrier 1873.

Comme vous le savez, le gouvernement qui existait le 30 juin dernier, date de l'expiration de l'année fiscale, se retira le 5 novembre, et l'honorable Peter Mitchell, qui avait été ministre de la Marine et des Pêcheries depuis la confédération des provinces le 1er juillet 1867, cessa d'être le titulaire de ce ministère ce jour-là, mais resta en fonctions jusqu'à la nomination de son successeur, qui eut lieu le 7 novembre dernier, alors que vous fûtes nommé ministre de la Marine et des Pêcheries.

Les états de compte du ministère s'étendent jusqu'à la fin de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, mais ce rapport renfermera un état de beaucoup des transactions du département jusqu'à la fin de l'année expirée hier, ainsi qu'un rapport du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur pour l'année de calendrier et un rapport sur la division météorologique de ce ministère pour l'année écoulée.

La dépense totale faite par le ministère, dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, a été de \$850,634.43; le crédit voté pour cet objet était de \$930,040.

Le nombre total de personnes qui appartiennent au service extérieur de ce département a été durant l'année dernière, de 1,123.

J'ai maintenant l'honneur de vous donner les statistiques suivantes sur la construction de nouveaux phares dans le pays depuis le dernier rapport de ce ministère, et sur l'entretien des phares déjà établis.

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division comprend les phares et phares flottants de cette partie de la province de Québec comprise entre Montréal et la ligne de frontière qui sépare les provinces de Québec et Ontario, ainsi que ceux des lacs d'en haut, comprenant les phares de la rivière Ottawa, du fleuve St. Laurent en amont de Montréal, des lacs Ontario, Simcoe, Erié, Huron, Supérieur et de la Baie Georgienne. Il y avait quatre-vingt-dix phares dans cette division à la clôture de la navigation, quatre phares flottants exclusivement entretenus aux frais du gouvernement, et un phare flottant entretenu en partie par le gouvernement.

Le nombre des gardiens payés directement par le gouvernement pour l'entretien de ces phares a été de quatre-vingt, bien que les gardiens emploient dans quelques cas des aides à leurs frais.

Le nouveau phare construit récemment à l'île du Milieu, lac Erié, près de l'île Pelée, fournit une lumière rouge très-vive, d'après le principe catoptrique, et il a été allumé pour la première fois le 17 septembre 1872. Ce phare a coûté, durant l'année expirée le 30 juin dernier, la somme de \$2,224.35 ; il avait occasionné durant l'année fiscale précédente des frais au montant de \$1,300, ce qui fait un total de \$3,524.35 à la fin de la dernière année fiscale. Il n'y a pas encore eu de gardien nommé permanentement, mais M. L. S. Brown, qui est le locataire de cette île et qui demeure sur les lieux, a consenti à en prendre soin dans l'intervalle, à raison de \$100 par année. Cet arrangement est plus économique que s'il fallait nommer un gardien d'une autre localité pour voir à ce phare.

On a érigé un très-bon phare à la pointe Corbay, baie Batchewana, près l'entrée est du lac Supérieur ; il a été allumé pour la première fois le 1er octobre dernier. C'est une lumière blanche fixe puissante qui éclaire d'après le principe catoptrique ; elle a deux becs circulaires avec des réflecteurs de 20 pouces, et deux lampes à mèches plates avec des réflecteurs de 16 pouces ; on peut la voir à une distance de 20 milles. La tour se compose d'un bâtiment octogone, en bois, peint en blanc ; elle a une hauteur de 63 pieds, et on y a ajouté un logement pour le gardien. On avait dépensé pour cette tour, jusqu'au 30 juin dernier, la somme de \$2,030 ; le chiffre total de ce qu'elle a coûté jusqu'au 31 décembre 1873 est de \$6,125.39. M. David Crawford a été nommé gardien de ce phare le 23 septembre dernier, avec un salaire de \$250 par année.

On a érigé dernièrement, à la pointe Porphyre, lac Supérieur, un phare de premier ordre qui est déjà d'une grande utilité aux navigateurs du lac. M. Donald Ross a été nommé gardien de ce phare, le 10 avril dernier, à raison de \$400 par an. La tour se compose d'un bâtiment carré, en bois, peint en blanc ; la lumière est blanche catoptrique, et on peut l'apercevoir à une distance de 16 milles. L'appareil d'éclairage se compose de cinq lampes No. 1 à bec circulaire et de réflecteurs de 20 pouces. Il a été allumé pour la première fois le 1er juillet 1873.

Il fallait des phares à l'île Michipicoten, qui se trouve sur la voie des navires qui font le service entre la baie Batchewana et la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur ; non-seulement pour protéger les navires dans les tempêtes qui se font sentir dans le havre de cette île, mais aussi pour les guider lorsqu'ils s'avancent entre ces endroits. C'est pourquoi on érigea un

très bon phare à l'entrée du havre dans le but de guider sûrement les navires là où ils peuvent trouver un abri durant les grandes tempêtes. Ces deux phares se composent de lumières blanches fixes, d'après le principe catoptrique; celle de Michipicoten se compose de cinq lampes No. 1 à bec circulaire, avec des réflecteurs de 20 pouces sa clarté est très-vive et elle est visible à environ dix-huit milles; l'autre, qui se trouve dans le havre, a deux lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 16 pouces, et on peut la voir à l'entrée du lac aussi bien qu'au bout du havre. M. Peter McIntyre a été nommé gardien de ces deux phares, le 12 octobre 1872, à un salaire de \$435.

Le coût total de ces deux phares, ainsi que du phare de la pointe Porphyre, a été de \$6,686.85; jusqu'au 30 juin dernier, ce qui, joint à d'autres dépenses que l'on a dû faire depuis cette date, donne un total de \$7,549.37. Le crédit voté pour ces trois phares était de \$8,000.

Les phares situés à l'île Michipicoten ont été allumés pour la première fois, les 23 août et 23 septembre 1872 respectivement.

On a érigé un phare de moindre importance durant la dernière saison à la Pointe aux Pins, sur la rivière Ste. Marie, à quelques milles en amont du Sault Ste. Marie, à l'entrée est du lac Supérieur; et le phare a été allumé pour la première fois le 6 septembre dernier. La tour se compose d'un bâtiment carré en bois, peint en blanc; la lumière est fixe blanche, catoptrique; elle comprend quatre grandes lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 16 pouces, et peut être aperçue à une distance de huit à dix milles dans les endroits où elle n'est pas interceptée par la terre. Au 31 décembre, sa construction avait coûté \$1,408.50. M. W. G. Foote en a été nommé gardien, le 3 septembre dernier, à raison de \$150 par année.

Un nouveau phare a aussi été construit l'été dernier à l'extrémité sud-ouest de la grande île Manitouline, lac Huron, pour fins générales de la navigation et pour guider les navires à travers les détroits de Mississaga. La lumière est blanche, catoptrique fixe, se composant de deux énormes lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 20 pouces, et une lampe avec bec circulaire, ainsi que des réflecteurs de 20 pouces, et peut être aperçue à une distance d'environ 15 milles. M. John Miller a été nommé gardien, à un salaire de \$300 par année, et le phare a été allumé pour la première fois, le 12 d'août dernier. Les frais de construction, jusqu'au 31 décembre dernier, se sont élevés à \$2,073.10.

Un nouveau phare a été construit durant la dernière saison au quai Mackenzie, à Owen Sound, Baie Georgienne. Le phare est une lumière fixe, blanche, catoptrique; il se compose de trois énormes lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 16 pouces, et on peut le voir à une distance d'environ 12 milles. M. George Mackenzie, sur le quai duquel le phare est construit, en a été nommé gardien le 14 juillet, à un salaire de \$50 par an, et le phare a été allumé pour la première fois le 11 juillet dernier. Les frais de construction se sont montés en tout, jusqu'au 31 décembre dernier, à \$1,050.

Beaucoup de demandes ont été adressées de temps à autre à ce département pour obtenir un phare à la Pointe du Moulin à Vent, près Prescott, fleuve St. Laurent, et on a cru qu'il était très-désirable d'obtenir la possession de la tour en pierre qui avait autrefois servi de moulin à vent. Cette tour était très-solide et on l'acheta du propriétaire moyennant \$600, avec le droit de passage jusqu'au fleuve depuis la voie publique. Les frais de réparations de

cette tour pour la convertir en phare, joints à l'achat de la tour et du terrain sur lequel elle s'élève, se sont montés à \$2,266.27. C'est une lumière fixe, blanche, catoptrique, contenant quatre énormes lampes à mèche plate, avec des réflecteurs de 16 pouces, et elle a été allumée pour la première fois le 15 juin dernier. La tour a une hauteur de 62 pieds, et la lumière est visible à une distance d'environ 15 milles. M. Bernard Kean a été nommé gardien de ce phare le 31 mai dernier, à un salaire de \$150 par an.

On a érigé un nouveau phare sur le côté sud de l'île Hamilton, sur le fleuve St. Laurent, à environ huit milles en aval de Cornwall. La lumière est fixe, blanche, catoptrique ; elle se compose de trois énormes lampes à mèche plate, avec des réflecteurs de 18 pouces, et elle est visible à une distance de 12 ou 15 milles lorsqu'elle n'est pas interceptée par la terre. M. John Hamilton, le propriétaire du terrain sur lequel elle est construite, en a été nommé gardien, le 3 septembre dernier, à raison de \$120 par an. La tour est carrée, peinte en blanc de bois, et on n'y a pas adjoint de résidence. Les frais de construction se sont montés en tout, jusqu'au 31 décembre dernier, à \$1,388.90.

Un autre nouveau phare a été construit l'année dernière à la Pointe de la Maison de Pierre, sur le fleuve St. Laurent, à quelques milles en amont de celui qui se trouve dans l'île Hamilton. C'est une tour carrée, peinte en blanc, à laquelle on a adjoint une habitation. La lumière est fixe, blanche, catoptrique ; elle se compose de trois énormes lampes à mèche plate, avec des réflecteurs de 18 pouces, et elle est visible à environ 12 milles lorsqu'elle n'est pas interceptée par la terre. M. Kenneth Maclauchlan en a été nommé gardien le 3 septembre dernier, à raison de \$150 par an, et le phare a été allumé pour la première fois le 25 juillet dernier. Les frais de construction se sont montés en tout, jusqu'au 31 décembre dernier, à \$1,739.40.

Trois phares d'une importance moindre ont été construits durant la dernière saison, sur la partie supérieure de l'Ottawa, en amont de la cité d'Ottawa. L'un d'eux se trouve à la tête de l'île Morris, un autre dans l'île Campbell, et le troisième sur un îlot rocheux et élevé, à l'embouchure de la rivière Creuse. Ce sont des bâtiments carrés en bois, peints en blanc, hauts de 20 pieds, et les lumières sont blanches, fixes et catoptriques, se composant de deux énormes lampes à mèche plate, avec des réflecteurs de 16 pouces dans chacune, visibles à une distance de 8 ou 10 milles, lorsque la vue n'est pas interceptée par la terre. Ces phares ont été mis en opération le 16 septembre dernier. M. Owen Smith a été nommé gardien, le 14 juillet dernier, du phare qui se trouve au pied de la rivière Creuse avec un salaire de \$100 par an ; M. Alexander Wilson a été nommé gardien du phare de l'île Campbell, le 9 juillet dernier, avec un salaire de \$150 par an. Aucun gardien n'a été nommé pour le troisième phare. Les frais de construction et d'équipement de ces trois phares se sont montés à \$1,538.46 jusqu'au 31 décembre dernier.

Le nouveau phare construit sur le rivage à la Pointe-aux-Anglais, sur la rivière Ottawa, est érigé sur une jetée solide, qui est bien protégée contre la glace en dérive ; sa lumière est blanche, catoptrique, se composant de deux grandes lampes à mèche plate, avec réflecteurs de 16 pouces, que l'on peut voir à une distance d'environ 10 ou 12 milles, lorsqu'elle n'est pas interceptée par la terre. Le phare est allumé depuis le 20 août dernier.

Une puissante cloche d'alarme, pesant 1,000 lbs., mise en mouvement par un mécanisme

d'horlogerie, a été érigée pendant la dernière saison dans le voisinage du phare à la pointe des Neuf Milles, île Simcoe, à environ neuf milles au sud-ouest de Kingston. Cette cloche sonne durant les brouillards et les tempêtes de neige, et elle a été d'une grande utilité aux navires qui sont allés chercher un abri, durant ces brouillards et tempêtes, dans le havre de Kingston. Le coût de la cloche, du mécanisme et de la tour pour la cloche s'est monté à \$1,273.62; le gardien du phare de cet endroit en a pris soin.

Une autre cloche d'alarme, de mêmes dimensions et d'un semblable mécanisme, a aussi été placée, dans l'île Michipicoten, lac Supérieur, pour guider les navires dans le havre durant les brumes; le gardien du phare à cette station en a pris soin. Coût: \$1,622.85.

On a constaté, il y a quelque temps, que le phare de Goderich était dans une position peu sûre, vu que la rive sur laquelle il est situé avait été entamée par l'eau jusque tout près de la fondation de la tour. C'est pourquoi on donna un contrat pour faire construire une jetée ou brise-lame à une faible distance de la rive, et sur le bord du lac, dans le but de protéger la rive contre l'action de l'eau qui l'entame durant les tempêtes. L'ouvrage est maintenant terminé à la satisfaction du département, et la somme de \$3,850, prix du contrat, a été payée à l'entrepreneur pour son exécution.

L'huile et les autres articles nécessaires pour les phares dans cette division ont été transportés durant les mois de juillet et août de la dernière saison, par le propulseur *Bruno*, suivant le prix convenu auparavant, savoir: \$2,000 pour le service, mais il est improbable que les propriétaires de ce navire consentent à faire ce service pour la même somme à l'avenir à cause de l'augmentation régulière du nombre des phares, et il serait à désirer que les approvisionnements des phares du lac Supérieur fussent transférés à bord du navire qui alimente tous les autres phares. Les approvisionnements pour le lac Supérieur ont été transmis jusqu'ici par les navires à passagers qui voyagent depuis le Sault Ste. Marie jusqu'à la baie du Tonnerre, et il en est résulté des inconvénients, vu qu'il est difficile de faire débarquer les approvisionnements à chaque phare par les navires qui voyagent régulièrement sur cette route sans que l'on ne fasse des additions considérables aux frais ordinaires ou au fret.

Un phare flottant est entretenu au récif de Colchester, lac Erié, à une courte distance de la rive canadienne, par les MM. Hockel, d'Amherstburg; ce département leur a donné une subvention de \$500 durant la dernière année. Les personnes qui entretiennent le phare flottant doivent compter sur les souscriptions privées de ceux qui en profitent, pour la balance des frais d'entretien.

Le brise-glace construit vis-à-vis la jetée et le phare à la Pointe Claire, il y a quelque temps, a été endommagé le printemps dernier par la glace qui a emporté une bonne partie du revêtement. La partie qui a été ainsi enlevée se trouve sur le rivage en aval de la Pointe Claire, et l'on va prendre des mesures pour la transporter et la replacer sur la jetée.

M. Isaac Hope qui a été nommé inspecteur des phares pour cette division, le 7 mars 1871, avec un salaire de \$1,200 par an, était d'un âge très-avancé lorsqu'il fut nommé à cette charge, et il a perdu presque complètement, sinon tout-à-fait, la vue durant l'année dernière. Il obtint un congé d'absence au commencement de l'année 1872, et il quitta le service

le 18 octobre, après avoir reçu une gratification de \$425, ou l'équivalent de $4\frac{1}{2}$ mois de salaire; M. Edwin Shibley, âgé de 52 ans, a été nommé inspecteur des phares à sa place, le 18 octobre dernier, au même salaire, savoir: \$1200 par an.

M. Andrew Hynes, gardien du phare de St. Ignace, lac Supérieur, en quittant sa station tard dans l'automne de 1872, endura beaucoup de fatigues et eut beaucoup de peines à se rendre à Silver Islet, ou à quelque autre lieu de ce refuge pour l'hiver. Il parcourut 50 milles pendant 18 jours, et il mourut après son arrivée à Silver Islet par suite des misères qu'il eut à endurer. C'est le second gardien de phare qui a péri en essayant de revenir de cette station. Ces deux accidents, joints au fait que le phare est maintenant de peu d'importance pour la navigation du lac Supérieur, nous ont décidé à abandonner ce phare et à en ériger d'autres qui soient plus utiles pour le commerce actuel. Ce phare avait été d'abord établi dans l'intérêt des pêcheries de ce district, mais comme elles n'étaient pas aussi riches qu'on le croyait, il n'eut ensuite que peu d'importance. Le bâtiment sera probablement transféré à quelque autre endroit.

M. W. J. Swetman, gardien du phare du havre de Presqu'isle, lac Ontario, ayant remis son emploi, il a eu pour successeur M. G. B. Simpson, gardien de la série de phares qui se trouvent dans le voisinage immédiat du phare principal. M. Simpson a été nommé le 15 mai dernier, pour prendre soin des trois phares, ainsi que des bouées dans le havre, avec un salaire de \$700. Le département est d'avis que les phares seront mieux surveillés d'après cet arrangement. Il agit aussi comme gardien du bois de construction dans cette péninsule, et la rémunération est comprise dans le montant plus haut mentionné, savoir: \$700.

M. Henry Solomon, gardien du phare de l'île Seule, s'est noyé au mois de juin dernier, en se rendant de Killarney, près de la terre ferme, jusqu'à l'île avec des approvisionnements. Il était presque arrivé à l'île, en compagnie d'un sauvage, lorsque la chaloupe chavira sous un coup de vent, et M. Solomon périt avec les approvisionnements, mais le sauvage s'échappa. Il laissait une femme et plusieurs enfants, mais le gouvernement crut devoir nommer à sa place son fils, Dominique Solomon, comme gardien de phare, le 17 septembre dernier, avec un salaire de \$450 par année, ce qui sera sans doute d'un grand secours pour la famille qui se trouvait dans un état d'extrême indigence.

Un autre gardien de phare dans cette division fut victime d'un triste accident pendant qu'il se rendait de son phare situé à l'île au Loup le 4 novembre dernier. M. Davis, le gardien du phare de l'île au Pigeon, se noya avec cinq autres en cette occasion, et on suppose que leur chaloupe sombra durant une tempête de vent, vu que personne n'échappa au naufrage. Le phare a été mis temporairement sous la garde de son fils, qui a été bien recommandé pour cette position et qui soutient sa mère et une nombreuse famille.

21 bouées ont été placées l'été dernier sur le lac Simcoe, moyennant \$313.75, dans le but de faciliter la navigation du lac en cet endroit. Onze bouées ont aussi été placées dans le chena. St. Joseph, lac Supérieur, dans le but de faciliter la navigation entre Collingwood, le lac Huron et la baie du Tonnerre, aussi bien que d'autres parties du lac Supérieur. On a

l'intention de placer 21 bouées dans cet endroit, et il est probable qu'on les placera dès l'ouverture de la navigation au printemps. Une nouvelle résidence a été aussi érigée à Port Maitland pour loger le gardien de cette localité, au prix de \$500. Les frais d'entretien des phares, phares flottants, cloches d'alarme, bouées et balises dans la division, ont été pour la dernière année fiscale, de \$61,036.47 ; et le crédit voté par le parlement dans ce but était de \$68,100. Les dépenses durant la même période, pour la construction de nouveaux phares flottants, balises et cloches d'alarme, ont été de \$18,999.38, tandis que le crédit voté par le parlement était de \$24,600.

MAISON DE LA TRINITÉ, MONTRÉAL.

Lors de l'établissement de la Confédération en 1867, la navigation sur le fleuve St. Laurent, depuis Montréal jusqu'à l'embranchement du fleuve, était sous le contrôle des deux Maisons de la Trinité de Montréal et Québec, qui avaient en soin tous les phares, phares flottants et bouées de cette partie du fleuve, ainsi que toutes autres matières qui se rattachaient au pilotage de ces deux districts. La juridiction de la Maison de la Trinité de Montréal s'étendait depuis les limites de la province de Québec en amont de Montréal, jusqu'à Portneuf, à environ 38 milles en amont de Québec, soit un parcours de 200 milles sur le fleuve St. Laurent. Les phares et bouées de la rivière Richelieu, qui conflue dans le St. Laurent, étaient aussi sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal.

La Maison de la Trinité de Québec exerçait auparavant sa juridiction depuis Portneuf jusqu'au golfe St. Laurent et les détroits de Belle-Isle, et elle avait sous son contrôle tous les phares et bouées dans ce district, y compris les phares de l'île d'Anticosti, du Cap Rosier et du havre de Gaspé. Cependant lors de l'établissement du ministère de la Marine et des Pêcheries en 1837, dans le but d'administrer et contrôler tous les phares placés sur les côtes de la mer et sur les eaux canadiennes de l'intérieur, les fonctions des Maisons de la Trinité semblèrent être devenues superflues dans une certaine mesure, et on crut bon de placer tous les phares, phares flottants et sifflets d'alarme du Canada sous la direction et le contrôle immédiats du ministère à Ottawa, qui devait assumer l'administration de tous les autres phares en Canada.

En 1870, le parlement canadien passa un acte qui transférait à ce ministère l'administration de tous les phares, phares flottants, bouées et balises qui appartenaient à la Maison de la Trinité de Québec ; mais la Maison de la Trinité de Montréal continua d'avoir le contrôle des phares qui relevaient d'elle jusqu'au 1er juillet dernier, alors qu'ils furent tous placés sous la direction de ce ministère. Un acte fut passé durant la dernière session (36 Vict., ch. 61), abolissant entièrement la Maison de la Trinité de Montréal, et confiant aux Commissaires du Havre de Montréal, tout le service relatif au pilotage, qui était auparavant sous le contrôle de la Maison de la Trinité, et décrétant aussi que toutes les bouées et balises ci-devant sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal seraient placées et entretenues à même les fonds appartenant aux Commissaires du Havre de Montréal. L'administration des phares dans ce district fut transférée au ministre de la Marine et des Pêcheries en vertu de l'acte

33 Victoria, ch. 18, le 1er juillet dernier, et les phares et phares flottants ci-devant administrés par la Maison de la Trinité de Montréal ont été administrés par le ministère depuis cette date, et tout le service relatif au pilotage, aux bouées et balises, a été fait par les commissaires du havre. A la suite de ce changement, on dut se dispenser des services du maître, du registraire et trésorier, du commis, du contrôleur des pilotes et de l'huissier ou messenger, et le maître, M. Louis Marchand, qui avait occupé ce poste durant onze années fut mis sur la liste des employés à la retraite le 31 juillet dernier, avec une gratification annuelle de \$244.80. M. Daniel Rooney, le commis, qui avait rempli ces fonctions pendant dix-neuf ans, fut aussi mis à la retraite le 21 octobre avec une gratification annuelle de \$359.52. M. Martin Brennan, qui avait agi comme huissier durant six ans, fut aussi mis à la retraite le 21 octobre dernier, avec une gratification annuelle de \$128.88. Le capitaine P. E. Cotté, le contrôleur des pilotes, et qui avait pour attributions de placer les bouées dans la position voulue et de voir à leur entretien, fut aussi mis à la retraite le 21 octobre avec une gratification annuelle de \$424.80. Comme les emplois de ces fonctionnaires furent abolis, on ajouta dix ans à leur temps de service dans chaque cas.

Quant à E. D. David, le registraire et trésorier, qui aurait eu droit à une magnifique gratification, il ne reçut aucune indemnité, car lorsqu'il lui fallut remettre ses cautions et placements en faveur du Fonds des Pilotes Invalides, au secrétaire des Commissaires du Havre de Montréal, on constata qu'il manquait une somme considérable dans le fonds, qui au lieu de se monter à \$19,064, d'après ses rapports, n'était que de \$6,253, ce qui laissait un déficit de \$12,811. Après un examen plus attentif de ses comptes, on constata qu'il y avait un autre déficit de \$3,406.84, ce qui portait le déficit total à \$16,217.84.

Le 26 juillet dernier, je reçus une lettre du secrétaire des Commissaires du Havre de Montréal, m'informant de ce déficit considérable. Je me rendis de suite à Montréal, et j'eus une entrevue avec le maître et les syndics de la Maison de la Trinité, ainsi qu'avec M. David, leur registraire et trésorier, et M. Whitney, le secrétaire des Commissaires du Havre. Je constatai alors que le maître et les syndics n'avaient pas examiné et contrôlé les comptes et pièces justificatives de leur trésorier depuis plusieurs années, et qu'ils ne connaissaient rien de ce déficit avant que je le leur appris; et M. David me dit qu'il n'était pas en mesure de rembourser la somme qui manquait. La défalcation de cet officier fut de suite annoncée au conseil privé et au ministère de la Justice, qui prirent les mesures nécessaires pour intenter une action criminelle contre lui. Il fut convaincu de détournement de fonds et condamné à deux ans d'emprisonnement dans le pénitencier où il est encore maintenant. Des mesures légales furent aussi prises pour recouvrer le déficit de ses deux cautions à Montréal, savoir \$4,000; mais le montant qui manquait dans le fonds des pilotes invalides n'a pas été refait, et à moins qu'on ne le refasse il en résultera une grande misère pour les veuves, orphelins et pilotes qui comptaient pour vivre sur la petite pension provenant de ce fonds. Il faut espérer que le gouvernement comblera le déficit causé par la défalcation de cet officier.

Indépendamment du déficit découvert dans le Fonds des Pilotes Invalides, on constata contre M. David un autre déficit de \$375 qui lui avaient été payées par M. Whitney,

secrétaire des Commissaires du Havre, Montréal, pour charbon fourni aux Commissaires du havre par la Maison de la Trinité; mais l'entrée de cette somme n'avait pas été faite dans les livres de M. David et elle n'avait jamais été remboursée à ce département.

Les traitements des officiers de la Maison de la Trinité, Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873, se sont élevés à \$4,725 qui, avec les dépenses du bureau, s'élèvent à un total de \$5,782.36. C'est autant que le gouvernement gagne par l'abolition de la Maison de la Trinité, attendu que les attributions qui lui revenaient seront tout aussi bien remplies avec peu ou point de frais pour le gouvernement. L'administration plus immédiate des phares et phares flottants entre Montréal et Québec a été transférée à l'agent de Québec qui est maintenant agent pour la transaction de toutes les affaires de ce ministère dans la province de Québec; l'entretien des bouées et balises a été transférée aux commissaires du havre.

Le steamer *Richelieu*, qui appartenait auparavant à la Maison de la Trinité de Montréal et était affecté au placement et à l'entretien des bouées et balises, a subi, l'été dernier, des réparations qui ont coûté \$5,628; quand la Maison de la Trinité fut abolie, ce ministère le prêta aux Commissaires du Havre de Montréal, avec l'entente que le département en aurait l'usage au besoin, et que les Commissaires du Havre l'entretiendraient pendant tout le temps qu'il serait à leur service, mais que le département pourrait en reprendre possession quand bon lui semblerait. Les commissaires l'ont depuis le 1er septembre dernier. M. Rooney, le commis, et M. Brennan, le huissier de la Maison de la Trinité de Montréal, ont, depuis l'abolition de cette corporation, été employés par les Commissaires du Havre, en sorte qu'ils ne souffriront pas du changement.

Les sommes dépensées par la Maison de la Trinité de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, pour l'entretien des phares, phares flottants, bouées et le steamer *Richelieu*, ainsi que pour les salaires qui s'y rapportent, se sont élevées à \$31,143.12.

Il y avait dans cette division 49 phares et 3 phares flottants; le nombre des gardiens et aides payés par le gouvernement pour les entretenir était de 41. Le nombre des pilotes autorisés à piloter entre Montréal et Québec était, à la clôture de la navigation, de 36, dont 2 n'agissaient pas comme pilotes lamaneurs.

Le nombre des bouées entretenues dans ce district et aujourd'hui sous le contrôle des Commissaires du Havre était, à la clôture de la navigation, de 136.

Le parlement avait voté, pour la construction de nouveaux phares sur la rivière Richelieu, un crédit de \$5,000, à même lequel les phares suivants ont été construits: deux à la pointe du Mi-Chemin, deux à St. Valentin et deux à Lacolle. Les phares de la Pointe du Mi-Chemin ont été construits par M. James Sheridan qui avait un contrat pour les compléter moyennant \$1,750; le contrat a été exécuté d'une manière satisfaisante, et les phares mis en opération le 28 avril dernier. M. Denis Ménard en fut nommé gardien par la Maison de la Trinité, à raison de \$12 par mois depuis cette date jusqu'à la clôture de la navigation. Les

deux phares de St. Valentin furent aussi construits par M. Sheridan pour \$1,250, et mis en opération le 28 avril dernier. M. Paul Martin en fut nommé gardien par la Maison de la Trinité, à raison de \$10 par mois depuis cette date jusqu'à la clôture de la navigation. Les deux phares de Macolle furent également construits par M. Sheridan pour \$1,255, et mis en opération à la même époque que les autres. M. W. H. Vanvelet en fut nommé gardien à raison de \$10 par mois pendant la saison.

Indépendamment de ces nouveaux phares, on a jugé à propos d'entretenir, pendant les deux dernières saisons, un phare temporaire à l'île des Cendres et un autre à l'île du Sang, sur la rivière Richelieu, et M. Ira Hammond a veillé sur ces deux phares moyennant \$20 par mois. Si le parlement vote les crédits nécessaires pour cela, on se propose d'ériger, l'été prochain, des phares permanents sur cet île.

Le parlement a aussi voté une somme de \$1,500 pour la construction de deux phares à Lotbinière. Ils ont été construits par M. Sheridan pour \$1,300.

Le parlement avait également voté l'année dernière un crédit de \$5,000 pour la construction de nouveaux phares entre Montréal et Québec, mais aucune mesure n'a encore été prise dans ce but, excepté qu'on a fait l'examen nécessaire pour déterminer les endroits qui en ont le plus besoin.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC.

Les attributions de cette corporation sont maintenant très-restreintes, attendu qu'elle n'a plus rien à faire avec l'administration et le contrôle des phares, phares flottants, bouées ou balises qui est aujourd'hui passée à ce ministère. Ses principales fonctions ont rapport au système de pilotage du bas du fleuve, en aval de Québec, et le maître du havre agit comme membre du bureau.

Le maître du havre et le secrétaire-trésorier reçoivent chacun \$1,600 par année, le maître \$1000, le contrôleur des pilotes \$1,200, et le commis qui aide le maître de havre et le secrétaire-trésorier \$1,200. Les sommes payées à cette corporation pour les traitements se sont élevées, l'année dernière, à \$7,353.18 et les dépenses imprévues à \$667.82, ce qui porte à \$8,021 les frais de cet établissement. Le crédit voté par le parlement pour ces services durant la dernière année fiscale était de \$8,021.

On trouvera à l'Annexe No. 4 un rapport de la Maison de la Trinité qui fera voir la nature des attributions remplies par ses officiers pendant l'année expirée le 30 juin dernier.

Le nombre des pilotes inscrits sur la liste active le 31 décembre 1873 et placés sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Québec était de 211, dont 200 ont servi comme pilotes. Sur ces derniers, un a été suspendu et l'autre privé de son brevet; mais tous deux en ayant appelé à une cour supérieure du jugement de la Maison de la Trinité, ils ont continué à agir comme pilotes jusqu'à ce que la cour d'appel eut rendu jugement. Durant

l'année expirée le 31 décembre 1873, il y a eu un apprenti-pilote admis comme pilote lamaneur pour et en aval du havre de Québec, et trois vieux apprentis renvoyés pour examen ultérieur. Des 211 pilotes inscrits sur la liste active, trois ont été employés comme gardiens de phares flottants, et cinq portés sur la liste des malades. Le nombre des pilotes qui se sont retirés, ont été rayés de la liste ou sont morts, a été de sept. Le nombre des apprentis pilotes inscrits sur la liste, le 31 décembre dernier, était de 38. Pas un seul nouvel apprenti n'a passé son contrat d'apprentissage durant l'année.

Pendant la dernière session le parlement a adopté sur le pilotage du Canada un nouvel acte (36 Vict., ch. 54), qui entre en opération aujourd'hui même et occasionne des changements considérables dans les lois de pilotage du pays; il a aussi adopté un acte qui augmente le nombre et les pouvoirs des membres de la Maison de la Trinité de Québec. Il est proposé par cet acte d'augmenter à l'avenir le nombre des gardiens de la Maison de la Trinité jusqu'à 13, sur lesquels la Chambre de Commerce de Québec a le droit d'en choisir quatre.

On trouvera à l'Annexe No. 37, l'état annuel relatif au Fonds des Pilotes Invalides pour l'année expirée au 31 décembre 1873, dont la loi exige la production devant le parlement. A cette époque l'état du fonds était comme suit :

Argent prêté et placé.....	\$56,475 79
Intérêt dû.....	201 61
Argent en caisse, savoir, dans les caisses d'épargnes et entre les mains du trésorier.....	2,304 33
	<hr/>
	\$58,981 73
A déduire, arrérages de pensions.....	408 16
	<hr/>
Balance au crédit du fonds.....	\$58,573 57

Le nombre des pilotes infirmes ou invalides actuellement inscrits sur la liste est de 46. Les pensions qui leur sont accordées varient de \$40 à 120 chacun, mais la moyenne est de \$96 chacun par année.

Les sommes payées pour pensions l'année dernière se sont élevées à \$11,324.66 Neuf pilotes ont été temporairement secourus à même le fonds, l'année dernière, jusqu'à la concurrence de \$511.79. Il y avait 92 veuves de pilotes inscrites sur la liste, chacune recevait \$40 à \$80, faisant une somme totale de \$6,280. Trente et un enfants de pilotes recevaient des pensions de \$10 à \$48 chacun, formant une somme de \$720. Les sommes virtuellement payées pour pensions l'année dernière se sont élevées à \$11,360.80; les dépenses pour l'administration du fonds se sont montées à \$500.54, y comprise la somme de \$440 demandée par le trésorier pour le commis, laquelle sera probablement discontinuée à l'avenir, attendu que le nouvel acte des pilotes sauve au trésorier le trouble de percevoir la commission sur les pilotages et impose au trésorier de la corporation des pilotes l'obligation de payer au trésorier de la Maison de la Trinité de Québec, le premier de chaque mois, 7 pour cent de toutes

les sommes reçues par lui pendant le mois précédent pour les honoraires de pilotage gagnés par les membres de la dite corporation,—ce qui diminue très-considérablement les occupations du trésorier de la Maison de la Trinité.

Les recettes totales du fonds durant l'année se sont élevées à \$19,559.40, y comprise la commission reçue des pilotes, \$7,419.99; amendes, \$15; intérêt sur placements et capital remis, \$12,094.50, et la balance de l'année dernière entre les mains du trésorier, qui était de \$3,498.31. Les dépenses totales se sont élevées à \$22,753.47. Le dividende payé aux pilotes appartenant à la corporation des pilotes, pour et en aval du havre de Québec, pendant l'année de calendrier 1873, a été de \$635.50; mais il est probable qu'en vertu du nouvel acte le nombre de pilotes peut être graduellement réduit, car les commodités pour voyager entre Québec et le champ de pilotage d'en bas ont été si bien augmentées, qu'un plus petit nombre de pilotes pourra faire le service; par conséquent, les dividendes augmenteront graduellement.

Le nouvel acte de pilotage contient une disposition qui autorise la Maison de la Trinité de Québec de soumettre une nouvelle échelle de taux de pilotage à l'approbation du Gouverneur en conseil, dans le cas où le dividende annuel des pilotes serait moindre que \$600 pour les trois années précédentes; mais aucun changement ne peut être fait avant la fin de 1876, le pilotage pour ce district étant déjà fixé par l'acte aux taux qui ont été suivis depuis quelques années. Le nouvel acte stipule aussi qu'il ne devra pas y avoir moins de 150 ni plus de 200 pilotes sur la liste active. Tous les apprentis actuellement sous contrat ont reçu leur brevet. Grâce à cet arrangement, la Maison de la Trinité pourra probablement toujours fournir le nombre de pilotes nécessaire pour faire face aux demandes, faisant en sorte que la rémunération accordée à cette utile classe de personnes ne soit pas trop faible, car les intérêts et la sûreté de la navigation du bas du fleuve dépendent de la respectabilité, de l'habileté et de l'intelligence des pilotes de cette importante partie du pays.

Plusieurs personnes sont encore d'opinion qu'une Maison de la Trinité à Québec n'est plus nécessaire et que ses attributions seraient plus avantageusement remplies par les Commissaires du Havre, comme la chose se pratique aujourd'hui à Montréal; tandis que, d'un autre côté, l'abolition de cette corporation simplifierait les affaires pour le marchand et le propriétaire de navires, et apporterait une économie considérable au revenu général du pays. Dans aucun autre port du Canada, excepté à Québec, Gaspé et Amherst, la dépense de l'entretien des maîtres de Havre n'est défrayée à même les fonds fédéraux; et le temps n'est probablement pas très-éloigné où toutes les dépenses de la Maison de la Trinité de Québec seront transférées aux Commissaires du Havre.

PHARES ET SERVICE COTIER EN AVAL DE QUÉBEC.

Cette division contient trois petits phares et quelques bouées en amont de Québec; tous les phares, phares flottants, sifflets d'alarme et bouées sur le fleuve, en aval de Québec et dans le fleuve St Laurent, les détroits de Belle-Isle et sur les côtes du Labrador, et trois phares au nord-ouest de la côte de Terre-Neuve qui sont entretenus par le gouvernement du Canada.

L'agent de ce ministère à Québec, M. J. U. Gregory, administre cette division, ainsi que les phares entre Québec et Portneuf qui ont été récemment placés sous son contrôle ; c'est la plus grande et la plus importante division du Canada, car M. Gregory doit voir à toutes les opérations du ministère dans la province de Québec, y compris les vapeurs fédéraux, la police de rade, la police maritime, les navires chargés de la protection des pêcheries, les marins invalides, etc. Son traitement est de \$1,600 par année, et il est aidé par deux commis permanents, l'un à \$800 et l'autre à \$600 par année, et par un commis *cl t* sur numéraire dans le bureau ; il reçoit aussi l'aide de M. Barbour, le mécanicien en chef du steamer *Napoléon III*, pour inspecter les phares et les appareils d'éclairage qui s'y rapportent, les phares flottants et les sifflets d'alarme.

Il y avait dans cette division, à la clôture de la navigation, trente-huit phares, cinq phares flottants dont deux en fer avec sifflets d'alarme à leur bord, soixante-cinq bouées, cinquante-cinq balises et sept dépôts. Le nombre de gardiens employés dans ces phares était de trente-huit, outre cinq capitaines pour les phares flottants, ayant avec eux environ trente-deux autres personnes, officiers ou seconds, deux mécaniciens pour les sifflets d'alarme dans les phares flottants, et dix-huit aides et canonniers pour les canons d'alarme. Il y a aussi, à la pointe sud d'Anticosti, un sifflet d'alarme à vapeur dont un mécanicien a la charge, et un autre au cap Ray. Le nombre total des personnes employées dans cette division au service des phares, phares flottants et de quelques-uns des sifflets d'alarme, était de quatre-vingt-quinze. A la fin de 1873, le phare flottant de l'île Rouge avait coûté \$36,091.43 ; et à l'ouverture de la navigation le printemps dernier, une seconde lanterne fut ajoutée au bateau qui n'en avait qu'un auparavant. C'était nécessaire pour le distinguer des autres navires qui jetaient l'ancre en cet endroit. A la clôture de la navigation, ce bateau a été victime d'un sérieux accident qui a occasionné son naufrage sur le récif de l'île Blanche et aurait pu amener sa perte totale. En revenant de sa station, à la clôture de la navigation qui eut lieu beaucoup plus de bonne heure qu'à l'ordinaire, il fut assailli par la grande tempête du 18 novembre dernier et alla échouer sur le récif plus haut nommé. Aussitôt qu'on eût appris cet accident, le *Napoléon III* fut en toute hâte expédié de Québec pour tâcher de le sauver, mais il ne put réussir, et tout dépendra de l'action de la glace si l'on peut faire quelque chose pour lui le printemps prochain. Il a été débarrassé de tout ce qui pouvait être sauvé, mais tous les efforts possibles seront tentés pour le dégager. L'action de la glace pendant l'hiver l'a fait tourner sur le côté, et actuellement sa quille est en l'air et percée en plusieurs endroits. Le capitaine et son équipage sont restés pendant vingt-quatre heures sur les lieux du naufrage, et ont eu beaucoup de difficulté à se sauver avec la chaloupe en se faisant un chemin à travers la glace jusqu'à la rive sud. Si on parvient heureusement à le retirer, il est probable qu'on jugera à propos de lui poser une hélice, car cela ajouterait beaucoup à sa sûreté dans les difficultés comme celles qu'il a éprouvées.

A la fin de 1873, le phare flottant en fer et le sifflet d'alarme à vapeur des battures de Manicouagan avaient coûté \$30,870.84. On a souvent reçu à ce bureau la nouvelle que les phares flottants de Manicouagan et de l'île Rouge avaient rendu service à la navigation du St. Laurent ; mais à cause de la rigueur du commencement de l'hiver qui eut lieu au début

de novembre, ce ne fut qu'avec les plus grandes difficultés qu'on a pu conduire le phare de Manicouagan en lieu sûr. Finalement le capitaine réussit à l'amener à l'île aux Grues où il le mit sur le rivage pour l'hiver, à un quart de mille en amont du rocher Hesper. Les capitaines de ces deux phares sont d'avis qu'il est très-désirable que des vaisseaux placés dans des positions exposées comme ceux-ci soient pourvus d'une hélice qui puisse les empêcher de faire naufrage pendant les bourrasques de vent, surtout quand l'hiver est plus prématuré et rigoureux, avant qu'on ait le temps de les mettre en lieu sûr.

Si les phares flottants ayant à bord des sifflets d'alarme à vapeur étaient pourvus d'une hélice, à part le sifflet d'alarme à vapeur, elle servirait probablement à sauver des vies quand des navires feraient naufrage dans leur voisinage. Le capitaine Connell, du phare flottant de Manicouagan, rapporte le cas d'un navire qui a fait naufrage près de l'endroit où son phare était à l'ancre, et quoiqu'il fit tous les efforts possibles pour se rendre jusque-là, il ne le put, parce que son vaisseau n'avait pas un pouvoir moteur assez considérable pour se faire un chemin à travers la glace qui l'entourait. On trouvera dans l'annexe No. 60 une énumération des difficultés contre lesquelles il eut à lutter à cause de l'arrivée prématurée de l'hiver; elle servira aussi à démontrer la grande importance de stationner un phare flottant et un sifflet d'alarme à vapeur sur les battures de Manicouagan.

On trouvera également dans la même annexe, un rapport du capitaine Levesque relatant les difficultés qu'il a eues, lui aussi, à combattre pour la même cause.

Le capitaine Levesque, patron du phare flottant de l'île Rouge, est aussi d'opinion que si son vaisseau avait été pourvu d'une hélice, il aurait probablement pu le sauver du naufrage.

Les deux autres phares flottants, qui sont en bois, ont été amenés sains et saufs au quai des Eboulements où ils se trouvent actuellement.

Le phare flottant de la Traverse d'en bas, qui est très-vieux, a été déclaré hors de service dans l'état où il se trouve, et il sera amené à Québec le plus tôt possible ce printemps, afin d'être examiné et réparé si l'on constate qu'il mérite qu'on fasse de nouvelles dépenses pour lui.

Un nouveau phare, avec une lumière rouge fixe qui peut être aperçue à une dizaine de milles, a été construit à Matane, comté de Rimouski, fleuve St. Laurent. Sa tour est en bois, carrée, vingt-huit pieds de hauteur, avec logement du gardien. L'appareil d'éclairage est catoptrique, et comprend deux lampes à bec circulaire avec des réflecteurs de vingt pouces, ainsi que deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 18 pouces. Le phare a été mis en opération le 1er octobre dernier, et M. Francis Dionne, fils, en a été nommé gardien le 19 septembre avec un salaire de \$200 par année. Au 31 décembre, les frais de construction et d'équipement de ce phare s'élevaient à \$3,860.56.

Un nouveau phare a également été construit au cap Gaspé, comté de Gaspé; il fait voir une lumière rouge élevée à trois cent cinquante pieds au-dessus du niveau de la marée haute et qui peut être aperçue à une douzaine de milles. La tour est carrée, en bois, a trente pieds

de hauteur et le logement du gardien attenant. La lumière est catoptrique et comprend quatre lampes No. 1 à bec circulaire avec réflecteurs de vingt pouces, ainsi que deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de vingt pouces. Le phare fut mis en opération le 6 octobre dernier. M. Charles Esnouf en a été nommé gardien le 19 septembre, avec un salaire de \$800 par année et l'obligation de fournir à ses frais un mécanicien capable de faire fonctionner le sifflet d'alarme à vapeur qui est en voie de construction en cet endroit. Au 31 décembre 1873, les frais du phare, de l'appareil d'éclairage, etc., s'élevaient à \$3,125.93. Le sifflet d'alarme à vapeur qu'on construit actuellement est situé dans la vallée, à environ deux cent soixante-dix yards du phare; il sera mis en opération au printemps et avis en sera donné. Au 31 décembre 1873, la chambre de la machine, le sifflet d'alarme et l'appareil avaient coûté \$4,149.42.

Un phare a également été construit à Portneuf, sur la rive nord du fleuve: il repose sur une jetée. Sa lumière est blanche fixe catoptrique, comprend trois lampes No. 1 à bec circulaire avec réflecteurs de 20 pouces et deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 18 pouces, et peut être aperçue à une distance de quinze milles. Le phare a été mis en opération vers le 22 octobre dernier, et il rendra probablement de grands services à la navigation en empêchant les navires d'approcher trop près des battures dangereuses qui se trouvent à un mille du phare. M. Zéphirin Warren en a été nommé gardien le 23 septembre, avec un salaire de \$200 par année. Au 31 décembre 1873, le phare et l'appareil d'éclairage avaient coûté \$3,714.29.

Un phare a également été construit près de l'Etang du Bord, sur le côté Ouest de l'île aux Grues, une des îles de la Madeleine, dans le golfe St. Laurent. Sa lumière est blanche tournante, sur le principe catoptrique, laissant voir un jet à chaque minute et demie et faisant une révolution complète toutes les trois minutes. Elle a deux faces, avec trois lampes No. 1 à bec circulaire sur chaque face, se trouve à près de 200 pieds au-dessus du niveau de la mer, et est visible à une vingtaine de milles sur tous les points d'approche. La tour est en bois, carrée, a vingt-huit pieds de hauteur avec logement du gardien attenant. Le phare sera mis en opération le 20 avril prochain; au 31 décembre 1873, il avait coûté \$5,641.57. Il y a aussi, à cette station, un sifflet d'alarme à vapeur en voie de construction; la chambre de sa machine est terminée, le sifflet est en voie de fabrication à Chatham (Miramichi), il sera transporté à l'île le printemps prochain et mis en opération vers le milieu de l'été. Personne n'a encore été nommé permanentement à la garde du sifflet d'alarme et du phare, mais un homme compétent en prend soin temporairement. Au 31 décembre 1873, les frais du sifflet d'alarme à vapeur et de la chambre de la machine s'élevaient à \$4,943.80.

Un phare a également été construit à l'île Entry, une des îles de la Madeleine. Sa lumière sera rouge fixe, sur le principe catoptrique, et sera mise en opération l'été prochain. L'appareil d'éclairage comprend un cadre de fer avec une rangée inférieure de six lampes à bec circulaire et des réflecteurs de 22 pouces à chacune, ainsi qu'avec une rangée supérieure de trois grandes lampes à mèche plate et des réflecteurs de 22 pouces. Le 23 septembre

dernier, M. James Cassidy a été nommé gardien de ce phare, quand il sera prêt, avec un salaire de \$250 par année. Les dépenses, jusqu'au 31 décembre, s'élevaient à \$5,641 57.

Un sifflet d'alarme à vapeur a également été construit au cap Ray, sur le point le plus à l'ouest de Terre-neuve, tout près du phare que le gouvernement du Canada a fait construire en cet endroit il y a deux ans. Ce sifflet a été mis en opération le 20 octobre dernier et se fera entendre toutes les dix secondes dans chaque minute, laissant un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup. Il a été placé sous les soins du gardien du phare, M. Rennie, qui reçoit pour salaire \$1000, à même lesquelles il est obligé de payer un mécanicien compétent pour faire fonctionner le sifflet d'alarme. Néanmoins, pendant ce temps-là et jusqu'à ce qu'il ait appris son métier, on y a envoyé un mécanicien avec un salaire de \$500 par année, dont \$400 seront déduites du traitement de M. Rennie. Au 31 décembre dernier, le sifflet et les constructions avaient coûté \$9,454.45.

Un contrat a été donné pour la construction d'un nouveau phare au cap Désespoir, comté de Gaspé, près l'entrée de la Baie des Chaleurs; un autre contrat a aussi été donné pour la construction d'un autre phare à la pointe du Maquereau, à la ligne de division entre les comtés de Bonaventure et Gaspé, près l'entrée de la Baie des Chaleurs. Tous deux seront probablement prêts à être mis en opération peu après l'ouverture de la navigation. Au 31 décembre 1873, les frais occasionnés par le phare du cap Désespoir s'élevaient à \$4,271,94.

Un phare a été érigé sur le quai de St. Jean, île d'Orléans, et sera probablement mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

On a donné le contrat pour un nouveau phare à Métis, entre les phares de la Pointe-aux-Pères et de Matane, fleuve St. Laurent; ils seront également allumés le printemps prochain.

Un phare a été récemment construit au cap Blanc, rade de Percé, comté de Gaspé; il sera probablement mis en opération de bonne heure le printemps prochain.

Durant la dernière saison la navigation du Saguenay a été améliorée par la construction de balises dont l'érection et l'entretien ont coûté \$414,40.

Au phare de Paspébiac un changement de personnel a eu lieu: M. John F. Gallie s'étant démis de ses fonctions, M. Lionel Strong a été nommé gardien, le 3 avril dernier, avec un salaire de \$150 par année.

M. Pierre Bouillianne a été, le 14 avril dernier, nommé gardien du nouveau phare de l'île aux Alouettes, avec un salaire de \$150 par année.

M. Thomas Connell, un des pilotes du fleuve les plus anciens et les plus expérimentés pour Québec et en aval, et pendant plusieurs années commandant de l'un des vapeurs de la compagnie de Québec et des ports du Golfe, fut, le 24 avril dernier, nommé gardien du phare flottant de Manicouagan avec un salaire de \$800 par année. Comme le phare flottant, à cette station, se trouve dans une situation très-exposée et demande à être mis sous la garde de l'homme le plus expérimenté que l'on puisse trouver, il a été jugé nécessaire de donner au

capitaine Connel ce traitement qui paraît élevé comparativement aux salaires des gardiens de phares.

A la pointe Riche, sur la côte ouest de Terre-neuve, il y a eu un phare pourvu d'un puissant feu tournant dont M. Eugène Roy fut nommé gardien il y a deux ans avec un salaire de \$500 par année, mais sans aide, et afin de lui permettre de garder un aide, sans lequel il ne pouvait suffire, son salaire fut porté de \$500 à \$600 en vertu d'un arrêté en conseil portant la date du 23 septembre 1873.

Le gardien du phare de la pointe Carleton, M. Landry, qui recevait \$200 par année, a eu son salaire porté à \$300 en vertu d'un arrêté en conseil du 27 octobre 1873, attendu que, son premier traitement a été jugé disproportionné aux fonctions qu'il avait à remplir.

M. J. B. Picard, gardien du phare du Pot à l'Eau-de-Vie, a été mis à la retraite avec une pension de \$102.67 par année, et M. Narcisse Richard a été, le 22 décembre dernier, nommé gardien à sa place avec un salaire de \$400 par année.

M. Thomas Lebel a été nommé gardien du phare du Biequet le 22 décembre dernier, avec un salaire de \$600 par année, à la place de M. J. T. Béchard, démissionnaire. Cette somme comprend une allocation pour un canonnier, le combustible et l'eau.

Il y a aujourd'hui dans le district de Québec, y compris le fleuve en aval de Montréal, sous le contrôle de M. Gregory, l'agent du ministère à Québec, 94 phares, 8 phares flottants 6 sifflets d'alarme à vapeur, 8 canons d'alarme, 64 bouées, 55 balises et 7 dépôts d'approvisionnement pour les marins en détresse.

La dépense totale faite pendant l'année expirée au 30 juin 1873, pour l'entretien des phares, phares flottants, sifflets d'alarme à vapeur, canons d'alarme, bouées et balises dans le district en aval de Québec, y compris ceux de Québec à Portneuf, a été de \$65,545; le crédit voté par le parlement pour ce service, y compris un crédit supplémentaire, était de \$65,545. La somme de \$32,803.87 a aussi été dépensée pendant la dernière année fiscale pour la construction de nouveaux phares et sifflets d'alarme à vapeur dans ce district; le crédit voté par le parlement pour cette fin était de \$60,500.

PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les opérations de ce ministère au Nouveau-Brunswick sont sous le contrôle de M. J. H. Harding, son agent, dont le bureau est à St. Jean et qui reçoit un traitement de \$1,300 par année. Il a l'aide de son fils, commis dans le bureau et qui reçoit \$600 par année. M. James Mitchell est le contrôleur des phares, réside à Newcastle, Miramichi, et reçoit un traitement de \$1,200 par année.

Il y a dans cette division 53 phares sous les soins de 44 gardiens, 1 phare flottant et 3 sifflets d'alarme à vapeur. Des 53 phares, 26 sont des phares en mer et 27 de petits phares ou balises-lumières.

Le 30 mai dernier, M. Jonatham Kent, qui depuis plusieurs années était gardien du phare de Swallow Tail, baie de Fundy, fut mis à la retraite avec une pension de \$176.76 devant commencer le 1er juillet; et son fils, M. John H. Kent, fut nommé pour le remplacer, le 27 mars dernier, avec un salaire de \$400 à dater du 1er avril.

M. Alexander Reid, qui depuis 33 ans était gardien du phare de l'île aux Perdrix, près l'entrée du havre de St. Jean, et qui pendant cette longue période avait toujours été un serviteur public fidèle, fut mis à la retraite le 1er juillet dernier avec une pension de \$377.64 par année.

M. James Wilson, qui depuis quelques années était mécanicien du sifflet d'alarme à cette station, fut nommé au double emploi de gardien du phare et mécanicien du sifflet d'alarme, avec un salaire de \$800 à même lequel il paye le salaire d'un aide; grâce à cet arrangement, une économie de \$340 par année a été effectuée.

Le 20 décembre 1872, M. Timothy Clark a été nommé gardien de la balise-lumière du havre de St. Jean, avec un salaire de \$400 par année, à la place de M. Ross, l'ancien gardien, démissionnaire.

M. George Rodgers, gardien des deux balises situées à l'extrémité supérieure de l'île au Renard, ayant été transféré à la garde du phare flottant près de l'île au Renard, M. Wood Williston fut nommé à sa place par un arrêté en conseil du 31 mai dernier, avec un salaire de \$300 par année.

M. William Hay, gardien du phare d'Escuminac, est mort durant la dernière saison, Le 19 septembre, M. Thomas Phillips fut nommé gardien du phare et pour prendre soin du sifflet d'alarme à vapeur qui y sera construit,—avec un salaire de \$800 par année.

Un nouveau phare a récemment été construit au cap Spencer, baie de Fundy, près l'entrée est du havre de St. Jean. C'est un feu tournant d'après le principe catoptrique, élevé à 207 pieds au-dessus de la marée haute, laissant voir une lumière rouge pendant 45 secondes et une lumière blanche pendant 45 secondes, et faisant une révolution complète en trois minutes. Ce feu est considéré comme l'un des meilleurs en Canada et peut être vu à une distance de 20 milles; on dit même que l'éclat blanc a été aperçu à 34 milles. L'appareil d'éclairage est catoptrique et comprend deux faces, chacune contenant deux lampes à bec circulaire avec réflecteurs de 20 pouces. Le phare est une construction carrée en bois, peinte en blanc, avec logement du gardien attenant. Il a 27 pieds de hauteur depuis la base jusqu'au centre de la lumière et 35 jusqu'au sommet de la lanterne. Ce phare a pour but de guider les navires qui entrent dans le havre de St. Jean et a été allumé pour la première fois le 16 juin dernier. Les frais de la bâtisse, de la lanterne, des lampes, etc., ont été de \$6,813.22. M. G. C. Blacklock en a été nommé gardien le 15 août dernier, avec un salaire de \$400 par année.

Deux petites balises-lumières ont été récemment érigées à l'île Sheldrake, baie de Mira-

michi. Les balises se trouvent sur le côté nord de l'île, à un quart de mille l'une de l'autre, et peintes en blanc. Les lumières sont blanches fixes, sur le principe catoptrique, à 48 pieds au-dessus de la marée haute, et peuvent être vues à une distance de neuf milles. Elles furent mises en opération le 13 juin dernier, et le 31 mai M. John Cameron en fut nommé gardien avec un salaire de \$300 par année ; mais la maladie l'ayant obligé de quitter l'île, un arrêté en conseil du 22 avril le remplaça par M. John McKay. Au 31 décembre dernier, ces deux balises avaient coûté \$536.50.

La goëlette *S. G. Marshall*, propriété de ce ministère et ci-devant affectée à la protection des pêcheries, a été convertie en phare flottant et placée dans la barre intérieure du Fer à Cheval entre les îles au Renard et du Portage, baie de Miramichi, et une lumière rouge a été exhibée à une élévation de 35 pieds au-dessus de l'eau et sera vue à une distance de huit milles. La lumière est catoptrique, comprend quatre lampes et réflecteurs, et a été allumée pour la première fois le 12 juillet dernier. M. George Rodgers, qui avait la garde des deux balises de l'île au Renard, fut nommé gardien du phare flottant, en vertu d'un arrêté en conseil, le 31 mai dernier, avec un salaire de \$700 par année pour lui-même et son aide ; on a ajouté \$200 à ce salaire pour un autre aide.

Une autre balise-lumière a été construite à l'île du Milieu, un peu en aval de Chatham, sur la rivière Miramichi, et M. Alexander Jessamin en a été nommé gardien, par un arrêté en conseil du 13 août dernier, avec un salaire de \$300 par année.

Un nouveau phare a été récemment construit à Néguaç, comté de Northumberland ; il a une lumière blanche fixe et fut allumé pour la première fois le 20 août dernier. L'appareil est catoptrique et comprend quatre grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Il est situé sur le côté nord-est du ravin de Néguaç et sert aux fins générales de la navigation ainsi que pour guider les pêcheurs et les petites embarcations dans le ravin. La lumière se trouve à 35 pieds au-dessus de la haute marée et peut être aperçue à une distance de onze milles. La tour est carrée en bois, peinte en blanc et a une vingtaine de pieds de hauteur. Au 31 décembre, les frais, y compris l'appareil d'éclairage, s'élevaient à \$952. Le 31 mai dernier, M. Farnham Letson en fut nommé gardien, avec un salaire de \$200 par année.

Un nouveau phare a récemment été construit à l'île au Crabe, ravin de Tabusintac exhibant une lumière rouge fixe qui fut allumée pour la première fois le 20 août dernier. L'appareil est catoptrique et comprend quatre grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. La tour est en bois carrée, a 20 pieds de hauteur, et la lumière sert de phare côtier ainsi que pour guider les petites embarcations dans le bassin de Tabusintac. Au 31 décembre les frais, y compris ceux de l'appareil d'éclairage, s'élevaient à \$977.50. M. Thomas Savoy en fut nommé gardien le 9 juillet dernier, avec un salaire de \$200 par année.

Deux petits phares ont été récemment construits au Grand Lac, comté de Queen, qui se relie à la rivière St. Jean,—l'un à la pointe Robertson et l'autre à la pointe Fanjoy. Les lumières sont blanches fixes catoptriques, à seize pieds au-dessus de la haute marée et pourront être aperçues à une distance de dix milles. L'appareil comprend trois lampes à mèche

plate avec réflecteurs de 16 pouces par chaque phare. Les tours sont carrées, en bois, peintes en blanc, et les lumières ont été allumées pour la première fois le 1er octobre dernier. M. S. H. Robertson a été nommé gardien du phare de la pointe Robertson et M. W. William Fanjoy gardien de celui de la pointe Fanjoy, avec un salaire de \$80 par année chacun, le premier le 23 septembre et le second le 31 mai dernier.

Un sifflet d'alarme à vapeur a récemment été érigé dans le voisinage des deux phares de l'île Machias, près l'entrée de la Baie de Fundy, et fut mis en opération le 1er décembre dernier. On a donné ordre de le faire sonner de manière à fournir deux coups de cinq secondes dans chaque minute. Au 31 décembre dernier, les frais du sifflet d'alarme à vapeur, de la chambre de la machine, etc., s'élevaient à \$8,975.05. Le 30 février dernier, M. James Aykroyd en a été nommé gardien avec un salaire de \$500 par année, mais ne devant commencer que le 1er octobre. Comme il n'y a pas de logement pour lui sur l'île, il est probable que le ministère fera des arrangements pour placer un homme à la garde des deux phares et du sifflet d'alarme à vapeur, ce qui effectuera une économie dans le salaire et évitera la nécessité de construire un logement.

Un sifflet d'alarme à vapeur est en voie de construction à Grand Manan, entrée de la baie de Fundy, et au 31 décembre on y avait dépensé une somme de \$3,704. Il sera probablement mis en opération au commencement de l'été prochain.

Un sifflet d'alarme à vapeur est aussi en voie de construction à l'île Miscou, comté de Gloucester, dans le voisinage du phare qui s'y trouve déjà. Au 31 décembre dernier, on y avait dépensé \$3,811.26. Il n'est pas encore tout à fait fini, mais il sera probablement en opération au commencement de l'été prochain.

Un sifflet d'alarme à vapeur a été construit à la pointe Escuminac, comté de Northumberland, entrée de la baie de Miramichi, et au 31 décembre dernier on y avait dépensé \$3,413.09. Il sera probablement mis en opération l'été prochain.

Un sifflet d'alarme à vapeur est aussi en voie de construction au cap Enragé, comté d'Albert, baie de Fundy; mais les dépenses qu'on y a faites jusqu'ici figureront aux comptes de la présente année fiscale.

Les dépenses faites, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées et balises dans cette province, se sont élevées à \$29,266.85; le crédit voté par le parlement pour ce service était de \$34,427. Les dépenses faites pour la construction de nouveaux phares et sifflets d'alarme à vapeur pendant la dernière année fiscale se sont élevées à \$16,691.06; le crédit affecté à cette fin était de \$31,400.

PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Un agent de ce ministère résidant à Halifax, M. W. H. Johnston, contrôle le service de cette division d'après les instructions du bureau central d'Ottawa, avec un salaire de \$1,600 par année. Il est assisté d'un inspecteur des phares, le capitaine Kendrick, qui visite les différents phares de toute la province et reçoit un salaire de \$1,200. Il a aussi un commis dans son bureau, M. Henry Dolby, qui reçoit un salaire de \$600 par année. En rapport avec ce

ministère à Halifax, le capitaine Scott, M. R., président du Bureau des Examineurs des capitaines et seconds, a un emploi, et son aide et ses conseils sont constamment requis par le département, car il a été pendant plusieurs années officier dans la marine royale et ingénieur hydrographe de l'amirauté, et le département a une grande confiance dans son expérience des affaires nautiques. Le lieutenant Brown, M. R., secrétaire du Bureau des Examineurs des capitaines et seconds, stationne aussi à Halifax en rapport avec ce ministère qui met son expérience maritime à contribution quand cela est nécessaire.

Dans cette division les approvisionnements des phares ont été distribués, partie par le vapeur *Lady Head* et partie par la goëlette placée sous le contrôle du capitaine Kendrick.

Il y avait dans cette division, à la fin de l'année, 82 phares ayant chacun leur gardien; mais il n'y a pas dans le district de la Nouvelle-Écosse d'assistants gardiens de phares payés par le gouvernement. Les gardiens qui ont besoin d'aides les paient eux-mêmes.

Un nouveau phare a été construit l'anne dernière dans le havre Country, comté de Guysborough; il a une lumière fixe, élevée à 51 pieds au-dessus de la haute marée. Il est construit sur la pointe sud de l'île Verte, et visible à 14 ou 16 milles. L'appareil d'éclairage est catoptrique, comprenant quatre puissantes lampes No. 1 à bec circulaire avec réflecteurs de 20 pouces et supports en fonte. Le phare a été mis en opération pour la première fois le 1er mai dernier. M. Wm. B. Foster en a été nommé gardien avec un salaire de \$400 par année. Ce phare a coûté en tout \$1,872.70.

Un nouveau phare d'une moindre importance a récemment été construit à la Pointe de Mullin, sur le côté nord du havre de Wallace, comté de Cumberland; il a une lumière blanche fixe, élevée à 39 pieds au-dessus de la haute marée. Elle a été allumée pour la première fois le 1er août dernier, et peut être vue à une distance de 11 milles. M. Benjamin Smith en a été nommé gardien par un arrêté en conseil le 18 août, avec un salaire de \$100 par année. Ce phare a coûté en tout \$419.

Un nouveau phare a récemment été construit à la pointe nord est de l'île Spectacle, comté de Queen, près l'entrée du havre du Mouton. Il a une lumière rouge fixe, élevée à 47 pieds au-dessus de la haute marée, allumée pour la première fois le 1er septembre dernier et visible à 11 milles de tous les points d'approche. L'appareil est catoptrique et comprend trois énormes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. M. Robert J. Smith en a été nommé gardien le 11 novembre dernier, avec un salaire de \$300 par année. Les frais occasionnés pour la construction de ce phare s'élevaient à \$1,375.25 le 31 décembre.

Un nouveau phare a récemment été construit à la pointe de Sable, côté sud de l'entrée du havre de Shelburne. La tour est en bois, carrée, peinte en blanc, et le feu qui est rouge fixe, a été allumé pour la première fois le 1er septembre 1873. M. Edward Goudock en a été nommé gardien avec un salaire de \$200 par année. L'appareil est catoptrique et comprend deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Au 31 décembre ce phare avait coûté en tout \$601.99.

Un nouveau phare a récemment été construit à l'île Verte, Baie Marguerite, comté de Lunenburg, sur la pointe sud de cette île. Il a un feu tournant rouge et blanc éclatant à chaque minute et demie et faisant une révolution complète toutes les trois minutes. Ce feu est à 59 pieds au-dessus de la marée haute et peut être aperçu à une distance de 15 milles. Il fut allumé pour la première fois le 15 septembre dernier. L'appareil est catoptrique, à deux faces, avec trois lampes à bec circulaire et réflecteurs de 20 pouces sur chaque face. M. Albert Pearl en a été nommé gardien le 29 septembre dernier avec un salaire de \$500 par année. Au 31 décembre la construction de ce phare avait coûté \$2,950.29.

Un nouveau phare a récemment été construit sur le côté nord de l'entrée du havre Walton, Bassin des Mines, comté de Hants ; il a un feu rouge fixe élevé à 60 pieds au-dessus de la haute marée et fut allumé pour la première fois le 1er novembre dernier. Quand le temps est clair, il peut être vu à une distance de 10 milles, de tous les points d'approche. L'appareil est catoptrique et comprend deux énormes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. M. Timothy Parker en a été nommé gardien, le 10 juillet dernier, avec un salaire de \$100 par année. Au 31 décembre les frais de ce phare s'élevaient à \$755.50.

Un nouveau phare a récemment été construit à l'extrémité est de l'île de Sable, près Lighthouse Hill, ainsi nommé, et il fut allumé pour la première fois le 14 février dernier. Le feu est une puissante lumière blanche fixe dioptrique, second ordre, se trouve à 120 pieds au-dessus de la haute marée et, quand le temps est clair, peut être vu à une distance de 18 milles, quoiqu'on ait dit qu'il pouvait être aperçu de plus loin. La tour est une construction octogone en bois, peinte alternativement en blanc et en brun foncé, et se trouve à environ 1½ mille de l'extrémité de l'île. Il sera très-utile comme balise, le jour, pour les navires à distance et permettra aux gens de distinguer l'île longtemps avant de la voir et d'approcher de ses barres dangereuses. La nuit il sera plus utile encore, car du mât d'un navire en mer il pourra être aperçu à une grande distance, probablement 25 milles. L'appareil est composé d'un épais cristal poli, de Sautier, de Paris, qui a coûté \$10,000, y compris des améliorations apportées par Chance, de Birmingham, et est illuminé par une des lampes concentriques à 4 mèches de Doty ; des personnes qui l'ont vue à une grande distance déclarent que c'est une lumière brillante qui ressemble à une boule de feu. Elle constituera une excellente vigie pour l'établissement de secours de l'île qui pourra avoir, du sommet de la tour, une vue de presque toute l'île. Dans le voisinage immédiat du phare on a établi un puissant sifflet d'alarme à vapeur qui, dans les temps de brumes et de brouillards, résoune comme suit : d'abord un coup de trois secondes, puis un intervalle de trois secondes ; ensuite un autre coup de trois secondes avec un intervalle de même durée, et enfin un coup de trois secondes avec un intervalle de quarante-cinq secondes pour compléter la minute. Ce sifflet se fera entendre à une distance de quinze à vingt mille, selon l'état de l'atmosphère, la force et la direction du vent. Le 24 décembre 1872, M. J. Norman a été nommé mécanicien du sifflet d'alarme à vapeur et gardien du phare, avec un salaire de \$300 par année ; il sera assisté de deux aides qui auront chacun leur tour pour surveiller le feu durant la nuit et voir au sifflet d'alarme à vapeur quand il sera en opération.

On a aussi construit récemment, à l'extrémité ouest de l'île de Sable, un phare supérieur

muni d'un des feux blancs tournants les plus puissants qu'on ait vus sur ce continent. L'appareil repose sur le principe catoptrique et a trois faces se succédant l'une à l'autre et suivies d'une cessation de lumière. Sur ces trois faces il y a quatorze lampes à bec circulaire excessivement vivaces et dont chacune a des réflecteurs de 24 pouces. La lumière se trouve à 123 pieds au-dessus de la haute marée et fait une révolution complète en trois minutes, donnant trois éclat distincts à des intervalles d'une demi minute, la cessation de la lumière durant une minute et demie pendant chaque révolution. Ce feu a été allumé pour la première fois le 15 novembre dernier, et peut être aperçu à une distance de plus de dix-huit milles. La tour est une construction octogone, 98 pieds de hauteur, et est peinte en blanc. On a établi dans le voisinage de ce phare un puissant sifflet d'alarme à vapeur qui résonnera pendant huit secondes dans chaque minute, laissant un intervalle de 52 secondes entre chaque coup. Il sera probablement entendu à une distance de trois à quinze ou vingt milles, suivant l'état de l'atmosphère, la force et la direction du vent. M. William Morrison a été nommé mécanicien du sifflet d'alarme à vapeur et gardien de ce phare, le 9 juillet dernier, avec un salaire de \$600 par année, et il a deux aides pour l'assister.

A cette station, ainsi qu'à celle de l'établissement de secours de cette île, les mécaniciens et autres employés du ministère sont tous payés par le gouvernement; et afin de rendre l'organisation la plus complète possible dans le voisinage des nouveaux phares, des arrangements ont été pris pour tenir un cheval à chaque station afin de recevoir au besoin les secours des autres stations. Une ou plusieurs vaches seront aussi placées à chaque station afin de donner le plus de confort possible aux gardiens, dans la position isolée et solitaire où ils se trouvent. Au 31 décembre 1873, ces deux phares et ces deux sifflets d'alarme à vapeur, y compris les hangars et logements des gardiens, avaient coûté \$58,070.98.

Un nouveau sifflet d'alarme à vapeur a récemment été établi sur l'île aux Églantiers, près l'entrée de la baie de Fundy, et mis en opération pour la première fois le 1er mars dernier. Il est situé sur la pointe nord-ouest de l'île, sur le côté sud du phare et fait entendre un coup de quatre secondes suivi d'un intervalle de quatre secondes, ensuite un autre coup avec intervalle de même durée, puis un troisième coup de quatre secondes avec un intervalle de quarante secondes pour compléter la minute. Le sifflet sera entendu à une distance de trois à quinze ou vingt milles, selon l'état de l'atmosphère et la force ou direction du vent. M. J. Cormack en est temporairement le gardien, à raison de \$2 par jour depuis le moment où le sifflet fut mis en opération jusqu'au 27 novembre dernier, alors qu'il fut transféré au phare flottant d'Halifax; M. Frank Suthern l'a remplacé temporairement au sifflet. Au 31 décembre 1873, les frais de ce sifflet, constructions, etc., s'élevaient à \$7,491.64.

Deux petits phares sont actuellement en voie de construction par contrat sur le lac Bras d'Or, Cap-Breton: l'un à la pointe de Mackenzie, havre Plaster, et l'autre à la pointe de Maciel. On s'attend qu'ils seront bientôt terminés et prêts pour le service.

Un autre nouveau phare a été récemment établi à Creighton's Head, Aïchat Ouest, comté du Cap-Breton; mais pendant la terrible bourrasque du 24 août dernier, bien que

presque fini, il fut renversé; on a depuis fait des arrangements avec l'entrepreneur pour le relever. Il sera remis en opération à l'ouverture de la navigation.

Une lumière-balise a été récemment établie dans le havre de Yarmouth et sera prochainement mise en opération. Au 31 décembre dernier, ses frais de construction s'élevaient \$3,432.18.

Des contrats ont été accordés pour la construction des nouveaux phares de la pointe Aconi, du Petit Bras d'Or, de Lingan Head, du cap Nord et du cap George, dans le Cap-Breton; de l'île du Portage et de l'île de la Tête Blanche, comté de Yarmouth; de la pointe de l'Eglise, Digby; du Cap La Ronde et de l'île Ouetique, Cap-Breton; de la pointe déchirée, Guysboro'; ainsi que pour la construction d'une balise à l'île au Goëland, comté de Guysboro'.

MM. John Haws et Cie., de Liverpool, ont fait en Angleterre, au nom du ministère, un contrat d'un phare flottant en fer qui devra être placé près l'entrée du havre d'Halifax, et servira à la fois de phare flottant et de sifflet d'alarme à vapeur. Il fut construit par Richardson, Duck et Compagnie, à South Stockton-on-Tees, et a les mêmes dimensions que le phare flottant de Manicouagan, construit par la même compagnie. Il arriva à Halifax le 10 août dernier et fut placé à sa station, le 15 novembre, dans quarante-cinq brasses d'eau, à quatre ou cinq milles au nord-ouest de l'île Sambro. A cause de la position exposée dans laquelle il fut placé et le gros temps qu'il eut à subir dans cette saison tardive de l'année, il fallut le ramener dans le havre d'Halifax, le capitaine et l'équipage ayant été obligés de demander du secours, car ils craignaient qu'il sanât sur ses amarres; la mer balayait son pont. Il paraît qu'il avait fait une voie d'eau considérable. Ayant été amené et placé sur l'éclisse maritime, il fut examiné par M. William M. Smith, inspecteur des bateaux à vapeur, et par M. A. McDonald qui firent rapport que le navire ne paraissait pas avoir trop forcé ou travaillé, et que la dimension et la force des matériaux étaient sous tous les rapports telles que spécifiées dans les plans et devis, et que la main-d'œuvre, à part la riveture de ribord, était très-bonne. La difficulté paraissait provenir de ce qu'il était trop petit pour cette position exposée, et l'équipage craignait qu'il sombrât parce qu'il faisait eau; celle-ci s'introduisait probablement par les écoutes quand la mer était grosse. Le sifflet d'alarme à vapeur qu'il a à son bord a été fourni par MM. Symonds et Cie., d'Halifax. Il n'est pas possible qu'il puisse être remis dans cette position exposée, car dans les gros temps un navire à l'ancre en cet endroit essuierait toute la secousse de l'Atlantique; il faudrait probablement un navire beaucoup plus gros que celui-ci, muni d'une coursière et d'une hélice à vapeur que l'on ferait mouvoir pendant les tempêtes pour le tenir en position. Quoique ce phare flottant aurait été très-utile pour les navires faisant le commerce avec les Indes Occidentales et les Etats-Unis, il n'avait pas été d'une grande valeur pour les gros navires de passagers et de la malle venant d'Angleterre, car il se trouvait ancré trop à l'ouest; on croit qu'un sifflet d'alarme à vapeur sur l'île Sambro ferait aussi bien l'affaire que le phare flottant. Au 31 décembre dernier il avait coûté en tout \$40,692.97, y compris le sifflet d'alarme et l'appareil d'éclairage. Le capitaine Crowell en fut nommé gardien le 31 octobre, avec un salaire de \$800 par année; mais aussitôt qu'on

constata que le navire n'était pas à la hauteur de sa position, le capitaine et l'équipage furent renvoyés. On aura besoin de ce navire au récif de l'île Rouge, en aval de l'île Rouge, à l'embouchure de la rivière Saguenay, fleuve St. Laurent, pour y remplacer le phare flottant qui y a fait naufrage l'automne dernier.

M. Shepherd J. Frost, mécanicien, a été préposé à la garde du phare et du sifflet d'alarme de Digby au mois d'avril dernier, et depuis un arrêté en conseil l'a nommé gardien de ces deux établissements, avec un salaire de \$800 par année à même lequel il doit payer un aide. Le phare de cette station a été incendié il y a quelque temps, mais il sera bientôt reconstruit.

M. William Hayden, mécanicien du sifflet d'alarme à vapeur de l'île au Phoque, s'est démis de ses fonctions le 18 avril dernier, et Corning Crowell l'a remplacé temporairement.

M. Norman Campbell, gardien du phare de l'île au Castor, comté d'Halifax, a été mis à la retraite en vertu d'un arrêté en conseil du 30 mai, avec une gratification de \$207.36 à commencer du 1er juillet, et son fils, M. Norman McIvor Campbell, a été nommé à sa place, avec un salaire de \$400 par année, par un arrêté en conseil du 15 mai.

M. C. J. T. Fox, gardien du phare et du sifflet d'alarme à vapeur de Yarmouth, a été mis à la retraite avec une gratification annuelle de \$294.60, à commencer du 1er septembre dernier, et M. James Fox, son fils, a été nommé à sa place par un arrêté en conseil du 13 août, avec un salaire annuel de \$800 à même lequel il doit payer un aide.

M. David George, gardien du phare de Meagher Beach, a été mis à la retraite le 20 octobre dernier avec une gratification de \$213.48, et M. Edward Horn, gardien du phare de la pointe Peggy, a été transféré à Meagher Beach, le 1er octobre, avec un salaire de \$400 par année; M. William Crooks a été nommé gardien du phare de la pointe Peggy le 6 octobre, avec un salaire de \$350 par année.

M. Simon Beaubien a été nommé, par un arrêté en conseil du 19 septembre dernier, gardien du phare de l'île au Jersais, Richmond, avec un salaire de \$300 par année, en remplacement de M. Charles Boudrot, résignataire.

M. A. H. Rand a été nommé, par arrêté en conseil du 18 octobre dernier, mécanicien du sifflet d'alarme de l'île St. Paul, avec un salaire de \$500 par année, en remplacement de M. Charles Stewart, démissionnaire.

En raison de la position difficile et isolée de la station au phare de l'île Flint, Cap-Breton, M. Benjamin Heney, gardien de cette station, a eu son salaire porté de \$400 à \$500 par un arrêté en conseil du 18 octobre dernier.

M. William Hayden a été nommé, par un arrêté en conseil du 5 novembre dernier, gardien du phare du rocher au Goëland, comté de Shelburne, avec un salaire de \$400 par année, en remplacement de M. Samuel Hayden qui s'est malheureusement noyé avec sa femme, le 30 octobre, en se rendant de l'île à la terre ferme.

M. Charles Stalker, gardien du phare de Shelburne, a été, en vertu d'un arrêté en conseil du 21 octobre dernier, mis à la retraite avec une gratification annuelle de \$116.04.

On verra par le rapport (Annexe No. 8) de l'agent de ce ministère à Halifax, que des dommages considérables ont été causés aux phares et autres propriétés du ministère dans la Nouvelle-Écosse par l'effroyable bourrasque qui a assailli cette province le 24 août dernier ; mais les pertes maritimes ont été plus considérables encore que celles qu'a subies le gouvernement, car dans cette occasion mémorable plusieurs navires ont sombré, entraînant la perte d'un grand nombre de vies. Plusieurs bâtiments ont aussi fait naufrage sur la côte, et les pertes des navires à charbon faisant le cabotage avec le Cap-Breton ont été sérieuses.

L'entrée méridionale du golfe St. Laurent a été considérablement améliorée par l'établissement, sur l'île St. Paul, d'un sifflet d'alarme à vapeur qui est en opération depuis quelque temps. Le sifflet d'alarme et la chambre de la machine, à cette station, ont coûté \$5,397.84, mais il faut encore un logement pour le gardien.

Le ministère n'a eu connaissance que d'un seul naufrage qui ait eu lieu sur l'île St. Paul durant la dernière saison ; mais il arrive quelques fois qu'il y a des naufrages tard l'automne et dont le ministère n'a connaissance que le printemps suivant. Dans le cas en question, ce fut la goëlette *Ocean Belle*, d'Halifax, qui s'est échouée sur le côté nord de l'île dans la nuit du 2 juillet et qui se perdit totalement ; mais l'équipage et les matériaux du bâtiment ont été sauvés.

À l'île de Sable il a été nécessaire de faire quelques changements, attendu que l'île est devenue une grande station de phare et de sifflet d'alarme à vapeur ainsi qu'un établissement de secours, et à cause de la mise à la retraite du contrôleur, M. Dodd, qui a été inscrit sur la liste le 1er septembre dernier, avec une gratification de \$632.40 par année. Dans le but d'essayer de rendre l'île plus productive et de faire des efforts pour en retirer la consommation du personnel qui s'y trouve, M. Duncan Macdonald, chargé depuis un certain nombre d'années des opérations agricoles à la station de l'extrémité est, a été temporairement préposé à la garde de l'île comme fermier et contrôleur intérimaire, avec un salaire de \$400 par année ainsi que son entretien et celui de sa famille. En conséquence de l'établissement de deux grands et puissants phares sur l'île, l'un à l'extrémité est et l'autre à l'extrémité ouest, ainsi que d'un sifflet d'alarme à vapeur en rapport avec eux, il a été jugé nécessaire d'augmenter de 16 à 20 personnes le personnel qui sera désormais partagé comme suit :—

- (1). Un mécanicien (qui sera aussi gardien du phare) à chaque phare et sifflet d'alarme à vapeur, avec deux aides à chaque station.
- (2). Un contrôleur et cinq hommes à la station principale.
- (3). Un fermier et deux aides à la station de l'extrémité est.
- (4). Un fermier et un aide à la station du pied du lac.
- (5). Un fermier et un aide à la station entre la principale et celle du pied du lac.
- (6). Un charpentier.—En tout, 20.

L'entretien, pendant la présente année, des phares, sifflets d'alarme à vapeur et établissements de secours sur l'île, ne coûtera pas moins que \$10,000; mais sur cette somme le gouvernement britannique contribue pour £400 sterling pour aider l'établissement de secours, car c'est autant pour l'avantage des navires anglais et américains que pour ceux du Canada qu'un établissement aussi considérable et aussi dispendieux est entretenu. Le nombre des bêtes à cornes vivant dans l'île sera probablement de plus de 40, et on fait des efforts pour en améliorer la race. Indépendamment des 30 chevaux domestiques qui se trouvent dans l'île, et qui servent à faire la communication entre les stations ainsi que les opérations agricoles, il y a plus de 200 chevaux sauvages; je recommande que ce nombre soit réduit de beaucoup, et que les chevaux sauvages soient remplacés par du bétail. Amenés sur la terre ferme, ces chevaux sont facilement vendus de \$10 à \$30 ou \$40, quelques-uns même à un prix plus élevé. Le sol étant principalement composé de sable blanc, il est très-difficile d'obtenir des ingrédients fécondants qui restent assez longtemps dans la terre pour être de quelque utilité, car les bons avantages de l'engrais paraissent disparaître après la première ou la seconde année. A part les petites récoltes qu'on fait dans le voisinage des stations, l'île produit très-peu d'autre chose que de l'herbe et des pois sauvages dont le bétail et les chevaux sauvages se nourrissent; mais, comme un agriculteur a maintenant le soin de toute l'île et des établissements agricoles qui s'y trouvent, on espère qu'il y aura de bien meilleurs résultats qu'on n'en a eus jusqu'ici; et il est probable qu'avant un an, on aura recueilli dans l'île assez de produits pour nourrir tout l'établissement, et que le ministère ne sera plus obligé d'y envoyer des provisions.

Il n'y a eu que trois naufrages sur l'île de Sable l'année dernière, savoir: le paquebot français *Stella Maris*, allant de Halifax à St. Pierre avec une cargaison de mélasse, bois de construction, fleur, etc., et qui alla échouer sur le côté sud de l'île pendant un épais brouillard le 27 mars dernier. Quoique le navire se soit brisé en pièces, tous ceux qui se trouvaient à bord ont été sauvés, ainsi qu'une partie de la cargaison et des matériaux.

Le bateau-pêcheur *Laura R. Burnham*, de Gloucester, s'échoua aussi sur le côté sud de l'île le 2 juin dernier, et quoiqu'il fit naufrage, le capitaine et l'équipage furent sauvés, ainsi qu'une grande partie des voiles, de la mâture, les ancres, etc.

La barque anglaise *Humbleton*, de 420 tonneaux, allant de Londres à New-York, échoua pendant un brouillard le 25 septembre dernier. Tout l'équipage fut sauvé, mais le bâtiment totalement perdu.

Le 15 septembre dernier, le navire à vapeur *Wyoming*, 2,415 tonneaux, en se rendant de Liverpool à New York, toucha fond, pendant un épais brouillard, sur la barre de sable recrd est vis-à-vis cette île. Cependant il fut déhoué sans trop d'avaries en jetant une partie de la cargaison par-dessus bord, parvint sain et sauf à destination et fut réparé à New-York moyennant £400 sterling. Subséquemment, une cour d'enquête fut instituée à Liverpool, Angleterre, par ordre de la Chambre de Commerce de Londres, et le certificat de compétence du patron du navire fut suspendu pendant six mois.

Le contrôleur de cette station a fait rapport, au mois de novembre dernier, qu'une petite

goëlette de 30 tonneaux, appelée *Zépher* et venant de St. Pierre Miquelon, était venue s'échouer sur le côté sud de l'île, dématée. Elle paraît avoir servi de bateau-pêcheur et avoir été désemparée au mois de juillet ou d'août. On a trouvé à bord quatre cadavres d'hommes dans un état avancé de décomposition.

On a aussi fait rapport à ce ministère du cas du brigantin *Minnie Bruce* qui pendant une nuit se dirigeait droit vers la barre nord-est quand le patron, apercevant le phare et constatant la position, changea de cours et passa par-dessus la barre dans 6 brasses d'eau. Le capitaine a écrit aux journaux que, n'eût été le phare, son bâtiment se serait très-probablement perdu avec tous ceux qu'il avait à bord.

Le ministère a reçu de tous côtés des témoignages du service éminent que ces phares rendent aux navires qui passent dans le voisinage et des distances considérables d'où les feux peuvent être aperçus. Ce sont probablement les deux feux les plus puissants qu'il y ait sur ce continent.

L'année dernière un puissant sifflet d'alarme à vapeur a été établi au cap Race, Terre-neuve, à la demande de ce ministère et aux frais du gouvernement britannique; il sera d'un grand secours pour les navires, particulièrement pour ceux qui font le service entre l'Europe et l'Amérique. L'ancien honoraire d'un seizième de denier sterling par tonneau, perçu des navires passant dans le voisinage du cap Race, pour l'entretien du phare qui s'y trouve, a été porté à un douzième de centia sterling par tonneau pour faire face à l'augmentation des frais nécessitée par ce sifflet d'alarme à vapeur. Et c'est un sujet de vive satisfaction pour le ministère que le gouvernement du Canada ait été, sur la recommandation du ministre de la Marine et des Pêcheries, l'intermédiaire de l'établissement de puissants sifflets d'alarme à vapeur sur quelques-uns des points les plus dangereux de cette côte, tels que cap Race, cap Ray, île St. Paul, île au Ploque, île Machias, île aux Eglantiers et cap Fourchu, havre de Yarmouth,—tous des endroits excessivement dangereux pour les navires qui approchent de la côte; on ne saurait trop apprécier les avantages que la navigation retirera de ces sauvegardes pendant les brouillards de certains mois de l'année. Quand un puissant sifflet d'alarme à vapeur aura été établi sur l'île Sambro, comme celui actuellement en voie de construction à Grand Manant la navigation sera encore plus sûre.

Pour les navires qui entrent dans le golfe St. Laurent par le détroit de Belle-Isle, on a représenté au ministère qu'il faudrait un autre phare et un sifflet d'alarme à vapeur au cap Chauve pour en rendre l'entrée plus rapide, car cette route est très-suivie en été, étant beaucoup plus courte que celle du sud pour les navires qui viennent d'Europe dans le St. Laurent. Il faudrait aussi d'autres petits phares entre le cap Rosier et Matane, sur la rive sud du fleuve, pour améliorer la navigation de cette importante grande route vers les principales cités du Canada.

Les frais d'entretien de tous les phares, bouées, balises et sifflets d'alarme à vapeur dans la Nouvelle-Ecosse, ainsi que des travaux qui s'y rapportent, y compris les établissements de se-

cours des îles de Sable, St. Paul et Scatterie, pendant la dernière année fiscale, ont été de \$100,953.80; le crédit voté par le parlement pour ce service était de \$103,204.

Pendant l'année de calendrier 1873, huit nouveaux phares et trois sifflets d'alarme à vapeur ont été mis en opération dans le district de la Nouvelle-Ecosse; et les frais occasionnés dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, par la construction de nouveaux phares et sifflets d'alarme à vapeur, ont été de \$90,181.79, tandis que le crédit voté par le parlement pour cet objet était de \$76,500. A part cette somme, une autre de \$13,681.79 avait été reportée de l'année fiscale précédente, faisant un total de \$90,181,79 disponible pour les constructions en question.

Voici quel était, au 31 décembre 1873, le personnel du service des phares, sifflets d'alarme et établissements de secours :—

Contrôleur des phares	1
Gardiens de phares et mécaniciens des sifflets d'alarme.....	85
Personnes employées aux établissements de secours, à part les gardiens et mécaniciens.....	27
	—
	En tout, 113
	—

PHARES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

L'Île du Prince-Edouard s'étant unie à la Confédération du Canada le 1er juillet dernier, le service de ses phares a été payé par le gouvernement fédéral depuis cette époque. Il y a dans cette colonie neuf phares avec des gardiens nommés et soldés par le gouvernement, et dont les salaires varient de \$163 à \$260; indépendamment de ceux-là, il y a huit petits phares ou phares de havre, dont la garde a jusqu'ici été mise à l'enchère par le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard.

On trouvera dans les états de ce ministère pour la présente année fiscale le compte des phares et du service côtier de l'Île du Prince Edouard.

Avant la retraite de l'ancien gouvernement, M. John Corbett avait été nommé agent du ministère pour l'Île du Prince-Edouard et inspecteur des phares et pêcheries; lors de la formation du nouveau gouvernement, cette nomination fut annulée.

Il est probable qu'avec le peu d'affaires que le ministère aura dans l'Île du Prince-Edouard, il ne sera pas jugé nécessaire d'avoir un officier spécialement chargé d'y veiller, car il y aurait très-peu d'occupation pour lui. En attendant, les salaires des gardiens de phares sont soldés par l'agent du ministère des Finances; cet arrangement suffit pour le présent.

Il y aurait à entretenir un grand nombre de bouées dans les havres de cette île; dès que les maîtres de havre auront été nommés, ils seront chargés d'y veiller.

Le ministère a été informé que les phares et l'appareil d'éclairage dans l'Île du Prince Edouard ont besoin d'un grand nombre de réparations, et des mesures ont été prises pour les faire, à mesure que la chose sera nécessaire, bien qu'elles doivent entraîner des frais considé-

rables. Un grand nombre de lampes-et réflecteurs neufs et améliorés y sera expédié au mois de juin prochain par le vapeur qui sera chargé de distribuer les provisions, cuvettes d'huile, etc. De plus, le contrôleur général des phares visitera chaque station et fera rapport sur ce qu'il faudra faire pour mettre ces phares à la hauteur des autres phares du Canada.

PHARES DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Dans cette lointaine colonie, le ministère a un agent qui reçoit un traitement de \$1,600 par année et qui agit, en outre, comme inspecteur des phares et inspecteur des bateaux à vapeur, en vertu de l'Acte canadien de l'inspection des bateaux à vapeur.

Il n'y a actuellement que deux phares en opération dans la Colombie-Britannique, savoir : l'un aux rochers Race, et l'autre à l'entrée du havre d'Esquimalt, près Victoria, sur un rocher voisin de l'île Fisgard. Il y a aussi un phare flottant stationné dans les détroits de Georgie, à l'entrée de la rivière Fraser. Il y a aussi nombre de bouées auxquelles l'agent est chargé de veiller.

Un nouveau phare a été construit au cap Beald, près le détroit Barclay, faisant face à l'Océan Pacifique, mais il n'est pas encore en opération. Il aura un feu tournant blanc puissant et sera mis en opération le 1er juillet prochain. La lanterne en fer et l'appareil d'éclairage sont déjà expédiés. Terminé, ce phare coûtera plus de \$10,000.

Un autre phare est sous contrat à la pointe Atkinson, dans les détroits de Georgie, près l'entrée de Burrard Inlet. Le contrat pour la construction de la tour a été accordé à M. Arthur Fenny pour \$4,250. Elle se fait sous le contrôle de l'agent de ce ministère dans la Colombie-Britannique; mais le phare du cap Beald a été construit sous le contrôle du ministère des Travaux Publics, par l'intermédiaire de son agent à Victoria.

Le nombre des gardiens et aides-gardiens employés par ce ministère est comme suit :— Deux au phare de Fisgard, quatre aux rochers Race, et trois au phare flottant de la rivière Fraser, faisant un total de neuf personnes.

Le nombre des bouées entretenues dans ce district est de trente-neuf, dont quinze sont en fer et pèsent à peu près un tonneau chacune, pour le service des barres de sable de la rivière Fraser; les frais de leur entretien, pendant la dernière année fiscale, ont été de \$1,449.

Les deux phares et le phare flottant de la Colombie-Britannique ont coûté \$10,018.93. On verra, par les comptes publiés en détail dans l'Annexe, que les frais en rapport avec ces phares ont été très-considérables, plus considérables que ceux des phares du même genre dans les autres parties du Canada.

Indépendamment des salaires que les gardiens de phares de la Colombie Britannique recevaient, le gouvernement a eu jusqu'ici l'habitude de leur fournir la pension,—ce qui est un mode d'entretien des phares très-dispendieux et qui n'est pas suivi dans les autres parties du pays. Les gardiens de phare peuvent s'entretenir beaucoup plus économiquement que le gouvernement ne pourrait le faire, et cette pratique devrait être changée au plus tôt.

Les frais d'entretien et de réparation des deux phares, du phare flottant, des bouées et

balises dans cette province ont été, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, de \$13,207.09; le crédit voté par le parlement pour ce service était de \$16,562.

HUILE

L'huile requise pour l'usage des phares du Canada, en 1871, 1872 et 1873 a été achetée de MM. F. A. Fitzgerald et Cie., de l'usine dite "*Union Petroleum Works*," de London, Ontario, la soumission de cette compagnie étant la plus avantageuse pour le gouvernement. L'année dernière la soumission de cette compagnie était de 22 $\frac{3}{4}$ cts. le gallon, livraison à Halifax et St. Jean; 20 cts., à Québec; 18 cts., à Montréal; 17 $\frac{1}{2}$ cts. et à Hamilton, et 16 $\frac{1}{2}$ cts. à Sarnia.

La qualité de l'huile fournie à ce ministère l'année dernière a donné satisfaction en général, quoique dans quelques stations exposées il y ait eu des plaintes et que quelques fois les quarts aient pris eau. On demandait de l'huile de pétrole blanche, vérifiée de première qualité, non-explosive à 110° Fahrenheit (cinq degrés de plus que celui fixé par la loi), ayant une densité de 44° hydromètre de Baume, à la température de 60° Fahrenheit. L'arrangement fait avec la compagnie n'était que pour l'année dernière, quoique le ministère eut le choix de faire un arrangement pour un, deux ou trois ans. Le marché conclu a été très-avantageux pour le ministère, car les compagnies de Raffinage du Canada Occidental s'étaient coalisées pour tenir le prix élevé, et l'huile fournie a été beaucoup moins coûteuse que si elle l'avait été par ces compagnies. Cependant, comme la coalition est maintenant brisée, il serait probablement plus avantageux, dans les intérêts du gouvernement, de demander des soumissions publiques pour fournir l'huile pendant trois saisons, selon qu'on le jugera à propos. La quantité obtenue de MM. Fitzgerald et Cie. l'année dernière a été de 28,407 gallons pour la Nouvelle-Ecosse; 5,282 gallons pour les phares de la rive sud du Nouveau-Brunswick; 22,435 gallons pour les phares en aval de Québec, dans le golfe St. Laurent, les détroits de Belle-Isle et la rive nord du Nouveau-Brunswick; 25,297 gallons pour la Maison de la Trinité de Montréal et les phares en amont de cette ville: total, 81,421 gallons.

Durant l'automne, 14,098 autres gallons d'huile ont été achetés à St. Jean, Nouveau-Brunswick, de MM. Mitchell et Cie., de Montréal, et ils sont maintenant en entrepôt pour être distribués de bonne heure le printemps prochain aux phares de la baie de Fundy, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Les prix payés ont été de vingt-quatre centins en franchise, et vingt-sept avec taxes.

D'ici on n'a pas expédié d'huile dans la Colombie-Britannique, mais un approvisionnement d'huile en sperme a été envoyé d'Angleterre pour l'usage des phares de cette province, car on n'a pas encore fait d'arrangement pour y employer l'huile de pétrole raffinée. L'agent recommande l'emploi de l'huile de chien de mer, qu'on peut probablement avoir moyennant 50 centins le gallon; mais je recommanderais que dans les nouveaux phares qui pourraient être construits on employât de lampes comme celles en usage de ce côté-ci de la Confédération

et qui sont adaptés à l'huile de pétrole raffinée, car ces lampes et cette huile sont plus économiques et fournissent une meilleure lumière que toutes les autres.

Il est probable qu'il faudra 75,000 gallons d'huile pour l'année prochaine.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Il y a sept vapeurs sous le contrôle et la direction de ce ministère, dont quatre maritimes, savoir : le *Napoléon III*, à hélice ; le *Druid*, à aubes ; le *Lady Head*, à hélice, et le *Sir James Douglas*, à hélice ; un vapeur de rivière, le *Richelieu*, à aubes, et deux petits vapeurs pour la police riveraine.

Le *Napoléon* et le *Druid* stationnent généralement à Québec, pour faire le service dans le fleuve et le golfe St. Laurent ; le *Sir James Douglas* dans la Colombie-Britannique ; le *Richelieu* à Montréal, et les deux petits vapeurs policiers à Québec.

L'année dernière le *Napoléon* a fait deux voyages dans les détroits de Belle-Isle, à part plusieurs autres dans le bas du fleuve et dans le golfe, ainsi que sur les rives nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Shédiac. Dans ces occasions il a transporté de l'huile, de la poudre à canon, du combustible et autres approvisionnements destinés aux phares. C'est un excellent vapeur maritime, et le ministère compte sur lui pour approvisionner les phares des détroits de Belle-Isle et du golfe, ainsi que pour secourir les navires en détresse.

Au commencement de la saison, le *Druid* a été employé à l'approvisionnement des phares du fleuve et à voir aux balises ; mais au début de l'été, sa soute aux poudres fut enlevée et on établit des cabines pour le Gouverneur-Général et sa suite qui voulaient faire un voyage officiel dans les provinces maritimes.

Le *Napoléon* et le *Druid* se trouvaient dans le golfe lors de la terrible bourrasque des 24 et 25 août derniers, qui a causé tant de désastres parmi les navires sur les côtes des provinces maritimes.

Pendant l'hiver, le *Lady Head* a stationné dans les districts de Halifax et du Nouveau-Brunswick où il a été employé au service de l'île de Sable et à l'approvisionnement des phares de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ; mais comme le nombre des sifflets d'alarme à vapeur vient d'être considérablement augmenté, je recommanderais que le ministère fit l'acquisition d'un navire à voiles de pas moins de 200 tonneaux et de pas plus de 300 pour porter le charbon aux stations qui en ont besoin ainsi qu'aux différents phares de la côte. Le ministère avait acheté, il y a quelques mois, pour \$6,000, la goélette *Ella G. Maclean*, de St. Andrew, Nouveau-Brunswick, de 78 tonneaux ; mais comme elle est trop petite pour le service, elle sera remplacée par un bâtiment d'un tonnage beaucoup plus considérable, car la quantité de charbon qu'il faudra distribuer cette année sera de 1,500 à 2,000 tonneaux, et un navire de moins de 300 tonneaux ne pourra accomplir ce service pendant l'été.

Le vapeur à hélice *Sir James Douglas* a été employé dans la Colombie-Britannique, principalement sur la côte est de l'île Vancouver, à transporter les malles, passagers et fret entre Victoria, Nanaimo, Comox et les stations intermédiaires, ainsi qu'entre Victoria et

Sooke. Il a besoin de beaucoup de réparations, sans lesquelles il ne pourrait continuer le service : avis en a été donné au ministère des Postes. Ses frais, pendant la dernière année fiscale, ont été de \$15,984.72, et ses recettes pour passagers et fret de \$8,088.07 auxquelles il faut ajouter une somme de \$7,130 qu'il a reçue du ministère des Postes pour le transport des malles. Dans ce cas les recettes causent évidemment des arrérages de la subvention postale pour le transport des malles.

Les frais du *Napoléon* et du *Druid*, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, ont été de \$51,758.05, et ceux du *Lady Head* de \$24,999.57.

VAPEUR "RICHELIEU."

Le vapeur *Richelieu*, qui était autrefois employé par la Maison de la Trinité de Montréal avant l'abolition de cette dernière, a reçu, durant l'été dernier, des réparations complètes qui ont coûté très-cher, et, comme ce ministère n'avait aucun emploi particulier pour lui, il a été loué aux Commissaires du Havre de Montréal qui ont entrepris de s'en servir, et en même temps de le remettre au ministère ou d'en remettre l'usage en n'importe quel temps.

Les frais d'entretien et de réparations de ce vapeur, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, ont été de \$8,059.47.

Indépendamment du petit vapeur à hélice *Dolphin*, qui a été employé par la police riveraine de Québec, un autre petit yacht a été acheté par l'ancien ministre de la Marine pour la somme de \$1,210, et est aujourd'hui stationné à Québec pour le service de la police riveraine, dans le cas où l'on en aurait besoin pour des services spéciaux.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

Ce système, combiné avec la télégraphie atmosphérique, est encore dans son enfance en Canada. Dans le Royaume-Uni, sous les auspices du comité météorologique de la Société Royale de Londres, il a fait dans ces dernières années des progrès considérables, ainsi que dans les Etats-Unis d'Amérique. Non-seulement les citoyens de cette République, mais encore un grand nombre de personnes du Canada qui vivent sur les bords de la mer ont des raisons pour apprécier les efforts tentés par le gouvernement de ce pays pour développer cette science et la rendre d'un usage et avantage pratiques, non-seulement pour les intérêts maritimes de ce continent, mais encore pour plusieurs parties de l'intérieur du pays où des stations de signaux ont été établies. Dans le Royaume-Uni où elle est dirigée par un comité de la Société Royale composé de huit de ses membres qui sont des messieurs du plus grand talent et qui ne reçoivent aucune rémunération pour leurs services, cette science a été d'un grand secours pour les intérêts maritimes de ce pays par la publication des signaux pour avertir les marins de l'approche des tempêtes. Cependant, le crédit voté par le parlement Britannique a été comparativement faible, £10,000 sterling par année, comparé à celui des Etats-Unis où les dépenses pour ce service ont été d'à peu près \$400,000. Aux Etats-Unis on a jugé plus opportun de joindre ce département à celui de la guerre qui a plusieurs stations et phares dis-

séminés dans tout le pays sous la garde d'officiers très-instruits pour consigner les observations, ce qui assure un excellent personnel d'observateurs à un prix très-modique.

Ce système n'est en opération en Canada, comme division gouvernementale du service public, que depuis deux ou trois ans, et pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1871, le faible crédit de \$5,000 a été voté et dépensé pour cette fin, tandis que pour l'année expirée au 30 juin 1872 \$10,000 ont été votées et dépensées, et pour la présente année fiscale \$37,000 ont été votées. Les observations devenant plus précieuses à mesure qu'elles sont continuées pendant un certain nombre d'années, il est probable qu'on jugera à propos de continuer le service tel qu'il est jusqu'à ce qu'on ait obtenu de plus amples renseignements sur son utilité pratique pour les intérêts généraux de la confédération ; le professeur Kingston, qui a agi comme directeur-en-chef du système en Canada, paraît être d'avis qu'il pourrait être suivi efficacement moyennant une somme moindre, attendu qu'une bonne partie du montant en question devra être employé à télégraphier les renseignements au et du principal bureau de Toronto.

Il y a trois stations qui font un rapport télégraphique à Toronto trois fois par jour ; les renseignements ainsi recueillis sont, après examen, expédiés à Washington, et, en échange, les autorités américaines fournissent des rapports quotidiens sur l'état de la température et donnent au directeur de Toronto avis des tempêtes qu'on anticipe ; mais on s'attend qu'à l'avenir cet officier sera en mesure de faire ses rapports d'après les renseignements qu'il aura reçus de ceux des Etats, et partie des informations fournies par nos propres stations, sans attendre des nouvelles de Washington, comme cela se pratique actuellement.

Comme le système n'est pas encore en pleine maturité et comme jusqu'ici il s'est écoulé un temps considérable dans les communications avec les provinces maritimes par voie de Toronto ainsi que dans l'expédition des avis de l'approche des tempêtes, il n'a pas fonctionné d'une manière aussi satisfaisante que le ministère aurait pu le désirer ; mais pour remédier à cela, il est probable qu'il faudra transférer à Ottawa les quartiers-généraux du système météorologique, afin qu'il soit sous le contrôle plus immédiat du ministère et que des arrangements soient pris pour expédier l'avis des tempêtes qui approchent aux ports des provinces maritimes, directement de Washington, Boston ou Portland, ce qui sauvera beaucoup de temps, car l'expédition de ces avis à une distance aussi considérable par Toronto est très-difficile, lors même que tout le personnel de Toronto et des autres localités serait au poste et emploierait toute l'énergie possible pour atteindre le but. Jusqu'ici ce système a été organisé et mis en opération par le professeur Kingston à Toronto, sans presque subir le contrôle direct de ce bureau qui est cependant tenu responsable par le Parlement et le public de sa bonne administration, ainsi que de l'économique et judicieuse dépense du crédit voté pour cet objet. Néanmoins, il est probable qu'il faudra transférer à Ottawa le quartier-général de cette division du service public, afin que les dépenses soient mieux contrôlées et le système rendu plus efficace, attendu que les résultats pour la prédiction des tempêtes ne paraissent pas jusqu'ici avoir été obtenus.

On verra par le rapport du directeur, qu'il est très regretté qu'aucun télégramme n'ait

été reçu de Washington ou de Toronto pour donner avis de la désastreuse tempête qui s'est fait sentir dans le golfe et sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse le 24 août dernier; mais il explique que la tempête était d'un caractère exceptionnel et n'a pas donné aux stations occidentales, comme c'est ordinairement le cas, avis de son approche. En consultant le rapport du directeur, on verra que des arrangements avaient été pris pour déployer le signal à trente-trois stations du Canada. Le tambour actuellement en usage dans la plupart des stations est un cylindre d'environ quatre pieds de diamètre et formé par des petites bandes de bois ou de fer qui sont séparées à des intervalles d'environ deux pouces, et la nuit on place ordinairement une lumière blanche dans l'intérieur du tambour quand l'occasion se présente de s'en servir.

Je regrette d'avoir à ajouter que le Dr. Smallwood, qui depuis deux ou trois ans faisait partie du système météorologique sous le contrôle de ce ministère, est mort à Montréal au mois de décembre dernier. Le Dr. Smallwood s'occupait de cette question plusieurs années avant que le système fût établi par le gouvernement, et ses rapports météorologiques ont été très-bien appréciés par les hommes de la science. Il recevait un traitement de \$500 par année à même le crédit voté par le Parlement pour ce service, et il a été décidé que M. C. H. McLeod, de l'Université McGill de Montréal, conduirait les observations météorologiques en attendant qu'on fasse un arrangement permanent.

Avant le 1er juillet dernier, le professeur Kingston ne recevait aucune rémunération du gouvernement pour remplir les fonctions ardues que comporte l'organisation d'une aussi vaste et aussi importante division du service public, attendu que depuis un certain nombre d'années, il recevait du gouvernement fédéral un traitement annuel de \$2,040 comme directeur de l'observatoire météorologique de Toronto; mais depuis le 1er juillet ce ministère lui donne \$1,000 par année, indépendamment de son traitement régulier, pour rémunérer les services qu'il rend dans la direction du système météorologique du Canada.

En consultant le rapport du professeur Kingston publié à l'annexe n. 27, on verra les différents items de la dépense pour ce service, laquelle s'élève à la somme totale de \$10,000 pour l'année expirée au 30 juin 1873. Les frais du bureau central, sans compter la gratification du directeur, ont été de \$1,954. Les frais de contrôle et d'aide aux principales stations, \$2,100; pour aide semblable aux stations télégraphiques, \$2,356; pour rapports télégraphiques de la température, \$1,662.54; pour l'achat d'instruments, et autres petites dépenses, \$1,927.46. Cependant, les dépenses de la présente année s'élèveront à \$37,000; mais le système est maintenant conduit sur une échelle beaucoup plus vaste qu'auparavant.

OBSERVATOIRES.

Il y a en Canada deux observatoires munis de sémaphores (*time-balls*) exclusivement entretenus aux frais de l'administration fédérale et sous le contrôle de ce ministère. Le commandant Ashe, ci-devant de la marine royale, est directeur de celui de Québec et reçoit un traitement de \$1,102, tandis que son aide reçoit \$600. Pour cette division du service public un crédit de \$2,100 a été voté tous les ans; et, indépendamment des traitements du di-

recteurs et de son aide, il y a eu d'autre faux-frais qui se sont élevés en tout, pendant la dernière année fiscale, à \$2,400. De cet observatoire, situé près la citadelle, le temps est régulièrement donné aux marins à une heure p. m., pendant la saison de navigation ; à part cela, le commandant Ashe s'occupe beaucoup de photographie céleste et a réussi à prendre quelques dessins très-bons. Il travaille aussi conjointement avec le professeur Kingston de Toronto auquel il fournit des observations météorologiques qu'il prend trois fois par jour.

Un tambour a aussi été établi sur le sommet de l'Université Laval d'où seront donnés les signaux de tempête à mesure que les informations seront reçues du directeur de Toronto.

La résidence qu'occupait autrefois le commandant Ashe sur l'emplacement connue sous le nom de Ferme Bonner, près la Citadelle, s'étant considérablement détériorée, un nouvel observatoire avec résidence pour le directeur a été construit sur le site de l'ancienne maison ; \$5,000 ont été votées dans ce but, il y a quelque temps, par le Parlement. La bâtisse, construite par le ministère des Travaux Publics, est presque terminée, et M. Ashe pourra l'occuper cet été.

Un observatoire a aussi été entretenu depuis quelques années à Montréal sous la direction du Dr. Smallwood qui pendant les dix dernières années a reçu un traitement annuel de \$500, à même les crédits votés par le Parlement, pour faire des observations météorologiques. On trouvera, à l'annexe No. 25, un rapport qui permet de constater les variations de la température, avec démonstration des changements atmosphériques survenus à Montréal, la direction et la rapidité du vent, l'épaisseur des nuages et la pression atmosphérique. Il a aussi corrigé et réglé le chronomètre des navires et envoyé trois fois par jour à l'observatoire météorologique central de Toronto les observations nécessaires à cette division du service public. Ainsi qu'il a déjà été dit, le Dr Smallwood est mort au mois de décembre dernier, et les fonctions qu'il remplissait sont aujourd'hui remplies par M. C. H. McLeod.

Le seul autre observatoire muni d'un sémaphore entretenu par l'administration fédérale se trouve à St. Jean, Nouveau-Brunswick ; il donne le temps tous les jours (dimanches exceptés) à une heure p. m., et M. George Hutcheson en est le directeur. Il était auparavant situé au Fort Howe, à un mille environ de la Douane ; mais il a récemment été transféré sur le toit de cette dernière où il sera mieux vu par les marins ainsi que par les habitants de sa ville. Le directeur reçoit un traitement annuel de \$500 qui, jointes à la gratification du gardien de la bâtisse et autres faux-frais, forment une somme totale de \$636.61. Un crédit de \$1,000 avait été voté pour ce service, ce qui laisse une balance de \$363.39.

Le Parlement avait voté un crédit de \$1,500 qui devait être affecté durant la dernière année fiscale à l'établissement d'un observatoire à Halifax ; mais aucune parcelle de cette somme n'a encore été dépensée, car on n'a pas constaté qu'un tel établissement à ce port soit réellement nécessaire.

AMÉLIORATION DES HAVRES.

En vertu de l'Acte 32 et 33 Vict., chap. 40. le Gouverneur en conseil a le pouvoir d'im-

poser un droit de 10 centins par tonneau sur les navires qui arrivent dans ceux des ports du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec qui sont proclamés être sous l'opération de cette loi, et cela dans le but de rembourser le gouvernement des améliorations projetées à ces ports et qui pourraient être considérées plus locales que dans les intérêts généraux de la navigation du Canada, ou pour des havres de refuge. En adoptant l'Acte on n'avait pas l'intention de le rendre compulsoire à aucun des ports, mais de le mettre en opération aux seuls ports où des personnes intéressées à leur navigation demandaient au gouvernement de faire des améliorations et d'imposer la taxe en question. Les seuls ports qui tombent sous l'opération de cette loi sont ceux de Bathurst et Richibouctou, dans le Nouveau-Brunswick; le Havre-aux-Maisons et le havre Amherst, aux Iles de la Madeleine; et le port du Cap Chatte, dans le comté de Gaspé, province de Québec. Pendant l'année expirée au 30 juin 1873 on a perçu les droits suivants, aux ports sus-mentionnés, pour le service en question :—

Bathurst, 5 navires, 8,198 tonneaux.....	\$819 80
Richibouctou, 99 navires, 18,789 tonneaux.....	1,878 90
Havre-aux-Maisons, 22 navires, 782 tonneaux.....	79 20
Havre Amherst, 41 navires, 1,414 tonneaux.....	141 40
Havre du Cap Chatte (district de Gaspé), 11 navires, 584 tonneaux.....	54 40
Total.....	\$2,976 70

Pendant l'année expirée au 30 juin 1872 on avait perçu à compte de ce service \$2,256.70; pour l'année expirée au 30 juin 1871, \$3,571.90; et pour l'année expirée au 30 juin 1870, \$3,524.60.

Aucune amélioration en vertu de cet Acte n'a encore été faite, depuis qu'il est en opération, au havre de Bathurst. Un compte-rendu des améliorations faites aux autres havres sus-mentionnés se trouve dans le rapport du ministère des Travaux Publics qui exécute tous les travaux ordonnés par le gouvernement, et les sommes dépensées sur ces havres pendant la dernière année fiscale ont été de \$7,909.33, savoir:

A Richibouctou.....	\$3,125 70
Amherst.....	4,783 63

La somme de \$3,125.70 dépensée à Richibouctou comprend \$2,000 données en aide au remorqueur à vapeur établi dans ce port pour faciliter aux navires qui y entrent ou en sortent le passage par-dessus la barre; ainsi que \$1,000 payées à compte du contrat fait pour enlever l'épave qui obstruait le chenal. La somme de \$2,000 a aussi été donnée en aide au remorqueur à vapeur établi à Miramichi pour faciliter la navigation de cette rivière mais on n'a prélevé aucune taxe en vertu de cet Acte sur les navires qui entrent dans la rivière Miramichi.

Quelques travaux ont été exécutés dans le havre de Richibouctou pour son amélioration; on en trouvera le compte-rendu dans le rapport du ministère des Travaux Publics. D'importantes améliorations ont aussi été faites à l'entrée du havre Amherst, Iles de la Madeleine, où il y avait un rocher dangereux qu'on a enlevé; de sorte qu'il y a maintenant une

dizaine de pieds par-dessus ce rocher à marée basse, et de 12 à 13 à marée haute. Autrefois il n'y avait que cinq pieds d'eau par-dessus ce rocher à marée basse, mais aujourd'hui, avec un ajouté de quatre bouées sur chaque côté du chenal pour guider les navires qui entrent, le havre forme un port de refuge complet pour les bateaux-pêcheurs et autres petites embarcations. Dans ce havre il y a quelques fois 200 ou 300 bateaux-pêcheurs anglais et américains, qui y cherchent refuge. Cependant, il faudrait faire encore un peu de draguage à la Pointe de Sablé pour rendre l'entrée plus facile. Un peu de draguage a été fait au mois d'août dernier, dans le Havre-aux-Maisons, par le dragueur à vapeur fédéral *Canada* qui est resté trois semaines en cet endroit; mais comme il n'a pu fonctionner que trois ou quatre heures par jour à marée haute, il reste encore beaucoup de draguage à faire pour rendre le havre serviable pendant les gros temps. A marée haute il n'y a environ que neuf pieds d'eau dans le chenal qui conduit dans le havre, et de six à sept pieds à marée basse; mais on se propose de draguer dans le sable de manière qu'il y ait dix pieds d'eau à marée basse. Pour terminer ce travail il faudra encore trois mois.

Les frais encourus en vertu de cet Acte pendant les quatre dernières années fiscales ont été de \$19,480.08, et les recettes pendant la même période ont été de \$12,329.90, laissant un excédant de \$7,150.18 de dépenses sur les recettes.

Rien n'a été dépensé pour le havre du Cap Chatte, comté de Gaspé, pendant la dernière année fiscale.

POLICE DE HAVRE ET DE RADE.

Aux deux principaux ports du Canada, savoir à Montréal et à Québec, le gouvernement entretient un corps de police de havre, pendant la saison de navigation, pour maintenir l'ordre sur les navires et sur les quais. En vertu de l'Acte 31 Victoria, chapitre 62, une taxe de trois centins par tonneau est prélevée sur les navires qui visitent ces ports. Les navires qui jaugeant cent tonneaux et au-dessous paient une fois par année, ceux de plus de cent tonneaux paient deux fois par année. Les attributions de la police à ces deux ports très-différentes sont: A Québec elle voyage sur l'eau, visite les navires qui sont dans le havre (loquel est très-vaste), ramène les déserteurs à leurs navires, et conduit les matelots à terre dans ses chaloupes quand il y a eu des difficultés à bord. A Montréal, où les navires sont amarrés aux quais les uns près des autres, elle n'a pas de service à faire en chaloupe, mais simplement à maintenir la paix sur les quais et parmi les marins. Pendant plusieurs années il a été très-difficile à Québec de maintenir l'ordre parmi les marins et de contrôler les racoleurs qui faisaient métier d'aller à bord des navires à l'ancre dans la rade ou sur les quais pour induire les matelots à désertir et même quelques fois les enlever de force; grâce à une déféctuosité de la loi ou de la manière de l'administrer, il a été difficile de surprendre et punir les racoleurs qui faisaient de cette besogne infâme leur moyen d'existence. Cependant, au port de Montréal où ce trafic n'était pas considérable, les attributions de la police de rade étaient plutôt celles d'une police de ville. A Québec elle a deux yachts à vapeur et quatre chaloupes, et pendant la saison de navigation elle a de quoi l'occuper constamment. Indépendamment des attributions ordinaires en rapport avec le maintien de l'ordre dans le havre, elle fournit une chaloupe au maître de havre

chaque fois qu'il désire visiter les navires à l'ancre dans la rade ou aux quais dans le voisinage de la ville. A ce port la police de rade fut organisée, comme les années passées, le 1er mai 1872 et continua ses fonctions jusqu'au 30 novembre, époque où elle fut licenciée. Au 1er mai 1873 elle fut réorganisée et continua ses fonctions jusqu'à la fin de la navigation. Durant la saison de 1872, le corps comprenait un chef, qui agissait aussi comme préposé à l'embarquement, avec un traitement de \$1,200 par année; un commis, à \$800 par année; un pilote, à \$2.20 par jour; trois patrons de chaloupes, à \$1.80 par jour; un agent de police secrète, préposé au bureau d'embarquement, à \$2.00 par jour; et vingt-six constables, à \$1.50 par jour; il y avait aussi un mécanicien pour le vapeur de la police de rade *Dolphin*: formant en tout, jusqu'au 30 novembre 1872, un personnel de trente-quatre hommes, y compris le chef.

A l'ouverture de la navigation, dans le printemps de 1873, on a jugé à propos, pour donner plus de protection à la vie et à la propriété dans la rade et sur les quais, ainsi que dans les alentours, d'augmenter considérablement le personnel, et, si c'était possible, prévenir la répétition des outrages commis par les racoleurs pendant la saison de 1872; et quand il fut réorganisé le 1er mai 1873, le corps formait un personnel de 49 hommes, y compris le chef, recevant la solde que voici :—

1 chef de police et préposé à l'embarquement, \$1,200 par année.

1 commis, \$800 par année.

1 aide pour le chef de police, \$2.40 par jour.

1 pilote, \$2.00 par jour.

5 patrons de chaloupes, \$1.70.

38 constables, \$1.50.

1 mécanicien pour le vapeur de la police, \$50 par mois, et

1 aide-mécanicien, \$40 par mois.

Dix centins par jour furent déduits des gages du pilote, des patrons de chaloupes et des constables pour leur être payés à la clôture de la navigation, dans le cas où leur conduite pendant la saison aurait mérité l'approbation du ministère.

Les dépenses occasionnées à Québec par cette division du service public, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873, ont été de \$13,200, tandis que les honoraires perçus pendant la même période ont été de \$20,542.96, accusant ainsi un excédant de \$2,342.96 de recettes sur les dépenses. Cette dépense comprend l'habillement des hommes de police ainsi que leur solde, l'entretien du vapeur de la police de rade et autres déboursés. L'année précédente, la dépense avait été de \$10,348, accusant un excédant de \$7,852 de dépenses pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873 comparée avec l'année précédente; cet excédant est dû à l'augmentation des gages payés, ainsi qu'à l'augmentation du personnel faite dans le but de préserver l'ordre et d'empêcher les racoleurs d'enfreindre la loi.

A Montréal, le corps de police comptait 25 hommes, y compris le chef, et il a reçu

lades ou invalides dans les ports maritimes du Canada, ceux qui sont sujets du Canada et appartiennent à des navires canadiens dont les propriétaires résident en Canada, et ceux qui ont fait naufrage et sont sans ressources soit sur les rivages canadiens ou à l'étranger, et qui ont besoin de secours ou de vêtements jusqu'à ce qu'ils puissent parvenir dans leurs foyers en Canada.

Une légère taxe de deux centins par tonneau, pour défrayer les dépenses de ces marins malades et sans ressources, est imposée sur tous les navires qui entrent dans les ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard ou de la Colombie-Britannique, et venant de n'importe quel port de cette province ; mais les navires entrant dans la province de Québec venant des ports d'Ontario ne sont pas sujets à cette taxe. Les navires de 100 tonneaux ou moins paient une fois par année, les autres deux fois.

Avant 1870, les marins naufragés et dénués de ressources appartenant à des navires canadiens, trouvés dans le dénuement à l'étranger, étaient pris en soin par le gouvernement britannique à même un crédit voté par le Parlement Impérial en faveur des marins anglais malades à l'étranger ; mais depuis quelques années ce service a été rempli par le gouvernement canadien, sur la production d'une preuve satisfaisante que ces marins étaient des canadiens anxieux de retourner dans leur pays et appartenaient à des navires enregistrés en Canada et dont les propriétaires étaient canadiens. Par le rapide accroissement des navires du Canada qui font le trafic avec les autres parties du monde, et par le fait que plusieurs de nos navires ont fait naufrage ou se sont perdus à l'étranger, les réquisitions sur le fond des marins malades et dénués de ressources sont devenues très-fortes, et il n'est pas probable que le fonds puisse longtemps se soutenir lui-même, à moins que l'on n'ait recours à de nouvelles taxes.

Les frais de médecins dans les ports de sortie deviennent aussi très-lourds, et dans plusieurs d'entr'eux ils dépassent le montant des taxes prélevées. Le gouvernement a l'intention de construire ou d'acheter des hôpitaux de marine à Sydney, Pictou, Yarmouth, Sackville et Dalhousie, lesquels, avec ceux qui existent déjà à Québec, St. Jean, St. Andrew, Miramichi, Richibouctou et Bathurst, porteraient à onze le nombre des hôpitaux de marine du gouvernement,—ce qui réduirait considérablement les difficultés qu'on a de voir aux marins malades et invalides. A Montréal et Halifax on a pris des arrangements pour faire recevoir les marins malades ou infirmes dans les hôpitaux-généraux de ces villes, leurs frais étant soldés par ce ministère. Aux petits ports où il n'y a pas d'hôpitaux, les percepteurs de douanes sont obligés par l'Acte concernant les marins malades de les placer dans des maisons publiques ou privées et de leur procurer l'aide médicale ou chirurgicale nécessaire.

A Charlottetown une maison a été louée et convertie en hôpital de marine depuis le 1er juillet dernier, jour où la colonie de l'Île du Prince Edouard est entrée dans la Confédération, et à la prochaine session il faudra prendre les mesures nécessaires pour étendre à cette île l'opération de l'Acte des marins malades et dénués de ressources.

Pendant la dernière session, le Parlement a voté un crédit de \$25,000 pour l'établissement d'hôpitaux de marine à Sydney, Pictou et Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'un autre crédit de \$12,000 pour la création d'institutions du même genre dans les comtés de

Charlotte, Westmoreland et Ristigouche. Un crédit de \$25,000 fut également voté pour un hôpital de marine à Victoria, Colombie-Britannique, actuellement sous contrat et qui sera bientôt prêt à recevoir les malades. L'hôpital de marine de St. Andrew a été totalement consumé par un incendie le 7 septembre 1872, mais il était assuré pour \$1,400 qui ont été subséquemment payées, et un nouvel hôpital est actuellement en voie de construction qui sera de beaucoup supérieur à l'autre. On a acheté, à Sackville, avec son emplacement, une maison qui doit être convertie en hôpital de marine pour ce district et sera bientôt prête à recevoir les malades. Aucun des autres hôpitaux de marine projetés, n'a été construit mais des arrangements dans ce sens sont actuellement en voie de conclusion.

Le montant total perçu dans cette division du service public, durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873, a été de \$37,136.08, contre \$34,911.64 perçues durant l'année précédente, ce qui accuse sur celle-ci une augmentation de \$2,224.44. Une disproportion paraît exister entre le montant perçu tel qu'indiqué et qui est dressé d'après le relevé des percepteurs de douanes, et celui réellement payé au Receveur-Général; cela est dû au fait que dans quelques ports les montants perçus vers la fin de l'année fiscale ne sont soldés que quand l'année fiscale suivante est commencée au montant total perçu pendant la dernière année fiscale, la province de Québec a contribué pour \$18,305.57, le Nouveau-Brunswick pour \$8,022.76 et la Nouvelle-Ecosse pour \$10,305.37.

Le nombre des navires arrivés au port de Québec pendant la saison de navigation est beaucoup plus considérable que celui des autres ports des provinces d'en bas qui restent ouverts toute l'année. Le tonnage des navires océaniques arrivés aux principaux ports de mer du Canada pendant la dernière année fiscale a été comme suit : A Québec, 734,937; à Montréal, 307,453; à Halifax 372,985; et à St. Jean, \$406,442.

Au port de Québec on soigne beaucoup plus de marins que dans aucun autre port du Canada. L'hôpital de la marine et des immigrants, où ils sont traités est une des plus belles institutions du genre qu'il y ait dans le pays. L'on y reçoit trois catégories de malades, savoir : les marins malades et dénués de ressources, les immigrants tombés malades après avoir quitté la Grosse-Ile (station de quarantaine sur le fleuve St. Laurent) ou qui sont tombés malades depuis leur arrivée à Québec, enfin les résidents de Québec; mais sous ce dernier titre les résidents d'Ontario qui tombent malades à Québec, tels que les hommes de chantiers et autres, sont bien venus dans son enceinte. Il est administré très-soigneusement et très-économiquement par trois commissaires dont le professeur Sewell, M. D., de l'Université Laval, est président, et le Dr. Wells secrétaire. Cependant, des plaintes se sont fait entendre de temps en temps sur le fait que le personnel des officiers de l'institution était trop nombreux quoique les salaires ne fussent pas considérables. Le personnel salarié se compose de trois commissaires, d'un secrétaire, de trois médecins visiteurs, d'un chirurgien, deux chapelains, une matrone, des gardes-malades et serviteurs. Il y a aussi un étudiant en médecine résidant (quelques fois deux) qui ne reçoit aucune rémunération pour ses services.

Pendant la dernière année fiscale les dépenses de l'hôpital se sont élevées à \$21,000, juste le montant du crédit voté par le parlement; mais en raison de l'augmentation des prix du combustible et autres articles nécessaires à l'hôpital, on a jugé que cette somme n'était

pas suffisante, et un certain nombre de comptes ont dû être soldés à même le crédit voté pour l'année suivante. Sur ce montant le gouvernement local de Québec a fourni une somme de \$4,000 pour les frais des malades de la province de Québec. Les malades qui paient ont fourni pendant la dernière année fiscale la somme \$175.25, et le montant des recettes provenant d'autres sources a été de \$258, faisant un total de recettes de \$4,433.25 qui ont été placés au crédit du Receveur-Général du Canada. Par conséquent le montant de la contribution du gouvernement fédéral à cet hôpital, pendant la dernière année fiscale, a été de \$16,566.75, qui comprennent les frais d'entretien des immigrants et marins malades. Le nombre total des malades traités dans cet hôpital, pendant la dernière année fiscale, a été de 893 qui ont fait 14,985 jours d'hôpital. Sur ce nombre 595 étaient des marins qui ont eu 9,098 jours de traitement; 113 immigrants, à 2,656 jours de traitements; et 185 résidents, à 3,831 jours de traitements. En répartissant les frais sur ces trois catégories de malades, on constate que les marins ont coûté \$12,750.19, les résidents \$5,368.81 et les immigrants \$2,881. Durant la dernière année fiscale, le traitement de chaque malade soigné à cet hôpital a coûté, en moyenne, \$9.81 par semaine. Eu égard au fait que les résidents n'ont pas payé une juste part des frais d'entretien de l'hôpital, le coût réel de l'entretien des marins malades à Québec a été de \$13,866. A Montréal les marins malades sont traités et pris en soin à l'Hôpital-Général de cette ville, en vertu d'un arrangement conclu avec les directeurs de l'institution, au prix de \$4.20 par semaine. Le nombre des malades traités pendant la dernière année fiscale a été de 343, et le montant payé à cette institution de \$2,701.20.

Le montant total payé par le ministère de la marine pendant la dernière année fiscale pour le traitement et l'entretien des Marins malades dans la province de Québec (non-compris le montant payé à l'Hôpital de la Marine de Québec) a été de \$3,719.18, qui comprennent le montant payé à l'hôpital de Montréal, ainsi que celui de l'entretien des marins malades aux ports de sortie : à quoi il faut ajouter la somme payée pour les marins malades à l'hôpital de Québec, savoir \$13,866, ce qui donne un total de \$17,585.18 pour soins donnés aux marins malades et invalides dans cette province.

Le montant dépensé pour les marins naufragés et dénués de ressources, dans la province de Québec, pendant la dernière année fiscale, a été de \$199.32, ce qui donne un total de \$17,784.50 déboursé par le gouvernement pour les marins malades, infirmes, naufragés et dénués de ressources dans cette province. Cette somme ne comprend pas les deniers payés par ce ministère au gouvernement britannique pour des marins dénués de ressources appartenant à des navires enregistrés à Québec. Les honoraires de marins malades perçus dans la province de Québec pendant la dernière année fiscale ont été de \$18,305.57, ce qui laisse un excédant de \$520.50 de recettes sur les dépenses, après avoir donné aux marins malades et dénués de ressources tous les secours auxquels ils avaient droit.

Au Nouveau-Brunswick le montant dépensé durant la dernière année fiscale a été de \$6,638.33 pour les marins malades et invalides, de \$972.43 pour les marins naufragés et dénués de ressources, ce qui donne une dépense totale de \$7,610.76 pour les marins malades et dénués de ressources dans cette province; d'un autre côté le montant des droits perçus pendant la même période a été de \$8,022.76, ce qui donne un excédant de \$412 de recettes sur les

dépenses. Sur le montant dépensé, \$3,461.35 l'ont été pour l'hôpital de marine de St. Jean; mais comme le crédit était épuisé, les dépenses jusqu'à la concurrence de \$1,000 encourues vers la fin de la dernière année fiscale ont dû rester non-soldées jusqu'au commencement de la présente année fiscale.

Au port de St. Jean, les recettes pendant la dernière année fiscale ont été de \$4,807,80, ce qui donnerait un excédant de \$346.45 de recettes sur les dépenses si toutes les dettes de l'hôpital avaient été soldées avant la fin de l'année fiscale. Cependant, à part la dépense faite au Nouveau-Brunswick, il a fallu rembourser à la Chambre de Commerce Impériale une somme considérable pour les dépenses encourues à l'étranger pour les marins dénués de ressources appartenant à des navires du Nouveau-Brunswick.

A l'hôpital de marine de St. Andrew on a dépensé \$435.53; à Richibouctou, \$329.30; à Miramichi, \$1,068.86; et à Bathurst, \$209.60. D'autres dépenses ont été encourues à quelques-unes de ces localités; mais comme le crédit était épuisé, elles sont restées non-soldées, jusqu'au commencement de la présente année fiscale.

Les dépenses encourues dans tous les autres ports du Nouveau-Brunswick où il y a des hôpitaux de marine ont été de \$1,133.69.

A Halifax, où les marins malades sont entretenus et traités dans l'hôpital provincial et de la cité, les frais de leur entretien pendant la dernière année fiscale ont été de \$2,235.89. Cette institution charge \$5 par semaine pour chaque malade.

Actuellement il n'y a pas d'autres hôpitaux dans la Nouvelle-Ecosse; mais aux différents ports où il y a des marins malades, ils sont traités sous la direction des percepteurs de douane. Le montant dépensé aux ports de sortie s'est élevé à \$6,501.33, ce qui porte à \$8,737,22 le total des dépenses dans la Nouvelle-Ecosse pour les marins malades.

Le montant dépensé dans la même province pour les marins naufragés et dénués de ressources a été de \$3,012.21, faisant une dépense totale de \$11,749.53 pour les marins malades, invalides, naufragés et dénués de ressources; d'un autre côté, le montant perçu dans cette province pendant la dernière année fiscale a été de \$10,305.37, ce qui donne un excédant de \$1,444.16 de dépenses sur les recettes. Cet excédant a été accru par les dépenses faites pour plusieurs marins naufragés et dénués de ressources à l'étranger et qui appartenaient à des navires de la Nouvelle-Ecosse, lesquelles avaient d'abord été payées par la Chambre de Commerce Impériale qui en fut ensuite remboursée par ce ministère. Le montant total remboursé à la Chambre de Commerce pendant la dernière année fiscale a été de \$3,200.19.

Le montant total dépensé par ce ministère pendant la dernière année fiscale pour les marins malades, invalides, naufragés et dénués de ressources,—y compris un crédit de \$500 voté par le Parlement pour l'hôpital de Ste. Catherine, Ontario,—a été de \$27,150.43; à cette somme doivent être ajoutés les frais d'entretien et de traitements des marins dans l'hôpital de la marine et des immigrants de Québec, savoir \$13,866, ce qui fait, pour la dernière année fiscale, une dépense totale de \$41,016.43 pour cette division du service public.

Déduisant le montant provenant des taxes perçues pour ce service aux ports maritimes, savoir \$37,137.08, du montant dépensé, savoir \$41,016.43 on constate un excédant de \$3,880.35 des dépenses sur les recettes.

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

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée au 30 juin 1869.....	\$31,353 78	\$26,987 04
“ “ “ 1870	31,410 46	27,029 34
“ “ “ 1871..... ..	29,683 41	28,978 22
“ “ “ 1872.....	34,911 64	38,947 60
“ “ “ 1873.....	37,136 00	41,013 43
	\$164,495 29	\$162,958 63
Déduisant les dépenses des recettes.....	162,958 63	
Balance au crédit du fonds.....	\$1,536 66	

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

En vertu de l'Acte Colonial de la Marine Marchande Impériale, 1859, Sa Majesté en conseil avait le droit de déclarer que les certificats de compétence accordés dans certaines colonies britanniques seraient reconnus, par le gouvernement anglais, avoir la même validité que s'ils avaient été accordés par la Chambre de Commerce d'Angleterre; et en vertu de l'Acte canadien 33 Vict., chap., 17, qui a été spécialement confirmé par Sa Majesté en conseil, pouvoir était donné au gouvernement canadien de faire l'examen des aspirants aux certificats de capitaines et seconds, et, s'ils sortaient heureux de cet examen tel que stipulé par un arrêté en conseil, des certificats de compétence pouvaient leur être accordés.

Ces examens sont conduits par le Bureau des Examineurs à Halifax, St. Jean e Québec. Le capitaine Scott, M. R., en est le président et il se rend d'un port à un autre, suivant qu'il en est requis. Ce système assure l'uniformité des examens, attendu que tous les certificats doivent être signés par le président qui veille à ce que les examens soient bien conduits et analogues à ceux que passent les candidats dans le Royaume-Uni. Le plus grand nombre de ces examens ont lieu à St. Jean, Nouveau-Brunswick, quelques-uns à Halifax, et très-peu à Québec.

Afin de maintenir l'école d'instruction maritime à Québec, vû le petit nombre de candidats qui la fréquentent, on a cru nécessaire de donner une subvention à MM. McNally et Seaton, qui ont depuis quelque temps rempli la charge d'instructeurs maritimes, et ils sont aujourd'hui payés sur le pied de \$1,500 par année, à la condition qu'ils tiennent des écoles dans chacune de ces trois villes; mais comme il y a une concurrence considérable dans l'instruction maritime des candidats, il ne sera probablement pas nécessaire de prolonger au-delà de cette année les subventions à St. Jean et Halifax. L'arrangement en vertu duquel ces messieurs reçoivent cette subvention annuelle doit expirer le 31 octobre prochain.

Le nombre des candidats qui ont obtenu des certificats depuis que l'Acte est en opération, c'est-à-dire depuis le 16 septembre 1871 jusqu'au 31 décembre 1873, a été de 369, et le montant payé pour ces certificats, au taux de \$10 chaque, a été de \$3,690. Sur ce nombre 117 ont passé leur examen à Halifax, 225 à St. Jean et 27 à Québec. Pendant la même

période, 70 seconds ont subi leur examen et obtenu le certificat de compétence, et le montant payé, au taux de \$5 chaque, a été de \$350. Sur ce nombre 15 ont passé leur examen à Halifax, 18 à St. Jean et 37 à Québec. Le nombre des capitaines qui ont passé leur examen pendant l'année de calendrier expirée au 31 décembre dernier a été de 134, celui des seconds 24.

En vertu de l'Acte précité, des certificats de service sont accordés aux capitaines et seconds qui servaient comme tels antérieurement au 1er janvier 1870, et qui ne peuvent ou ne veulent se soumettre à l'examen requis. Ces certificats de service leur permettant d'acquiescer leurs navires en Canada; mais ils ne sont pas reconnus en Angleterre, car on n'examine pas les qualités des candidats, on exige la preuve de leur sobriété, de leur expérience et de leur bonne conduite générale à bord. Les honoraires de ces certificats sont de \$5 pour les capitaines et \$3 pour les seconds. Le nombre des certificats accordés pendant l'année expirée au 31 décembre dernier, a été 236 certificats de capitaines et 82 de seconds.

Le nombre total des certificats de service, accordés depuis que l'Acte est en opération jusqu'au 31 décembre 1873, a été de 510 à des capitaines et 155 à des seconds.

Durant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873, on a perçu \$4,963 pour certificats de capacité et certificats de service, et \$1,366 pendant le semestre expiré au 31 décembre de la même année, ce qui donne, jusqu'à la fin de 1873, un total de \$7,673. Les frais de ce service, y compris le traitement du président, les frais de route, les blancs imprimés, la solde des membres locaux du bureau et l'aide aux instructeurs maritimes, pendant l'année fiscale expirée au 30 juin, ont été de \$6,466.18; d'un autre côté, le crédit voté par le Parlement était de \$7,000, laissant une balance de \$533.82 qui a été remise au Trésor.

Depuis que l'Acte est en opération jusqu'au 31 décembre 1873 il a été perçu \$7,673 pour certificats de capitaines et de seconds; les dépenses ont été de \$14,402.92, ce qui donne un excédant considérable de dépenses sur les recettes, excédant dû en grande partie aux fortes sommes données aux instructeurs maritimes pour préparer les candidats à l'examen.

On trouvera à l'Annexe une liste des candidats qui ont obtenu des certificats de capacité pendant le semestre expiré au 30 juin dernier.

Le président reçoit \$1,600 par année pour ses services, et les membres de chacun des bureaux reçoivent \$4 par jour quand ils exercent leurs fonctions. Il y a aussi un commis du président qui tient bureau à Halifax (quartier-général de ce dernier) et qui reçoit un traitement de \$800 par année.

L'état suivant indique les recettes et dépenses de ce service depuis que l'Acte est en opération :

	Dépenses.	Recettes.
Du 1er mars au 30 juin 1871,		
(dépenses préliminaires).....	\$1,410 45 ...	Aucune.
Année fiscale expirée au 30 juin 1872.....	4,312 07 ...	\$1,944
do do 1883....	6,466 18 ...	4,963
	<hr/>	<hr/>
	\$12,188 70	\$6,307

Déduisant les recettes des dépenses	6,397 00
Laissant une balance de dépenses sur les recettes, de.....	\$5,881 70

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEURS.

En vertu de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur et de ses amendements, tous les bateaux à vapeur enregistrés en Canada, lorsqu'ils naviguent dans les eaux du pays, doivent être inspectés chaque année par un inspecteur du gouvernement, lequel a pour attributions de veiller à ce que la coque du navire, ses chaudières, machines et équipement général, y compris les canots, appareils de sauvetage, etc., soient en bon état.

Il y a en Canada sept inspecteurs, qui sont mécaniciens et payés par le gouvernement pour faire ce service ; dans la Colombie-Britannique, l'agent du ministère, qui n'est pas un homme du métier, fait ce service qui n'est pas encore très-onéreux dans cette partie du pays. Les honoraires prélevés sur les bateaux à vapeur sont perçus par les officiers de douanes, tandis que ceux provenant de l'examen des mécaniciens le sont par les membres du Bureau et remis au Receveur-Général par le président.

Les recettes provenant de cette division du service public sont plus que suffisantes pour défrayer les dépenses d'inspection ; au 30 juin dernier, fin de l'année fiscale, la somme de \$18,504.37 fut mise au crédit du fonds entre les mains du gouvernement : elle s'était accumulée pendant les cinq années qui expiraient ce jour-là. Cependant les inspecteurs sont, depuis quelque temps, mécontents de la rémunération qu'ils reçoivent et ils ont demandé une augmentation de salaire. Quand l'Acte fut mis en opération, on doutait que les honoraires seraient suffisants pour couvrir les dépenses ; c'est pourquoi les salaires fixés furent faibles. Actuellement le président reçoit \$1,400 avec \$300 pour les services d'un commis ; l'inspecteur de Montréal, \$1,200 ; les inspecteurs de Toronto et St. Jean, \$1,000 ; et ceux de Kingston, Sorel et Québec, \$800 chacun.

L'agent de ce ministère, dans la Colombie-Britannique, reçoit un traitement de \$1,600 par année pour faire les fonctions qui lui sont assignées, y compris l'inspection des bateaux à vapeur ; mais comme il n'y a dans cette province que trois phares en opération, avec deux autres nouveaux qui seront bientôt prêts à être allumés, il a amplement le temps de s'en acquitter sans empiéter sur ses autres attributions.

Le montant reçu pendant la dernière année fiscale pour l'inspection des bateaux à vapeur et les brevets accordés aux mécaniciens a été de \$15,412.75 ; d'un autre côté les dépenses ont été de \$11,205.54, ce qui donne un excédant de \$4,207.21 des recettes sur les dépenses. Les honoraires exigibles des bateaux à vapeur pour leur inspection et les certificats sont comme suit : pour chaque bateau à vapeur n'excédant pas 100 tonneaux, \$5 ; pour chaque

bateau excédant ce tonnage §§ ; à part cela, il y a une taxe de dix centins par tonneau, quelle que soit la dimension des bateaux. Le crédit voté par le Parlement pour la dernière année fiscale était de \$13,250, tandis que la dépense n'a été que de \$11,205.54, laissant une balance de \$2,060.46 qui a été remise au Trésor.

Le montant des recettes payé au Receveur-Général à compte de ce fonds, et inscrit aux comptes publics, n'est pas exactement le même que le montant payé aux percepteurs des douanes qui ont charge de recevoir le produit de cette taxe, vu que ces fonctionnaires retiennent certaines balances depuis la fin d'une année fiscale jusqu'au commencement de la suivante.

Le président du Bureau, M. Samuel Risley, conjointement avec M. Mencilley, inspecteur est chargé de la section ouest d'Ontario qui comprend Toronto et les lacs Huron et Erié. La section de M. Taylor s'étend de Port Hope à la partie est d'Ontario, y compris Kingston. M. Burgess, qui a été nommé le 7 juillet 1873 et a subi son examen au mois d'août dernier, est chargé de la division de Montréal et de la Rivière Ottawa; M. Béfort, de la division de Sorel et des Trois-Rivières; M. Samson, de la division de Québec; et M. William M. Smith, de la division des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard.

Aucune mesure n'a encore été prise pour l'inspection des bateaux à vapeur à Manitoba, bien que durant la dernière année fiscale la somme de \$70 ait été perçue dans cette province en vertu de cet Acte.

Il a été difficile de mettre efficacement à exécution dans la Colombie-Britannique l'Acte de l'inspection des bateaux à vapeur qui n'y est venu en rigueur qu'au 1er janvier 1873, attendu que les bateaux de cette province n'ont pas été construits dans le principe conformément aux dispositions de cette loi. Le 3 mai 1873, la législature locale a adopté un Acte pour suspendre jusqu'au 1er juin 1874, l'opération de l'Acte de l'inspection des bateaux à vapeur dans cette province, afin de permettre aux propriétaires de mettre leurs bateaux en règle, ainsi que pour donner aux mécaniciens du district le temps de se préparer à subir leur examen et obtenir les certificats voulus.

Pendant l'année expirée au 31 décembre 1873, le bureau a accordé 824 certificats à des mécaniciens et aide-mécaniciens : ce nombre dépasse de beaucoup celui des autres années.

Le nombre des vapeurs inspectés durant l'année de calendrier 1873 a été de 177 dans la division ouest d'Ontario; de 83 dans la division est d'Ontario; de 83 dans la division de Montréal; de 48 dans la division des Trois-Rivières; 75 à Québec; 88 dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

Le nombre total des vapeurs inspectés durant la dernière année de calendrier a été de 554, avec un tonnage brut de 92,298 et un tonnage enregistré de 56,487. Des 554 vapeurs inspectés, 272 étaient à aubes, 282 à hélice; 223 vapeurs à passagers, 72 à fret, et 259 remorqueurs.

L'année dernière de calendrier quatre-vingt-cinq nouveaux bateaux à vapeur

ont été ajoutés à la liste du Canada; et en portant la valeur de chacun de ces vapeurs à \$20,000, calcul très-modéré, cela donnerait la somme de \$1,700,000 comme valeur de ce qui a été ajouté à notre marine à vapeur pendant la dernière année de calendrier. Durant la même période il y a eu vingt-un bateaux à vapeur, d'un tonnage collectif de 2,574 tonneaux, brisés, perdus ou enlevés du service.

Le nombre des bateaux à vapeur inspectés et celui des mécaniciens qui ont subi leur examen et obtenu leur certificat a été comme suit durant les six dernières années :—

Années.	No. de bateaux à vapeur.	No. de mécaniciens.
Pendant 1868	350	340
„ 1869	401	516
„ 1870	403	501
„ 1871	438	625
„ 1872	473	741
„ 1873	554	824

Les pertes de vies occasionnées par des accidents arrivés aux bateaux à vapeur sur les eaux de l'intérieur du Canada, pendant la dernière année fiscale, ont été de vingt-quatre, ce qui est plus qu'à l'ordinaire, à cause des pertes résultant de l'incendie du *Bawarian* dans le quel vingt personnes ont perdu l'existence, dont six passagers parmi lesquels trois dames. D'après le rapport de M. Risley, président du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur et qui fut chargé de faire une enquête sur ce sujet, la cause de cet incendie paraît avoir été la rupture du balancier qui est tombé au travers du salon sur des barils de spiritueux arrimés près la chaudière sur le premier pont, les brisa et fit répandre le liquide inflammable qui se répandit sur le pont et dans la cale où il prit feu immédiatement et provoqua l'incendie. Il ressort du rapport que pendant que le bateau était en feu, le pilote prit la fuite avec une chaloupe de sauvetage qui pouvait contenir vingt-cinq personnes, tandis qu'elle n'en avait que neuf, ce dont il a été censuré sévèrement. On blâme aussi le premier officier de n'avoir pas fait le tour du bateau avec sa chaloupe et essayé de sauver quelques-uns des passagers et des hommes de l'équipage.

Cet accident a causé une certaine excitation parmi les personnes intéressées à la navigation des lacs; et il semble nécessaire de faire à la loi sur l'inspection des bateaux à vapeurs quelques amendements pour augmenter les dimensions ou le nombre des chaloupes, les mettre à l'eau promptement et exercer l'équipage à les manœuvrer avec rapidité en cas d'accident. Il est également nécessaire de faire des dispositions pour empêcher d'arrimer près de la chaudière les spiritueux et autres matières dangereuses.

Plusieurs personnes ont aussi demandé à ce ministère de faire une législation qui empêcherait les capitaines et seconds des bateaux à vapeur et autres navires faisant le service sur les côtes et les lacs du Canada d'agir comme tels jusqu'à ce qu'ils aient subi un examen et obtenu du gouvernement un certificat de capacité ou de service; et il est probable qu'il sera aussi nécessaire de faire une loi pour obliger les marins à avoir à leur bord plus de chaloupes, pompes à incendie, extincteurs, plus de tuyaux et à exercer les équipages au moins une fois

par semaine à descendre et manœuvrer les chaloupes, ainsi que pour l'examen des capitaines et seconds naviguant sur les eaux de l'intérieur et sur les côtes.

Le navire à vapeur *Pictou*, parti de Québec pour Pictou le 15 novembre avec vingt-neuf personnes à bord, s'est perdu, et tous les passagers ont sans doute péri. On croit généralement qu'il a pris feu quelque part dans le voisinage de l'Île du Prince-Edouard et qu'il a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison.

Pendant que le remorqueur à vapeur *St. Georges* se trouvait au quai dans le havre de St. Jean, Nouveau-Brunswick, sa chaudière fit explosion; cet accident coûta la vie au mécanicien. On n'a pu constater la cause de l'explosion.

Il y a eu aussi d'autres accidents secondaires, mais il n'en est résulté aucune perte de vies.

Les recettes et dépenses de ce service pendant les cinq dernières années fiscales, y compris les recettes provenant des honoraires pour les certificats des mécaniciens, ont été comme suit :

			Recettes.		Dépenses.
Année fiscale expirée au 30 juin 1869...			\$11,914 63	...	\$7,999 00
do	do	do	1870.. 12,521 29	..	7,399 18
do	do	do	1871.. 10,369 96	...	8,321 00
do	do	do	1872.. 11,710 43	..	8,500 00
do	do	do	1873.. 15,412 75	..	11,205 54
			<u>\$61,929 06</u>		<u>\$43,424 72</u>
			43,423 72		

Balance entre les mains du gouvernement

au crédits du fonds.....\$18,504 34

PRÉPOSÉS A L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Au 30 juin 1873 il n'y avait, dans la Confédération, que trois ports où des préposés à l'engagement étaient nommés, savoir: Québec, St. Jean et Halifax. A Québec le préposé à l'engagement est, en même temps, chef de la police riveraine et reçoit un traitement de \$1,200 par année pour remplir les deux charges. A Halifax le préposé à l'engagement reçoit tous les honoraires perçus dans son bureau comme rémunération de ses services, et à même ce traitement il doit défrayer toutes ses dépenses, telles que loyer de bureau, aide, papeterie, etc. En vertu de l'Acte qui était en opération dans la Nouvelle-Ecosse l'année dernière, il est autorisé à faire payer 50 centins pour l'engagement et 30 centins pour la libération de chaque matelot.

Le préposé à l'engagement, à Halifax, fut nommé à cet emploi le 7 octobre 1872. Pendant l'année expirée au 31 décembre 1873 il a engagé 3,137 matelots pour chacun desquels il a reçu 50 centins, ce qui constitue une somme de \$1,568.50; d'un autre côté, il a libéré 2,024 matelots pour chacun desquels il a reçu 30 centins, ce qui constitue une somme de \$607.20, et en tout un total de \$2,175.70 dont il a dû déduire ses frais, savoir: \$1,201,— laissant une balance de \$971.70 pour sa rémunération personnelle.

A St. Jean le préposé à l'engagement ne reçoit pas de traitement et n'est rémunéré, que par les honoraires. Pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873, il a engagé et libéré 4,957 matelots à 50 centins chaque, réalisant ainsi une somme de \$2,478.50, sur laquelle il eut à déduire \$1,298.88 pour un aide et les faux frais, ce qui lui a laissé \$1,179.62 comme revenu clair de son bureau. Pendant l'année fiscale précédente le nombre des matelots engagés et libérés avait été de 3,962, ce qui donne une augmentation de 995 matelots dans les opérations de l'année dernière. Cette augmentation est due au surcroît considérable du tonnage dans le port, ainsi qu'à l'élévation des gages qui a induit des marins des États-Unis à venir chercher de l'emploi à St. Jean. Le préposé à l'engagement fait aussi rapport que les gages cette année ont été extraordinairement élevés, variant de \$25 par mois et \$55 pour le voyage d'Europe.

A Québec le prix de l'engagement d'un matelot était de \$1; mais les navires enregistrés à Québec en vertu de l'ancienne loi étaient exempts des honoraires. Le nombre total des matelots engagés et payant des honoraires a été de 1,834, formant la somme de \$1,834 le montant des honoraires reçus de 560 matelots libérés a été de \$271.27; et le montant des honoraires provenant de 346 certificats en vertu de l'Acte impérial a été de \$173; ce qui porte les recettes de ce bureau à \$2,278.27, dont il a été déduit \$182.78 pour déboursés, ce qui laisse une balance de \$2,095.49 qui a été déposée au crédit du Receveur-Général.

A Pictou M. Malcolm Campbell a été nommé préposé à l'engagement le 30 mai 1873, en vertu de l'Acte alors en opération; et il ressort des relevés qu'il a faits le 31 décembre dernier que les recettes provenant des honoraires de son bureau ont été de \$550.30, et les dépenses pour son député et autres frais de \$210, laissant \$340 en sa faveur pour le semestre.

M. William A. Kenny a été nommé préposé à l'engagement pour le port de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, le 30 mai 1873 en vertu de l'Acte alors en opération. Les recettes de son bureau pour le semestre expiré au 31 décembre 1873 ont été de \$271.80.

M. J. H. Wade a été nommé préposé à l'engagement pour le port de La Have, Nouvelle-Ecosse, le 22 octobre 1873; mais quand sa nomination lui parvint la saison était trop avancée pour lui permettre de faire les affaires de son bureau, et au 31 décembre il n'avait perçu aucun honoraire.

Le 22 octobre 1873, M. William Young a été nommé préposé à l'engagement à Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, en vertu de l'Acte alors en opération. Les recettes de son bureau, depuis l'époque de sa nomination jusqu'au 31 décembre 1873, ont été de \$14.40. Elles auraient pu être plus fortes, mais il dit qu'il a eu de la misère à percevoir les honoraires, parceque les propriétaires de navires ne voulaient pas reconnaître le système au début.

Le 3 novembre 1873, plusieurs autres préposés à l'engagement ont été nommés dans la Nouvelle-Ecosse, mais leur nomination fut subséquemment annulée par le gouvernement qui arriva au pouvoir le 7 novembre de la même année.

Durant sa dernière session le Parlement a adopté une loi très-claire concernant l'engagement et la libération des matelots dans les provinces maritimes; cette loi renferme cent vingt-

huit sections et elle a été réservée par Son Excellence le Gouverneur-Général à la sanction royale, attendu qu'elle paraît affecter la législation impériale au sujet de l'engagement; après avoir été soumise à Sa Majesté, elle reçut l'assentiment royal le 20 novembre 1873, et une proclamation sera bientôt insérée dans la *Gazette du Canada* pour fixer le jour où elle sera mise en opération. Relativement à l'engagement des matelots, cette loi ne fait aucune exception en faveur des navires étrangers, à moins que le pays auquel ils appartiennent ait un traité avec Sa Majesté pour les exempter.

L'honoraire exigible en vertu de cet Acte pour l'engagement des matelots est de 50 centins pour chaque matelot engagé et 30 centins pour chaque matelot libéré.

Quelques-unes des dispositions de cet Acte sont très-sévères, car on a jugé nécessaire de mettre dans la loi des restrictions qui puissent supprimer, si c'est possible, l'abominable pratique du racolage qui a pris de si vastes proportions à Québec. Sous l'ancien système, la vie des matelots et même celle des officiers des navires étaient souvent en danger, grâce à la détermination prise par les racoleurs de monter à bord et d'enlever les équipages des navires qui entraient dans le port. Cependant, je crois que la loi est aujourd'hui assez rigoureuse pour mettre fin à ce système qui a été si longtemps en usage à Québec, pourvu qu'elle soit complètement et efficacement mise en pratique; il sera du devoir de ce ministère de voir à ce qu'elle fonctionne bien et qu'elle soit rigoureusement exécutée.

A Québec et dans quelques autres ports les matelots s'engageant à bord de navires étrangers n'avaient pas besoin, autrefois, d'être engagés par l'intermédiaire du bureau du gouvernement: il leur suffisait d'être engagés en présence du consul du pays auquel le navire appartenait; en conséquence, si un matelot désertait, il ne lui était pas nécessaire, quand il cherchait de l'emploi, de paraître devant le préposé officiel à l'engagement qui l'aurait probablement retenu, mais il pouvait être engagé en présence d'un consul étranger, monter à bord d'un navire étranger, désertier ainsi avec succès d'échapper à la prise de corps et de retourner en Europe avec de meilleurs gages; car le préposé du gouvernement canadien ne pouvait exercer aucun contrôle sur les matelots engagés par d'autres bureaux. Aujourd'hui cet état de choses est aboli par l'Acte, et tous les marins qui veulent s'engager, dans les ports de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Britannique, à bord de navires anglais, canadiens ou étrangers, dans le commerce étranger, doivent être engagés par les préposés du gouvernement qui ont pour attributions de découvrir les déserteurs. Mais ces arrangements n'empêcheront pas le matelot qui désire s'engager dans un navire étranger d'aller devant le consul du pays auquel ce navire appartient et de se faire engager par lui selon les lois de son pays et d'en signer les articles en sa présence. On a aussi fait une disposition stipulant qu'il sera du devoir du préposé à l'engagement, avant d'engager un matelot qu'il soupçonne avec raison d'avoir déserté le navire à bord duquel il se trouverait pendant les derniers six mois de son séjour en Canada, d'exiger de ce matelot qu'il produise son certificat de libération de ce dernier navire ou qu'il fournisse une autre preuve satisfaisante comme quoi il a été libéré de son dernier navire. Le préposé à l'engagement est aussi autorisé à employer tous les moyens légaux en son pouvoir pour empêcher autant que possible que l'engagement d'un matelot qu'il a raison de soupçonner de

désertion ait son effet. Cette disposition donnera au préposé à l'engagement plus de latitude pour empêcher les désertions, et il est probable que le but de la loi sera pleinement atteint si le préposé fait bien son devoir.

On a aussi inséré dans l'Acte une disposition qui autorise le préposé à l'engagement de trouver les moyens de placer les matelots qui ont été engagés à un navire à bord de ce navire, s'il en est requis par le propriétaire ou patron; la dépense encourue par ce service sera défrayée par la personne qui le demande. Cela épargnera beaucoup de trouble aux propriétaires et patrons de navires.

NAVIRES.

Ainsi que le dit le rapport de l'année dernière, les lois relatives à l'enregistrement et au jaugeage des navires diffèrent totalement dans l'Ontario de celles des autres provinces de la Confédération, car les navires de cette province de l'intérieur étaient enregistrés en vertu de l'Acte canadien semblable à l'ancien Acte impérial qui était en vigueur dans les possessions britanniques avant le 1^{er} mai 1855. J'ignore pourquoi cet Acte est resté si longtemps dans le Statut, car l'Acte impérial de la marine marchande de 1854, section 17, stipulait que la seconde partie de cet Acte (relative à l'enregistrement des navires anglais) serait applicable à toutes les possessions de Sa Majesté.

En conséquence ce ministère prépara un bill qui abrogeait l'Acte canadien de l'intérieur pour l'enregistrement des navires et lui substituait l'Acte impérial de la marine marchande de 1854, avec ses amendements; il fut adopté par le parlement canadien durant sa dernière session et réservé à la sanction royale par Son Excellence le Gouverneur-Général, attendu qu'il affectait une question en rapport avec la législation impériale sur l'enregistrement des navires.

Il a reçu l'assentiment royal le 20 novembre 1873 et sera probablement mis en vigueur en Canada vers la fin de mars, après qu'il aura été proclamé dans la *Gazette du Canada*. Cet Acte est divisé en quatre parties: la première a rapport au jaugeage et à l'enregistrement des navires, en vertu de l'Acte impérial; la seconde concerne les petits navires sans pont ou ayant un pont n'excédant pas dix tonneaux, et qui n'ont pas besoin d'être enregistrés en vertu de l'Acte de la marine marchande; la troisième concerne le cautionnement pour avances sur les navires en voie de construction. Cette partie de la loi établit un système d'après lequel une personne peut avancer de l'argent sur un navire en voie de construction et obtenir les garanties suffisantes; grâce à cette disposition, il sera plus facile pour les personnes qui construisent des navires d'obtenir des avances à des conditions plus favorables qu'auparavant. La quatrième partie a rapport à l'inspection et à la classification des navires, et permet au Gouverneur en conseil de faire des règlements à cet égard quand bon lui semble et de les publier dans la *Gazette du Canada*. Cette partie de l'Acte avait pour but d'inaugurer un système destiné à établir sur les navires du Canada une classification nationale qui eût autant de poids et inspirât autant de confiance que toutes les autres, non-seulement parmi les constructeurs et propriétaires de navires de ce pays, mais encore parmi les assureurs du Royaume-Uni et des autres pays visités par les navires canadiens. Il existe actuellement plusieurs institutions privées pour la classification des navires, mais les deux principales qui

soient en opération en ce pays sont les Lloyds britanniques et le Bureau Veritas, de France, vulgairement connu sous le nom de Veritas Français ou Lloyd Français.

Dans les provinces de Québec et de l'Île du Prince-Edouard, le plus grand nombre des navires construits pour le trafic anglais et étranger est inspecté pour la classification par des inspecteurs des Lloyds britanniques ; mais dans la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick les constructeurs de navires ne paraissent pas beaucoup se prévaloir des services de l'inspecteur des Lloyds britanniques. Dans ces deux provinces presque tous les nouveaux navires construits au-dessus de 150 tonneaux sont inspectés et classifiés par les officiers du bureau Veritas Français, et les deux institutions précitées ont rendu de grands services aux navires du Canada. Cependant, grand nombre de personnes croient que le temps est venu pour le Canada, qui est un des premiers pays maritimes du monde, d'avoir une institution nationale propre pour l'enregistrement de ses navires ; et si cette institution était placée sous la direction et le contrôle du gouvernement, il n'y a pas de doute qu'elle serait considérablement encouragée par les constructeurs et propriétaires de navires du pays, dès qu'ils seraient certains que sa classification est reconnue dans le Royaume-Uni et les autres pays où les navires du Canada font un trafic considérable. Cependant, pour être efficace, il faudrait que l'inspection fût complète et que les marchands eussent la certitude qu'elle ne serait excédée par aucune autre institution et que la classification ne pût être obtenue que sur les mérites du navire. Il serait également désirable de fixer la classification au plus bas prix possible, afin que les propriétaires d'un grand nombre de petits navires qui naviguent actuellement sans aucune classification profitent de tous les avantages de l'institution et obtiennent à bon marché une classe pour leurs navires. Il est aussi possible qu'on pourrait donner un meilleur étalon au bois du Canada, sans préjudice pour la qualité du navire, que les autres institutions seraient disposées à le faire ; les deux institutions plus haut nommées ont leurs quartiers-généraux dans d'autres pays et ne seraient peut-être pas disposées à changer leurs règlements pour la commodité des bois de ce pays.

Pour assurer le succès d'une institution nationale de ce genre, il serait essentiel de mettre l'inspection des inspecteurs du gouvernement au choix des intéressés, laissant les constructeurs qui tiennent à une institution particulière choisir s'ils feront inspecter et classifier leurs navires par les officiers de ces institutions ou par les officiers du gouvernement du Canada.

On est généralement sous l'impression que le parlement britannique rendra bientôt l'inspection compulsoire pour tous les navires anglais et coloniaux, comme mesure de sûreté pour prévenir les accidents et sauver la vie et la propriété, et si ces inspection et classification officielles des navires canadiens en Angleterre devenaient jamais compulsoires, il n'y a pas de doute que le gouvernement britannique reconnaîtrait l'inspection et la classification officielles des navires canadiens faites en ce pays comme égales à celles opérées par les officiers du gouvernement en Angleterre ; et si un bureau canadien d'enregistrement des navires était établi en ce pays, il épargnerait à nos navires les frais qu'entraîne la nouvelle inspection qu'ils sont obligés de subir en Angleterre.

Aucun relevé n'a encore été fait du nombre des navires enregistrés en Canada d'après le système actuel, mais on a inséré dans l'Acte adopté par le Parlement durant la dernière session une clause qui oblige chaque registraire de transmettre au ministre de la Marine un relevé de tous les navires qui se trouvent inscrits sur son registre le 31 décembre de chaque année; mais comme l'Acte n'est pas encore en opération, il n'est pas probable qu'on puisse recevoir et préparer les relevés à temps pour les soumettre à la prochaine réunion de la législature.

Au 1er juillet 1867 la quantité de tonnage enregistrée dans les quatre provinces du Canada, savoir la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario, était de 776,743, et la quantité de tonnage, propriété de particuliers canadiens, telle que relevée par les officiers du bureau du recensement d'après les relevés faits en 1871, était de 857,203; mais tant que les relevés ne seront pas faits dans ce bureau, ce qui aura lieu dans quelques mois, il est impossible de donner exactement le tonnage aujourd'hui enregistré en Canada; je crois, cependant, qu'il doit être d'à peu près 950,000. Quelques personnes ont supposé que le Canada est le troisième grand pays maritime du monde, et d'autres ont prétendu qu'il était le quatrième; mais ce n'est pas le cas. Le tonnage du Royaume-Uni pendant 1873, y compris celui de ses colonies, a été de 7,944,520. En déduisant de ce chiffre un million et demi comme tonnage des colonies, nous avons pour la Grande-Bretagne seulement un tonnage de six millions et demi. Au 30 juin 1873, le tonnage enregistré aux Etats-Unis employé au commerce étranger était de 1,423,288; les navires inscrits engagés dans le cabotage à la même époque avaient un tonnage de 3,116,373; les navires autorisés engagés dans le cabotage avaient un tonnage de 46,847; les bateaux-pêcheurs inscrits et autorisés faisant la pêche de la morue et du maquereau avaient 109,518 tonneaux: ce qui donnait, au 30 juin dernier, un total de 4,696,026 tonneaux pour les navires enregistrés, inscrits et autorisés appartenant aux Etats-Unis.

Les pays unis de Norvège et de Suède viennent ensuite sur la liste et sont le troisième grand pays maritime du monde; leur tonnage collectif est comme suit :

	Tonneaux.
Norvège.....	1,178,779
Suède.....	380,736
Total.....	1,559,515

L'Italie vient ensuite avec un tonnage océanique de 1,211,077, qui la met au quatrième rang.

Après l'Italie vient l'Allemagne avec un tonnage de 1,098,846, qui la met au cinquième rang.

La France vient ensuite sur la liste; son tonnage de 1,084,824 la met au sixième rang.

Vient ensuite le Canada qui a un tonnage de près d'un million et qui se trouve au septième rang.

Après le Canada vient l'Espagne, que son tonnage de 678,886 met au huitième rang.

Les pays suivants viennent ensuite, au point de vue de la marine commerciale, dans l'ordre que voici :—

Pays-Bas.....	Tonneaux. 469,967
Autriche.....	420,268
Russie.....	415,266

NAUFRAGES.

L'année 1873 a été très-fatale à la vie et à la propriété sur les côtes du Canada.

On se rappellera longtemps, comme de l'un des plus désastreux qui soient jamais arrivés sur les côtes de l'Amérique du Nord, du naufrage du steamer *Atlantic* sur l'île Meagher, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, le 1er avril 1873; car, non-seulement le navire et presque toute la cargaison ont été une perte complète, mais encore dans cette nuit ou plutôt cette matinée néfaste 545 âmes ont été lancées dans l'éternité, plusieurs sans un seul moment d'avis. Le navire alla frapper le rocher presque d'aplomb, une quinzaine de minutes après trois heures dans la matinée en question. Quelques minutes à peine après l'accident, plusieurs centaines de personnes, passagers et équipage, arrivaient sur le pont; mais le navire, après s'être un instant balancé, pencha presque perpendiculairement sur le côté, et grand nombre des pauvres passagers furent emportés; presque aussitôt il s'emplit d'eau, et ceux qui se trouvaient en bas furent noyés, sans même avoir la ressource de disputer leur vie à la mort. En raison de la position du navire, il fut impossible de descendre les chaloupes à la mer pour travailler au sauvetage, et il ne vint des secours de terre que quelques heures après l'accident. Le résultat de cet affreux désastre a été la perte de 545 personnes, sur 957 qu'il y avait à bord. Ce navire appartenait à la ligne "White Star" qui fait le service entre Liverpool et New-York, et était probablement un des meilleurs qui fût jamais parti du Royaume-Uni. Il appartenait à la compagnie de navigation océanique à vapeur de Liverpool, était en fer, avait été construit à Belfast en 1871 et était de la force de 3,707 tonneaux, jaugeage brut, et de 2,366 tonneaux enregistrés. Ses machines avaient une force de 600 chevaux; sa longueur était de 420 pieds, sa largeur de $40\frac{9}{10}$ pieds, sa profondeur 31 pieds et neuf, il avait coûté près de £100,000 sterling. Son patron était le capitaine James A. Williams qui avait un brevet de capacité comme capitaine, et il avait à son bord trois ou quatre seconds possédant des brevets de patrons.

Dès que ce ministère apprit la nouvelle de ce désastre, le vapeur fédéral *Lady Head* fut expédié sur le théâtre du sinistre afin de donner tous les secours possibles et d'amener à Halifax les passagers sauvés; puis, sur la recommandation du ministre de la Marine, M. E. M. Macdonald, percepteur des douanes à Halifax, reçut ordre d'instituer, en vertu de la 5^{me} section de l'Acte 32 et 33 Vict., chap. 38, une cour ou tribunal pour rechercher les causes du désastre; et il appela à son aide le capitaine P. A. Scott, M. R., officier de ce ministère, et le capitaine George A. Mackenzie, capitaine de marine en retraite et d'une grande expérience: ces deux messieurs concoururent dans le jugement qu'il rendit. On trouvera dans l'annexe No. 38 le rapport du commissaire. La cour ce sura vivement la conduite du capitaine antérieurement au désastre, mais loua les efforts loyaux et énergiques qu'il fit après pour opérer le sauvetage, en conséquence de quoi la sentence fut mitigée par la suspension de son certi-

ficat pendant deux ans. M. Brown, le quatrième officier, fut censuré pour défaut de vigilance et pour avoir enfreint les ordres du capitaine qui avait recommandé qu'on l'éveillât à 3 heures moins 20 minutes ; pour cela son certificat fut suspendu pendant trois mois. La cause de l'accident paraît être due au courant de l'ouest au large de la rive de la Nouvelle-Ecosse, car le navire toucha à une douzaine de milles à l'ouest de l'endroit où le capitaine Williams pensait être un peu à l'est du havre d'Halifax. Si on avait déployé toute la vigilance nécessaire en jetant la sonde et en cherchant les phares et la terre, on aurait pu constater la véritable position du navire à temps pour prévenir ce désastre.

Peu de temps après le naufrage, et tandis que le parlement était encore en session, le gouvernement, sur la recommandation du ministre de la Marine, inséra dans le budget supplémentaire un crédit de \$3,000 destiné à solder les frais de l'enterrement des cadavres retirés de la mer, à acheter des cercueils, etc., et à conférer des récompenses au rév. M. Ancient et d'autres personnes résidant dans le voisinage du Cap Prospect, qui avaient sauvé et secouru des naufragés. Ce crédit fut voté en conséquence et il a été presque tout dépensé pour le but auquel on le destinait. Une belle montre d'or valant \$120 et \$500 en argent furent présentées par le gouvernement fédéral au révérend monsieur plus haut nommé pour ses nobles et généreux efforts à rendre service dans l'occasion en question ; une montre d'or de la même valeur fut présentée à Edward Ryan, Cér., J. P., pour les services éminents qu'il rendit dans la même occasion. Une somme de \$1,560 fut aussi distribuée parmi un certain nombre de personnes qui avaient porté secours aux passagers et à l'équipage au moment du naufrage et qui leur avait ensuite donné le logement et la nourriture. Les cadavres retrouvés furent enterrés d'une manière décente, et les frais en furent payés à même ce crédit. Il faudra probablement un léger crédit supplémentaire pour couvrir les frais de l'enterrement de quelques corps retrouvés quelque temps après le naufrage, et pour couvrir convenablement de terre l'emplacement où les corps se trouvent enterrés.

Un autre beau steamer océanique, le *City of Washington*, a fait aussi naufrage l'année dernière sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, mais il n'y a heureusement pas eu de pertes de vies. Il appartenait à la ligne Inman, comptait 18 années de service, était en fer, avait été construit à Glasgow, avait un jaugeage de 2,870 tonneaux bruts et 1,951 tonneaux de registre, était mu par une hélice et avait des machines de la force de 460 chevaux. Il partit de Liverpool pour New-York le 24 juin dernier, et depuis le 27 du même mois jusqu'à 1.15 heure p.m. le 5 juin du mois suivant, jour où il alla échouer sur les récifs au large de la petite pointe Hébert, dans le comté Shelburne et paraît avoir été enveloppé dans un épais brouillard ; à cette cause, ainsi qu'à la négligence du capitaine de faire des sondages en passant sur les grands bancs de Terre-neuve, et à la déviation de la boussole, doit être attribuée la perte de ce navire. En vertu d'un arrêté en conseil, une enquête a été instituée dans cette affaire par le capitaine Scott, M. R., et le certificat de service du capitaine suspendu pendant un an. L'accident étant arrivé en plein jour, près de terre et par un beau temps, les chaloupes furent promptement descendues, et les passagers et l'équipage, au nombre de 576 personnes, atteignirent la terre sains et saufs.

Un autre beau steamer océanique, le *Wyoming*, frappa, le 15 septembre dernier, sur le

banc de sable nord-est de l'île de Sable. Le temps étant favorable, il n'y a pas eu de pertes de vies, mais il fallut jeter une partie de la cargaison par-dessus bord.

La barque neuve *Commissioner*, 399 tonneaux, de Pictou, N.-E., allant de Pictou aux Bermudes avec une cargaison de charbon, sombra pendant une violente bourrasque le 21 août dernier ; dix vies furent perdues.

Au mois de janvier dernier, le steamer américain *George S. Wright*, 341 tonneaux de registre, allant d'Orégon à Sitka, E. U., est supposé avoir échoué quelque part sur les côtes de la Colombie-Britannique pendant une tempête de neige, et tous ceux qui se trouvaient à bord ont péri ; on croit qu'il y avait trente personnes. Un vaisseau de guerre anglais de Victoria, C. B., fut envoyé à sa recherche, mais n'en put trouver aucune trace.

La barque *Jamcs W. Elwell*, 796 tonneaux, de St. Jean, N.B., appartenant à MM. Troop et fils, de cette ville, en se rendant de Swansea à Valparaiso avec une cargaison de charbon, prit feu et fut détruite par les flammes ; dix personnes perdirent la vie.

La barque anglaise *Thornhill*, 663 tonneaux, de Fleetwood, vingt-cinq années de service, partit de Québec au mois de novembre dernier pour Liverpool, avec une cargaison de bois de construction ; par l'arrivée subite de l'hiver et la rigueur du temps, elle fut emportée sur les battures de Manicouagan, dans le voisinage du phare flottant et du sifflet d'alarme, et tous ceux qu'il y avait à bord, dix-huit personnes, périrent à l'exception d'une seule. Le capitaine Connell, du phare flottant de Manicouagan, a fait tout en son pouvoir pour sauver les naufragés, mais n'a pu réussir en raison de la glace et du gros temps ; il a été bien près de perdre sa propre chaloupe. Il est d'avis que si son phare flottant avait eu une hélice il aurait pu sauver les vies qui ont été perdues.

Grand nombre de navires faisant le commerce de charbon se sont perdus pendant la bourrasque ou tempête de vent des 24 et 25 août derniers qui paraît avoir sévi avec une violence terrible sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, autour du Cap-Breton et dans tout le golfe St. Laurent. Plusieurs de ces naufrages ont été accompagnés de pertes de vies. Trois hommes de l'équipage de la goëlette de pêche américaine *E. S. Smith* se sont noyés le 24 août dernier aux Iles de la Madeleine dans l'échouement de ce bateau.

On croit que la goëlette *Lizzie Irvin*, de St. Jean, N.B., 172 tonneaux, allant de la Baie des Vaches, C. B., à St. Jean, a sombré en mer le 24 août dernier, et tous ceux qu'il y avait à bord, au nombre de sept, ont péri.

La goëlette *Messenger*, de Halifax, N.E., se rendant de Margaree à l'Île du Prince-Edouard, a sombré le 24 août dernier, et l'équipage, au nombre de sept personnes, a péri.

La goëlette *Native*, de Sydney, C.B., 113 tonneaux, allant de Sydney à Halifax, a sombré le 24 août dernier, et l'équipage, au nombre de sept personnes, a péri.

La goëlette *Rambler*, de Miramichi, se trouvant au large de la baie de Miramichi le 24 août, a sombré, et l'équipage, au nombre de sept personnes, a péri.

La goëlette *Tyro*, d'Halifax, s'est perdue le 25 août près des Iles de la Madeleine, et l'équipage, au nombre de dix personnes, a péri.

La goëlette *Vernon*, de St. Jean, N.B., se rendant de Boston à Sydney, C.B., s'est perdu corps et biens vers le 24 août; elle avait six personnes à son bord.

Le steamer *Pictou*, de Québec, laissa ce port pour Pictou le 15 novembre dernier, et on n'en pas entendu parler depuis. C'était un navire en bois, avait onze années de service, jaugeait 44 tonneaux de registre et était évalué à \$46,000. On ne doute presque plus aujourd'hui qu'il ait pris feu, vers le 18 novembre, dans le golfe St. Laurent, quelque part entre le Cap Rosier et l'Île du Prince-Edouard, et que tous ceux qui se trouvaient à bord, 29 personnes, ont péri.

La barque *Venture*, de Sydney, C.B., se trouvant au quai de la Factorerie, Sydney Nord, fut défoncé pendant la tempête du 24 août; cet accident a coûté la vie à six personnes.

Le brick *Volant*, de St. Jean, N.B., a été chassé de ses ancres par la tempête du 24 août et alla s'échouer sur la plage de Sydney Nord: six hommes de son équipage se noyèrent.

La goëlette de pêche américaine *Vanguard* s'échoua le 25 août dans le havre d'Amherst, Îles de la Madeleine; six hommes de son équipage se noyèrent.

Le steamer anglais *Saltwell*, allant de Londres à Sydney C. B., sombra au large de Scatterie, N. E.; six hommes de l'équipage périrent.

La barque *Neried*, de St. Jean, N. B., 563 tonneaux, en se rendant de Philadelphie à Liverpool vers la fin de juillet, sombra, et tout l'équipage, au nombre de treize personnes, a péri.

La goëlette *Mischief*, de Miramichi, se trouvant au large de la baie de Miramichi le ou vers le 24 août, sombra, et tous ceux qu'il y avait à bord, au nombre de trois, périrent.

La goëlette *Maria Emma*, de Québec, se rendant de Terre-neuve à Québec, fit naufrage dans la baie du Rocher, Terre-neuve, le 8 novembre, et tous ceux qu'il y avait à bord, au nombre de neuf, périrent.

Le steamer anglais *Medway*, de Londres, 1,189 tonneaux de registre, 1,846 bruts, fit naufrage le 6 septembre sur le récif Ferrol, Terre-neuve, dans les détroits de Belle-Isle, en se rendant de Montréal et Québec à Londres, et sept hommes de l'équipage se noyèrent. Le navire et la cargaison furent totalement perdus.

La goëlette *Memento*, de St. Jean, Terre-neuve, se perdit dans la baie de Fundy, en se rendant de St. Jean, N. B., aux États-Unis, et l'équipage, au nombre de sept personnes, se noya.

La goëlette *Good Intent*, allant de l'île aux Eglantiers, baie de Fundy, à Arichat, C. B., se perdit corps et biens le 25 août; il y avait sept personnes à bord.

La goëlette *Ellen*, de Arichat, chargée de charbon et se rendant de Sydney à Halifax, se réfugia, pendant la grande tempête du 24 août, dans les détroits de Canso et sombra pendant qu'elle était à l'ancre; l'équipage, au nombre de sept personnes, se noya.

La goëlette *E. F. Williams*, de St. Jean, N. B., chargée de charbon et se rendant de

New-Caledonia, C. B., à New-York, sombra en mer vers la fin de juin dernier, et l'équipage, au nombre de cinq personnes, se noya.

La barque *Belvidere*, de La Have, C. B., allant de Philadelphie à Trieste, au mois de novembre dernier, a sombré en mer et quatre hommes de l'équipage ont péri.

La goëlette *Arnica*, de St. Jean, N. B., allant de St. Jean à Vineyard Haven, E. U., a chaviré, et trois hommes de l'équipage se sont noyés.

On n'a jamais eu de nouvelles du navire *Asteriana*, de St. Jean, N. B., qui fit voile au commencement de l'année dernière de Rangoon pour Liverpool; on suppose qu'une trentaine de personnes se sont perdues avec lui.

Le steamer à aubes *Northern*, de Liverpool, 1,622 tonneaux brut, 905 tonneaux de registre, allant de Québec aux provinces du golfe, s'échoua sur l'île d'Orléans, en aval du phare de la pointe St. Laurent, dans la nuit du 11 juin dernier; M. Têtu, maître de la Maison de la Trinité de Québec, et moi-même, fûmes nommés en vertu d'un arrêté en conseil pour constituer une cour chargée de faire une enquête sur les causes de ce naufrage. On trouvera dans l'Annexe une copie de mon rapport sur ce sujet, ainsi que copie de celui de M. Têtu qui diffère du mien sur certains points. Suivant moi, le pilote est blâmable d'avoir laissé le navire approcher trop près de l'île, surtout puisqu'il savait que le navire était difficile à manœuvrer et qu'il ne sentait pas rapidement son gouvernail.

On verra, par la liste des naufrages des navires océaniques, que grand nombre de nos petites embarcations se sont perdues durant la dernière saison. Comme ces bâtiments sont rarement classifiés dans les Lloyd's anglais ou français et fréquemment trop chargés pour les gros temps, il est probable qu'ils pouvaient obtenir une classification à bon marché, telle qu'on se propose d'en établir une, ce serait un encouragement pour la construction d'une meilleure classe de navires et un moyen de sauver la vie et la propriété. S'il y avait, dans les ports de charbon, des gardiens chargés de voir à ce que les navires ne prennent pas la mer avec de trop grosses charges, ce serait un moyen de sauver la vie et la propriété.

Pour les navires qui ont transporté le grain de Montréal en Europe avant l'année dernière, la loi n'était pas assez sévère, et malgré la défense du gardien de port, ces navires en quelques cas paieraient l'amende de \$40 imposée par le Statut et prendraient la mer sans son certificat. L'infraction à cette loi pendant l'année 1872 a eu pour résultat la perte de plusieurs navires océaniques chargés de grain et se rendant de Montréal en Europe. Pendant sa dernière session, le parlement a fait, sur la recommandation du ministre de la Marine, une loi qui défendait aux navires chargés de grain de prendre la mer ou d'obtenir leur acquittement sans le certificat du gardien de port; comme conséquence il n'y a eu, en 1873, aucune perte de navires chargés de grain. Mais tant que des gardiens n'auront pas été nommés dans les ports à charbon, la loi sera éludée, attendu que les navires peuvent être en règle en prenant leur acquittement à Montréal, puis arrêter à Sydney, C. B., pour faire du charbon et partir de là pour l'Europe trop chargés pour être en sûreté et sans enfreindre la loi.

On a constaté que l'Acte amendé concernant les gardiens de port de Montréal et Québec

et adopté l'année dernière, fonctionnait très-bien ; il a sans doute été d'un grand service pour sauver la vie et la propriété. Dans l'automne de 1872 il y eut une grande perte de vies et de propriétés parmi les navires portant de lourds chargements sur leurs ponts entre l'Amérique Britannique du Nord et l'Europe, fait que le ministre des colonies a porté à l'attention du gouvernement canadien qui a été également averti des forts chargements de ponts que transportaient les navires faisant le commerce entre le Canada et les Indes Occidentales et qui entraînaient quelques fois de graves pertes de vies et de propriétés. En conséquence, ce ministère prépara, pendant la dernière session, une loi pour empêcher les chargements sur le pont des navires entre le 1er octobre et le 16 mars et les cargaisons plus hautes que le pont durant la même période, les cargaisons plus hautes que quatre pieds six pouces au dessus du pont sur les navires à un seul pont allant du Canada aux Indes Occidentales, et aucun chargement de pont sur les navires à coursière, excepté deux espars de rechange, entre le 15 novembre et le 16 mars. Ce bill fut présenté au parlement par le ci-devant ministre de la Marine qui en fit habilement voir la nécessité et devant le comité des banques et du commerce et devant la Chambre ; il devint loi et fut mis en opération, le 1er octobre pour les navires allant en Europe, le 15 novembre pour ceux allant aux Indes Occidentales. Par Indes Occidentales, ce ministère comprend toutes les îles britanniques et étrangères de l'Inde Occidentale, la Guiane anglaise ainsi que Bahamas, mais non les Bermudes. Quoique cette mesure ait rencontré une forte opposition de la part des provinces maritimes, je crois qu'elle fonctionnera bien et aura de bons résultats, sans trop gêner le commerce. Cependant, elle aurait été plus acceptable pour les propriétaires de navires de St. Jean, si les Etats-Unis en avaient fait une semblable. L'attention du gouvernement américain a été attirée sur ce sujet par le gouvernement anglais qui a soumis à son examen l'opportunité de faire des dispositions du même genre pour les navires faisant ce trafic ; mais, je crois que cette démarche n'a eu aucun résultat favorable.

Autant qu'on a pu le constater officiellement, le nombre des accidents arrivés aux navires océaniques et dont il a été fait rapport à ce ministère durant l'année dernière a été de 321, d'un jaugeage collectif de 94,054 tonneaux, et la valeur des pertes ou dommages a été de \$2,685,683. Cependant, les pertes réelles ont dû excéder ce chiffre de beaucoup, attendu que plusieurs accidents ne sont pas rapportés à ce ministère ; et la perte des cargaisons doit avoir été plus considérable, attendu qu'il est souvent impossible d'obtenir des renseignements exacts à ce sujet. Autant qu'on a pu le constater, le nombre des vies perdues dans ces désastres maritimes a été de 739. Le nombre des accidents dont il a été fait rapport à ce ministère comme ayant eu lieu dans les eaux de l'intérieur du Canada a été de 29, avec un jaugeage collectif de 5,469 tonneaux, et le montant des pertes et dommages, autant qu'on a pu le constater, a été de \$158,450. Les pertes de vies, 24.

Le bateau à vapeur *Louis Renaud* a fait naufrage, le 12 mai dernier, dans les rapides de Lachine en amont de l'île au Héron ; et, bien qu'il n'y ait pas eu de perte de vies, ça été un sérieux accident qui aurait pu avoir les résultats les plus désastreux. Une cour composée des membres de la Maison de la Trinité de Montréal a fait une enquête pour constater la cause de l'accident, et a déclaré que dans son opinion l'accident était dû au manque de

connaissance ou d'expérience du pilote, et au défaut d'attention apporté à la gouverne du vapeur. Elle a aussi censuré le capitaine d'avoir laissé son bateau, ainsi que les officiers et l'équipage, à l'exception du mécanicien-en-chef. Subséquentment, le bateau fut totalement perdu.

Le principal naufrage qui eut lieu, accompagné de perte de vies, a été celui du bateau à vapeur *Bavarian*, appartenant à la compagnie de Navigation Canadienne qui fait le service entre Montréal, Kingston, Toronto et Hamilton. Ce bateau prit feu le 5 novembre dernier, vers huit heures p. m., pendant qu'il descendait de Toronto à Montréal, et fut consumé jusqu'à la ligne de flottaison. Il avait filé vingt-cinq ou trente milles, et se trouvait en ligne avec le phare de Whitby, à douze ou quinze milles de terre, quand il prit feu; il s'en suivit une panique terrible à bord. Ainsi que déjà dit dans une autre partie de ce rapport sous le titre d'inspection des bateaux à vapeur, l'accident a été causé par la rupture du balancier qui passa au travers du salon, tomba sur quelques barriques de spiritueux arrimés près de la chaudière sur le premier pont, et les brisa; les spiritueux se répandirent sur le pont et dans la cale, s'enflammèrent immédiatement et communiquèrent le feu au bateau. En vertu d'un arrêté en conseil, une enquête sur les causes de cet accident fut instituée par M. Samuel Risley, président du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur, dont on trouvera le rapport à l'annexe No. 41. Le *Bavarian* était un bateau neuf et n'avait commencé à naviguer que dans le printemps de 1873; mais sa machine et le balancier avaient dix-huit ans, et avaient été pris du *Kingston*, incendié l'année précédente. Le capitaine, M. Carmichael, avait autrefois commandé le *Kingston*, et lors de l'incendie de ce vapeur, il avait été fait commandant, pour le sang-froid qu'il avait déployé à sauver les passagers; mais il paraît que lors de l'incendie du *Bavarian* il y avait une absence totale de discipline, quelques-uns des hommes de l'équipage s'emparèrent des chaloupes, tandis que six personnes, parmi lesquelles trois dames, furent laissées à bord où elles périrent. Le pilote fut beaucoup blâmé pour être parti avec une chaloupe de sauvetage ne contenant que neuf personnes tandis qu'elle aurait pu en contenir vingt-cinq ou trente, et le premier officier fut blâmé pour être parti avec une chaloupe contenant treize personnes seulement tandis qu'elle aurait pu en contenir le double de ce nombre. Il y avait à bord quarante personnes, dont vingt furent sauvées. Parmi celles qui se noyèrent se trouvait le capitaine qui sauta par-dessus bord muni d'un appareil de sauvetage, mais qui disparût bientôt. Il avait autrefois été boursier, et les officiers de la compagnie le citaient comme l'un de leurs meilleurs capitaines; mais dans le public on est généralement d'avis qu'il vaudrait mieux choisir les capitaines des bateaux des lacs parmi les navigateurs habitués à la navigation océanique et à celle des lacs, plutôt que de prendre des commis ou boursiers, attendu que dans des cas comme celui-ci, les navigateurs seraient probablement plus en mesure de prendre le commandement de l'équipage, et donner les instructions nécessaires pour descendre les chaloupes et maintenir la discipline à bord. D'un autre côté, quelques personnes d'une grande expérience dans la navigation des lacs et dont l'opinion mérite considération, croient qu'un homme qui a fait ses preuves comme bon boursier, comme officier sobre et attentif, peut faire un bon capitaine, car il n'est pas nécessaire de connaître la navigation, les bateaux étant près de terre

presque tout le temps. Cependant, l'opinion publique demande que les capitaines et seconds des navires de l'intérieur subissent un examen et soient porteurs de certificats comme les capitaines et seconds des navires océaniques, leur examen devant être beaucoup plus simple que celui des autres. Il paraît aussi nécessaire d'amender l'Acte concernant l'inspection de bateaux à vapeur pour leur imposer l'obligation d'avoir de plus grandes chaloupes, le moyen de les descendre rapidement et donner plus de garanties pour les extincteurs.

ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES.

Les frais occasionnés par les enquêtes instituées sur les causes des naufrages et pour obtenir le relevé des naufrages pendant la dernière année fiscale se sont élevés à \$1,068.89; le crédit voté dans ce but était de \$3,430. Sur le chiffre des frais, \$329.89 ont été consacrées aux enquêtes sur le naufrage du *Louis Renand*, \$89 pour le *Royal Sovereign*, \$62 pour le *Northern*, \$50 pour le *Sarah McLeod*; M. James Mitchell a reçu \$343.50 pour faire des enquêtes sur la cause des naufrages; et la balance a été affectée à l'obtention des relevés de naufrages, pour chacun desquels on accorde quelques fois \$2.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

Quand le ministère a reçu la preuve authentique qu'une personne a fait acte de bravoure en sauvant la vie de canadiens en mer ou dans des naufrages survenus sur nos côtes, le ministre de la Marine a depuis quelques années porté ces faits à l'attention de ses collègues en recommandant qu'un témoignage de reconnaissance publique fût donné à ceux qui opéraient des sauvetages; en conséquence plusieurs témoignages de ce genre ont été accordés. Si aucun risque n'a été encourru par les personnes qui ont sauvé des naufragés, on leur a adressé une lettre de remerciement au nom du gouvernement canadien. On trouvera à l'annexe No. 45 une liste de ceux qui ont reçu des témoignages du gouvernement canadien pour avoir sauvé des vies dans le naufrage de navires canadiens. On trouvera également dans l'annexe No. 46 une liste des personnes appartenant au Canada et auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements britannique et étrangers pour bravoure déployée et services rendus dans le sauvetage de navires anglais et étrangers.

On verra par les relevés que pendant les dix-huit mois expirés au 31 décembre 1873 le gouvernement canadien a présenté vingt témoignages accompagnés de lettres de remerciements; onze lettres de remerciements ont aussi été expédiées dans d'autres circonstances. En outre, des récompenses en argent ont été données dans beaucoup de cas.

Les frais de ce service, y compris ceux d'une chaloupe de sauvetage et de bouées de sauvetage, ont été, pendant la dernière année fiscale, de \$1,975.19; le crédit voté à cet effet était de \$6,000.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

On trouvera à l'annexe No. 47 le rapport annuel de cette corporation pour l'année expirée au 31 décembre 1873 ainsi que celui de son ingénieur et du maître du havre.

Les revenus des commis. a. res, pendant cette période, provenant des taxes de havre sur

les navires et des droits de quaiage sur les marchandises, se sont élevés à \$248,884.96 contre \$225,717.50 pendant l'année précédente, ce qui donne une augmentation de \$23,167.46.

Les recettes provenant d'autres sources, y compris l'intérêt, les bons vendus, les deniers reçus du gouvernement fédéral pour draguage et nouvel outillage de draguage, loyers, etc., ont été de \$273,083.41, ce qui donne pour l'année dernière un total de \$521,968.41 de recettes; d'un autre côté le total des dépenses, y compris les bons soldés et leur intérêt, nouvel outillage de draguage, réparations, etc., a été de \$423,341.49.

Indépendamment de leurs attributions en rapport avec le havre, les commissaires de Montréal ont reçu du gouvernement fédéral la tâche de creuser et de terminer le chenal du lac St. Pierre entre Montréal et Québec, ouvrage pour lequel ils font actuellement des préparatifs et ont acheté un outillage considérable. En vertu de l'Acte 36 Vic., chap. 60, le Gouverneur en conseil était autorisé à prélever dans ce but, par voie d'emprunt, une somme n'excédant pas \$1,500,000, afin d'augmenter la profondeur du chenal jusqu'à au moins vingt-deux pieds à eau basse, avec une largeur de pas moins de trois cents pieds. L'intérêt et le fonds d'amortissement payables à même cette dette devaient être soldés par les péages et taxes perçus par les commissaires du havre de Montréal.

Comme quelques-unes des fonctions que remplissait autrefois la Maison de la Trinité de Montréal,—qui est maintenant abolie,—sont passées aux commissaires du havre, y compris l'administration des affaires de pilotage, le fonds des pilotes invalides, les bouées, etc., ces messieurs forment aujourd'hui une corporation de la plus haute importance, et il est probable que les attributions qui sont maintenant échues au président, y compris le contrôle des travaux en rapport avec le creusage du chenal, absorberont la plus grande partie de son temps, et on jugera peut-être nécessaire de le rémunérer à même le revenu de ce fonds. Jusqu'ici le président avait rempli ses fonctions sans aucune rémunération, mais cela ne peut continuer ainsi, car elles sont devenues très-importantes et très-onéreuses.

On verra aussi, par le rapport du maître de havre publié à l'annexe No. 47, que le commerce de Montréal s'est énormément accru pendant les dix dernières années. En 1864 le tonnage des navires océaniques qui visitaient Montréal était de 161,901, tandis qu'en 1873 il a été de 412,478, plus que le double de ce qu'il était alors. En 1864 le tonnage des navires de l'intérieur venus à Montréal était de 420,694, tandis qu'en 1873 il a été de 933,462, ayant aussi plus que doublé pendant les dix dernières années.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.

Le rapport des commissaires du havre de Québec se trouve à l'annexe No. 65.

Cette corporation tire principalement ses revenus des droits de tonnage imposés aux navires qui fréquentent le havre de Québec, lesquels, au taux de cinq pour cent par tonneau, se sont élevés, pendant l'année expirée au 30 avril 1873, à \$32,613.94, contre \$28,284.25 perçus pendant l'année précédente.

Les recettes provenant de leurs propriétés ont été de \$23,208.98 qui, avec quelques autres recettes secondaires et les droits de tonnage, se sont élevés à \$55,827.50, total de leurs re-

cettes. Pendant la même période, leurs dépenses pour l'intérêt ont été de \$48,465 ; celles des salaires, réparations, etc., de \$6, 299.12 ; ce qui fait en tout, \$54,764.12 dépensées par eux, laissant en caisse une balance de \$1,063.39.

La valeur totale de l'actif des commissaires au jour précité, y compris leurs quais, leur brise-lames, leur entrepôt de grain et autres propriétés, était de \$704,612.12 ; et le montant de leur passif, y compris les débetures du havre, bons privilégiés, coupons dûs et non-réclamés, etc., le même jour, était de \$713,252.50, ce qui donne pour leur actif un déficit de \$8,640.38 sur leur passif.

Les revenus des commissaires du havre de Québec ayant été tout-à-fait insuffisants pour faire les améliorations requises du havre après que les frais d'administration, l'intérêt sur les bons, etc., eurent été payés, un nouvel acte a été passé durant la dernière session afin de donner aux intérêts du commerce et de la navigation plus de contrôle sur les affaires du havre et de permettre aux commissaires d'augmenter leur tarif et leur revenu pour opérer dans ce havre quelques-unes des améliorations les plus nécessaires. En vertu de cet acte, 36 Vict., chap. 62, la constitution de la commission du havre a été changée le 1er octobre dernier, et comprend aujourd'hui neuf membres, dont trois nommés par le Gouverneur, savoir : MM. Thomas H. Grant, Julien Chabot et John Giblin ; deux par le conseil de la Chambre de Commerce de Québec, savoir : MM. R. R. Dobell et T. LeDroit ; un par le conseil de la Chambre de Commerce de Lévis, savoir : M. L. G. Desjardins ; et trois par les propriétaires, consignataires et agents qui avaient payé des droits de havre sur les navires, marchandises et effets pendant l'année précédente, savoir : MM. John Gilmour, John Sharples et James G. Ross. En vertu de l'acte précité, les commissaires ont maintenant le privilège d'affecter aux améliorations du havre la propriété qu'ils peuvent juger nécessaire ; et le gouverneur en conseil a le droit de prélever \$1,200,000 par l'émission de débetures pour solder le passif des commissaires du havre qui s'élève à \$700,000, et d'appliquer le reste à l'amélioration du havre. J'apprends que le passif a été presque entièrement soldé avec l'argent ainsi prélevé et prêté aux commissaires. Cet emprunt sera remboursé au gouvernement avec un intérêt de cinq pour cent par année, pour lequel un pour cent sera placé annuellement comme fonds d'amortissement ; et si les taxes sont trouvées insuffisantes, alors le Gouverneur en conseil pourra les augmenter afin de permettre aux commissaires de payer l'intérêt et le fonds d'amortissement.

En vertu de cet acte, les commissaires du havre ont aussi le pouvoir d'emprunter de l'argent, avec un intérêt n'excédant pas six pour cent, pour être affecté, avec les crédits qui pourront être votés par le parlement du Canada ou accordés par le gouvernement impérial de Sa Majesté, à la construction d'un bassin de radoub à Québec pour la commodité des gros navires ; mais, quoique l'un des commissaires du havre se soit rendu à Londres dans le but de porter cette question à l'attention du gouvernement de Sa Majesté, aucun arrangement n'a encore été fait pour donner effet à cette partie de l'acte.

SUBVENTIONS AUX VAPEURS.

Les subventions fournies aux vapeurs par le gouvernement du Canada pour le transport des malles sont payées par le ministère des Postes ; mais, quant à la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe, une subvention lui a été accordée, non-seulement pour le transport des malles, mais encore pour faire le service des passagers et du fret. Les bateaux de cette compagnie circulent régulièrement entre Québec et Pictou pendant la saison de navigation, partant de Québec tous les mardis à 2 heures et arrivant à Pictou le samedi après-midi ou le dimanche matin. Pour le retour, ils partent de Pictou tous les mardi matins à 7 heures et arrivent généralement à Québec dans la matinée du samedi, après avoir fait escale, en allant et revenant, à la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, Miramichi et Shédiac. Pour le trajet d'aller et retour ils reçoivent \$750. Une fois tous les quinze jours et souvent une fois par semaine ils remontent la Baie des Chaleurs jusqu'à Dalhousie, après avoir fait escale à Paspébiac, ce pour quoi ils reçoivent, en outre de la première, une somme de \$50 à \$100. Pendant la dernière saison le premier vapeur partit de Québec le 7 mai et le dernier y arriva le 24 novembre.

A part cette ligne, la compagnie fait circuler des vapeurs, particulièrement pour le fret, entre Montréal, Charlottetown et Pictou, pendant la saison de navigation.

Pour ces services, le gouvernement du Canada a payé à cette compagnie pendant la saison de 1873 une somme de \$23,600, dont \$15,000 par ce ministère et \$8,000 par celui des Postes.

Les frais des six dernières années ont été comme suit :

Saison de 1868.....	\$16,500
“ 1869.....	23,900
“ 1870.....	23,850
“ 1871.....	23,900
“ 1872.....	23,600
“ 1873.....	23,600

En vertu d'un contrat fait par le gouvernement, antérieurement à la Confédération, avec la compagnie de navigation à vapeur de l'Île du Prince-Edouard, la somme de \$1,600 par année, cours de la Nouvelle-Ecosse, a été payée pendant les dix dernières années pour le transport des malles et des passagers entre Charlottetown et Pictou deux fois par semaine pendant la saison de navigation ; mais ce contrat expire au mois de février prochain. La somme de \$1,557.33, cours fédéral, a été payée pour ce service pendant la dernière saison.

PERSONNEL DU MINISTÈRE A OTTAWA.

On trouvera dans l'annexe No. 66 une liste du personnel à Ottawa, avec l'emploi de chaque fonctionnaire, le traitement et le bonus reçus par eux pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1873.

Le 29 juillet 1872, Thomas King, messenger au ministère et recevant un salaire de \$330 par année, fut suspendu par moi, en l'absence du ministre, pour négligence de ses devoirs.

M. G. C. Haney, commis de troisième classe et recevant un traitement de \$450 par année, s'est démis de ses fonctions et retiré du service civil.

Le 31 août 1873, M. Thomas Drinkwater, commis de troisième classe et sténographe, recevant un traitement de \$600 par année, s'est démis de ses fonctions et retiré du service civil.

Le 30 septembre 1873, M. J. H. McIllree et M. H. Harpûr, tous deux commis de troisième classe et recevant chacun un traitement de \$450 par année, ont remis leur emploi et se sont enrôlés dans la police à cheval de Manitoba.

Le 7 octobre 1872, M. Jules Morin a été nommé messager dans ce ministère, avec un salaire de \$450 par année.

Le 17 décembre 1872, M. W. E. Everest a été nommé commis cadet de seconde classe avec un traitement de \$700 par année, et \$200 comme secrétaire particulier du ministre.

Le 30 mai 1873, M. William Steil Pettegrew, qui était depuis quelque temps commis surnuméraire dans ce ministère, fut nommé commis de seconde classe avec un traitement de \$1,100 par année; cette nomination date du 1er juillet 1873.

Le 1er juillet 1873, M. Robert N. Venning fut nommé commis cadet de seconde classe avec un traitement de \$700 par année.

Le 18 octobre 1873, M. Marmaduke Graburn, qui était depuis quelque temps capitaine de la goëlette fédérale *J. H. Nickerson*, fut nommé commis de seconde classe avec un traitement de \$1,100 par année.

Le 1er novembre 1873, M. James Brooke Halkett fut nommé commis de troisième classe avec un traitement de \$500 par année.

Le 1er novembre 1872, M. William H. Alexander fut promu de la troisième classe avec un traitement de \$550, à la seconde classe cadette avec un traitement de \$700 par année.

Le 22 octobre 1873, M. William Loftus Magee fut promu de la seconde classe avec un traitement de \$1,250 par année, à la première avec un traitement annuel de \$1,400; cette promotion datant du 1er juillet 1873.

On verra, par l'addenda qui accompagne ce rapport et celui du commissaire des Pêcheries, le nombre des personnes employées dans le service extérieur de ce ministère, y compris les officiers et équipages des navires du gouvernement placés sous son contrôle. Ainsi que déjà dit dans ce rapport, ce nombre était de 1,123 l'année dernière, et de 1.035 l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er janvier 1874.

RAPPORT.

DE

W. F. WHITCHER, Ecr.,

COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.

A l'honorable

ALBERT J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le soussigné a l'honneur de faire, par l'information du ministre, le rapport suivant sur

LES PÊCHERIES.

LEUR ÉTAT ET LEUR RENDEMENT EN 1873.

C'est un objet de satisfaction que d'avoir à noter la prospérité continue de nos pêcheries. Leur condition s'améliore tous les ans, et leur produit augmente en valeur et en quantité. On trouvera aux annexes, dans les rapports des différents officiers des pêcheries au service de ce ministère, des détails sur leur état actuel et la perspective de leur développement. La valeur totale des produits du poisson, pendant la dernière saison, a été de \$11,794,975. Ce chiffre comprend la valeur des produits dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario et de l'Île du Prince-Edouard, mais non celle de la Colombie-Britannique, de Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. La proportion de cette somme qui représente le produit pour l'exportation étrangère et le commerce domestique, à l'exclusion de la consommation locale, est de \$10,722,705. En outre, on calcule que les pêcheurs américains ont pris sur les côtes du Canada pour six ou huit millions de piastre de poisson en état d'être livré au commerce. La valeur totale du rendement de ces pêcheries représente, pour l'année dernière, un excédant de dix-huit millions de piastres.

Ces chiffres font voir que comme ressource pour le commerce et source de nourriture, les pêcheries du Canada sont d'une grande valeur pour ses populations, ainsi que pour les citoyens des États-Unis.

TABLEAU COMPARATIF.

Le tableau comparatif suivant indique le produit dans chaque division des pêcheries, dans chaque province, en 1872 et 1873.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

1872.			1873.		
Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.	Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
		\$			\$ cts.
Morue	525 249 lbs.	2,232,308	Morue	595,567 qtx.	2,531,159 75
Maquereau	115,833 qrts.	1,624,894	Maquereau	141,005 qts.	1,410,050 00
			do en conserve ..	10,842 can.	1,626 30
Hareng	170,657 „	682,628	Hareng	178,126 qts.	712,504 00
			do fumé	21,430 boîtes.	5,357 50
Saumon	6,677 „	144,078	Saumon, mariné	4,633 qts.	83,394 00
			do frais dans la glace	504,523 lbs.	75,678 45
Autres poissons et			do fumé	37,376 „	5,664 00
huile de poisson		1,332,927	do en conserve	161,800 can.	40,450 00
			Gaspereau	11,733 qts.	41,240 05
			Lang. et noues de morue	2,467 „	17,269 00
			Merlangue	25,350 qtx.	88,725 00
			Merluche	44 321 „	155 123 50
			Egrefin	1,628,045 lbs.	97,682 70
			Flétan	535,035 „	32,102 10
			Alose	4,612 qts.	36,896 00
			Achigan	2,560 lbs.	153 60
			'ruite	73,167 „	4,390 02
			Eperlan	112,879 „	6,772 74
			Anguilles	2 337 qts.	21,033 00
			Huitres	12,128 „	36,384 00
			Homards	3,462,298 can.	85,574 50
			Huile	465,379 gals.	302,496 35
			Guano de poisson	322 ton'x.	4,830 00
			Poisson pour engrais	1,059 qts.	529 50
		6,016,835			\$6,577,086 51

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Morue	81,420 qtx.	346,035	Morue	79,694 qtx.	338,699 00
Maquereau	2,217 qrts.	32,728	Maquereau	3,229 qts.	32,290 00
			do en conserve ..	21,050 can.	3,157 00
Hareng	124,157 „	496,628	Hareng	94,149 qts.	376,596 00
			do fumé	498,840 boîtes.	124,710 00
Saumon	8,000	207,767	Saumon, mariné	1,047 qts.	18 846 00
			do frais dans la glace	1,433 188 lbs.	214,978 20
			do fumé	87,950 „	13,192 50
			do en conserve	1,121,184 can.	240,295 00
			Gaspereau	31,004 qts.	108,514 00
			Lang. et noues de morue	3,605 „	25,235 00
			Merlangue	18,399 qtx.	64,396 50
			Merluche	25,733 „	90,055 50
			Egrefin	264,661 lbs.	15,880 86
			Eperlan	127,400 „	7,644 00
			Alose	2,896 qts.	23,168 00
A reporter					

TABLEAU COMPARATIF.—*Suite.*

Le tableau comparatif suivant indique le produit dans chaque division des pêcheries, dans chaque province, en 1872 et 1873.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

1872.			1873.		
Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.	Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
		\$			\$ cts.
<i>Report</i>					
Autres poissons et huile de poisson.....		882,301	Achigan.....	424,387 lbs.	25,463 22
			Truite.....	109,980 "	6,598 80
			Eperlan.....	697,520 "	41,851 20
			Anguilles.....	3,652 qts.	32,868 00
			Huitres.....	15,160 "	45,480 00
			Homards.....	1,387,700 can.	346,925 00
			Huile.....	57,961 gals.	37,674 65
			Guano de poisson.....	482½ ton'x.	7,237 50
			Poisson pour engrais.....	7,788 qts.	3,894 00
		1,965,459			\$2,285,661 93

PROVINCE DE QUÉBEC.

Morue.....	217,741 lbs.	911,845	Morue d'été.....	184,106 qtx.	736,424 00
Maquereau.....	1,759 qrts.	17,590	do d'automne.....	31,467 "	157,335 00
Hareng.....	29,069 "	87,206	Maquereau.....	6,170 qts.	61,700 00
Saumon.....	4,050 "	64,800	Hareng.....	34,770 "	104,310 00
			do fumé.....	816 boîtes	204 00
			Saumon, mariné.....	2,042 qts.	32,672 00
			do frais dans la glace	632,758 lbs.	31,637 00
			do en boîtes.....	18,000 can.	3,600 00
			do fumé.....	75 boîtes	2,250 00
			Lingue.....	8 qts.	40 00
			Sardines.....	870 "	4,350 00
			Flétan.....	458 "	2,290 00
			Truite.....	99 "	990 00
			Esturgeon.....	381 "	1,905 00
			Anguilles, par 100.....	16,054 "	10,840 00
			Lang. et nœuds de morue	203 qts.	1,421 00
			Huile de loup-marin.....	58,645 galls.	46,916 00
			do baleine.....	400 "	20 00
			do marsouin.....	143 "	71 00
			do morue.....	91,627 "	45,813 00
			Egrefin.....	479 qts.	2,395 00
			Bar et poisson blanc.....	24,756 douz.	49,512 00
			Poisson mêlé.....	778 qts.	3,112 00
			Alose.....	19,694 "	1,969 00
			Poisson pour engrais.....	21,712 "	5,428 00
			Loups-marins.....	12,816 "	76,896 00
			Homards, en boîtes.....	15,000 lbs.	2,250 00
		1,320,189			1,391,564 00

TABLEAU COMPARATIF.—*Suite.*

Le tableau comparatif suivant indique le produit dans chaque division des pêcheries, dans chaque province, en 1872 et 1873.

PROVINCE D'ONTARIO.

1872.			1873.		
Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.	Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
Poisson blanc.....	17,400 qts.	\$ 143,520	Poisson blanc	6,453 qts.	\$ 82,265 00
			do	1,430,514 lbs.	71,525 00
			do par cent..	43,536	2,179 00
Truite.....	7,586 "	60,688	Truite	9,188 qts.	73,504 00
Hareng	6,974 "	41,814	Hareng	7,318 "	36,740 00
			Sciscos	288 "	1,440 00
			Maskinongé	14 "	1,430 00
Autres poissons.....	4,466 "	21,581	Achigan	731 "	3,655 00
			Brochet	1,248 "	6,240 00
			Doré	1,055 "	5,275 00
			Poisson commun.....	2,806 "	8,838 00
		267,633			293,091 00

ILE DU PRINCE EDOUARD.

Morue	4,696 qtx.	15,998	Morue	} 15,110 qtx.	46,316 00
Merluche.....	1,806 "	5,319	Merluche		
Maquereau	9,126 qts.	111,512	Maquereau	} 13,133 qts.	115,638 00
Gaspereau	142 "	416	Gaspereau		
Hareng.....	67 "	301	Hareng		
Noues.....			Noues		
Poisson frais, etc.....		4,300	Poisson frais, etc		45,661 00
		187,746			207,505 00

DÉPENSES ET RECETTES.

Les statistiques suivantes indiquent les sommes dépensées et perçues pendant l'année expirée au 30 juin 1873, les dépenses courantes et les perceptions faites depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1873. Les dépenses pendant la période précitée est subdivisée d'après les provinces, comme suit :

ONTARIO	
Traitements et déboursés des gardes-pêche, pisciculture, etc.....	\$8,141 99
QUÉBEC.	
Traitements et déboursés des gardes-pêche, frais de <i>La Canadienne</i> , etc.....	19,552 35
NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Traitements et déboursés des gardes-pêche, etc, etc, etc.	7,699 99
NOUVELLE-ECOSSE.	
Traitements et déboursés des gardes-pêche, etc, etc, etc.	8,689 07
Total.....	<u>\$44,083 30</u>
Et pour le semestre suivant :	
Ontario, traitements et déboursés des gardes-pêche.....	\$3,286 76
Québec, do do	7,911 77
Nouvelle-Ecosse do do	5,107 50
Nouveau-Brunswick do do	3,110 10
<i>La Canadienne</i> do do	7,800 00
Pisculture, do do	8,020 10
Total.....	<u>\$36,236 22</u>

Les perceptions faites durant l'année fiscale ont été mises sous les titres suivants :

ONTARIO.	
Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations.	\$4,477 50
QUÉBEC.	
Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations.	4,928 83
NOUVELLE-ECOSSE.	
Taxes sur filets, amendes et confiscations.....	159 30
NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Loyers, taxes sur filets, amendes et confiscations.....	647 61
Total.....	<u>\$10,213 24</u>

Et pour le semestre suivant :

Ontario, loyers et honoraires.....	\$2,923 50
------------------------------------	------------

Québec,	loyers et honoraires	.....	5,530 55
Nouvelle-Ecosse	do do	....	98 94
Nouveau-Brunswick	do do	....	513 60
Total			\$9,066 59

Il n'y a pas de différence sensible entre les honoraires de loyer et de permis accumulés et ceux qui ont réellement été payés, puisque l'ancienne pratique d'accepter les garanties au nom de la Couronne a été abandonnée, et que les baux et honoraires sont maintenant payables d'avance. Ce mode admet une forme plus simple et une plus grande sûreté de paiement, outre qu'il est plus économique et entraîne une plus grande promptitude. Il fournit aussi au ministère une preuve de chaque transaction et évite les risques ordinaires et les frais de surveillance des agences éloignées.

POLICE MARITIME.

Ce corps n'a été que partiellement entretenu pendant toute la saison. Les navires qui avaient l'habitude d'être nolisés dans ce but ne l'ont pas été, mais deux goëlettes du gouvernement ont été équipées pour ce service : la *J. H. Nickerson* et la *J. W. Dunscomb*. Par ordre du Gouverneur-Général en conseil, la balance qui restait d'un crédit voté pour ce service et qui s'élevait à \$11,215, a été affectée à l'entretien de ces bâtiments pendant une partie de la saison ; mais plus tard, les exigences étant devenues plus fortes, le fonds devint insuffisant, et il fallut recourir à celui des "dépenses imprévues,"—ce à quoi il faudra pourvoir dans le budget supplémentaire de la prochaine session.

L'admission des citoyens et des pêcheurs américains sur nos rives, conformément au Traité de Washington, va nécessiter le constant emploi de gardes-côtes pour maintenir l'ordre et réglementer la pêche. Il sera nécessaire de protéger nos pêcheurs contre toute molestation et de veiller à l'observation de nos lois de pêche. Il sera également désirable d'adopter un système général pour empêcher ou corriger les abus qui pourraient, dans cette industrie commune, faire dommage à nos pêcheries d'estuaires ou de rivières. La convention des pêcheries passée entre la Grande-Bretagne et la France en 1839 a adopté un code de règlements pour obvier aux conflits et disputes qui pourraient s'élever entre les navires et les sujets de ces deux pouvoirs. Ces règlements, dressés par une commission mixte, sont, croit-on, analogues à ceux que comporte le 20^{me} article du traité actuel. D'un autre côté, les lois de pêche qui existent actuellement, complétées par des règlements que pourra faire le Gouverneur-Général en conseil, pourront suffire, pour le moment, à empêcher les abus ; c'est pourquoi il faut tenir au moins deux navires de police maritime en service actif.

SAISIES REMISES.

Les bateaux pêcheurs américains *Enola C.* et *James Bliss*, saisis l'année précédente, ont été finalement remis à leurs propriétaires respectifs par le désistement des obligations. Cela paraît avoir été fait comme un acte de bon voisinage à l'égard des propriétaires et conformé

ment aux bonnes dispositions montrées par le gouvernement canadien dans l'espoir que le congrès donnerait un effet réciproque aux clauses du Traité de Washington concernant les pêcheries, en admettant les citoyens des Etats-Unis à certains privilèges dans l'attente de législation formelle et de la proclamation exécutive stipulées par le traité.

TRAITÉ DE WASHINGTON.

Les articles du Traité de Washington qui concernent les pêcheries sont formellement entrés en opération le 1er juillet 1873, en vertu d'une proclamation arrêtée dans une conférence tenue à Washington entre le ministre de Sa Majesté et le Secrétaire d'Etat américain, le 7 juin dernier. Le protocole énumère les différents actes adoptés par le parlement du Canada le 14 juin 1872, la législature de l'Île du Prince-Edouard le 29 juin 1872, et le congrès des Etats-Unis le 1er mars 1873. Quant au Canada, on a cru à propos d'admettre les pêcheurs américains à jouir des privilèges pratiques avant que les stipulations du traité fussent formellement terminées. Une communication à cet effet fut faite au commencement du printemps de l'année dernière, et en vertu d'une "circulaire" émanée du département du Trésor des Etats-Unis en date du 1er avril 1873, les pêcheurs américains profitèrent de suite de la liberté qui leur était offerte sur nos rivages. Ce privilège fut convenablement reconnu, par le Secrétaire d'Etat américain, comme "un acte courtois et libéral" de la part du gouvernement canadien.

Près de deux années se sont écoulées depuis la ratification de ce pacte par les gouvernements coloniaux intéressés, mais la commission conjointe qui devait être nommée pour établir le montant des compensations payables pour l'excédant de la valeur des privilèges accordés par le Canada en plus des concessions américaines, n'a pas encore été organisée. L'agent britannique nommé au mois d'août pour assister à la convention arriva en Canada au mois d'octobre dernier, et, après un court séjour à Ottawa, se rendit à Washington. D'après les ordres de votre prédécesseur, une partie de la preuve et les documents nécessaires pour établir la réclamation affirmée au nom de la Grande Bretagne étaient en voie de préparation pour servir dans l'arbitrage.

Le cas et les preuves qui l'appuient ont été préparés par le soussigné conformément aux instructions officielles, et présentés pour l'information du gouvernement actuel.

MANITOBA.

La nature et l'importance des pêcheries de cette province ont été notées dans le rapport de l'année dernière. Il paraît qu'on n'a pas jugé nécessaire d'appliquer les lois de pêche à Manitoba, bien que le gouvernement de Winnipeg ait nommé un garde-pêche dans l'attente possible qu'il serait nécessaire de faire une législation sur ce sujet. La "protection des pêcheries" se trouve comprise, dans l'Acte de Manitoba, parmi les services dont le Canada se charge. Une minute adoptée par le conseil du Nord-Ouest du mois de septembre dernier attire l'attention du gouvernement fédéral sur ce sujet. Le conseil déclare :—

"Qu'il est d'opinion que le temps est venu où des mesures doivent être adoptées pour empêcher la diminution du poisson blanc.

“ Qu'en présence du fait que dans certaines parties du Nord-Ouest, et surtout dans le voisinage de la Maison de Norvège, les habitants comptent entièrement sur le poisson pour leur nourriture, le conseil suggère que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour empêcher les gens de tendre des rets ou filets dans les grands chenaux des rivières ou dans les autres endroits où le poisson a l'habitude de passer pour se rendre à ses frayères, de manière à en prévenir l'entrée, et qu'il fasse de temps en temps les règlements qui pourront être jugés nécessaires pour la conservation du poisson.

“ Le conseil désire aussi suggérer au gouvernement fédéral l'adoption de mesures propres à empêcher l'accumulation de la sciure de bois sur les rivières et cours d'eau dans les parties des Territoires du Nord-Ouest où il y a ou doit y avoir des moulins à scie.”

CÔTES DU PACIFIQUE.

Les différentes pêcheries de la Colombie-Britannique—en eau profonde, sur les côtes et dans les rivières,—ont été l'objet d'une mention détaillée dans le dernier rapport officiel. Avant longtemps il sera peut-être désirable de leur consacrer plus d'attention. Le rapide développement que la pêche de saumon prend en Californie stimulera probablement la même industrie sur le territoire britannique des côtes du Pacifique. Quoiqu'il n'y ait pas nécessité immédiate d'étendre les lois fédérales des pêcheries à la Colombie-Britannique, le ministère ne doit pas manquer de faire tout son possible pour obtenir au plus tôt des renseignements exacts sur la condition et les intérêts des pêcheries dans cette province. Des instructions dans ce sens ont été données à l'agent du ministère à Victoria. On trouvera aux annexes un court rapport de M. Cooper, qui remplit actuellement cet emploi. Il y a déjà dans le No. 12 des Statuts Révisés (1871) une courte disposition qui défend la pêche à Victoria Arm.

LACS DE L'INTÉRIEUR.

La pêche a été heureuse sur les lacs des frontières et de l'intérieur, mais c'est surtout sur les premiers que cette industrie attire suffisamment l'attention pour rémunérer comme entreprise commerciale.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Depuis la publication du rapport de l'année dernière, les riches pêcheries de l'Île du Prince-Edouard ont été ajoutées à nos ressources maritimes. Ces pêcheries, qui comprennent principalement le poisson de mer et de marée qui fréquente nos rives, ainsi que les mollusques, peuvent ne pas avoir besoin pour le moment de protection légale; mais le gouvernement constatera pendant la prochaine saison, par l'intermédiaire des agences locales, si on peut leur appliquer avantageusement pour le public des règlements de pêche, et quels règlements. Actuellement, un Statut local, 32 Vict., chap. 27, affecte la pêche du saumon; et l'acte 34 Vict., chap. 20, concerne la protection des huîtres et la conservation de la truite. Ces lois comportent la nomination d'officiers des pêcheries.

PISCICULTURE ARTIFICIELLE.

Les opérations de l'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, ont été très-heureuses. Les alevins du saumon du printemps dernier ont été distribués dans les différen-

tes rivières qui se déchargent dans le lac Ontario. Les œufs amassés et déposés l'automne dernier, au nombre d'un demi million, sont sur le point d'être incubés avec le pourcentage exact des pertes calculé à cinq pour cent seulement. D'autres établissements de pisciculture du saumon ont été fixés à Tadousac, Gaspé, Miramichi et Ristigouche, avec toutes les chances possibles de succès. A la rivière Noire, sur la rive nord du St Laurent, une entreprise particulière tentée par le locataire de la pêche au saumon a eu pour résultat la reproduction artificielle d'un grand nombre de saumons, dont l'effet immédiat a été d'augmenter le rendement des estuaires.

On a l'intention d'utiliser les expériences faites par les pisciculteurs des Etats-Unis, en incubant quelques-unes des espèces les plus ordinaires du poisson, telles que l'alose, le gaspéreau et l'achigan, et d'essayer d'élever beaucoup de ces poissons dans les eaux canadiennes. Les risques, délais et frais qu'entraîne la reproduction, en quantité appréciable, de poissons tels que la truite, le saumon et le poisson blanc, font désirer qu'on accorde plus d'attention à ces espèces qui peuvent être reproduites plus promptement et vendues à meilleur marché aux masses. On a lieu d'espérer que le gouvernement des Etats-Unis va coopérer à cette entreprise, afin que les eaux frontières du Canada et de l'Union Américaine profitent mutuellement des avantages d'une entreprise de ce genre.

REVISION DES DISTRICTS.

Dans le but de placer sur un pied plus efficace et plus économique la surveillance des districts de pêche par les officiers des pêcheries, il est désirable de faire un nouvel arrangement des limites actuelles, et dans quelques comtés il sera nécessaire d'augmenter le personnel actuel ou de lui donner de l'aide.

EFFET GÉNÉRAL DE LA MISE EN VIGUEUR DES LOIS DE PÊCHE.

On ne saurait douter que la mise en vigueur des lois de pêche et la réglementation organisée des entreprises de pêche ont eu le plus heureux effet sur la condition et le rendement des pêcheries du Canada, tant sur ses côtes qu'à l'intérieur. Outre qu'elles ont fait voir leur valeur au pays et augmenté leur mérite aux yeux des pêcheurs, ces mesures ont mis nos pêcheries au-dessus de toute atteinte, et placé dans une position prospère et sur une base solide cette ressource nationale si importante.

LOUAGE DES EMPLACEMENTS DE PÊCHE A LA LIGNE.

Les divisions de pêche à la ligne des différentes rivières à saumon sur le St. Laurent sont actuellement vacantes, et d'autres seront disponibles dans le cours du printemps prochain. On se propose d'annoncer ces privilèges et de les louer à l'enchère. Occupées par des amateurs, les rivières reçoivent une plus grande protection; outre qu'elles contribuent au fond des pêcheries, elles deviennent sujettes à une surveillance locale à frais particuliers, et cessent sous ce rapport d'être une charge pour le revenu public.

OPÉRATIONS DE DRAGAGE.

A part les efforts tentés pour augmenter le poisson de consommation locale sur les côtes de l'Amérique du Nord, on a témoigné un vif intérêt scientifique à la reproduction du poisson et à la restauration des pêcheries. Dans les eaux canadiennes les recherches ont été

principalement dirigées sur les habitudes et la nourriture de nos poissons. Le ministère n'avait que peu de ressources à sa disposition pour faire des recherches de cette nature, et il est redevable à la Société d'Histoire Naturelle de Montréal pour celles qu'elle a faites. Au zèle et à l'habileté de M. Whiteaves, le curateur de cette société, le ministère doit d'avoir pu se procurer pendant les deux dernières saisons des renseignements importants sur la faune du golfe et du fleuve St. Laurent. Cette année M. Whiteaves a spécialement consacré son attention aux pêches d'huîtres, au sujet desquelles il fait de précieuses recommandations dans un rapport qu'on trouvera aux annexes.

LÉGISLATION INTERNATIONALE.

La diminution manifeste des pêcheries sur les côtes américaines des grands lacs a fait surgir des efforts extraordinaires pour les rétablir. Les gouvernements fédéral et d'Etat agissent de concert dans ce but. Dans les endroits où les eaux bordent les Etats-Unis et le Canada, il est devenu nécessaire pour les deux pays d'assimiler autant que possible les règlements de la pêche locale. La chose est facile pour le Canada, en raison des grands pouvoirs de législation conférés au gouvernement et l'élasticité de notre système protecteur. Tout le monde désire qu'il coopère avec les autorités fédérales et d'Etat pour faire les améliorations qui pourront nous être mutuellement avantageuses comme voisins. Outre le commissaire des Etats-Unis entouré d'un bon personnel d'aides, il y a maintenant trente-sept commissaires d'Etat qui ont été nommés pour des fins relatives à la restauration et à la préservation de ces pêcheries de l'intérieur.

PÊCHE DU HOMARD.

Cette pêche n'a pris une importance commerciale que dans les derniers temps et se pratique principalement sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Il y a aujourd'hui en opération dans la première de ces provinces une quarantaine de fabriques, et dans la seconde vingt-cinq, pour la préparation et la conserve du homard. Ces établissements emploient un capital et une main-d'œuvre considérables. Ils consomment tous les ans 50,000 tonneaux de matière brute, et ils ont exporté l'année dernière aux marchés des Etats-Unis plus de 20,000 tonneaux de homard mis en conserve. Des quantités moindres ont été consignées aux autres marchés. La valeur du homard préparé en 1873 s'est élevée à \$1,214,749.50. On en a vendu pour à peu près \$120,000 à l'état frais. Ces chiffres démontrent l'importance des intérêts renfermés dans cette branche d'industrie, et font voir aussi les dangers d'une trop grande production. Ces deux indications démontrent la nécessité d'économiser et de perpétuer l'approvisionnement naturel. Il paraît que la pêche excessive a épuisé les pêcheries du homard sur la côte nord-est des Etats-Unis et que les entreprises qu'on y fondait sur cette production ont été transférées au Canada. Les choses étant ainsi, si la même pêche indistincte est pratiquée sur nos côtes, elle aura exactement les mêmes résultats. Sans doute les intéressés prospéreront pendant un certain temps, et le pays semblera profiter du développement considérable et rapide de cette ressource; mais la réaction ne tardera pas à se faire sentir, en commençant tôt ou tard par l'affaiblissement ou l'épuise-

ment de cette pêche. Si nous voulons la perpétuer au contraire, il est plus sage de l'économiser pendant qu'il en est temps, plutôt que d'être réduits plus tard à faire des efforts extrêmes et coûteux pour arrêter son déclin ou prévenir son complet épuisement. Rien de plus facile que d'épuiser une pêche de mollusques, et rien de plus difficile que de la rétablir. La pêche des huîtres dans ce pays doit nous servir d'exemple. On peut la considérer comme à peu près ruinée à force d'usage, tandis qu'en en usant d'une manière convenable on aurait pu la conserver comme industrie soutenue par des efforts particuliers. Le besoin de prendre à temps des précautions pour protéger la pêche du homard semble avoir porté l'ancien gouvernement à adopter des règlements à cet égard, au mois de juillet dernier. Ces règlements défendent la pêche du homard qui n'est pas encore formé ainsi que des femelles qui font le frai, ou du homard qui pèse moins qu'une livre et demie. De plusieurs côtés sont venues des protestations contre cette défense. Les principales objections ont été faites par les propriétaires des établissements de conserve qui voyaient dans cette mesure une diminution de leur matière de production. Les pêcheurs de homard ont fait valoir des exceptions secondaires, sous le prétexte que la remise en liberté des échantillons qui n'ont pas la dimension voulue entraîne des pertes et des inconvénients considérables et que dans les localités où le homard est petit la limitation est tout à fait prohibitive. On a fait l'année dernière, sur toute cette question, une enquête qui a en pour résultat l'obtention de renseignements éminemment précieux qu'on trouvera aux annexes.

Il paraît évident que des restrictions sont devenues indispensables. Il est également clair que, quelles que soient les restrictions que l'on adopte, elles occasionneront plus ou moins d'inconvénients aux intéressés et porteront préjudice à leur gain immédiat. Mais, en réalité, le choix de mesures protectrices se trouve entre la protection nécessaire et pratique qu'on peut logiquement obtenir avec l'existence de cette industrie sur un pied raisonnablement rémunérateur. La durée de cette mesure exige impérieusement la plus haute considération. Si donc les règlements actuels entraînent inévitablement des inconvénients, il est probable que ceux qu'on pourrait leur substituer avec une efficacité réelle seraient plus nuisibles, encore aux personnes qui de fait sont intéressées à poursuivre cette entreprise sans aucune restriction quant au temps, aux lieux, aux moyens et aux conséquences.

PASSES-MIGRATOIRES.

Indépendamment des passes-migratoires qui existent déjà dans les barrages des moulins, il en a été construit, l'année dernière : quatre dans la Nouvelle-Ecosse, trois dans le Nouveau-Brunswick et quatre dans la province de Québec. Des obstacles naturels ont été enlevés dans plusieurs endroits par le moyen des mines,—les plus importants, aux chutes qui se trouvent dans la rivière Dartmouth, comté de Gaspé, Québec; sur la rivière Mars, comté de Saguenay, Québec; sur la rivière au Saumon, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick; sur le ruisseau de Kyte, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse; sur la rivière de Ketch Harbour, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse; et sur la rivière au Saumon, comté de Guysboro, Nouvelle-Ecosse. L'enlèvement de ces obstacles, celui surtout des amoncellements qui s'étaient formés aux embouchures des rivières et au-dessus des chutes jusqu'ici impassables, ouvre un vaste champ à la reproduction du poisson et promet d'être d'un grand service pour les pêcheries voisines.

BANCS D'HUITRES.

Un arrêté en conseil portant la date du 28 mai 1868 établissait une époque de prohibition, comprenant les mois de juin, juillet et août, dans l'espoir d'arrêter le déclin de la pêche aux huîtres. Il ne paraît pas avoir eu l'effet désiré, probablement parce qu'un grand nombre de bancs avaient été détruits avant cette époque et parce qu'on ne peut entretenir ceux qui existent déjà. Il faudra bientôt aviser à des moyens plus efficaces.

RÈGLEMENTS DE PÊCHE.

L'adoption d'un grand nombre de règlements de pêche différents depuis cinq ans a eu pour effet de créer une certaine confusion, et il est probable qu'on soumettra bientôt à la sanction du parlement un code de règlements basé sur les lois de pêche, afin de simplifier leur opération et de leur donner un effet légal. En étendant aux provinces maritimes le système du louage et des permis, on obvierrait jusqu'à un certain point à la nécessité de continuer plusieurs de ces règlements, car on pourrait y intercaler plusieurs conditions qui équivaleraient à des clauses prohibitives dont la non-observation exposerait celui qui en a le privilège à une confiscation sommaire.

PROTECTION DES EAUX DE L'INTÉRIEUR,

La demande du poisson frais de toutes espèces a tellement augmenté, que les gens ont recours à toutes les rivières de l'intérieur où l'on trouve ces espèces précieuses. Cette pratique a eu pour résultat une pêche excessive à laquelle il fallait mettre fin. Il a fallu pour cela employer un plus grand nombre d'officiers des pêcheries, afin de mettre les lois en vigueur dans les parties les plus éloignées, et outrepasser considérablement les frais du service; mais là où des préparatifs considérables ont été frustrés et les opérations dérangées, les efforts tentés par le gouvernement ont été soulagés jusqu'à un certain point et transférés à d'autres localités.

PROTECTION DU POISSON PENDANT LA SAISON DU FRAI.

L'année dernière on a établi des règlements pour protéger, pendant l'époque du frai, les espèces les plus importantes du poisson. Il faudrait de nouvelles restrictions pour protéger le poisson blanc, le saumon, la truite et l'éperlan.

REBUTS DANS LES COURS D'EAU.

La plaie qui existe depuis longtemps de l'obstruction et de la pollution de nos cours d'eau par les rebuts de manufactures (tels que sciure et rebuts de moulins) a beaucoup diminué. Dans les rivières où l'importance de la pêche justifie la prohibition de cette pratique, on peut s'en rapporter aux lois de pêche pour en diminuer ou prévenir les mauvais résultats. Mais dans d'autres où les intérêts de la navigation plutôt que ceux de la pêche sont en conflit avec la commodité des manufacturiers, il n'a été rien fait qui mérite d'être mentionné. Pendant la dernière session le parlement a fait une loi pour empêcher qu'on jette ces rebuts dans les rivières ou cours d'eaux navigables. Cette loi contient un proviso stipulant que les cours d'eau où l'intérêt public n'exige pas que la prohibition ait lieu, en soient exemptés en tout ou en partie par proclamation dans la *Gazette du Canada*. Dans chaque cas l'examen doit être fait par les officiers des pêcheries. Plusieurs requêtes demandant l'exemption ont été reçues par ce ministère; mais il a été impossible, avec le personnel d'officiers des pêcheries restreint qu'on a aujourd'hui et qui est si faiblement rémunéré d'obtenir, des renseignements suffisam-

ment exacts pour permettre au gouvernement de décider sur une matière qui exige tant d'observations pratiques et des recherches si minutieuses. Ces attributions demandent des capacités particulières et entraînent des travaux spéciaux. On ne saurait s'attendre que des hommes qui ne sont pas du métier entreprennent de la remplir d'une manière satisfaisante, comme partie de leur tâche, et en qualité de gardes-pêche, à moins qu'ils n'y soient attirés par la perspective d'une juste rémunération. Après deux années d'un travail minutieux et dispendieux, les trois commissaires nommés par l'ancien gouvernement n'ont pu, dans aucun cas, présenter des conclusions définies.

On recommande que demande d'un crédit supplémentaire soit faite au parlement pour faire face aux frais qu'exigerait une enquête complète dans cette matière afin d'en arriver à une décision finale.

AMÉLIORATION DE LA PÊCHE DU SAUMON.

L'amélioration de la pêche du saumon, surtout dans la province de Québec, est très-significative. Dans quelques districts son rendement a augmenté de près de trois cents pour cent. Tel a été le résultat de la réduction des rets et de la protection du poisson à l'époque du frai. Ce résultat est surtout remarquable dans les districts de Ristigouche et de Moisie. Dès qu'on eut enlevé les filets aux files situées à l'entrée de la baie des Chaleurs et des chaux de l'estuaire de la rivière Ristigouche, la pêche du saumon dans ce district commença immédiatement à s'améliorer. Le même effet se fit observer sur la rivière Moisie. Il est maintenant clairement démontré aux deux places que la pêche aux filets excessive est un sérieux obstacle à la restauration de la pêche du saumon, et un désavantage positif pour les pêcheurs eux-mêmes. Il est aussi clairement établi qu'une quantité modérée de rets, judicieusement placés, produit de suite un rendement plus profitable pour le propriétaire et permet de conserver un fond permanent de saumon mûr. Ce fait a un effet particulier sur les règlements de la pêche du saumon. L'occupation des emplacements de saumon en vertu de titres formels permet à celui qui en jouit d'économiser sur son capital et sa main-d'œuvre ainsi que sur la propriété publique. Dans les endroits où la pêche se fait sans prévoyance et sous l'impulsion de l'émulation créée par la rivalité et la perspective d'un gain temporaire, il est extrêmement difficile de maintenir la pêche dans des bornes raisonnables ; mais, d'un autre côté, dans les endroits où l'occupant peut compter sur la permanence de sa possession, et jouir l'année suivante des bénéfices de la modération dont il a fait preuve l'année précédente, le ministère n'éprouve guère de difficulté à contrôler cette industrie. Il n'est pas facile de démontrer aux pêcheurs combien il leur en coûterait moins et il leur serait profitable, dans leur propre intérêt, de se conformer aux mêmes principes sur lesquels est basé la protection légale et les règlements du ministère sont mis en vigueur. Rien moins que les exemples les plus frappants ne paraît susceptible d'attirer leur attention. On trouvera à la page suivante, un diagramme (en anglais) faisant voir la différence entre les résultats de la pêche excessive et de la pêche modérée aux filets dans une rivière au saumon. Ce croquis fait voir qu'en 1859, alors qu'environ 15,000 brasses de filets furent placées sur la rivière Moisie, la pêche du saumon produisit un rendement d'environ 75,000lbs ; l'année dernière, avec seulement 2,500 brasses, elle donna 204,000lbs. Le rendement a augmenté tous les ans

à mesure que l'on restreignait la pêche aux filets. Aujourd'hui cette rivière a probablement atteint son maximum de production à l'état naturel ; mais d'heureuses opérations de pisciculture artificielle doubleraient sans aucun doute son rendement actuel.

COMMERCE DE POISSON FRAIS.

Les méthodes modernes de mettre le poisson frais en conserve pendant un espace de temps indéfini a donné une grande impulsion à ce trafic, et conduit à faire disposer à l'état frais d'autres espèces de poissons plus précieuses qu'on avait l'habitude de mariner. Ce changement entraîne une économie considérable des substances, du temps, de la main-d'œuvre et des frais que nécessiterait le procédé de la salaison. Il facilite aussi la vente et met à la portée des consommateurs un meilleur article de subsistance qui se conserve frais pendant toute la saison.

Deux moyens sont en usage pour conserver le poisson frais. L'un consiste à mettre le poisson dans des boîtes en métal bien scellées, dans un mélange de glace et de sel. L'autre méthode, qui est plus commode, consiste à garder le poisson dans une chambre en bois, renfermée dans un double mur et remplie du même mélange. On le met dans l'appartement central de la construction dont on tient la température de 18° à 25° au-dessus de zéro. En renouvelant le mélange toutes les semaines ou tous les mois, suivant la masse du poisson, on conserve la température désirée et le poisson reste frais pendant un temps indéfini. Ces procédés et leur adaptation comme réfrigérants sur les chemins de fer permettent aux marchands de fournir constamment aux demandes, et de recevoir ou transmettre leurs consignations dans toutes les parties du pays. La complétion de communications plus directes avec les bords de la mer par le chemin de fer Intercolonial va fournir un marché considérable à l'industrie du poisson frais dans les provinces maritimes.

LOIS POUR L'INSPECTION DU POISSON.

L'Acte d'inspection générale récemment adopté par le parlement renferme une mesure préparée par le sous-secrétaire pour l'inspection systématique du poisson et de l'huile de poisson. Cependant, on n'a pas mis en pratique le premier projet de ce système compulsoire. Il a été préparé dans un but d'uniformité, d'économie et d'efficacité. On a compté sur le personnel d'officiers de pêcheries locaux comme offrant des moyens convenables et appropriés pour assurer une méthode d'inspection sûre et complète. Ces officiers devraient joindre à leurs attributions actuelles celles d'assistants inspecteurs, sous le contrôle de l'inspecteur-général, après avoir donné des preuves de leurs aptitudes ; admettant de cette manière l'adoption d'une petite échelle d'honoraires qui, en suppléant à leur soldé nominale pour le service de protection, conduiraient à une attention spéciale et développeraient leur commune efficacité. Il y avait dans la combinaison projetée plusieurs autres avantages qui l'auraient rendue moins onéreuse pour les intérêts de la pêche, plus acceptable pour le commerce et mieux calculée pour remplir le but principal de son adoption par ce ministère. En même temps que les prohibitions légales qui devaient affecter le poisson pris dans des saisons défendues et par des moyens illégaux, on voulait protéger le public contre d'autres fraudes, telles que le poisson mal-sain destiné à la nourriture. L'ancien gouvernement ne paraît pas avoir compris le but principal du plan compulsoire de l'inspection, non plus que la main-d'œuvre et le soin nécessaires pour

l'adapter aux besoins des pêcheurs et des consommateurs, non plus encore que les exigences du commerce ; c'est pour cela qu'on en a enlevé l'administration au ministère des pêcheries. Ce résultat est d'autant plus regrettable, que déjà la mesure a provoqué des objections qui s'attaquent au principe même du système et qui auraient pu facilement être évitées

ASSIMILATION DU SYSTÈME DE LOUAGE ET D'AUTORISATION DES PRIVILÈGES DE PÊCHE.

Pendant la dernière session du parlement, on a obtenu de votre prédécesseur la promesse d'assimiler la pratique concernant l'occupation de certains privilèges de pêche dans les différentes provinces de la Confédération.

On a prié le soussigné de faire un rapport sur ce sujet. Après avoir étudié toutes les circonstances, il suggère respectueusement que le système de louer et d'autoriser des privilèges de pêche en vertu de l'acte des pêcheries qui fonctionne déjà dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, soit étendu plus loin conformément à la pratique qui existe dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Le système a été graduellement mis en opération dans ces provinces depuis 1856. Il est presque exclusivement restreint à la pêche du saumon et de la truite saumonée dans la province de Québec, à celle du poisson blanc et de la truite saumonée dans Ontario. Il reste encore une marge considérable pour son application, sans empiéter sur la pêche de la morue, du fiétan, du maquereau, du hareng et autres poissons en eau profonde.

À l'époque de la Confédération, un principe semblable existait dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, mais son application était restreinte à de rares occasions. Le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse avait accordé un permis de bancs d'huîtres ; et celui du Nouveau-Brunswick avait également accordé un permis de pêche au saumon : tous deux à bail nominal. Outre les honoraires payés sur ces permis, les autorités municipales prélevaient une légère taxe sur les rets à saumon ; et en vertu d'un octroi impérial des droits de pêche dans le havre de St. Jean, la corporation civique louait par loterie des emplacements aux pêcheurs de la localité, réalisant par cela à peu près \$2,500 par année. En outre, des baux de pêche de \$598.78 par année étaient payés par les pêcheurs de saumon sur la réserve navale de l'île du Portage, N.-B., sous le titre de "lots de pêche" obtenus de l'Amirauté et ces baux étaient appliqués à des fins locales. Depuis la Confédération, quelques permis spéciaux pour rets dormants ont été accordés dans la Nouvelle-Ecosse, et dans le Nouveau Brunswick plusieurs permis de saison pour la pêche du saumon avec rets et à la ligne ont été accordés.

L'acte des pêcheries a évidemment pour but le système des titres aux privilèges de pêche comme base de l'administration. Certaines de ses dispositions sont fondées sur la supposition que le louage et l'octroi des permis de pêche seront appliqués d'une manière générale, en laissant une marge aux exceptions nécessaires quant aux titres légaux, avant l'occupation et les réclamations préférentielles.

Il est inutile d'expliquer au long les avantages de cette loi, après plusieurs années d'opération avantageuse, quoiqu'elle n'ait été que partiellement exécutée. Tout d'abord elle réunit en système toutes les opérations de pêche, seconde les mesures protectrices qui pourraient être adoptées pour préserver et augmenter les pêcheries et rejette sur les particuliers intéressés

les frais de garde et d'amélioration des cours d'eau, dépenses qu'il faudrait autrement défrayer à même les fonds publics. En second lieu, elle favorise le placement des capitaux et donne de la permanence et de la sécurité aux industries de la pêche en rehaussant la valeur des privilèges de pêche aux yeux des pêcheurs et du public, privilèges qui n'avaient jusqu'ici qu'une existence incertaine et qui commençaient à ne plus rien rapporter. Le revenu n'y est qu'un accident, et non l'objet principal.

A l'époque où les provinces maritimes furent confédérées, il y avait des raisons d'Etat pour ne pas remplacer par une législation fédérale les lois de pêche qui existaient déjà dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Depuis, des raisons du même genre ont empêché de faire rien autre chose que d'y introduire le principe du louage et de l'octroi des permis, dans quelques cas où des précédents avaient été établis par les gouvernements provinciaux. Dans deux occasions ce ministère a tenté de faire un autre pas en avant, mais sans résultat. Je signale à cet égard les rapports faits au Gouverneur-Général en conseil, portant les dates du 29 décembre 1869 et du 27 janvier 1870.

Il n'y a pas besoin de législation ni d'assimilation des lois. Tout ce qu'il faut, c'est de continuer, par l'action du ministère, à accorder par bail et permis des stations de pêche dans ces provinces, comme la chose s'est pratiquée dans Ontario et Québec. Mais, comme la question a été envisagée au point de vue d'une "politique," il peut être opportun de confirmer l'action qu'on se propose par un arrêté en conseil qui aurait la forme d'un règlement de pêche et qui prohiberait les espèces de pêches qu'on se propose de louer ou de permettre, excepté en vertu des baux ou permis. C'est la même ligne de conduite qui a été suivie pour Ontario et Québec.

Il peut être à propos de décider d'abord sur les nombreuses requêtes qui sont présentées, et sur les autres matières où il n'y a pas de demandes et de circonstances adverses. On doit s'attacher surtout à mettre ce système en force, de manière à attirer les sympathies du public et à favoriser les meilleures intérêts des pêcheurs. Il devrait y avoir un complet examen de chaque cas; et il faudrait employer les plus grands soins et les plus grandes précautions possibles pour éviter de heurter les préjugés de front et de compromettre la position et les intérêts des personnes que ces pêches pourraient affecter. Il faudrait aussi scrupuleusement tenir compte des droits de la priorité sur la question d'occupation et d'usage; et observer la distinction entre les pêches en eau profonde et dans l'intérieur, sur les estuaires et sur les rivières. Ces dernières seules devraient, dans mon humble opinion, être sujettes (pour le présent, du moins) au système de l'occupation en vertu d'un bail ou d'un permis.

Le soussigné considère qu'il n'est pas désirable d'anticiper le chiffre du revenu direct provenant des baux de pêche, attendu que le taux en est nominal dans la plupart des cas. Un système quelconque de règlement et l'emploi économique des privilèges de pêche en vertu de titres, pourraient être adoptés d'une manière plus profitable comme auxiliaire, de la protection des pêcheries de l'intérieur et pour en rehausser la valeur. Cependant, il n'est pas improbable que les revenus puissent bientôt suffire au soutien de ce service.

Les tableaux ci-joints indiquent le nombre des baux et permis accordés et les revenus qui en sont résultés dans chacune des provinces.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER,

Commissaires des Pêcheries.

SOMMAIRE des baux et permis de pêche accordés dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1873.

Province.	Baux.	Permis.	Loyers et honoraires.
Ontario.....	5	316	\$ cts. 4,477 00
Québec.....	34	* 406	4,928 00
Nouveau-Brunswick.....	3	†	647 00
Nouvelle-Ecosse.....	1	4	159 00

* Sur la rive québécoise de la rivière Ri-tigouche, au-dessus du ras de marée, 14 autres permis de pêche au saumon sont accordés gratuitement aux colons.

† Sur la rive Nouveau-Brunswick de la rivière Ristigouche, au-dessus du ras de marée, 12 autres permis sont accordés gratuitement aux colons.

Le tableau comparatif suivant indique les recettes et les dépenses depuis 1869 :—

ÉTAT des dépenses et recettes des pêcheries dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, pendant les années fiscales expirées aux 30 juin 1869, 1870, 1871, 1872 et 1873.

	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Fisciculture.....	2,961 00	2,894 00	3,873 00	3,010 00	3,600 00
<i>Ontario.</i>					
Dépenses.....	7,186 00	8,435 00	10,707 00	8,364 00	8,190 00
Recettes.....	2,739 00	6,165 00	5,039 00	4,818 00	4,477 00
<i>Québec.</i>					
Dépenses.....	17,660 00	16,410 00	16,084 00	19,537 00	19,403 00
Recettes.....	4,585 00	7,997 00	6,290 00	4,569 00	4,928 00
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Dépenses.....	2,572 00	9,994 00	8,794 00	8,709 00	8,689 00
Recettes.....	5,558 00*	1,373 00†	36 00	166 00	159 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Dépenses.....	4,172 00	8,422 00	7,006 00	7,072 00	7,700 00
Recettes.....	848 00	1,086 00	1,042 00	942 00	647 00

* Perceptions sur permis aux bateaux pêcheurs américains, \$5,558.

† Sur les \$1,373 de recettes de la Nouvelle-Ecosse pour 1870, \$1,230 sont des perceptions faites sur les permis accordés aux bateaux pêcheurs des Etats-Unis.

ADDENDA.

Les employés au service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries étaient les suivants, au 31 décembre 1873 :

Contrôleurs, assistants-contrôleurs et gardes de phares pour Ontario et en amont de Montréal	82
Officiers de la Maison de la Trinité, Québec	8
Officiers de l'agence de Québec, gardiens de phares, etc., en aval de Québec et gardiens de phares récemment sous le contrôle de la Maison de la Trinité, Montréal.....	148
Agents, commis, messagers, contrôleurs et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., au Nouveau-Brunswick.....	51
Agents, commis, contrôleurs et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, et employés aux établissements de secours de la Nouvelle-Ecosse.....	115
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux	123
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis du président du Bureau	8
Police de havre et de rade, Montréal et Québec.	69
Employés aux hôpitaux de marine sous le contrôle du département	49
Préposés à l'engagement des matelots dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, et leurs députés.....	8
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant traitements.....	29
Maîtres de havre dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse	16
Examineurs de capitaines et seconds, et commis du président du bureau... ..	9
Ontario.—Gardes-pêche	30
Gardiens	28
Québec.—Commandant de <i>La Canadienne</i> , et équipage.....	24
Gardes-pêche	33
Gardiens	27
Nouvelle-Ecosse.—Officier des pêcheries	1
Gardes pêche.....	29
Gardiens.....	160
Nouveau-Brunswick.—Inspecteur pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.....	1
Commis.....	1
Gardes-pêche.....	34
Gardiens.....	40

ANNEXES.

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

DIVISION DE LA MARINE.

A QUI PAYE.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Isaac Hope	Une année de salaire comme surintendant des phares, comme gard. du bateau-phare No. 1, Lachine.	1,200	00				
J. Norton	do	450	00				
W. Sumner	do	435	00				
E. S. Johnstone	do	447	00				
T. Hill	do	393	00				
C. Cook	do	400	00				
J. Buck	do	560	00				
N. Orr	do	435	00				
F. Sweetman	do	435	00				
W. A. Palen	do	435	00				
W. Bentley	do	435	00				
B. Roddick	do	500	00				
G. Durran	do	435	00				
Geo. Thompson	do	435	00				
W. Woodall	do	300	00				
D. Fortier	do	400	00				
F. Scofield	do	350	00				
H. H. Woodward	do	435	00				
A. Sutherland	do	320	00				
P. McIntyre	do	65	00				
J. Edwards	Du 1er juillet au 30 septembre, récoit de la Pointe Pelée.	226	25				
J. Cummins	Du 1er oct. " 30 juin, l'île Michipicoten et Agate.	500	00				
A. Hackett	Une année de sal., comme gard., Pointe Pelée.	435	00				
I. Cartier	do	435	00				
J. Young	do	435	00				
D. McG. Lambert	do	435	00				
V. C. Hill	do	435	00				
G. Collins	do	435	00				
J. Hoar	do	435	00				
J. J. Prinyer	do	435	00				
P. Proulx	do	435	00				
D. McKenzie	do	500	00				
Charles Patton	do	300	00				
William Sheppard	do	350	00				
		325	60				

A QUI PAYE.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
O. Modore	bat.-phare, Lac St. Louis	300	00				
O. Veaudry	do	300	00				
J. Meloche	do	225	00				
Geo. Shannon	do	175	00				
A. McDonald	do	300	00				
G. H. Johnson	do	250	00				
G. R. Elliot	do	250	00				
A. Root	do	250	00				
J. Wallace	do	250	00				
R. Mervin	do	250	00				
R. Gillespie	do	250	00				
G. B. Simpson	do	250	00				
R. K. Chisholm	do	360	00				
H. Morgan	do	200	00				
C. Eed	do	200	00				
R. A. Lambert	do	200	00				
C. Collins	do	175	00				
M. Leclair	do	300	00				
A. Leberge	do	200	00				
J. Masson	do	200	00				
J. C. Davie	do	200	00				
Wm. McGowan	do	200	00				
A. Mongeon	do	300	00				
L. Hudgins	do	100	00				
R. Campbell	do	300	00				
Wm. McBeath	do	100	00				
J. W. Davis	do	735	00				
A. Dunlop	do	300	00				
J. Egan	do	300	00				
R. Glote	do	100	00				
E. B. Frieur	do	140	00				
W. J. Sweetman	do	81	25				
J. Burgess	do	145	00				
J. L. Burgess	do	160	00				
R. H. Smithers	do	75	00				
H. Fridler	do	243	75				
G. H. McDonald	do	75	00				
H. Solomon	do	226	25				
M. Solomon	do	87	50				
A. Byes	do	150	00				
G. B. Simpson	do	41	97				
B. Kane	do	15	00				
P. McIntyre	do	33	33				
		23,925	30				

Etat des Dépenses du service des phares au-dessus de Montréal, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Darius Smith.....	ENTRETIEN, RÉPARATIONS, ETC.						
E. Chantaloup.....	Gages d'ouvriers et matériaux pour réparations, déplacement et placement de bateaux phares, etc.	12,191	63				
F. A. Fitzgerald et Cie.....	Lampes, lanternes, mèches, cheminées, etc., etc.	3,553	41				
L. J. Babin.....	Huile.....	6,796	18				
Mitchell et Cie.....	Peinture, huile, etc.	375	02				
W. J. Menellley.....	Provisions	2,304	03				
Broudon et Patton.....	do	42	00				
M. R. Mathewson.....	Savon, etc., etc.	19	80				
Cie. de verre dite Union.....	Cheminées, mèches, etc.	111	09				
G. S. Oldrive.....	Centures de sauvetage	237	32				
E. L. Laverture.....	Réparation de lampes, etc.	585	47				
G. Bailie.....	do	30	45				
R. Lowe.....	Nolisement du <i>Mary Ward</i> , pour dist. les approvisionnement	10	00				
E. D. David.....	Frete, remisage, etc.	1,600	00				
G. B. Simpson.....	Services des bouées	68	83				
B. Young.....	do	40	00				
A. Hackett.....	Nouvelles bouées, etc., posage, etc.	35	00				
L. Hudgins.....	Huile, etc. pour le phare de la Pointe Plaisante.	264	76				
P. McKenzie.....	Chaloupe pour le phare de Little Current.	99	44				
P. Proulx.....	Chaloupe pour Killarney	45	00				
Rice Lewis et Cie.....	Chaine, etc.	38	00				
M. Carter.....	Réservoirs en métal pour l'huile	67	50				
Anne Kane.....	do	180	00				
J. Geegan.....	Poste, etc.	13	55				
O. Veaudry.....	do	22	50				
J. C. Darke.....	do	9	05				
J. W. Davis.....	Bois, cheminées, etc.	20	85				
Lyman Clare et Cie.....	Peaux de charmois, etc.	83	37				
G. B. Simpson.....	Bois de service, etc. pour le phare Presqu'île	47	11				
J. et W. Beatty et Cie.....	Frete, etc.	57	33				
W. M. Smith.....	Plans, tracés, etc.	22	83				
G. & S. Watson.....	Deux lampes de currie pour le phare de la Pte. Gibraltar.	12	00				
L. J. Bellevau et Cie.....	Peronnerie, etc.	167	70				
J. Wilson.....	Bouées, chenal St. Joseph, Saull Ste. Marie.	86	72				
		200	00				

J. Ryan.....	Réparation de l'habitation Bois Blanc	57	88
R. Young.....	Transport de chaloupe au phare de Michipicoten.	14	35
H. H. Woodward.....	Huile, etc. pour le phare de la Longue Pointe.	22	40
George Durnan.....	Coût de la clôture à la Pointe Gibraltar.	79	77
S. Hurley.....	Bois de construction pour le phare Clapperton.	91	04
E. Fretterick.....	Travaux de plomberie	32	70
W. A. Allen.....	Annouces dans le "Canadian Times"	18	70
London Free Press.....	do	36	00
Lawson McCullough et Cie.....	"Spectator"	12	93
J. et E. White.....	"Gazette"	33	60
Siddons et Dawson.....	do	14	00
H. Simmon.....	"Frankford Courrier"	8	40
D. Creighton.....	"Times, Owen Sound"	9	45
Toronto Mail.....	do	50	40
J. H. Nicholson.....	"Amprnor Weekly"	10	50
R. Stephenson.....	"Planet"	36	74
Ottawa Times.....	do	56	95
Ottawa Courrier.....	do	18	60
E. Hogg.....	do	14	40
E. Trout.....	do	8	00
G. W. Davis.....	"Trade Review"	138	83
J. C. Darke.....	Provisions fournies au phare de Goderich	350	00
Thos. Cartier.....	Amélioration de la tour du phare de l'Île aux Renards.	800	00
J. J. Prinyer.....	Habitation des gardiens sur la Rivière Thames.	900	00
A. et H. Hackett.....	Construction de phares d'alignement sur la Rivière Thames.	393	00
F. Schofield.....	Construction de quais, Pointe Plaisance	500	00
Squires et Cie.....	Un tiers des frais d'entretien du phare sur le récif de Colchester pour la saison de 1872	500	00
H. Cunningham.....	Habitation des gardiens au Port Matiland.	574	00
Isaac Hope.....	Accompte du brise-lame à Goderich	1,200	00
Wm. Smith.....	Frais de route comme surintendant des phares au dessus de Montréal	370	00
Joseph White.....	Bouées réparées	65	42
Rice, Lewis et Cie.....	Amélioration de la tour du phare de l'Île aux Renards.	60	00
J. McKay.....	Habitation des gardiens sur la Rivière Thames.	13	50
G. B. Simpson.....	Construction de phares d'alignement sur la Rivière Thames.	18	83
F. Schofield.....	Construction de quais, Pointe Plaisance	9	00
B. Kane.....	Un tiers des frais d'entretien du phare sur le récif de Colchester pour la saison de 1872	34	12
B. Billings.....	Habitation des gardiens au Port Matiland.	25	00
D. Smith.....	Accompte du brise-lame à Goderich	600	00
J. Crossen.....	Frais de route comme surintendant des phares au dessus de Montréal	37	00
G. B. Simpson.....	Bouées de bouées, etc.	79	16
J. B. Bellefeuille.....	Posage de bouées, etc.	91	26
J. Egge.....	Garde du bateau phare, Lac St. Louis	29	67
G. E. Simpson.....	Salaire du 1er juillet au 4 août, phare de l'Île Lonely.	58	75
Mine. Andrew Hynes.....	Gages du gardien du phare de Presqu'île	32	44
	do pour le trimestre expiré le 31 mars, phare de St. Ignace	77	73
		73	12

A reporter

ÉTAT de la dépense pour l'entretien des phares au-dessus de Montréal, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Mme Andrew Hynes.....					
do.....					
Receveur-Général.....					
W. Grierson.....					
K. H. Smithers.....					
Receveur-Général.....					
	<i>Report.</i>				
	<i>Entretien, réparations, etc.—Suite.</i>				
	Gages du 1er avril au 1er juin.....		65 42		
	Arrérages dus à feu Andrew Hynes.....		156 39		
	Versement de la contribution de Andrew Hynes, au fds. de ret.		5 88		
	Gages aux gardiens des phares de l'Île Agathe et de Michi- picoten.....		130 30		
	Arrérages comme gardien du phare de l'Île Mohawk.....		24 60		
	Remise de la balance restante.....		63 53		
				37,174 70	\$61,100 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 30 septembre 1873.

ANNEXE No. 2.

ETAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Montréal pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$	cts.	\$	cts.
E. D. David, 12 mois de salaire comme registrateur et trésorier	1,600	00		
P. F. Cote, do do surintendant des pilotes	1,200	00		
Y. Marchand, do do maître	625	00		
D. Rooney, do do commis	800	00		
M. Brennan, do do huissier	500	00		
			4,725	00
E. D. David, petits déboursés			118	41
P. Parslow, papeterie			194	30
H. Morgan et Cie., articles de bureau			8	40
E. D. David, arrérages de salaire depuis le 2 février			110	00
Commissaire du havre, loyer de bureau			620	00
Assurance du mobilier à la compagnie d'assurance commerciale			6	25
			5,782	36

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 30 septembre 1873.

ANNEXE NO. 3.

ÉTAT des frais d'entretien des Phares entre Montréal et Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts
E. D. David, salaires des gardiens de phares.....	4,213 45	
do gages et nourriture de l'équipage du <i>Richelieu</i>	2,131 22	
Frothingham et Workman, fer, etc., etc.....	4,680 31	
A. Bartelance, bouées et réparations au <i>Richelieu</i>	2,151 67	
G. et J. Groves, vaiselle pour le <i>Richelieu</i>	20 75	
Capitaine Cotté, montant des déboursés, <i>Richelieu</i>	162 25	
P. Dauphinel, hâlage du do.....	38 11	
J. Duval, bois pour le do.....	38 00	
M. C. White, réparations au do.....	2,000 00	
Compagnie d'assurance A. B. sur le do.....	144 00	
H. et H. Merrill, couvert. de laine pour le do.....	43 95	
Morgan et Cie., articles pour le do.....	24 75	
N. Poulet, do do.....	203 51	
Capitaine Naud, déboursés do.....	100 00	
Caulthurst et McPhee, houille pour le do.....	1,432 69	
G. H. Bramblay, réparations au <i>Richelieu</i> et déboursés.....	297 41	
G. H. Hulbard, longue-vue pour le <i>Richelieu</i>	15 00	
A. Cantin, bassin do.....	844 90	
Bombriant et Bellerose, ancres de bouées et réparations au <i>Richelieu</i>	777 54	
P. S. Ross et fils, provisions pour le <i>Richelieu</i>	170 13	
D. et J. McLaughlin, bouées et travaux au <i>Richelieu</i>	2,166 03	
J. Sheridan, construction au phare de l'Isle la Pierre.....	550 00	
O. Letendre, destruction et reconstruction du phare de l'Isle au Raisin.....	30 00	
E. Garth et Cie., tubes pour bouées, etc.....	217 60	
J. H. Hamelin, pour aller à la recherche d'un dragueur.....	25 00	
D. Meilleur, bouées, etc.....	316 00	
F. A. Fitzgerald et Cie, huile.....	635 08	
Sincennes et McNaughton, emploi de berges et de navires.....	1,051 25	
J. Henry, remisage d'huile.....	39 86	
Compagnie de verrerie "Union" verres, mèches et becs de lampes.....	24 47	
Dyde et Magor, remisage de lampes.....	12 50	
J. Jacques, réparations au phare des Grondines.....	109 50	
P. Larkin, bois pour les phares du havre.....	22 00	
Cie. du Richelieu, fret, etc., phares, Sorel.....	147 66	
A. Portlance, trois bouées en fer.....	450 00	
R. J. Hayden, surveillance du port de l'Isle à la Pierre.....	42 25	
J. Fairn, lampes, etc.....	14 08	
Duvernay Frères, annonces dans la <i>Minerve</i>	45 60	
T. M. Bryson, remisage, phares de l'Isle.....	40 00	
F. Brodeur, réparations, Ile Ste. Thérèse.....	9 30	
Gibb, Hunter et Doucet, services professionnels.....	12 00	
O. Naud, équipement.....	73 95	
D. Meilleur, posage de bouées.....	31 50	
G. Wait, démolition et reconstruction du quai de l'Isle.....	68 88	
E. Paul, améliorations au phare de l'Isle de Grace.....	17 00	
O. Beaudet, haussement du phare de Lotbinière.....	20 25	
H. Brossard, améliorations au phare du port St. François.....	67 10	
Dufresne et McGarity, groceries.....	97 85	
N. Dorval, construction d'une balise, Cap de la Magdeleine.....	44 39	
E. Atwater et Cie., peintures, verres, etc.....	185 80	
J. Lovell, impressions et annonces.....	44 95	
H. M. Perrault, services professionnels.....	185 50	
G. Raymond, destruction du phare de Deschambault.....	50 00	
A. Desforges, bateau pour le phare-flottant No. 2.....	35 20	
E. Paul, bois pour phares de navire.....	78 00	
Catherine Blais, réparations au phare de l'Islet.....	26 00	
H. Brossard, réparations au phare du port St. François.....	15 00	
B. St. Pierre, construction de phares, Bécancour.....	76 00	
J. B. C. dit Larose, améliorations au phare de l'Isle aux Pins.....	41 75	
H. Piché, pension du Capt. Cotté, Sorel.....	25 25	

A reports.....

ÉTAT des frais d'entretien des Phares, etc.

	\$ cts.	\$ cts.
		Report
E. Courchaine, ouvrages de ferblantier à Sorel	16 62	
J. Ostell, entourages de poêle	15 00	
P. E. Cotte, dépenses de voyage, etc.	91 95	
J. B. Lachapelle, cèdre pour bouées	302 25	
J. Sheridan, haussement du phare de l'Isle de Grâce	380 00	
A. G. Nish, travaux à des balises	34 66	
D. Giguere, construction de maison à Lavaltrie	447 25	
L. Jones, emploi d'un vapeur, Rivière Richelieu	25 00	
Cie. de remorqueurs, remorquage jusqu'à la Rivière des Prairies	84 00	
N. La Croix, brise-glace, Isle aux Prunes	550 00	
L. Rodrigue, ouvrage de ferblantier	13 05	
M. Champagne, enlèvement de cailloux à St. Jean	255 25	
Joseph Ethier, cèdres pour bouées	234 50	
Bethune et Bethune, services professionnels	79 56	
J. et R. White, annonces	30 74	
G. H. Bramley, salaire comme Maître de Havre intérimaire, Sorel	300 00	
do do petits déboursés	79 58	
Holt, Irving et Pemberton, services professionnels	85 00	
C. Langlois, chariage	9 20	
G. Wait, installation et déplacement du phare du quai de l'île	40 00	
Compagnie d'Assurance Commerciale, assurance du phare de Lavaltrie	11 00	
H. Fiché, pension du Capt. Cotte, Sorel	66 25	
Capt. L. Jones, entretien de phares, Rivière Richelieu	325 00	
J. Small, petite embarcation, pour aborder les navires et leur enjoindre de se soumettre à la loi relative aux phares	30 00	
J. B. & L. Ladebouce, Relevé de la profondeur d'eau du Lac St. Pierre, 1872	190 00	
J. Hervey, emmagasinage d'huile	16 90	
G. de Lanaudière, $\frac{3}{4}$ de rente de Lavaltrie	22 50	
P. S. Ross Bros., provisions pour les bateaux-phares	89 02	
Prowse et fils, réservoirs et ouvrages de ferblantier	13 70	
E. Chanteloup, lampes	141 40	
Perrault et Boivenseau, pierres pour bouées	152 50	
E. D. David, petits déboursés	267 16	
	30,943 23	
Montant transféré de la construction de phares entre Québec et Montréal.	199 91	
		31,143 14

WM. SMITH,
Député du Ministre de la Marine, &c.

OTTAWA, 30 septembre 1873.

ANNEXE No. 4.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

Le Conseil a tenu 80 séances pendant l'année.

Sur différentes affaires que le gouvernement de la province de Québec lui a renvoyées, le conseil a fait rapport, ainsi qu'à l'égard de demandes de lots de grève, etc., dans le port de Québec.

ENREGISTREMENT DES BATEAUX

En conformité du règlement passé par cette corporation le 3 mai 1872, et sanctionné le 1er juin suivant, 177 bateaux ont été numérotés et enregistrés par le secrétaire-trésorier.

POURSUITES JUDICIAIRES.

Vingt-six poursuites contre des pilotes et autres, pour infraction des règlements relatifs aux pilotes et au havre, ont été intentées devant le conseil et expédiées.

SAUVETAGE.

Huit cas de sauvetage ont été soumis à l'arbitrage de la corporation, qui a décidé à leur égard.

PILOTES.

Pendant l'année, six pilotes ont été mis à leur pension et quatre sont morts, laissant à 218 le nombre de la liste le 30 juin dernier, y compris les cinq temporairement suspendus, 4 sur la liste des malades, et 6 ayant charge de steamers, de phares et de navires.

APPRENTIS PILOTES-

Un apprenti a été commissionné.

Trente-neuf jeunes gens font actuellement leur apprentissage sous la corporation des pilotes, et trois anciens apprentis ont été renvoyés à un autre examen.

NAUFRAGES.

Des navires naufragés dans le fleuve en bas de Québec, le seul qui fasse obstacle à la navigation est l'*Annette*, échouée en vue de la Pointe St. Roch, dans la traverse sud, à environ 3 brasses à l'eau basse.

Selon les instructions du ministère de la marine et des pêcheries, des soumissions ont été demandées pour faire enlever de là ce navire, mais une seule a jusqu'ici été reçue, et la somme demandée pour cette entreprise est de \$80,000.

Les navires naufragés *Medina* et *Préciosa* ne font aucunement obstacle à la navigation, vu qu'ils ont coulé à une assez grande profondeur.

Des bouées indiquent aux navires fréquentant le fleuve qu'ils ne doivent pas jeter l'ancre à ces endroits, de crainte qu'elle ne s'accroche à leurs débris.

Les mâts, espars, etc., du *Chryseis*, vis-à-vis Saint-Jean-Port-Joli, ayant été emportés par les glaces, il n'y a plus là d'obstacle à la navigation.

PERTE D'ANCRÉS ET DE CHAINES.

Encore cette année, plusieurs navires ont laissé échapper leur ancre et chaîne à différentes places du havre et du fleuve, savoir :

En bas de Québec.

Le navire <i>Laurel</i>	1	ancre et 15 brasses de chaîne.
“ <i>Paragon</i>	2	“ 50 “ “
“ <i>Contest</i>	2	“ 45 “ “
“ <i>Underwriter</i>	2	“ 120 “ “
“ <i>Nelson</i>		70 “ “

Dans le Havre.

La barque <i>Marion</i>	1	ancre et 45 brasses de chaîne.
“ <i>Clydesdale</i>	1	“ 30 “ “
“ <i>Ragner</i>	1	“ 20 “ “
“ <i>Bomerany</i>	1	“ 45 “ “
La goëlette <i>Steward</i>	2	“ 95 “ “
La barque <i>Wolfville</i>	1	“ 8 “ “

S'ils ne sont pas retirés, ils contribueront à la formation d'obstacles.

Le Parlement a voté une somme de (\$10,000) pour faire disparaître ces obstacles du havre, mais elle est trouvée trop au-dessous de ce que coûteront ces travaux.

BUREAU DU HAVRE.

986 déclarations d'arrivages de navires dans le havre ont été faites à ce bureau.

Les effets suivants, recueillis et sauvés dans le port de Québec, ont aussi été déclarés :—

Bois à la dérive.....	2,062 pièces.
Chaloupes.....	22
Ancres.....	5
Chaînes.....	4

Des extraits imprimés des règles et règlements du havre ont été distribués à bord de 559 navires à leur arrivée dans le port.

Il a été fait rapport de 31 accidents sur les navires, et copie en a été expédiée au ministère de la marine et des pêcheries.

BUREAU DU SURINTENDANT DES PILOTES.

Ci-suivent les rapports de pilotes reçus et enregistrés à ce bureau :—

Pilotage en remontant le fleuve.....	1,341.
“ en descendant “.....	1,327.

Les apprentis pilotes ont fait deux voyages d'exploration du chenal nord du fleuve Saint-Laurent, sous la conduite du surintendant.

L'acte concernant le pilotage de 1873 met fin à ce service, ce qui prive les apprentis de l'aide que leur donnait ainsi le surintendant à l'égard des chenaux nord et sud du fleuve.

FONDS DES PILOTES INVALIDES.

Nombre des pensionnaires de ce fonds, le 31 décembre 1872 :—

Pilotes invalides.....	45
Veuves de pilotes.....	92
Enfants de pilotes.....	39

Total..... 176

Nombre de pilotes secourus..... 12

Total des recettes du fonds durant l'année expirée le 31 décembre 1872;—	
Droits de tonnage.....	\$7,930 35
Capital et intérêts sur prêts.....	5,053 30
Amendes.....	109 90
Total.....	<u>\$13,083 65</u>

Payements faits sur ce fonds.

Pensions.....	\$10,762 41
Secours.....	636 00
Déboursés.....	505 62
Total.....	<u>\$11,904 03</u>

Etat du fonds des pilotes invalides de Québec, le 31 décembre 1873 :—

Argent prêté.....	\$57,089 54
Intérêt dû.....	282 32
En caisse.....	3,498 31
	<u>\$60,870 17</u>
A déduire, arrérages de pension dus.....	457 97
Total.....	<u>\$60,412 20</u>

RECETTES ET DÉPENSES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873 :—

Recettes.

Reçu de la caisse publique par le ministère de la marine et des pêcheries.....	\$8,021 00
Produits de la vente de bois non réclamé.....	34 16
Total.....	<u>\$8,055 16</u>

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la corporation.....	\$6,653 00
Contribution au fonds de retraite.....	242 00
Dépenses.....	615 82
Bureau du havre.....	458 34
Payé à l'honorable Receveur-Général.....	34 16
Naufrage de l' <i>Annette</i>	51 84
Total.....	<u>\$8,055 16</u>

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
23 septembre 1873.

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

DEPENSES de la Maison de la Trinité, Québec, pour l'année fiscale expirée
le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
A. LeMoine, 12 mois de salaire comme Secrétaire-Trésorier	1600 00	
Vital Tetu, 12 mois de salaire comme Maître	1000 00	
F. Gourdeau, 12 mois de salaire comme Maître de Havre	1600 00	
John Smith, 12 mois de salaire comme Surintendant des Pilotes	1200 00	
A. Lindsay, 12 mois de salaire comme Assistant Secrétaire-Trésorier	1200 00	
P. Chatigny, 12 mois de salaire comme Messager	120 00	
J. Eden, 12 mois de salaire comme Maître de Havre, Gaspé	124 92	
J. Cassidy, 12 mois de salaire comme Maître de Havre, Amherst	49 92	
C. Sullivan, 11 mois de salaire comme Assistant Maître de Havre	458 34	
		7353 18
E. Pelletier, services professionnels	25	
Alleyn et Creveau, Services Professionnels	121 15	
Langlois, Augus & Cie., services professionnels	35 90	
F. Healy, Carte de la Puissance	2 50	
P. Chatigny, petits déboursés	165 72	
L. Huot, 1 année d'abonnement au "Le Canadien"	4 00	
J. J. Foote, publication de Règlements	137 84	
Penny, Wilson et Cie., Annonces dans le "Herald"	6 00	
A. Cote, Publication de Règlements	82 72	
T. Chartre, tuyaux de poêle	12 65	
Daw & Jarvis, New Lead Line	2 70	
F. Gourdeau, frais de route	11 10	
L. H. Huot, Impressions	31 84	
J. Smith, à compte pour frais de route	4 30	
Imprimeur de la Reine, abonnement à la "Gazette Officielle"	5 00	
Aré & Cie., réparation d'un fautettil	5 00	
G. J. Carey, annonces	14 40	
		667 82
Total		\$8021 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 30 Septembre 1873.

ANNEXE No. 5.

ETAT de la dépense pour le compte des steamers fédéraux pour l'année expirée le 30 juin 1873.

"NAPOLEON III."		\$ cts.	\$ cts.
Capitaine Gourdeau, 12 mois de salaire comme capitaine.....		900 00	
J. U. Gregory, gages des officiers et de l'équipage.....		5,583 30	6,483 30
L. Marois, provisions.....		310 73	
L. Arel do.....		1,249 38	
R. et R. M. Shaw, provisions.....		292 66	
J. Eden do.....		165 93	
Nolan et Cie do.....		162 07	
L. M. Marchand do.....		46 73	
Mrs. Powell do.....		26 25	
T. H. Green do.....		17 82	
M. Plumandon do.....		47 69	
H. Laflamme do.....		281 90	
J. B. Thibedeau do.....		9 70	2,610 86
Archer et Cie., réparations.....		35 00	
L. Gagné do.....		780 77	
J. Marmen do.....		85 71	
F. N. Marchand do.....		6 08	
J. Peters do.....		110 84	
L. Guérard do.....		58 00	
J. M. Jardivel do.....		196 15	
G. Phillips do.....		501 95	
G. Bisset do.....		687 15	
H. T. Chaloner do.....		60 00	
T. Robertson et Cie., réparations.....		46 72	
Tweedell et Campbell do.....		5 40	
Ross et Co. do.....		22 00	
L. Villeneuve do.....		9 90	
B. Huot do.....		38 60	
T. Drysdale do.....		55 25	
W. Barbour do.....		428 75	
C. et W. Wurtell do.....		20 39	
S. Bedard, réparations.....		184 87	
Archer et Cie., réparations.....		32 35	3,365 88
Crawford et Fils, charbon de terre.....			1,372 47
T. Giblin, do.....			306 00
W. Barbour, remisage de charbon, etc.....			160 85
S. J. Shaw, provisions de navires.....			227 79
A. Gilmour, hivernage.....			78 60
M. Blais, do.....			50 00
D. Morgan, uniformes.....			114 90
Renfrew et Marcou, uniformes.....			30 00
Mrs. Rouillard, blanchissages.....			132 00
R. Borland, quaiage.....			8 50
A. Fraser et Co., do.....			36 00
Hamel et Frères, vêtements.....			217 34
F. O. Vallerand, cheminées, de lampe etc.....			15 15
Dinning et Webster, rebuts de coton.....			15 86
J. Groud et Frères, médecines.....			11 85
L. Guérard, coussins.....			14 30
R. Blakeston, voiles.....			80 01
M ^c Catey, Dolbec & Cie., verrerie.....			10 50
T. Berrigan, charroyage.....			10 00
C. et W. Wurtell, ancres.....			80 50
E. E. Buteau, petits déboursés.....			388 80
			15,821 46
A reporter.....			15,821 46

ETAT des dépenses du service des vapeurs fédéraux, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
"DRUID." Report.....			15,821 46
Capitaine Marmen, 12 mois de salaire comme capitaine.....	900 00		
J. U. Gregory, bordereau des officiers et de l'équipage.....	4,289 11		
		5,189 11	
L. Marois, provisions.....	303 52		
F. Plamondon, do.....	34 36		
L. Arel, do.....	1,105 64		
R. et A. M. Shaw, do.....	232 30		
Nolan et Cie., do.....	118 37		
R. et R. M. Call, do.....	551 44		
J. Morin, do.....	95 00		
F. Laflamme, do.....	218 55		
Archer, Leduc et Cie., do.....	15 50		
M. Dickey, do.....	17 70		
J. B. Thibedeau, do.....	9 40		
Mrs. Powell, do.....	32 65		
C. Barley, do.....	11 30		
		2,745 73	
G. T. Davis, réparations.....	435 00		
Tweedell et Campbell, do.....	160 00		
C. et W. Wurtell, do.....	558 98		
Carrier, Lane et Cie., do.....	1,416 46		
S. Bédard, do.....	143 06		
P. Whitty, do.....	187 78		
E. Huot, do.....	78 30		
H. Talbut et Cie., do.....	9 00		
J. M. Tardivel, do.....	119 30		
J. Roche, do.....	140 90		
L. Gagne, do.....	1,017 10		
J. Peters, do.....	14 83		
G. T. Phillips, do.....	302 25		
G. Bissett, do.....	161 86		
Archer et Cie., do.....	22 00		
S. J. Shaw, do.....	22 60		
L. Velleneuve, do.....	36 25		
S. Carroll, do.....	-381 30		
		5,206 97	
Mad. Foster, couture.....		10 85	
Mad. Rouillard, blanchissages.....		132 00	
J. Marmen, charroyage.....		122 20	
Middleton et Dawson, papeterie.....		- 0 90	
C. Poston, charbon de terre.....		311 25	
Crawford et fils, do.....		101 50	
A. D. Shériff, do.....		180 00	
J. Giblin, do.....		432 00	
D. Morgan, uniformes.....		114 89	
Renfrew et Marcou, uniformes.....		27 50	
Hamel et Frères, vêtements, etc.....		176 71	
F. O. Valleraud, cheminées, etc.....		8 15	
Captain Marmen, pilotage.....		14 00	
Dinning et Webster, rebuts de coton.....		28 38	
Parke et fils, chiffons.....		9 03	
A. Fraser et Cie., quaiage.....		4 00	
R. Blakeston, voiles.....		32 80	
J. Kerr, verre.....		3 12	
J. Glassford, vis.....		31 50	
W. Drum, oseillers.....		21 00	
J. M. Tardivel, peinture.....		8 00	
R. Turner, pinceaux.....		10 00	
McCahey, Dolbec et Cie., verrerie.....		20 70	
J. Boim, divers.....		5 00	
C. Lamson, do.....		8 32	
E. E. Buteau, petits déboursés.....		350 95	
			15,306 56
A reporter.....			31,128 02

ETAT des dépenses du service des vapeurs fédéraux, pour l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			31,128 02
"LADY HEAD."			
H. W. Johnston, bordereau des officiers et de l'équipage.....		7,808 37	
Lordly et Stimpson, provisions.....	167 88		
T. N. Wilson do.....	24 50		
James Scott do.....	508 77		
J. Parker et fils do.....	662 80		
G. J. Hamilton do.....	39 56		
H. et W. Meagher do.....	165 11		
G. Hutchings do.....	44 79		
W. H. Joes et Cie. do.....	424 24		
Hon. W. Muirhead do.....	130 83		
W. H. Naufts do.....	327 98		
G. Matson do.....	21 88		
J. J. Scriver do.....	126 02		
H. Cook do.....	150 00		
R. J. Sweet do.....	81 63		
Mad. Savage do.....			
Brackett et Duffy, do.....	4 90		
D. Ross do.....	24 90		
A. Kane do.....	2 50		
	1 68		
		2,909 97	
<i>Réparations extraordinaires.</i>			
Cochran et Rogerson, statue du steamer.....	130 00		
J. E. Turnbull, moulures.....	61 00		
J. B. Beatty, sciage de bois de service.....	119 21		
J. Harris, articles en fonte.....	244 78		
A. Rowan, plomberie.....	558 87		
Allan, frères, fonte.....	416 86		
G. Fleming et fils, réparations aux bouilloires.....	339 74		
W. Ring, bois de service.....	112 08		
J. Mullally, charroyage.....	16 40		
Z. G. Gable, tuyaux en caoutchouc.....	149 15		
J. et T. McAvity et fils, ferronnerie.....	931 15		
Leonard et Wetmore, bois de construction.....	2,379 90		
Thurston et Cie., tapis.....	94 22		
A. Quick, articles de marine.....	140 46		
E. A. Knight, blanc de plomb.....	478 60		
E. P. et W. F. Starr, charbon de terre.....	120 75		
E. Ross, rames.....	8 88		
G. Hutchinson, divers.....	26 26		
S. Tufts, provisions, hommes.....	74 49		
J. E. Tool do.....	5 60		
Coughlan et Cie. do.....	139 91		
A. Warner, pension de l'équipage.....	74 38		
A. Wells, baromètre.....	16 50		
C. H. Wright et Cie., compas.....	35 00		
G. J. Berryman, divers.....	1 75		
W. Ring, gages d'ouvriers.....	512 67		
		7,186 61	
M. Phelan, peinture, etc.....	183 76		
J. Hoyt charbon.....	224 00		
R. E. Call do.....	469 03		
Cie de charb. Acadie do.....	1,143 20		
Pryor et Davis do.....	315 50		
H. Roche, jun., charbon.....	507 88		
J. Stairs, huile d'olive.....	139 45		
G. Rent, jun., article de ferblanc.....	23 01		
D. McArthur, eau.....	6 00		
J. O. Brown, lettrage.....	4 80		
J. Hunter, latrines.....	49 50		
Mrs. Wells, blanchissage.....	3 00		
J. P. Mott, savon, etc.....	133 96		
Fraser, Reynolds et Cie., blanc de plomb etc.....	195 52		
A reporter.....	3,606 62	17,906 95	31,128 0

ETAT des dépenses d'entretien des vapeurs fédéraux, pour l'année fiscale
expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			
G. T. Seymour, chaînes en fer.....	15 00		
T. N. Hibbon et Cie, papeterie.....	18 50		
Robertson et Cie, ouvrages en fer.....	4 50		
Capt. Clarke, do.....	30 95		
E. Marvin, quincaillerie, etc.....	382 04		
J. Spratt, travail.....	541 91		
J. Dickson, tuyau de poêle.....	15 50		
S. Sea, charpenterie.....	200 50		
Burns et Edwards, toile cirée.....	45 00		
Hibbins et Cie, papeterie.....	15 50		
T. H. Long et Cie, annonces.....	4 00		
D. W. Higgins, do.....	5 00		
J. A. Rymer, usage du quai.....	20 00		
J. A. Richards et Cie, fer.....	47 00		
Stafford et Hickson, suif.....	25 00		
John Dixon, tuyaux de cuivre.....	71 90		
Cie Baie d'Hudson, bourrelet en caoutchouc.....	87 00		
J. Rodelle, cordes.....	37 50		
J. H. Booth, divers.....	30 75		
G. G. Asken, combustible.....	6 00		
Sproat et Cie, do.....	5 00		
J. Murphy, travail.....	2 50		
Capt. Clarke, diverses réparations.....	49 68		
T. C. Jones, divers.....	15 00		
E. Harrison, do.....	6 00		
Hibbon et Cie, cartes.....	6 00		
H. E. Beckwith, globes.....	15 00		
Capt. Cooper, divers.....	20 00		
J. W. Pierce, dépenses diverses, pour le mois de juillet 1872.....	622 16	3,710 35	15,984 72

COMPTE GÉNÉRAL.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
J. U. Gregory, salaire d'une année comme agent.....	1,600 00		
E. E. Buteau, do do commis.....	600 00		
L. A. Blanchette, do do commis.....	600 00		
Mitchell et Cie, charbon.....		2,800 00	
Crawford et Cie, do.....		10,080 00	
J. Eden do.....		765 75	
J. Marmen do.....		280 00	
J. Marmen do.....		12 50	
L. Gagné, pour avoir empilé du charbon.....		137 97	
do réparations au quai.....		278 91	
J. Bovin, approvisionnements.....		31 20	
J. Marmen, charriage.....		14 75	
L. H. Huot, impressions.....		40 40	
Mitchell et Cie, approvisionnements.....		626 15	
M. Paradis, beurre.....		290 89	
Mad. Tétu, provisions.....		36 49	
R. et R. M. Shaw, provisions.....		226 35	
Fitzgerald et Cie, huile.....		195 50	
Hamel et Frères, marchandises sèches.....		126 56	
H. Labelle et Cie, sacs.....		8 00	
J. Fraser, fret.....		31 90	
J. B. Chouinard, fret sur charbon.....		472 00	
J. Carroll, impressions.....		37 50	
A reporter.....			

ETAT des dépenses d'entretien des vapeurs fédéraux, pour l'année fiscale
expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			
Iron Clad Paint Co., peinture.....		54 88	
D. Davidson, instruments nautiques.....		829 66	
J. M. Tardivel, peinture.....		7 50	
J. Marmen, bois de chauffage, charriage, etc.....		129 05	
W. A. Campbell, café.....		99 35	
Archer et Coy, bois de service.....		91 00	
J. Eden, droit de quaiage sur charbon.....		212 00	
Middleton et Dawson, papeterie.....		71 97	
Compagnie de télégraphe de Montréal, télégrammes.....		51 81	
Gibb, Laird et Cie., provisions.....		1,904 71	
P. Johnston, do.....		14 08	
P. Paquet, do.....		12 50	
T. S. Colligan, papeterie.....		16 10	
Allan, Rae et Cie., fret.....		5 13	
J. Berrigan, charroyage de neige.....		20 00	
C. Wray, sciage de bois.....		11 00	
L. Guérard, réparations au quai.....		15 00	
Chemin de fer du Grand Tronc, fret.....		13 55	
Casault et Langlois, serv. professionnels in re la "Reine Victoria"		419 12	
E. E. Buteau, divers déboursés.....		158 00	
			20,630 03
			\$92,742 34

ETAT des dépenses portées au compte des subventions pour l'année fiscale expirée
le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
Compagnie des bâtiments à vapeur de Québec et des ports du golfe—		
Entretien de bateaux à vapeur voyageant entre Québec et les provinces maritimes.....	15,000 00	
Compagnie de navigation de l'Île du Prince Edouard—		
Entretien de bateaux à vapeur voyageant entre Charlottetown et Pictou. . .	1,557 34	
		16,557 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

OTTAWA, Octobre 87

ANNEXE No. 6.

RAPPORT DE L'AGENT DE LA SUCCURSALE DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES A QUÉBEC, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC.

23 septembre 1873.

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

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel, de cette agence du ministère, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Les améliorations importantes que vous apportez chaque année à la navigation par la construction d'un si grand nombre de nouveaux phares et de sifflets d'alarme, en outre de ceux qui sont déjà en opération, et l'administration des vapeurs fédéraux, bouées et balises, établissements de secours pour les marins en détresse, de la police de rade et de marine pour la protection des pêcheries et les établissements de pisciculture, et toutes les autres matières qui peuvent se présenter ici, ont activement occupé le personnel de cette agence du ministère.

Les dépenses faites durant l'année expirée le 30 juin 1873, ont été comme suit :

Entretien des phares, bouées et balises.....	\$65,545 00
Construction do do	26,300 00
Vapeurs fédéraux.....	51,753 18
Police de rade.....	18,200 00
La Canadienne.....	7,800 00
Police de marine.....	6,200 00
Pisciculture.....	1,500 00

Total..... \$177,298 18

Quand je considère les services variés que rend cette agence, je ne puis m'empêcher de penser que j'aurais rempli mes fonctions avec bien plus de difficulté, sans les conseils pratiques que vous et votre habile député m'avez donnés, et je vous offre avec le plus grand respect mes remerciements pour la courtoisie et la promptitude avec lesquelles vous avez toujours répondu aux communications et aux demandes faites au sujet de cette agence.

J'ai aussi beaucoup de plaisir à déclarer que les employés de votre ministère à Ottawa ont fait preuve à mon égard de cet esprit de corps que vous avez créé parmi eux, et je dois les remercier du concours bienveillant qu'ils m'ont donné dans l'exécution des devoirs de ma charge.

Je dois aussi beaucoup aux officiers sous mon contrôle pour le bon vouloir et l'activité avec lesquels ils ont exécuté les instructions que vous m'avez chargés de leur transmettre.

Sous leurs titres respectifs, je vais essayer de placer devant vous les détails des divers services, avec l'état des dépenses s'y rapportant.

SERVICE COTIER ET FLUVIAL.

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

(Pour plus ample description voir la liste des phares de la Confédération du Canada.)—
Le district sous le contrôle de cette agence comprend les phares sur la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et la frontière, ceux qui se trouvent entre le havre de Montréal et le Platon, en amont de Québec, ci-devant contrôlés par la Maison de la Trinité de Montréal, et ceux entre Portneuf et le détroit de Belle-Isle, y compris les phares du Labrador, de la rive nord de Terre-Neuve, des îles de la Madeleine, de la baie de Gaspé, et de la baie des Chaleurs. Il y a maintenant en opération 94 phares, 8 bateaux-phares, 6 sifflets d'alarme, 8 canons d'alarme, 51 bouées sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, 10 sur la rivière Saguenay, 3 dans la baie de Gaspé, et celles des îles de la Madeleine, 55 balises, 7 dépôts de provisions pour les marins dans la détresse, et les phares suivants en voie de construction, lesquels seront en opération avant la soumission de mon prochain rapport, savoir :—pointe Saint-Jean, île d'Orléans, Métis, Rimouski, Pointe-aux-Maquereaux, Bonaventure, cap du Désespoir, Gaspé, île de l'Entrée, îles de la Madeleine et White Head, près de Percé, Gaspé.

Dans le cours de la dernière saison, je visitai en personne les phares entre Québec et l'île-aux-Œufs; je le trouvai en excellente condition. Ceux plus loin ont été inspectés par les capitaines Marmer et Goudeau et M. Barbour, et on a fait toutes les réparations et améliorations nécessaires à leur bon fonctionnement. Tous les phares situés dans partie inférieure du district ont été pourvus de paratonnerres et sont d'ailleurs protégés contre le feu, et dans plusieurs cas on a solidifié les tours avec des appareils en métal pour les mettre en état de résister aux tempêtes. On a procuré aux gardiens des différents dépôts des bouées de sauvetage, des remèdes, des provisions et des vêtements. Tous ces phares possèdent une réserve de châssis et de contrevents en cas d'accidents. Aux différents voyages, es vapeurs lourdement chargés de provisions, ont été bien occupés. Les deux visites annuelles — au lieu d'une seule comme auparavant—ont été d'un grand avantage à ce service, et m'ont permis de pourvoir, au second voyage, aux besoins qui avaient été remarqués lors du premier et qu'on ne pouvait satisfaire sur-le-champ. L'huile fournie par MM. F. A. Fitzgerald et Cie était d'une bonne et durable qualité. Les cheminées et les mèches fournies par MM. Chanteloup, de Montréal, et F. O. Vallerand, de Québec, étaient de la meilleure qualité. Je trouve à présent que les gardiens comprennent leur besogne, que les puissantes lampes circulaires de M. Chanteloup, l'emportent sur toutes celles dont on ait fait l'essai, et je recommande qu'on s'en serve partout où se fait sentir la nécessité d'une forte lumière. Les capitaines de navires ont reconnu l'avantage des sifflets et canons d'alarme pendant les brouillards et les tempêtes de neige.

Cette saison, j'ai visité personnellement les phares ci-devant contrôlés par la Maison de la Trinité de Montréal, dans le but de les placer sous les mêmes règles que ceux dont j'avais eu jusque-là la direction, et de faire rentrer dans ce rapport les observations que me suggérerait l'état de chacun d'eux. Les phares sur la rive nord du Nouveau-Brunswick ont été approvisionnés par le steamer *Napoléon III*, lors de son premier voyage à cette saison.

PHARES ENTRE SAINT-JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC, ET LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE.

A cause de mes nombreuses occupations, je n'ai pu visiter les phares sur le Richelieu entre Saint-Jean et la frontière; ils ont été inspectés par le capitaine Jones, de Saint-Jean.

NORD DE HALFWAY POINT.

Lumière catoptrique blanche fixe, deux lampes mammoth, à mèche plate avec réflecteurs

Le phare, à cinq milles de Saint-Jean, sur le côté sud de la rivière, sert à indiquer la route entre Halfway Point et l'île-aux-Noix.

D. MENARD, gardien.

ST. VALENTIN.

Lumière catoptrique blanche fixe, deux lampes mammoth à mèche plate avec réflecteurs. Le phare, à 11 $\frac{1}{2}$ milles de St-Jean, et à 6 $\frac{1}{2}$ milles du nord d'Halfway Point, sert à indiquer la traverse de la rivière au pied de l'Île-aux-Noix.

P. MARTIN, gardien.

LACOLLE.

Lumière catoptrique blanche fixe, deux lampes mammoth à mèche plate avec réflecteurs. Le phare, à 17 $\frac{1}{2}$ milles de Saint-Jean et à 6 milles de Saint-Valentin, sert à indiquer le chemin entre Lacolle et Saint-Valentin.

W. H. VANSLICK, gardien.

ASH ET BLOODY ISLAND.

Il y a actuellement deux phares temporaires. Des lanternes sur trépied servent à indiquer les îles et permettent aux navires de les éviter; il s'y trouve des endroits très-dangereux pour les navires obligés de marcher la nuit.

PHARES ET BATEAUX PHARES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Je dois des remerciements à M. Whitney, de la commission du havre de Montréal, pour sa courtoisie et sa promptitude à me rendre tous les services qu'il pouvait; aussi à M. Rooney, ci-devant employé de la Maison de la Trinité de Montréal, pour la manière prompte et bienveillante avec laquelle il m'a donné des détails sur les phares autrefois contrôlés par cette corporation. M. Branley, maître du port de Sorel, et le capitaine Cotté, de Montréal, m'ont aussi fourni de précieux renseignements sur le service entre Montréal et Québec. Les phares en amont de Québec ont presque tous besoin d'une copie de châssis de réserve en cas d'accident.

PORT DE MONTRÉAL.

Latitude N 45° 30' 0"; longitude O. 73° 33' 14".

Les phares à cet endroit renferment deux lumières rouges fixes, à soixante treize verges de distance, afin d'indiquer le chenal profond pour entrer dans le port ou en sortir; l'une se trouve à 38 pieds et l'autre à 29 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. L'appareil de d'éclairage se compose d'une lampe mammoth à mèche plate, à lumière catoptrique, dans chacune des tours, avec des réflecteurs de seize pouces. Les deux consomment environ 100 gallons d'huile par saison; ils sont sous la garde de William Jeffs qui les tient en bon ordre.

POINTE-AUX-TREMBLES.—RIVE NORD.

Latitude N. 45° 38' 26"; longitude O. 73° 29' 20".

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à distance de 600 verges. L'appareil de l'éclairage se compose d'une lampe mammoth à mèche plate, avec des réflecteurs de seize pour ces dans chacune des tours. Dimension des vitres 33 x 36 x $\frac{1}{4}$ et 30 x 33 x $\frac{1}{4}$. Environ 100 gallons d'huile suffisent à la consommation chaque année. Les réparations dont la clôture a besoin seront faites cette saison.

ANTOINE LAMOUREUX, gardien.

SAINTE-THERÈSE.—CÔTÉ NORD, SUR L'ÎLE.

Latitude No. 45° 41' 22"; longitude O. 73° 27' 40".

Trois lumières catoptriques blanches fixes, à distance de 220 verges. L'appareil d'éclairage se compose de trois lampes à mèche plate No. 1, avec des réflecteurs de quinze pouces, et brûle environ 70 gallons d'huile par saison. Dimension des vitres 34 x 34 x $\frac{1}{4}$ et 36 x 34 x $\frac{1}{4}$.

Ces trois lumières sont placées dans deux tours et sous la garde de T. Brodeur. La petite tour est placée sur un échafaudage qu'on ne regarde pas comme suffisant pour résister à l'action de la glace, et l'on recommande comme plus solide une base formée tout d'un bloc ou d'une charpente remplie de pierres, laquelle pourrait être enlevée à la clôture de la navigation. C'est là la recommandation du gardien, du capitaine Cotté et de moi-même. Les fondations de la grande tour ont été quelque peu affectées par l'action de la gelée. J'ai donné ordre au gardien de placer du fumier et de la terre tout autour de l'espace ainsi exposé.

SAINTÉ-THERÈSE.—CÔTE NORD, SUR L'ÎLE.

Ce phare, confié à la garde de Samuel Reeves, comprend une lampe à mèche plate No. 1, avec lumière catoptrique et des réflecteurs de 15 pouces, dimension des vitres, $36 \times 34 \times \frac{1}{4}$. Il consomme environ 25 gallons d'huile par saison et est en bon ordre.

ÎLE-À-LA-BAGUE.—RIVE NORD SUR L'ISLET.

Latitude N. $45^{\circ} 44' 14''$; longitude O. $73^{\circ} 26' 15''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Ce phare est enlevé à la clôture de la navigation pour le soustraire à la glace. L'appareil d'éclairage se compose de deux lampes à mèche plate No. 1, avec réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres $19\frac{1}{2} \times 29 \times \frac{1}{8}$. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison.

La lanterne a besoin d'être peinte; j'ai dit au gardien de le faire et de la placer à l'abri l'hiver.

J. ETHIER, gardien.

REPENTIGNY.—CÔTÉ NORD.

Latitude N. $45^{\circ} 2' 0''$; longitude O. $73^{\circ} 26' 8''$.

Ce phare, au soin de C. Rivet, se compose d'une lampe à mèche plate No. 1, avec lumière catoptrique et des réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Il consomme environ 25 gallons d'huile par saison. Pour empêcher la gelée d'agir sur la base de la tour, laquelle a quelque peu été endommagée, j'ai donné ordre au gardien de la couvrir d'une couche de fumier et de terre.

REPENTIGNY, A 170 VERGES DE L'AUTRE TOUR.

Ce phare dont le gardien est J. B. Lachapelle est en tous points semblable à l'autre, si ce n'est qu'il a seulement 14 pieds de hauteur. Dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Il consomme 25 gallons d'huile par saison.

ÎLE-AUX-PRUNES, SUR L'ÎLE.

Latitude N. $45^{\circ} 46' 50''$; longitude O. $73^{\circ} 22' 30''$.

Ce phare se compose de deux lampes à mèche plate No. 1, avec lumière catoptrique et des réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres $32 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Il consomme environ 50 gallons d'huile par saison. J. B. Larosé en est le gardien.

CONTRE CŒUR, CÔTÉ SUD.

Latitude N. $45^{\circ} 49' 52''$; longitude O. $73^{\circ} 17' 0''$.

Ce phare—gardien J. Gervais—est à 2 milles $\frac{1}{2}$ en amont de l'église de Contre cœur, et se compose d'une lampe à mèche plate No. 1, avec lumière catoptrique et des réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres $25\frac{1}{2} \times 34 \times \frac{1}{8}$. Il consomme environ 25 gallons d'huile par saison. Il a besoin de quelques réparations pour rendre la toiture étanche.

CONTRE CŒUR, CÔTÉ SUD.

Ce phare en tout semblable à l'autre est placé dans une tour plus basse pour le même dessin. Dimension des vitres $25\frac{1}{2} \times 34 \times \frac{1}{8}$. Il consomme environ 25 gallons d'huile par saison. Le fond de la lanterne a besoin de quelques réparations. Le gardien est M. Lacroix.

LAVALTRIE, CÔTÉ SUD DE L'ÎLE.

Latitude N. $45^{\circ} 52' 55''$; longitude O. $73^{\circ} 16' 0''$.

Ce phare se compose de deux lampes mammoth à mèche plate, avec des réflecteurs de 15 pouces, dans chacune des deux tours, distantes de 320 verges. L'une s'élève à 21 et l'autre à 13 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. L'appareil d'éclairage est catoptrique. Dimension des vitres $15 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ et $23 \times 28 \times \frac{1}{8}$. Il consomme environ 120 gallons d'huile par saison. La petite tour, qui est enlevée à la clôture de la navigation, n'est pas en bon ordre et exige beaucoup de réparations, et probablement d'être renouvelée bientôt. Le môle ou bloc sur lequel elle est placée, vu sa position exposée, a été considérablement endommagé par la glace. J'ai dit au gardien, D. Giguère, de l'entourer de pierres (5 toises) pour la rendre plus solide, et ce à la suggestion du capitaine Cotté et du gardien lui-même.

PORT DE SOREL.

Deux lumières rouges, sur le quai de la Compagnie du Richelieu, pour indiquer le port, sont entretenues par cette compagnie aux frais de \$85 par année.

ILE DE GRACE, SUR L'ÎLE.

Ce phare, servant à indiquer l'île, se compose de deux lampes à mèche plate No. 1, avec lumière catoptrique et des réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres 19×30 . Il consomme environ 50 gallons d'huile par saison. C'est un phare neuf, érigé non loin de l'endroit où le *Québec* s'est échoué il y a quelques années. Le gardien, Edouard Paul, dit qu'il a empêché les habitants et autres d'abattre les arbres qui, sur cette île comme sur l'île à la Pierre, servent de barrières contre la glace qui s'amoncèle à une hauteur considérable dans le voisinage, et qui, il y a quelques années, a causé tant de ravages parmi la population. Il a pétitionné le ministère d'affecter une somme à ce service qui est considéré comme très-nécessaire. Vivant dans le voisinage des deux îles, il a toute facilité de les surveiller, et je recommande que sa requête soit favorablement prise en considération.

ILE A LA PIERRE, SUR LA POINTE EST DE L'ÎLE.

Latitude N. $46^{\circ} 54''$; Longitude O. $72^{\circ} 59' 40''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes à mèche plate No. 1, avec réflecteur de 15 pouces. Dimension des vitres 28×36 et 30×28 . Ce phare consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Gardien, J. Lamoureux. J'ai tout trouvé dans un ordre parfait.

ILE-AUX-RAISINS, SUR L'ÎLE.

Latitude N. $46^{\circ} 6' 14''$; longitude O. $72^{\circ} 57' 50''$,
 " $46^{\circ} 6' 0''$; " $72^{\circ} 58' 0''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux tours distantes de 10 acres environ. Deux lampes à mèche plate No. 1. Réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres—lanterne supérieure— 36×36 — $36 \times 21 \times \frac{1}{8}$; lanterne inférieure, $20 \times 31 \times \frac{1}{8}$. Ce phare consomme environ 100 gallons d'huile par saison. Trouvé en bon état sous la charge de O. Letendre.

BATEAU-PHARE No. 1. — LAC SAINT-PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

Latitude N. $46^{\circ} 9' 39''$; longitude O. $72^{\circ} 56' 50''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe mammoth à mèche circulaire. Dimension des vitres $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ce phare consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Trouvé en bon état. O. Auger, gardien.

BATEAU-PHARE No. 2. — LAC SAINT-PIERRE, CENTRE.

Latitude N. $46^{\circ} 11' 39''$; longitude O. $72^{\circ} 13' 20''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe mammoth à mèche plate. Dimension des vitres $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ce phare consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Trouvé en bon ordre. E. Arcand, gardien.

BATEAU-PHARE No. 3. — LAC SAINT-PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

Latitude N. $46^{\circ} 15' 56''$; longitude O. $72^{\circ} 42' 18''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Trois lampes à mèche plate No. 1, reliées à une fontaine. Dimension des vitres $23\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ce phare, sous la garde de J. Dussureau, consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Il a besoin de quelques légères réparations et d'une petite lucarne. Le gardien dit qu'il ne peut se servir des lampes mammoth à bec circulaire en usage sur les deux autres bateaux-phares, et conséquemment il emploie trois lampes de l'ancienne façon. Comme elles ne consomment pas plus d'huile et qu'elles donnent une bonne lumière, je lui ai donné ordre de continuer à s'en servir et de garder en réserve la lampe circulaire.

POINTE DU LAC, RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 16' 50''$; longitude O. $72^{\circ} 40' 22''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe à mèche plate No. 1, avec un réflecteur de 15 pouces. Ce phare consomme environ 25 gallons d'huile par saison, et est sous la garde de M. Paquin qui le tient en bon ordre.

PORT SAINT-FRANÇOIS, RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 16' 20''$; longitude O. $73^{\circ} 37' 15''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes. Tour supérieure, deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 15 pouces, dimension des vitres $20 \times 32 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $27 \times 31\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ces phares consomment environ 70 gallons d'huile dans les deux lanternes. Ils auront besoin d'être peints au printemps prochain, et la tour supérieure demande à être réparée. J'ai dit au gardien de m'envoyer un aperçu du coût. Les deux sont sous la garde de J. Chaurette.

CAP DE LA MAGDELEINE, RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 23' 16''$; longitude O. $72^{\circ} 28' 38''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 235 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche-plate No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $28 \times 35 \times \frac{1}{8}$. Les deux consomment environ 50 gallons d'huile par saison. Il faudra les peindre à la saison prochaine. P. Montplaisir, gardien.

CAP DE LA MAGDELEINE, RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 23' 46''$; longitude O. $72^{\circ} 27' 18''$.

Deux lumières catoptriques à 200 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres, $30\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres, $30\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Les deux phares consomment environ 50 gallons d'huile par saison. Ils sont en bon ordre et sous la garde de P. Manuel.

CHAMPLAIN, RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 24' 34''$; longitude O. $72^{\circ} 20' 32''$.

Lumières catoptriques blanches fixes. Deux lampes mammoth à mèche plate, réflec-

teurs de 17 pouces. Dimension des vitres $35 \times 27 \times \frac{1}{8}$. Ce phare consomme environ 100 gallons d'huile par saison. Les réflecteurs demandent à être argentés de nouveau, ce qui peut être fait l'hiver prochain. Le phare, qui est en bon état, est sous la garde de N. Hardy.

POINTE-AUX-CITROUILLES, RIVE NORD.

Ce phare, qui est temporaire, possède une lumière blanche fixe contenue dans une lanterne triangulaire à mèche plate mammoth, placée au sommet d'une charpente pour indiquer la pointe. La garde en est confiée à C. Brunelle. A la demande du capitaine Nelson, avec la permission du ministère, j'ai transporté ce phare à deux acres du niveau des eaux hautes, à un endroit de la pointe où il n'y a pas d'arbres, et j'ai envoyé une nouvelle charpente composée de trois poteaux d'environ 30 pieds d'élévation, sur laquelle on a placé une lampe triangulaire, à une hauteur d'au moins 10 pieds plus grande qu'autrefois. La charpente est turée en blanc; à la fin de la saison, à cause de la glace, on devra la transporter à une distance d'environ un mille. Une petite bâtisse, qu'on peut facilement transporter, a été procurée au gardien à raison de six piastres. Le salaire de ce dernier n'est pas encore fixé.

BATISCAN, RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 30' 16''$; longitude O. $72^{\circ} 14' 52''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe à mèche plate double No. 1, réflecteur de 15 pouces. Dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Ce phare consomme environ 50 gallons d'huile par saison; il est confié à la garde de L. Fugères, et devra être peinturé au printemps prochain.

BATISCAN, RIVE NORD, A ENVIRON 222 VERGES DE L'AUTRE.

Latitude N. $46^{\circ} 30' 16''$; longitude O. $72^{\circ} 14' 52''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe à mèche plate double No. 1, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $36\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ce phare, consommant environ 50 gallons d'huile par saison, est en bon ordre et sous la garde de J. Marchand.

SAINT-PIERRE LES BECQUETS, RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 30' 28''$; longitude O. $72^{\circ} 12' 30''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe à mèche plate No. 1 et une lampe No. 1 à bec circulaire, réflecteurs de 15 pouces, dimension des vitres $38 \times 27\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Ce phare, qui consomme environ 70 gallons par saison, est tenu en bon ordre par S. Francœur.

CAP CHARLES, RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 33' 39''$; longitude O. $72^{\circ} 4' 15''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 80 verges de distance. Tour supérieure, une lampe mammoth à mèche plate, réflecteur de 20 pouces, dimension des vitres $28 \times 35 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 15 pouces, dimension des vitres $28 \times 35 \times \frac{1}{8}$. Consommation, environ 50 gallons d'huile par saison. Les deux tours sont tenues en bon ordre par F. Boisvert.

GRONDINES, RIVE NORD.

Latitude No. $46^{\circ} 35' 49''$; longitude O. $72^{\circ} 4' 12''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 1,350 verges de distance. Tour supérieure sous la garde de E. Grottier; une lampe à mèche plate mammoth, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $18\frac{1}{8} \times 19 \times \frac{1}{8}$. Consommation, environ 50 gallons d'huile par saison. Tour inférieure, gardien J. Trottier; une lampe mammoth à mèche plate, réflecteur de 15 pouces, dimension des vitres $16 \times 25 \times \frac{1}{8}$. Elle consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Les deux ont été trouvées en bon ordre.

RIVIÈRE DU CHÊNE, RIVE SUD, SUR LA POINTE LANGLOIS.

Latitude N. $46^{\circ} 35' 5''$; longitude O. $71^{\circ} 59' 35''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 14 pouces, dimension des vitres $34\frac{1}{2} \times 29 \times \frac{1}{2}$. Ce phare, qui consomme 50 gallons d'huile par saison, est tenu par O. Langlois. Les fondations de la tour auront besoin de quelques réparations à la prochaine saison.

ISLET RICHELIEU.—RIVE SUD, SUR L'ISLET.

Latitude N. $46^{\circ} 38' 30''$; longitude O. $71^{\circ} 54' 51''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 15 pouces. Dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Est en bon ordre et sous la garde de H. Blais.

LOTBINIÈRE.—RIVE SUD.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe mammoth à mèche plate, réflecteur de 14 pouces. Dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Voyant qu'il n'y avait pas de citerne pour l'huile, j'en procurai une, ainsi que trois becs de réserve. Est en bon ordre et sous la garde de O. Beaudet.

LOTBINIÈRE.—RIVE SUD.

Lumière catoptrique blanche fixe. Une lampe mammoth à mèche plate, réflecteur de 14 pouces. Dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Il n'y avait pas aussi à ce phare de citerne pour l'huile ou de becs de réserve; j'ai donné conséquemment une citerne de la capacité de 50 gallons et 3 becs. Il est tenu en bon ordre par O. C. de Lachevrotière.

POINTE DU PLATON.—RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 39' 13''$; longitude O. $71^{\circ} 53' 3''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 169 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche No. 1, réflecteur de 14 pouces, dimension des vitres $34 \times 32 \times \frac{1}{2}$. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 14 pouces, dimension des vitres $24 \times 24 \times \frac{1}{2}$. Les deux phares, qui consomment environ 50 gallons d'huile par saison, sont en bon état et sous la garde de P. Beaudé.

PORTNEUF.—RIVE NORD.

Latitude N. $46^{\circ} 41' 48''$; longitude O. $71^{\circ} 52' 10''$.

Deux lumières catoptriques blanches fixes à environ 180 verges de distance. Tour supérieure, une lampe circulaire No. 1, réflecteur de 17 pouces. Tour inférieure, deux lampes circulaires No. 1, avec des réflecteurs de 17 pouces. Consomment environ 200 gallons d'huile par saison, sont en bon ordre et sous la garde de F. Roderock.

SAINTE-CROIX.—RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 37' 45''$; longitude O. $71^{\circ} 44' 10''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes circulaires No. 1, réflecteurs de 17 pouces. Consomme environ 120 gallons d'huile par saison. En bon état et sous la garde de J. Thurber.

SAINT-ANTOINE.—RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 39' 40''$; longitude O. $71^{\circ} 36' 10''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes à bec circulaire No. 1, réflecteurs de 17 pouces. Consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Est tenu en bon ordre par le gardien L. Lafleur.

PHARES ET BATEAUX-PHARES EN AVAL DE QUÉBEC.

POINTE SAINT-LAURENT, ILE D'ORLEANS.

Latitude N. $46^{\circ} 51' 50''$; longitude O. $71^{\circ} 0' 40''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Cinq lampes Mammoth à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces. Dimension des vitres $26\frac{1}{4} \times 16\frac{1}{4} \times \frac{1}{4}$. Ce phare, qui consomme 180 gallons d'huile par saison, est tenu en bon ordre par G. Chabot.

BELLECHASSE.—RIVE SUD.

Latitude N. $46^{\circ} 56' 0''$; longitude O. $70^{\circ} 46' 0''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Cinq lampes mammoth à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces. Dimensions des vitres $16 \times 14 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Est sous la garde de E. Thivierge et en bon ordre.

MONTÉE DU IAC.—RIVE NORD.

Latitude N. $47^{\circ} 7' 40''$; Longitude O. $70^{\circ} 42' 30''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Deux lampes à mèche plate No. 1 et une à bec circulaire No 1, réflecteurs de 20 pouces. Ce phare, qui consomme environ 90 gallons d'huile par saison, et sous la garde de E. Simard et en bon état.

ILE-AUX-GRUES.—SUR L'ILE.

Latitude N. $47^{\circ} 3' 0''$; Longitude O. $70^{\circ} 34' 30''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Cinq lampes mammoth à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces. Dimensions des vitres $16 \times 14 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, est sous la garde de G. Painchaud.

LES PILIERS.—SUR L'ILE.

Latitude N. $47^{\circ} 12' 25''$; longitude O. $70^{\circ} 21' 26''$.

Lumière catoptrique blanche tournant à chaque $1\frac{1}{2}$ minute; quinze lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 22 pouces. Dimension des vitres $24 \times 23 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 350 gallons d'huile par saison. L'hiver dernier l'on a fait quelques réparations nécessaires à l'appareil tournant. T. Babin, gardien.

BATEAU-PHARE SUPÉRIEUR DE LA TRAVERSE, POINTE N. O. DES ÉCUEILS DE SAINT-ROCH.

Latitude N. $47^{\circ} 19' 50''$; longitude O. $70^{\circ} 16' 0''$.

Lumières dioptriques blanches fixes. Une lanterne quatre pieds au-dessus de l'autre; consomment environ 50 gallons d'huile par saison. La cloche est mise en branle durant les brouillards et les tempêtes de neige. Ce bateau, qui a subi de grandes réparations l'hiver dernier, est maintenant en bon ordre. La garde en est confiée au capitaine M. Dechéne.

BATEAU-PHARE INFÉRIEUR DE LA TRAVERSE.—PARTIE N. E. DES ÉCUEILS DE SAINT-ROCH.

Latitude N. $47^{\circ} 22' 10''$; longitude O. $70^{\circ} 14' 15''$.

Lumières dioptriques blanches fixes. Une lanterne quatre pieds au-dessus de l'autre. Autr fois on se servait d'huile de poisson, mais on a fait des arrangements pour employer du pétrole, ce qui donne une meilleure lumière et est moins dispendieux. La cloche sonne durant les brouillards et les tempêtes de neige. Ce bateau l'hiver dernier a été réparé pour lui permettre de servir encore une saison; on devra l'hiver prochain l'examiner entièrement. Le capitaine Gourdeau en a la garde.

GROSSE ILE, KAMOURASKA.—POINTE N. E. DE L'ILE.

Latitude N. 47° 38' 20"; longitude O. 69° 51' 40".

Lumière catoptrique blanche fixe. Quatre lampes mammoth à mèche plate et deux lampes à bec circulaire No. 1, avec réflecteurs de 20 pouces. Dimension des vitres 16 x 14 x $\frac{1}{2}$. Consomme environ 200 gallons d'huile par saison. On a donné à ce phare, cette saison, un bateau neuf avec voiles. F. Roy Desjardins, gardien.

GROS PÉLERINS—SUR L'ILE.

Latitude N. 47° 43' 15"; longitude O. 69° 42' 20".

Lumière dioptrique de quatrième ordre blanche fixe. Une lampe mammoth à mèche plate. Consomme environ 70 gallons d'huile par saison; dimension des vitres 43 x 28 x $\frac{1}{2}$; est en bon ordre et sous la garde de J. C. Marquis. La maison et la tour ont été réparées à la dernière saison.

POT A L'EAU DE-VIE.—SUR L'ILE.

Lumière dioptrique de quatrième ordre blanche fixe. Une lampe à mèche plate mammoth. Dimension des vitres 43 x 28 $\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$. Consomme environ 70 gallons d'huile par saison. Des réparations considérables ont été faites à la bâtisse, la saison dernière, J. B. Picard, gardien.

ILE ROUGE.—SUR L'ISLET.

Latitude N. 48° 4' 20"; longitude O. 69° 32' 56".

Lumière catoptrique rouge fixe. Vingt-quatre lampes à mèche plate N° 1, réflecteurs de 21 pouces. Dimension des vitres 30 x 27 $\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$. Consomme environ 700 gallons d'huile par saison. On est à faire au toit de la bâtisse les réparations dont il a besoin. E. Fraser, gardien.

ISLET DES ALOUETTES.—ENTRÉE DU SAGUENAY.

Latitude N. 48° 5' 30"; longitude O. 69° 49' 0".

Lumière catoptrique blanche fixe. Je n'ai pas encore visité ce phare, mais je sais qu'il est visible de 8 à 10 milles. Une cloche se fait entendre durant les brouillards et les tempêtes de neige. Le ministère a approuvé les améliorations faites à la tour inférieure pour abriter le gardien; j'ai ordonné de lui procurer un bateau pour transporter l'eau et les vivres qui lui sont nécessaires. P. Boulliaune, gardien.

CHICOUTIMI.—RIVIÈRE SAGUENAY.

Six lumières blanches fixes. des lanternes et dix bouées ont été fournies par le ministère pour ce voisinage, et elles sont aux soins de MM. Price frères.

BATEAU-PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE L'ILE ROUGE.—ROCHER DE L'ILE ROUGE.

Latitude N. 48° 6' 30"; longitude O. 69° 30' 20".

Une lanterne catoptrique. Deux lumières blanches fixes à 34 pieds du pont, et une lumière dioptrique à 21 pieds. Le bateau est à l'ancre dans dix brasses d'eau, au nord-est de l'île. Un sifflet d'alarme à vapeur se fait entendre pendant les brouillards et les tempêtes de neige, 10 secondes par minute, laissant un intervalle de 50 secondes entre chaque coup. Si le bateau, pour une cause quelconque, s'éloigne de sa station durant le jour, une boue est hissée au haut de son mât, et la nuit une lanterne sphérique, de la même manière que pour un navire ordinaire à l'ancre, et le sifflet d'alarme se fait entendre à intervalles irréguliers comme un steamer ordinaire. Les améliorations faites au condenseur l'hiver dernier, par M. Barbour, ont diminué la consommation du combustible. Ce bateau continue à rendre un excellent service à la navigation, et, comme à Manicouagan, le capitaine qui en a la garde fait éloigner souvent,

même lorsque le temps est clair, des navires s'approchant trop près de l'écueil. Il est sous le commandement du capitaine L. Lévesque, qui a avec lui un ingénieur et un équipage habiles.

ILE VERTE, PARTIE NORD DE L'ILE.—STATION DE CANON D'ALARME.

Latitude N. $48^{\circ} 3' 17''$; longitude O. $69^{\circ} 25' 10''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. Treize lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces. Dimension des vitres $24 \times 23 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 375 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré toutes les demi-heures durant les brouillards et les tempêtes de neige; il dépense en moyenne 3,000 livres de poudre par saison, et des cartouches et amorces à friction en proportion. G. Lindsay, gardien.

PHARE DE PORTNEUF (EN AVAL DE QUÉBEC).—RIVE NORD, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Latitude N. $48^{\circ} 37' 0''$; Longitude G. $69^{\circ} 6' 0''$.

Lumière catoptrique blanche fixe à 33 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes; 2 lampes à mèche plate mammoth, avec réflecteurs de 20 pouces; aussi 3 lampes circulaires No. 1, réflecteurs de 21 pouces. Dimension des vitres de la lanterne $20 \times 27\frac{3}{4} \times \frac{3}{8}$. Allumé pour la première fois le 22 octobre 1873, et visible de 15 milles. Consomme environ 300 gallons d'huile par saison. J'ai visité ce phare et ai trouvé que l'entrepreneur avait exécuté les travaux d'une manière satisfaisante. A la prochaine saison, il faudra un paratonnerre, un bateau, un poêle, etc. Ce nouveau phare rendra de grands services à la navigation en avertissant les navires s'approchant trop près des récifs dangereux, à plus d'un mille du phare bâti près l'extrémité de la pointe, à 6,000 pieds environ du bouquet de pins. Un navire est venu donner contre l'écueil la veille du jour où le phare a été allumé pour la première fois. Zéphirin Warren en est le gardien.

PHARE DE BICQUET, PRÈS DU CENTRE DE L'ILE.—STATION DE CANON D'ALARME.

Latitude N. $48^{\circ} 25' 18''$; longitude O. $68^{\circ} 53' 20''$.

Lumière catoptrique blanche, tournant toutes les deux minutes. 21 lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces. Dimension des vitres $29\frac{1}{2} \times 27 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré toutes les heures durant les brouillards et les tempêtes; il dépense en moyenne 1,800 de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces à friction en proportion. Le gardien est J. F. Béchard.

PHARE DE LA POINTE-AU-PÈRE, SUR LA POINTE.—STATION DE CANON D'ALARME.

Latitude N. $48^{\circ} 31' 25''$; longitude O. $68^{\circ} 27' 40''$.

Lumière catoptrique blanche fixe. 5 lampes mammoth à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces. Dimension des vitres $27 \times 36 \times \frac{1}{4}$. Consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré pour permettre aux steamers de distinguer la pointe; il dépense environ 500 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces en proportion. Le gardien est D. Lawson, qui tient en même temps le télégraphe.

BATEAU-PHARE ET SIFFLET D'ALARME DU ROCHER MANICOUAGAN.

Latitude N. $49^{\circ} 2' 0''$; longitude O. $68^{\circ} 15' 0''$.

Mouillé dans 25 brasses d'eau. 2 lumières dioptriques blanches attachées aux mats, s'élevant l'une à 27 pieds et l'autre à 24 pieds au-dessus du pont. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant huit secondes, puis après un silence de huit secondes, il donne encore un coup d'une durée de huit secondes, suivi d'un silence de 2 minutes et 20 secondes. Si le bateau, pour une cause quelconque s'éloigne de sa station durant le jour, une boule est hissée au sommet du mât, et pendant la nuit une lanterne sphérique, de la même manière que pour un navire ordinaire à l'ancre.—Le sifflet d'alarme alors se fait entendre à intervalles irréguliers durant les brouil-

lards. Depuis que ce bateau a été placé à cette station, en octobre 1872, il a rendu des services signalés à la navigation pendant les brouillards et les tempêtes de neige, et le capitaine a souvent averti de s'éloigner des navires s'approchant trop près des récifs, même en temps clair. Le sifflet d'alarme s'est fait entendre à une distance de 16 milles en temps clair. Le capitaine F. Connell, aidé d'un ingénieur et d'un équipage habiles, remplit les fonctions de gardien d'une manière qui lui fait honneur.

PHARE DE MATANE, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

Latitude N. 48° 52' 0" ; longitude O. 67° 33' 0".

Lumière catoptrique rouge fixe. Deux lampes à bec circulaire et deux à mèche plate mammoth, avec des réflecteurs de 20 et 18 pouces. Dimension des vitres 36 x 27 $\frac{3}{4}$ x $\frac{3}{8}$. Consomme environ 250 gallons d'huile par saison. C'est un nouveau phare, érigé durant la saison actuelle, et il deviendra en opération le 1er octobre prochain, sous la garde de François Dionne. Pour rendre le phare visible dans toutes les directions, on a été obligé de placer la tour à 20 pieds du bord de la jetée, et il peut devenir nécessaire, dans la suite des temps, de la protéger contre les grandes marées par un revêtement de morceaux de bois remplis de pierres.

PHARE DE LA POINTE-DES-MONTS, RIVE NORD.

Station de canon d'alarme.—Dépôt de provisions pour les marins dans la détresse.

Latitude N. 49° 19' 35" ; longitude O. 67° 21' 55".

Lumière catoptrique blanche fixe. Dix-sept lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces. Dimensions des vitres 23 $\frac{3}{4}$ x 23 $\frac{1}{4}$ x $\frac{1}{8}$. Consomme environ 400 gallons d'huile par saison. Le canon est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et dépense environ 1,000 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces en proportion. Je regrette de dire que je trouvais le gardien, le capitaine Pouliot, atteint d'aliénation mentale, à un degré tel que je jugeai nécessaire de le ramener à Québec, et de le remplacer par deux hommes de confiance. Au mois de novembre, F. Fafford, nommé par vous, entra en fonctions. Le dépôt de provisions sous ses ordres comprend :—

7 barils de lard,
 15 do farine,
 3 do pois,
 Du thé et du sucre,
 Une caisse de remède
 12 saute-en barque,
 12 paires de pantalons,
 12 do caleçons,
 12 do bas,
 12 do chemises en flanelle,
 12 casques,
 12 cache-nez,
 12 paires de mitaines,
 12 do bottes,
 6 do raquettes,
 6 do mocassins.

Tous ces articles ont été mis dans le dépôt cette saison ; le vieil assortiment a été enlevé. Le gardien a un cheval pour charroyer le combustible, l'eau et les provisions.

PHARE DU CAP CHATTE, RIVE SUD.

Latitude N. 49° 5' 50" ; longitude O. 66° 45' 50"

Lumière catoptrique blanche à éclats toutes les 30 secondes. Quatre lampes à bec circu-

laire No. 1, réflecteurs de 20 pouces. Dimension des vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 250 gallons d'huile par saison. Le débarcadère a été mis en ordre pour la réception des approvisionnements. A cause de la montée raide du chemin qui conduit au phare, on a beaucoup de difficulté pour y apporter les provisions. Le ministère a fait l'acquisition du terrain avoisinant avec droit de passage. Le gardien est Joseph Roy.

PHARE DU CAP DE LA MADELEINE.—RIVIÈRE MADELEINE.—RIVE SUD.

Latitude N. $49^{\circ} 15' 40''$; longitude $0,65^{\circ} 19' 30''$.

Lumière tournante catoptrique rouge et blanche, avec un intervalle de deux minute entre chaque éclat. Six lampes à bec circulaire No. 1, réflecteurs de 20 pouces. Dimension de vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 300 gallons d'huile par saison. Comme ce phare se trouve à une grande distance du débarcadère, le gardien suggère qu'on construise une petite bâtisse pour y mettre les provisions en attendant qu'elles soient transportées à la touts P. Savage, gardien.

PHARE DE L'ILE-AUX-ŒUFS, SUR L'ILE.

Latitude N. $49^{\circ} 38' 0''$; longitude O. $67^{\circ} 10' 0''$.

Lumière catoptrique blanche, tournant à chaque $1 \frac{1}{2}$ minute. Quatre lampes à bec circulaire No. 1, réflecteurs de 20 pouces. Dimension des vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$. Consomme environ 300 gallons d'huile par saison. L'intérieur de la demeure du gardien a été réparé et rendu plus confortable, car, par sa position exposée, elle avait été jusqu'ici très-froide. La cour a été bien drainée, et une plate-forme élevée pour transporter les provisions du débarcadère. On a fourni au gardien un bon bateau pour le transport du combustible et de l'eau, et aider au sauvetage en cas de naufrage dans le voisinage. La tour a été solidifiée par des appareils métalliques, et quelques changements faits à la cheminée pour l'empêcher de fumer. Durant plus d'un mois l'automne dernier, et à peu près le même temps ce printemps, à cause du non-fonctionnement de l'appareil à révolution, le gardien, avec sa femme et ses enfants, a tourné à la main la lumière depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, à une saison où la température était froide; ses jeunes filles même faisaient régulièrement leur quart. J'éprouve un grand plaisir en attirant l'attention de l'honorable ministre sur une conduite aussi louable. Le gardien est P. Côté.

PHARE DU CAP DES ROSIERS.—STATION DE CANON D'ALARME.

Latitude N. $48^{\circ} 51' 59''$; longitude O. $64^{\circ} 12' 0''$.

Lumière dioptrique de premier ordre blanche fixe. Cinq lampes mammoth à mèche plate. Consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme dépense en moyenne 1,500 livres de poudre par saison, avec cartouches et amorces à friction en proportion. Quelques réparations nécessaires ont été faites à la porte de la bâtisse du canon. Le gardien est A. Trudeau, qui tient en même temps le télégraphe et fournit des rapports météorologiques à l'observatoire magnétique de Toronto. Il a un cheval pour transporter le combustible, l'eau et les provisions. Il le nourrit à ses frais.

PHARE DE LA POINTE GASPÉ.—SIFFLET D'ALARME A VAPEUR.

Latitude N. $48^{\circ} 45' 30''$; longitude O. $64^{\circ} 9' 15''$.

Lumière catoptrique rouge fixe. Deux lampes No. 1 à bec circulaire et deux No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 20 pouces. Dimension des vitres $28 \times 60 \times \frac{3}{8}$. Ce phare consommera environ 250 gallons d'huile par saison; il commencera à fonctionner le 7 octobre 1873. Le sifflet d'alarme ne sera prêt qu'au printemps prochain. C. Enouf, gardien.

BATEAU-PHARE DE GASPÉ.—SANDY BEACH.

Latitude N. 48° 50' 45"; longitude O. 64° 34' 30".

Ce bateau, mouillé au large de la langue de terre, possède deux lanternes dioptriques : l'une rouge et l'autre blanche; la rouge est à 29 pieds au-dessus du pont et la blanche à 25 pieds; le bateau est peinturé en rouge avec les mots "Bateau-Phare" inscrits sur les côtés. Capitaine, N. Ascah, gardien.

PHARE DU BASSIN DE GASPÉ, POINTE O'HARA.—SUR LE QUAI.

Ce phare, aux soins du maître du havre, est à feu catoptrique, et sert à indiquer le port.

PHARE DE LA POINTE OUEST, ILE D'ANTICOSTI, STATION DE CANON D'ALARME ET DÉPÔT DES PROVISIONS.

Latitude N. 49° 52' 30"; longitude O. 64° 31' 40".

Lumière dioptrique blanche fixe de deuxième ordre. Cinq lampes mammoth à mèche plate consomment environ 200 gallons par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et dépense environ 1,200 livres de poudre par saison, avec cartouches et amorces en proportion. Il y a un dépôt de provisions, semblable à celui de la Pointe-des-Monts, et dont le fonds a été renouvelé entièrement la saison dernière. Est en bon ordre et sous la garde de L. Malouin. On a procuré un cheval au gardien pour transporter l'eau, le combustible et les provisions.

DÉPÔT DE PROVISIONS DE LA BAIE ELLIS.

Ce dépôt, dont la garde est confiée au capitaine R. Setter, renferme les mêmes articles que celui de la Pointe-des-Monts; le fonds a été renouvelé l'an dernier.

PHARE DE LA POINTE SUD-OUEST, ILE D'ANTICOSTI.—DÉPÔT DE PROVISIONS.

Latitude N. 49° 23' 45"; longitude O. 63° 35' 46".

Lumière catoptrique blanche à révolution, laissant un intervalle de trois minutes entre chaque éclat. Vingt-et-une lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de vingt-quatre pouces. Consomme environ 900 gallons d'huile par saison. Le dépôt de provisions renferme les mêmes articles que celui de la Pointe-des-Monts. Tout est en bon ordre et aux soins de E. Pope qui, souvent au risque de sa vie, a rendu de grands services en opérant le sauvetage des personnes et des biens dans des naufrages arrivés dans les environs; il a aussi donné de ses propres effets aux marins dans la détresse, et soigné, de concert avec sa famille, ceux qui s'étaient blessés dans leurs efforts pour échapper à la mort. Cette conduite louable a été portée à la connaissance du ministère, et j'apprends que, en outre de la récompense pour les effets ainsi fournis généreusement, il est aussi question de lui donner une récompense. Le gardien a un cheval pour transporter l'eau, le combustible et les autres provisions.

PHARE DE LA POINTE SUD, ILE D'ANTICOSTI, STATION DE SIFFLET D'ALARME ET DÉPÔT DE PROVISIONS.

Latitude N. 49° 4' 30"; longitude O. 62° 17' 30".

Lumière catoptrique avec éclat toutes les deux secondes; douze lampes No. 1 à bec circulaire; réflecteurs de vingt pouces, dimension des vitres, 60x30x½. Consomme environ 950 gallons d'huile par saison. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant la brume et les tempêtes de neige toutes les dix secondes par minute. A cause du voisinage du bois, le gardien peut se procurer une grande partie du combustible qui lui est nécessaire, le ministère lui ayant procuré un cheval qu'il entretient à ses frais pour cette fin; une généreuse allocation lui est faite pour chaque cordé de bois.

Les articles du dépôt de provisions sont semblables à ceux de la Pointe-des-Monts, et ils ont été renouvelés cette saison. Le tout est sous le contrôle de D. Têtu, aidé d'un bon mécanicien et d'un assistant.

POINTE HEATH, EAST END, PHARE DE L'ILE ANTICOSTI.—DÉPÔT DE PROVISIONS.

Latitude nord $49^{\circ} 6' 30''$; longitude O. $61^{\circ} 42' 30''$.

Lumière catoptrique, fixe et blanche; dix-sept lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de vingt-et-un pouces. Il consomme environ 400 gallons d'huile par saison. L'approvisionnement du dépôt de provisions est semblable à celui de la Pointe-des-Monts, et il a été renouvelé cette année. Des marins en détresse y ont été secourus cette saison. Le tout est en bon ordre et sous le contrôle de J. Gagné, qui a un cheval pour transporter son combustible, son eau et ses provisions.

PHARE DE PASPEBIAC, BAIE-DES-CHALEURS.

Latitude nord $48^{\circ} 0' 54''$; longitude O, $65^{\circ} 14' 20''$.

Lumière catoptrique, fixe et blanche; deux lampes N^o. 1 à mèche ronde et une à mèche plate du même numéro; réflecteurs de 15 pouces. Il consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Le tout est en bon ordre et sous les soins de L. Strange. Le gardien suggère la construction d'un brise-lame pour le protéger contre l'action des eaux pendant les grandes marées.

PHARE DE LA POINTE-CARLTON, BAIE DES CHALEURS.

Latitude nord $48^{\circ} 5' 15''$; longitude O, $66^{\circ} 7' 0''$.

Lumière catoptrique, rouge et fixe; cinq lampes mammoth à mèche plate, réflecteurs de 18 pouces. Il consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Il est en bon ordre et sous les soins de E. Landry.

PHARE DU ROCHER-AUX-OISEAUX, ILES DE LA MAGDELEINE, STATION DU CANON D'ALARME

Latitude nord $47^{\circ} 50' 40''$; longitude O. $61^{\circ} 8' 20''$.

Lumière blanche catoptrique de deuxième ordre; une lampe Mammoth à mèche ronde la consomme environ 130 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme récemment installé à cette station, sera tiré toutes les heures, pendant les brumes et tempêtes de neige, à partir du 15 août 1873. Ce phare et ce canon d'alarme sont sur un roc nu. Il fait partie du groupe des îles de la Magdeleine. Sa superficie n'est que de sept acres environ, et je suis heureux de pouvoir dire qu'il est devenu d'un accès beaucoup plus facile depuis la construction d'un débarcadère à son extrémité nord-ouest. Le rocher en surplomb de 122 pieds au-dessus des hautes eaux a été miné, et une forte grue a été installée, à l'aide de laquelle une grande caisse se descend pour monter les provisions. Le débarcadère de l'extrémité sud-est, où une grue a aussi été placée, a été beaucoup amélioré par la mine, et il est maintenant facile de monter les provisions aux deux extrémités du rocher.

Lorsque le débarquement ne pouvait se faire qu'à l'extrémité sud-est, le vapeur était quelquefois forcé d'attendre plusieurs jours que le vent changeât, ou que la mer devînt calme, avant qu'un canot pût approcher de la pointe.

Une poudrière a été construite et renferme aujourd'hui des munitions. On ne saurait dire quelle en sera la consommation avant l'année prochaine.

Vu la grande maladie de G. Preston, le gardien, deux autres personnes l'ont remplacé, aidées de deux ouvriers, dont une partie du temps a été employé à établir une station d'alarme et à terminer le chemin conduisant du nouveau débarcadère au phare, jusqu'au moment où P. Whalen a été chargé du contrôle, en septembre 1873. Le gardien transmet à l'observatoire magnétique de Toronto des observations météorologiques. Tout le combustible nécessaire à cette station est apporté de Québec.

PHARE DE L'ÎLE AMHERST.—ÎLES DE LA MAGDELEINE.

Latitude nord $47^{\circ} 13' 0''$; longitude O. $61^{\circ} 58' 0''$.

Feu tournant catoptrique, rouge et blanc, alternant toutes les trente secondes; quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de vingt pouces. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Il est en bon ordre. W. Cormier en est le gardien.

HAVRE D'AMHERST.

Les travaux pour faire disparaître l'obstruction à l'entrée de ce havre ont été achevés sous le contrôle de M. Rosa, du département des travaux publics. Environ 1,000 tonnes de roc ont été enlevées, ce qui a donné au chenal une profondeur de 9 pieds à l'eau basse. Dans les marées ordinaires, le flux et le reflux sont de 3 pieds.

Des bouées-espars (*spar-buoys*) sont maintenant placées de chaque côté du chenal conduisant à ce havre, et ancrées à une profondeur de 8 pieds à marée basse. Celles de tribord sont peinturées en rouge, celles du côté du port en blanc.

Pour entrer dans le havre, les navires doivent garder le milieu entre les bouées. L'entrée a été grandement facilitée par ces indications, et le chenal a été creusé presque en droite ligne.

HAVRE-AUX-MAISONS.

Des bouées-espars ont été placées pour indiquer le chenal de ce havre. Elles sont ancrées à 8 pieds de profondeur à marée haute. Sans pilote, un navire ne peut entrer dans ce havre.

Le dragueur fédéral *Canada* a fonctionné dans le chenal conduisant à ce havre pendant tout l'été dernier; mais on a dû cesser de s'en servir davantage, vu ses trop grandes dimensions et son trop fort tirant d'eau, qui l'empêchaient de virer sur ses ancres avec facilité. Ce qu'il faut pour ici, c'est un dragueur plus petit, avec quelques chalands.

Une grande bouée peinturée en rouge a été ancrée à l'extrémité nord-est de la batture de Sandy-Sook, baie Plaisante, à 5 brasses de profondeur à marée basse. Les navires se trouvant dans cette baie doivent passer au nord-est de cette bouée, vu que le courant se porte avec force vers les battures.

Une autre bouée serait nécessaire à l'extrémité sud-est de cette batture, dangereuse à certains endroits situés sur la route que suivent les navires pour se rendre dans la baie Plaisante par le chenal de Sandy-Sook.

Les bouées du Havre-aux-Maisons ont été fournies par la municipalité, et celles du havre d'Amherst par le département des travaux publics.

PHARE DE L'ÉTANG DU NORD ET SIFFLET D'ALARME.

Latitude N. $47^{\circ} 33' 0''$; longitude O. $61^{\circ} 58' 0''$.

Feu catoptrique blanc tournant; six lampes No 1 à mèche ronde; réflecteurs de 20 pouces; dimension de la lanterne, 21 pouces \times 60 \times $\frac{3}{8}$. Il sera allumé pour la première fois le 20 avril 1874, et il consommera environ 600 gallons d'huile.

Le sifflet d'alarme ne fonctionnera pas avant la saison de 1874.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DU CAP RAY.

Latitude N., $47^{\circ} 37' 0''$; longitude O., $59^{\circ} 18' 0''$.

Feu tournant et à éclats. Il fait sa révolution toutes les deux minutes et un quart et éclate toutes les dix secondes. Douze lampes No 1 à mèche ronde. Dimension de la lanterne, 60 \times 30 \times $\frac{1}{2}$. Il consomme environ 700 gallons d'huile par saison. On a fait venir ce qu'il fallait pour étancher sa toiture, qui faisait eau. Le sifflet d'alarme n'a pas encore fonctionné. Le tout est sous le contrôle de R. Rennie, aidé d'un bon mécanicien et d'une autre personne.

PHARE DE LA POINTE-RICH, TERRENEUVE, DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Latitude N. 50° 41' 50"; longitude O. 57° 27' 40".

Lumière blanche à éclats se renouvelant toutes les 15 secondes. Douze lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces. Dimension de la lanterne, 60 × 30 × $\frac{1}{2}$. Il consomme environ 700 gallons d'huile par saison. On propose de faire que les éclats de ce phare soient plus distincts, 15 secondes étant considérées un intervalle trop court, qui fait paraître cette lumière fixe à distance, et cette amélioration fait maintenant l'objet de la considération du département. Avis ayant été reçu que l'appareil tournant n'était pas en bon ordre, M. Fecteau a été envoyé pour le réparer, et il fonctionne depuis. Ce phare est sous le contrôle d'E. Roy.

PHARE DE FORTEAU, POINTE-DES-AMOURS, LABRADOR, STATION DU CANON D'ALARME

Latitude N 51° 27' 35"; longitude O. 56° 50, 55.

Lumière dioptrique, blanche et de second ordre; cinq lampes Mammoth à mèche plate. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures en temps de brume et durant les tempêtes de neige, et il consomme environ 1,500 livres de poudre par saison, avec la quantité proportionnée de gargousses et d'amorces. Il est en bon ordre et sous les soins de P. Godier, qui fait aussi des rapports de météorologie à l'Observatoire magnétique de Toronto. M. Denis, qui est le propriétaire du débarcadère à cet endroit, permet volontiers que l'on y débarque les provisions, qu'il met à l'abri, en attendant que le gardien vienne les chercher. Le gardien est fourni d'un cheval pour charier l'eau, le combustible, etc.

PHARE DU CAP NORMAN, DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Latitude N 51° 38' 0"; Longitude O. 55° 53' 49".

Feu tournant blanc à éclats toutes les 2 minutes; six lampes No. 1 à mèche ronde; réflecteurs de 21 pouces; lanterne, 60 × 30 × $\frac{1}{2}$. Il consomme environ 500 gallons d'huile par saison. L'appareil tournant de ce phare s'est dérangé et a été réparé par M. Barbour. L'aérange a été perfectionné et le phare est maintenant en bon ordre. Gardien, H. Locke. Les capitaines de la ligne Allan disent voir ce phare de 22 milles.

PHARE DE BELLE-ISLE, DÉTROIT DE BELLE-ISLE, STATION DU CANON D'ALARME ET DE PROVISIONS.

Latitude N; 51, 53' 0"; Longitude O. 55° 22' 15".

Lumière blanche fixe, de l'ordre dioptrique; cinq lampes Mammoth à mèche plate. Il consomme environ 200 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige, et il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, la quantité proportionnée de cargousses et d'amorces à friction. Les articles du dépôt de provisions sont les mêmes qu'à la pointe des Monts, et ils ont été renouvelés cette saison. Une nouvelle pièce de neuf (d'airain) a été apportée par le *Napoléon III*, pour remplacer l'ancienne. Le gardien, M. Colton, fait de bons rapports sur la température, le mouvement des glaces et des banquises. Tout le combustible pour cette station est apporté de Québec. Le gardien est fourni d'un cheval pour charier le combustible, l'eau, etc.

RAPPORT SUR LE MOUVEMENT DE LA GLACE DANS LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE, PENDANT L'HIVER ET LE PRINTEMPS DE 1873.

- 1er janvier. Petite quantité de glace vue la nuit, la première vue dans le détroit cet hiver.
- 9 , Très-peu de glace dans le détroit.
- 10 ,, Fort vent. Vent d'ouest chassant les glaces en dehors du détroit avec une vitesse d'environ quatre nœuds à l'heure.
- 11 janvier. Très-petite quantité de glace à l'est, pas du tout à l'ouest.
- 15 ,, Le thermomètre indique 15 degrés au-dessous de zéro.
- 16 ,, Pas mal de glace dans le détroit, mais elle est mince et pas assez forte pour nuire à la navigation.
- 20 janvier. Plus de glace qu'à l'ordinaire dans le détroit, et les navires passeraient difficilement.
- 25 janvier. L'eau n'est pas visible à l'est ; bonne nappe d'eau à l'ouest.
- 27 janvier. Le thermomètre indique 6 degrés au-dessous de zéro.
- 28 janvier. Beaucoup de glace dans le détroit ; on ne voit que peu l'eau.
- 31 janvier. Détroit complètement bloqué par les glaces. Thermomètre, 12 degrés au dessous de zéro.
- 2 février. Une grande quantité de forte glace dans le détroit. Thermomètre, 21 degrés au-dessous de zéro ; c'est la journée la plus froide de l'hiver.
- 9 février. Moins de glace dans le détroit. Les navires pourraient passer le long de la côte sud.
- 15 février. Du côté sud, eau claire aussi loin qu'on peut voir.
- 17 février. Beaucoup de glace vient du nord-est.
- 25 février. Beaucoup de glace dans le détroit ; et vingt-neuf banquises apportées par les derniers vents du nord-ouest. Houle très-forte sous la glace, qui va se brisant.
- 28 février. Pas assez de glace pour nuire à la navigation. Elle est toute chassée vers le haut du détroit.
- 3 mars. Un peu de glace à l'ouest, pas du tout à l'est, eau libre le long des côtes nord et sud.
- 6 mars. Forte brise de l'ouest ; la glace s'en va rapidement ; deux steamers au S.-E. faisant la classe au phoque.
- 7 mars. Quinze vapeurs et dix voiliers au sud-est chassant le phoque.
- 9 mars. Dix-huit steamers et vingt et un navires dans le détroit. S. S. *Vanguard* et S.S. *Panther* font force vapeur vers l'île. Les bricks *Glengarry*, *Gulnare*, et *Elisabeth Jane* attendent ici que les glacées soient passées.
- 10 mars. Steamers et voiliers sur tous les points et chassant le phoque.
- 12 mars. S. S. *Merlin* fait force vapeur vers l'île, et les S. S. *City of Halifax* et *Comodore* vers le sud-est.
- 18 mars. Il vient de la glace de l'est, mais lentement. Un brick à l'ouest.
- 19 mars. Le brick signalé hier s'est trouvé pris dans les glaces en vue du cap aux ognons, où il est resté jusqu'au 27 avril.
- 23 mars. Détroit bloqué par les glaces.
- 28 mars. Très-forte glace et beaucoup de banquises.

1er avril. Eau claire le long de la côte nord; cent vingt et une banquises.

7, 8 et 9 avril. Forte brise du N. N. O.; très-peu de glaces à l'ouest; une grande quantité à l'E. S. E.

16 avril. Ligne de glaces 8 milles à l'est, et delà jusqu'où la vue peut atteindre à l'ouest toute l'étendue est bloquée par les glaces; deux cent quarante-quatre banquises.

25 avril. Pas de glaces à l'est de cet endroit; il y en a beaucoup à l'ouest.

1er mai. Déroit complètement bloqué par les glaces.

15 mai. Déroit encore bloqué; le vent ne peut chasser la glace, qui est retenue par des banquises au nombre de quatre cent vingt.

20 mai. Un steamer au milieu des glaces à l'E. S. E.

28 mai. Moins de glaces; les navires peuvent passer.

30 mai. Pas de glaces à l'ouest; il y en a beaucoup à l'est. Un brick en dehors de la glace; on suppose que c'est un navire de pêche français.

3 juin. Fort vent N. N. E. Toute la glace chassée à l'E. S. E.

5 juin. Il y a des glaces le long de la côte sud, mais pas assez pour faire obstacle à la navigation.

6 juin. Une barque et quatre bricks se dirigent vers l'ouest; supposés des navires français employés à la pêche.

15 juin. Deux cent vingt banquises dans le déroit; deux bricks, quatre brigantins et une goëlette se dirigent au nord.

25 juin. Vaisseau de guerre se dirigeant du sud à l'ouest

27 juin. Un steamer de la ligne Allan à destination du Canada; le premier vu ce printemps.

1er juillet. Un navire à destination de ce pays.

3 juillet. Un brigantin à vapeur, *idem*; deux steamers allant du sud à l'ouest; un steamer de la ligne Allan monte; une barque et un steamer descendent.

M. COLTON,
Gardien de phare.

→

BOUÉES.

Ce district compte soizante-cinq bouées entre l'île Rouge et le cap Santé, sur le Saint-Laurent, Chicoutimi, la rivière Saguenay, le havre d'Amherst, les îles de la Madeleine et le bassin de Gaspé. Dans le fleuve, elles sont souvent endommagées ou déplacées par les navires, et il faut y veiller avec soin, ce qui nécessite plusieurs voyages d'un des steamers fédéraux, qui est immédiatement envoyé lorsque cette division reçoit avis de ces accidents. Sur le fleuve Saint-Laurent, toutes les bouées noires sont du côté sud du chenal, à l'exception de celles de Beaugean et de l'île Blanche, de chaque côté desquelles les navires peuvent passer; à celle de Vache, près du Saguenay, on ne peut passer que du côté sud. Les bouées rouges sont placées au côté nord du chenal; les blanches et celles à carreaux indiquent des rochers ou extrémités de battures, et l'on peut les passer de l'un ou de l'autre côté, excepté la blanche et celle à carreaux en vue du Saguenay, à partir desquelles il faut gagner le nord. Les bouées vertes indiquent un navire sombré, et celle près de Saint-Jean-Port-Joli, où la barque *Chespées* a sombré, a été enlevée, vu qu'il ne reste maintenant rien de ce navire. Une bouée noire a été placée sur un banc récemment découvert à trois quarts de mille en face de l'île, et elle est ancrée à trois brasses à l'eau basse. Le phare de l'île aux Grues éclaire dans la direction N.-E. $\frac{1}{2}$ E.

chaloupes dans l'impossibilité de retourner au navire et les obligeait de s'éloigner au loin afin d'éviter des endroits périlleux, et que souvent plusieurs jours s'écoulerent avant que le navire put les reprendre à son bord. Il est encore arrivé qu'un voilier, avant que tous les hommes fussent à bord, que la voile et les ancres fussent levées, ait été entraîné parmi les brisants.

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

Les vapeurs sous le contrôle de cette agence sont le *Napoléon III*, un puissant bâtiment en fer à hélice, construit en 1856 par MM. R. Napier et fils, Glasgow, de la force de 300 chevaux, mais qu'on peut porter à 700. Il est d'un tonnage effectif de 494 tonneaux et peut transporter environ 2,000 barils; sa soute peut contenir 10,000 livres de poudre. Il a commandé pendant les seize dernières années par le capitaine Eugène Gourdeau, qui est aussi un pilote commissionné pour le fleuve Saint Laurent en bas de Québec. Son ingénieur en chef, M. Wm. Barbour, ci-devant de l'établissement de MM. R. Napier et fils, Glasgow, Ecosse, arrivé dans ce pays en même temps que ce navire, et a rempli cette fonction depuis ce temps. Le pilote, M. Joseph Leblanc, qui a voyagé pendant trente ans à bord de vaisseaux faisant le commerce avec les pays étrangers et le second pilote, M. Jérôme Lavard, qui est depuis seize ans à bord du vapeur, sont très-propres aux fonctions qui leur sont dévolues. Le second mécanicien, M. Thomas Drysdale, est employé depuis plusieurs années. possède un certificat de première classe; c'est un bon mécanicien. Le reste de l'équipage se compose des marins ordinaires que l'on peut engager lorsqu'on en a besoin. Le vapeur *Druit* est en fer et à aubes; il a été bâti en 1856 par MM. Todd et McGregor, de Glasgow. Il est de la force de 170 chevaux, peut prendre environ 1,000 barils et a une soute qui peut contenir 6,000 livres de poudre. Il est commandé par le capitaine Anselme Marmen, qui est employé depuis quatorze ans et est aussi un pilote commissionné pour le bas du fleuve St. Laurent. Le premier mécanicien, M. Stephen Carroll, est employé depuis seize ans et a pour assistant M. Joseph Rolph, mécanicien et ouvrier de première classe. Le second, M. Jean Landry, est un excellent cabotier ayant vingt-cinq ans d'expérience, dont quatorze ans ont été passés à bord du vapeur. On se procure à ce port les autres marins dont on a besoin de temps à autre, comme pour le vapeur *Napoléon III*.

MOUVEMENTS DU STEAMER "NAPOLÉON III," DU 1er JUILLET 1872 AU 30 JUIN 1873.

6 juillet 1872.—Expédié ce steamer avec de la poudre et autres provisions pour les phares, sifflets d'alarme, dépôts de provisions et combustible pour les gardiens au détroit de Belle-Ile, Terre-neuve, Labrador, Anticosti, îles de la Magdeleine, Gaspé et baie des Chaleurs. Il était de retour le 17 août.

28 août.—Parti à 11.30 a. m. ayant à son bord William Smith, écrivain, député du ministre de la marine et des pêcheries; Sir Frédéric Arrow, sous-maître de la Maison de la Trinité de Londres; le capitaine Webb, un des Elder Brethren, et M. Edwards, secrétaire particulier de Sir Frédéric, chargés officiellement d'examiner le système des phares et sifflets d'alarme du Canada. De retour le 31 août.

28 octobre.—Parti à 6 a. m. pour aller au secours de naufragés à la pointe sud d'Anticosti, où le *Lebanon* et avaient fait naufrage. Il ramena à son bord le capitaine et quelques matelots.

14 novembre.—Parti à 6 a. m. pour Sandy Bay, près de Métis, pour assister la barque *Jessie* rapportée échouée. De retour le 18 à 4.30 p. m. avec la barque *Jessie* en touage.

24 novembre.—Parti à 4 p. m. pour aller chercher les bateaux-phares de Manicouagan et de l'île Rouge. De retour le 25 à 9 p. m.

27 novembre.—Parti à 4.30 a. m. pour aller chercher le reste des bouées, et il resta à l'ancre à l'entrée de la Traverse, jusqu'à ce que les derniers navires de mer fussent passés. De retour le 1er décembre.

2 décembre.—Allé à ses quartiers d'hiver aux estacades de Blais.

Pendant l'hiver il a subi toutes les réparations nécessaires, y compris de nouveaux tuyaux bouilleurs à ses chaudières.

29 avril 1873.—Revenu de ses quartiers d'hiver.

1er mai.—Parti à 4 p. m. pour la Traverse, où il jeta à l'ancre à la station du phare, afin de guider les navires jusqu'à ce que la glace du lac fût passée. De retour le 6 à 1 p. m.

22 mai.—Parti à 5 p. m. avec des provisions pour les phares jusqu'à la pointe aux Pères. De retour le 27 à 3 p. m.

29 mai.—Parti à 5 p. m. pour remorquer le steamship *Vicksburg* jusqu'au cap Ray, Terre-Neuve, service qui, nonobstant les dimensions du *Vicksburg*, fut fait en peu de temps et d'une manière satisfaisante. De retour le 7 juin.

17 juin.—Parti à 9 a. m. emportant les provisions pour les phares et sifflets d'alarme du golfe, de la baie des Chaleurs, d'Anticosti, et de la côte nord du Nouveau-Brunswick. De retour en juillet.

MOUVEMENTS DU STEAMER "DRUID," DU 1er U LLET 1872 AU 30 JUIN 1873.

8 juillet 1872.—J'ai expédié ce navire à 4 a. m. pour inspecter les phares au-dessus de Québec et leur porter des provisions. De retour le 9 à 8 a. m.

11 juillet.—Parti à 10 a. m. avec M. J. U. Gregory à son bord, pour aller visiter les phares en bas de Québec jusqu'à l'île aux Œufs, et leur porter des provisions et des matériaux de réparations. De retour le 21 à 1 a. m.

27 juillet.—Parti pour Miramichi, Nouveau-Brunswick, à 8 a. m., où il allait porter des sifflets d'alarme à l'île Saint-Paul et au cap Ray, et conduire à sa station le bateau-phare et sifflet d'alarme de Manicouagan. De retour le 20 août.

24 août.—Parti à 6 a. m. avec le surintendant et des apprentis pilotes, pour explorer le chenal nord du fleuve Saint-Laurent. De retour le 4 septembre.

22 septembre.—Parti à 5 heures après midi avec MM. Brydges, Potter et Walsh, qui allaient examiner le chemin de fer Intercolonial, et qui débarquèrent à Métis. De retour le 24.

26 septembre.—Parti à 2 heures après midi pour aller placer une bouée à l'endroit du naufrage de la barque *Chryseis*, à Saint-Jean-Port-Joli, et porter des provisions de phare et des matériaux pour achever les réparations du phare et de la balise de l'île.

5 octobre.—Parti à 11 heures avant midi ayant à son bord C. R. Coker, éer, et le capitaine Dick, qui allaient examiner le naufrage du steamer *Emily Edith*. De retour le 9, à 7 heures avant midi.

28 octobre.—Parti à 3 heures après midi pour aller remettre à sa place le bateau-phare de la Traverse, qui dans la tempête du jour précédent, avait rompu la chaîne de son ancre. En draguant, on repêcha la chaîne et l'ancre. De retour à Québec le 29 à 6 h. 30 après midi.

14 novembre.—Parti à 5 heures avant midi pour aller lever les bouées dans le bas du fleuve, moins celles de la Traverse. De retour le 22 à 2 heures après midi, il est allé ensuite prendre ses quartiers d'hiver au dock de Davie, Pointe Lévis.

Dans le cours de l'hiver, son engin a subi beaucoup de réparations. On lui a mis une nouvelle cheminée; sa charpente a été solidifiée à l'aide de liens de fer; son pont a été renouvelé et ses murailles revêtues en fer, et ainsi radoubé, il a pu sans peine endurer la forte tempête des 24 et 25 août 1873, qui a causé de grands désastres pour la navigation dans le golfe du Saint-Laurent. Le *Druid* se trouvait alors dans le voisinage de l'île du Prince-Edouard, près de laquelle plusieurs navires se perdirent corps et biens.

30 avril 1873.—Revenu de ses quartiers d'hiver à son quai, à 7 p. m.

5 mai.—Parti à 8 a. m. avec les bouées et les bateaux-phares de la traverse et du bas du fleuve, et emportant aussi de la poudre pour le canon d'alarme et des provisions pour le phare de l'île Verte. De retour le 9, à 7 p. m.

5 mai.—Parti à 1 p. m. pour replacer une bouée dans la Traverse, et pour examiner le lieu où la barque *Chryseis* a fait naufrage, près de Saint-Jean-Port-Joli. De retour à 1 p. m. le 20.

9 juin.—Parti à 3 p. m. pour Montréal, avec les restes de feu l'honorable Sir Geo. Ed. Cartier, baronnet. De retour le 12 à 3 a. m.

21 juin.—Parti à 4 p. m. ayant à bord Son Excellence le Gouverneur-Général, la comtesse de Dufferin et leur suite, qui allaient faire un voyage aux provinces maritimes. De retour en septembre.

LA GOELETTE "LA CANADIENNE."

Les dépenses de l'équipement et du service de cette goëlette sont aussi sous le contrôle de cette agence. Le commandant Lavoie fait le rapport de ce service.

GOELETTE "STELLA MARIS."—POLICE MARITIME.

Cette goëlette a été employée à la protection des pêcheries, depuis le commencement de mai jusqu'au 22 octobre 1872, date où l'équipage a été congédié et le navire remis à son propriétaire. La partie de son équipement qui appartenait au département a été utilisée par cette agence. Une de ses pièces de neuf a été transportée sur la roche aux Oiseaux pour y servir de canon d'alarme, et l'autre remplace le vieux canon qu'il y avait à Belle-Ile. Le commandant Lachancé a fait rapport du service de cette goëlette.

PISCICULTURE.

Les déboursés faits par moi pour ce service pendant la dernière session s'élèvent à \$1,500, mais le chiffre en sera beaucoup plus considérable l'année prochaine.

J'ai, etc.,

J. U. GREGORY,

Agent du ministère de la marine et des pêcheries, à Québec.

ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, en bas de Québec, pour l'année
fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Portneuf.</i>		
A. Rodrigue, 12 mois de salaire comme gardien.....	200 00	
Entretien et réparations.....	495 39	
		695 39
<i>St. Antoine.</i>		
L. Laffeur, 12 mois de salaire comme réparations.....	140 00	
Entretien et réparations.....	28 69	
		168 69
<i>Ste. Croix.</i>		
J. Thurber, 12 mois de salaire comme gardien.....	140 00	
Entretien et réparations.....	169 39	
		309 39
<i>Pte. St. Laurent.</i>		
J. Chabot, 12 mois de salaire comme gardien.....	300 00	
Entretien et réparations.....	9 23	
		309 23
<i>Bellechasse.</i>		
E. Thivierge, 12 mois de salaire comme gardien.....	320 00	
Entretien et réparations.....	26 22	
		346 22
<i>Ile aux Grues.</i>		
J. Painchaud, 12 mois de salaire comme gardien.....	320 00	
Entretien et réparations.....	231 55	
		551 55
<i>Pilliers.</i>		
D. Babin, 12 mois de salaire comme gardien.....	450 00	
Entretien et réparations.....	449 01	
		899 01
<i>Kamouraska.</i>		
T. R. Desjardin, 12 mois de salaire comme gardien	350 00	
Entretien et réparations.....	298 58	
		648 58
<i>Pêlerins.</i>		
A. Marquis, 12 mois de salaire comme gardien.....	340 00	
Entretien et réparations.....	337 23	
		677 23
<i>Pot-a-l'eau-de-vie.</i>		
J. D. Picard, 12 mois de salaire comme gardien.....	400 00	
Entretien et réparations.....	265 44	
		665 44
<i>Ile Rouge.</i>		
E. Fraser, 12 mois de salaire comme gardien.....	660 00	
Entretien et réparations.....	301 77	
		961 77
A reporter.....		

ETAT de la dépense pour l'entretien de phares, etc.—*Suite.*

	Report.....	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ile Verte.</i>			
G. Lindsay, 12 mois de salaire comme gardien.....		860 00	
Entretien et réparations.....		683 37	
			1,543 30
<i>Bicquet.</i>			
J. F. Bechard, 12 mois de salaire comme gardien.....		760 00	
Entretien et réparations.....		225 05	
			985 05
<i>Pointe-aux-Pères.</i>			
D. Lawson, 12 mois de salaire comme gardien.....		200 00	
J. Hippell, do assistant-gardien.....		140 00	
Entretien et réparations.....		323 15	
			663 15
<i>Rocher aux Oiseaux.</i>			
J. Chapman, balance de gages comme gardien, 30 juin 1872.....		600 00	
Gages comme gardien do.....		575 55	
G. Priston et assistants, salaire comme gardien do.....		1,355 00	
Entretien et réparations.....		2,060 08	
			4,590 63
<i>Cap Rosier.</i>			
A. Trudeau, 12 mois de salaire comme gardien.....		800 00	
Entretien et réparations.....		265 03	
			1,065 03
<i>Pointe Ouest Anticosti.</i>			
L. Malouin, 12 mois de salaire comme gardien.....		800 00	
Entretien et réparations.....		369 28	
			1,169 28
<i>Pointe Sud Ouest, Anticosti.</i>			
E. Pope, 12 mois de salaire comme gardien.....		800 00	
Entretien et réparations.....		106 75	
			906 7
<i>Pointe Est, Anticosti.</i>			
T. Gagne, 12 mois de salaire comme gardien.....		800 00	
Entretien et réparations.....		280 62	
			1,080 62
<i>Forteau.</i>			
P. Godier, 12 mois de salaire comme gardien.....		820 00	
Entretien et réparations.....		360 35	
			1,180 35
<i>Belle Isle.</i>			
M. Colton et assistant, 12 mois de salaire comme gardien.....		1,060 00	
Entretien et réparations.....		1,196 69	
			2,256 69
<i>Paspébiac.</i>			
F. Galle, 9 mois de salaire.....		112 50	
L. Strong, 3 do.....		37 50	
Entretien et réparations.....		158 08	
			308 08
	A reporter.....		

T A T de la dépense pour l'entretien des phares, etc.—*Suite.*

	Report..	\$ cts.	\$ cts.
<i>Pointe Rich.</i>			
E. Roy, 12 mois de salaire		500 00	
Entretien et réparations		810 35	
			1,310 35
<i>Montée-du-Lac.</i>			
E. Simard, 12 mois de salaire comme gardien		300 00	
Entretien et réparations		128 25	
			428 25
<i>Pointe Sud d'Anticosti.</i>			
D. Tetu, 12 mois de salaire comme gardien		1,026 50	
Entretien et réparations		2,381 34	
			3,407 84
<i>Ile Amherst.</i>			
W. C. Cormier, 12 mois de salaire comme gardien		300 00	
Entretien et réparations		242 80	
			542 80
<i>Rivière de la Madelène.</i>			
P. Savage, 12 mois de salaire comme gardien		300 00	
Entretien et réparations		233 38	
			533 38
<i>Cap Ray.</i>			
R. Rennie, 12 mois de salaire comme gardien		600 00	
Entretien et réparations		685 72	
			1,285 72
<i>Cap Chatte.</i>			
J. Roy, 12 mois de salaire comme gardien		300 00	
Entretien et réparations		370 78	
			70 78
<i>Ile-Rouge.</i>			
Captain Levesque, contrat pour le placement des phares flottants		2,400 00	
Entretien et réparations		3,063 05	
			5,463 05
B. Bradley, balance du salaire, dépôts de provisions		5 97	
R. Setter, 12 mois de salaire, do		200 00	
Entretien et réparations		1,605 26	
			1,811 23
<i>Sept-Iles.</i>			
A. Riverin, gages comme gardien		325 00	
Entretien et réparations		975 87	
			1,300 87
<i>Havre de Gaspé.</i>			
B. Eden, salaire		42 00	
Entretien et réparations		133 06	
			175 06
	A reporter.....		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc.—*Suite.*

	Report	\$ cts.	\$ cts.
<i>Traverse.</i>			
Capt. Gourdeau, contrat pour le bateau-phare.....		1,820 00	
Entretien et réparations.....		962 90	2,782 00
<i>Gaspé.</i>			
J. Ascah, salaire, bateau-phare.....		300 00	
Entretien et réparations.....		66 45	366 45
<i>Cap Norman.</i>			
H. Locke, salaire et arrérages.....		430 11	
do 6 mois de salaire, jusqu'au 30 juin.....		247 91	
Entretien et réparations.....		213 07	891 09
<i>Traverse d'en Haut</i>			
A. M. Dechène, contrat pour le bateau-phare.....		1,400 00	
Entretien et réparations.....		1,216 43	2,616 43
<i>Ile aux Œufs.</i>			
P. Cote, 12 mois de salaire.....		500 00	
Entretien et réparations.....		641 35	1,141 35
<i>Pointe Carlton.</i>			
E. Landry, 12 mois de salaire.....		200 00	
Entretien et réparations.....		369 25	569 25
<i>Ile-aux-Allouettes.</i>			
Jos. Radford, gages comme gardien.....		229 25	
P. Boulliaine, gages jusqu'au 30 juin.....		83 50	
Entretien et réparations.....		5 10	317 85
<i>Bouées et balises.</i>			
Entretien et réparations.....			1,347 67
<i>Manicouagan.</i>			
J. U. Gregory, bordereaux, pour le bateau-phare.....		1,175 40	
J. McAvity et fils, quincaillerie, etc. do.....		562 17	
W. Muirhead, équipements, gages, etc. do.....		887 60	
J. Hoonan, provisions do.....		461 06	
J. Dawe, grue à vapeur do.....		450 00	
R. R. Call, charbon do.....		187 50	
E. Chanteloup, lanterne do.....		513 55	
J. U. Gregory, entretien et réparations do.....		1,162 80	5,400 08
<i>Pointe des Monts.</i>			
P. Pouliot, salaire comme gardien.....		327 50	
F. Faffard, et assistant-gardien.....		460 28	
Entretien et réparations.....		175 23	963 01
A reporter.....			

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc.—*Suite.*

<i>Compte général.</i>	Report	\$ cts.	\$ cts.
Archer et Cie.—bois de construction.....		615 30	
M. Hamel—foin.....		174 56	
J. Marmen—charriage.....		346 71	
Middleton et Dawson—papeterie.....		222 92	
Lane—bois de construction.....		161 91	
A. Kane—citernes.....		405 00	
E. Chanteloup—cheminées de lampes.....		161 25	
F. O. Vallerand—do.....		131 40	
F. A. Fitzgerald et Cie.—huile.....		3,138 40	
Grenier et Parent—tonnellerie, etc.....		375 70	
L. Gagné—réparations.....		514 96	
Gibb et Laird—savon, etc.....		161 08	
Legit et Renfret—flanelle, etc.....		165 00	
J. C. Hamel—remisage d'huile.....		106 13	
W. Barbour—réparations.....		504 25	
L. A. Blanchet—déboursés.....		147 44	
S. Bedard—réparations.....		248 40	
Chenic et Beaudet—clous.....		62 63	
H. S. Scott et Cie.—chaîne.....		53 06	
N. Fitzhenry—gages.....		273 50	
Crawford et fils—charbon de terre.....		55 38	
Allan, Rae et Cie.—fret.....		54 73	
S. P. Divey—papeterie.....		23 85	
S. Peters—bois de construction.....		69 17	
Cie. du télégraphe de Montréal—télégrammes.....		101 81	
G. T. Carey—annonces.....		49 20	
T. Drysdale—réparations.....		56 00	
E. E. Buteau—déboursés.....		169 60	
Tweedell et Campbell—réparations.....		41 68	
Audet et Robitaille—cordage.....		53 08	
M. Millar—papeterie.....		24 75	
A. Cote et Cie.—annonces.....		25 80	
Hamel et Frères—flanelle.....		11 50	
P. G. Huot—port de lettres.....		77 96	
H. Plumondon—droits.....		18 00	
Cie. du Richelieu.—fret.....		10 75	
L. H. Huot—impressions.....		74 24	
G. T. Phillips—réparations.....		56 20	
J. P. Déry—papeterie.....		63 85	
J. Eden—remisage, etc.....		14 40	
Dinning et Webster—toile à voile.....		90 77	
J. Giblin—charbon.....		18 00	
Cie. de l'Union de verres—cheminées de lampe.....		38 02	
J. Carrol—impressions, etc.....		84 50	
C. Daguet—pendules.....		49 25	
H. H. Para—savon.....		13 50	
W. S. Maguire—annonces.....		11 20	
W. Bowden—annonces.....		15 00	
T. Berryman—charriage de neige.....		20 00	
H. Black—quincaillerie.....		29 89	
C. Wagner—louage de bateau.....		24 00	
A. Piverin—fret.....		14 50	
A. Mathieu—ciment.....		24 00	
Mitchell et Cie.—peinture.....		508 36	
J. U. Gregory—divers déboursés.....		275 55	
			10,238 09
			65,545 00

WM. SMITH,

Deputé du ministre de la marine et des pêcheries.

OTTAWA, 1er octobre 1873.

ANNEXE No. 7.

RAPPORT DE L'AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES AU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1873.

AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

SAINT-JEAN, N.-B., 24 septembre 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport de cette agence pour l'année expirée le 30 juin 1873.

PHARES ET SERVICE CÔTIER.

A ce rapport est annexé un état détaillé de la dépense pour les différents phares, y compris leur entretien et les améliorations pendant l'année actuelle.

Les nouveaux phares et sifflets d'alarme, ainsi que le changement fait aux appareils d'éclairage des anciens phares et d'autres améliorations encore en voie d'exécution, ont beaucoup augmenté la besogne de cette agence.

Pour l'année expirée au 30 juin 1873, le total de la dépense pour le service des phares et des côtes est de \$29,266 85.

ILE AUX PERDRIX.

Les perfectionnements et changements apportés aux lampes de cette station par la substitution de la mèche mammothe et de becs ronds à la place de ceux d'un demi-pouce dont on se servait auparavant ont donné beaucoup de satisfaction. Par suite de l'emploi de ces nouvelles lampes, la consommation de l'huile a augmenté de 118 gallons par mois.

Cette lanterne a maintenant quatorze lampes, dont onze à mèche plate mammothe et trois à bec circulaire; c'est-à-dire que son nombre a été augmenté de deux.

L'amélioration faite au chemin conduisant du quai neuf à l'extrémité est de l'île, et qui passe aujourd'hui près du phare et va jusqu'au sifflet d'alarme à l'extrémité est, est d'une grande utilité qui justifie la dépense faite pour cet objet. On n'éprouve plus aujourd'hui de difficulté à apporter le combustible et les provisions aux bâtiments. Près de l'extrémité est de l'île, il est resté une petite partie de ce chemin qui n'a pu être terminée qu'après la fermeture des comptes de cette année. M. Alexander Reed, qui remplissait depuis trente-huit ans avec fidélité la charge de gardien, a été mis à la retraite à cause de sa mauvaise santé et de blessures reçues pendant son service, et cela à la suite de certificats de médecins compétents. Sa retraite date du 1er juillet, mais il a continué comme gardien jusqu'au 4 août. M. J. Wilson, le mécanicien du sifflet d'alarme, a été nommé gardien, tout en gardant son premier emploi, à un salaire annuel de \$800, sur lequel il doit payer son assistant. Par cet arrangement, l'Etat fait une économie de \$340, sans nuire à l'efficacité de ces deux services.

PHARE-BALISE.

Le phare de cette station est bien tenu par M. Timothy Clark, qui a été nommé au même salaire que recevait M. Ross, l'ancien gardien. L'année dernière, la balise a eu à

souffrir de plusieurs grandes tempêtes, dont la plus forte a été celle du 30 novembre dernier, et pendant laquelle les vagues ont monté jusqu'à la tour du phare, enlevé le bardeau et le garde-fou et miné les fondations. M. Clark dit qu'il lui semblait que tout le bâtiment était soulevé par le choc de chacune de ces vagues énormes qui ont balayé avec violence toutes les parties du havre de Saint-Jean.

Par un grand nombre, cette tempête est considérée avoir été plus violente que la tempête dite de Saxby, qui a fait tant de dégâts dans nos havres et baies.

A la Pointe aux-Lépreux, les vagues montèrent aussi haut que pendant la tempête de Saxby, et l'ouragan se fit sentir là plus qu'ailleurs. Ce fut pendant cette tempête que la goëlette *Reward* brisa ses ancras et fit naufrage au Fowl Ground, où quatre de ses matelots trouvèrent la mort.

Les réparations les plus importantes qu'il fallait à la balise furent promptement exécutées. Ensuite M. Clark a fait un trou dans le plancher pour examiner l'intérieur de la balise, et il constata que plusieurs des lambourdes avaient été déplacées; il vit aussi qu'un espace de 7 pieds n'avait plus de ballast. Il a réparé et reboulonné les lambourdes, et rempli maintenant le vide du balastage. La dépense pour ces travaux sera peu considérable et solidifiera grandement cette construction.

POINTE-AUX-LÉPREUX.

Conformément à vos instructions, de grands changements ont été faits aux lampes et aux réflecteurs de cette station. Toutes les anciennes lampes et les anciens réflecteurs ont été enlevés et remplacés par de nouvelles à mèche plate mammothe et par des réflecteurs de 22 pouces de diamètre. Cette amélioration ne saurait manquer d'être très-utile aux navires fréquentant la baie de Fundy. On m'a dit que la lumière du phare de la pointe aux Lépreux peut maintenant être vue distinctement à la station de Head Harbour et à l'extrémité nord du Grand-Manan, distance d'environ 20 milles. La quantité d'huile consommée par nuit par les nouvelles lampes est d'un gallon et une chopine pendant les nuits d'été; celle que consommaient les anciennes lampes dans la même saison, n'était que d'un pot et chopine, ce qui démontre que la consommation est maintenant presque double de ce qu'elle était avec les anciennes lampes.

Les deux lanternes de ce phare sont de l'ancien système, à petits carreaux de vitre de 12 x 14 placés dans de grandes croisées, dont les barreaux rapprochés font obstacle à l'extension des rayons de la lumière, dont la force se trouve ainsi diminuée. Il est à espérer que ces lanternes seront bientôt remplacées par de nouvelles, dont chaque côté n'aura qu'une seule grande vitre, comme dans les phares récemment construits, ce qui permettra à la lumière de se répandre plus au loin.

ILE BLISS.

Le phare de cette station est bien tenu par M. Jarvis Clark. M. George Thomas me dit que sa lumière peut se voir distinctement de la pointe aux Lépreux. La lanterne est en bois, avec glaces anglaises de grande dimension, et sa lumière, qui est rouge, se voit d'autres stations. C'est un guide sûr pour les navires se rendant au havre et dans la rivière de l'Etang. Le passage à l'est de la baie Passamaquody, Saint-Andrew, Saint-Stephen et Head Harbour, ou Eastern Harbour de Deer Island, ou dans tous les autres havres voisins de l'île Bliss, est aussi d'un grand service pour les navires devant remonter le chenal nord vers Saint-Jean, car ils évitent l'île Bliss, Dead Man's Head et Ledge. Une remise pour l'huile a été construite à cette station l'hiver dernier, par M. George Helms. Son contrat a été bien rempli sous tous les rapports, et le bâtiment livré en juin.

Près de la remise à l'huile, un débarcadère pourrait être fait à peu de frais en minant le roc dans un petit chenal qui s'étend jusqu'au bâtiment, ce qui permettrait de débarquer les provisions près de la remise à l'huile. A présent, il est difficile de les transporter de la grève à la station, mais pas autant qu'à d'autres stations, où l'on est en voie de faire des cales de débarquement, dont il sera parlé plus loin.

HEAD HARBOUR.

Les abords de cette station sont difficiles, principalement lorsque la mer déferle, depuis que le débarcadère a été emporté par les eaux. Le mur construit du côté est du phare protège bien ce bâtiment, quoique l'eau ait fait une brèche jusque près de ses fondations. Les nouvelles voies de débarquement seront bientôt terminées pour le transport des provisions, etc., sur les rochers, et permettront au gardien de mettre sa chaloupe à sec au besoin.

L'espace occupé par cette station est très-restreint, et il sera nécessaire de prolonger le quai sur le côté nord-ouest du bâtiment pour le protéger contre l'action des eaux. La lanterne de ce phare est en fer, mais ses vitres et fenêtres sont petites, bien que beaucoup plus grandes que celles du phare de la pointe aux Lépreux. Les lampes sont à bec d'un demi pouce, et ne donnent qu'une faible lumière; mais les becs seront bientôt remplacés par de plus grands, qui donneront une lumière à la fois plus forte et plus brillante.

L'habitation du gardien a besoin de réparations; sa couverture en bardeaux est en désordre, la citerne de la cave est devenue presque inutile; et toutes deux demandent à être renouvelées. Cette citerne, et des citernes en fer peuvent seules conserver fraîche l'eau de pluie obtenue à l'aide des gouttières de l'habitation.

ST. ANDREW

Cette station n'a pas été visitée cette saison, mais les réparations nécessaires ont été peu dispendieuses, et le gardien avait été chargé de les surveiller.

SOUTHERN WOLF.

Le phare de cette île dont M. Ed. Snell a maintenant la charge, est à éclats; sa lumière est très-brillante et visible à une grande distance. M. G. Thomas, le gardien de phare de la pointe aux Lépreux, m'a dit qu'on la voyait distinctement de sa station, d'où l'on voyait, dans les nuits claires, la lumière de trois phares: de Southern Wolf, du cap Spencer, et de l'île Bliss. L'hiver dernier, le mécanisme produisant les éclats de lumière marchait irrégulièrement, s'arrêtant parfois ou ne tournant qu'avec difficulté.

Ayant reçu avis de ce fait, j'envoyai un machiniste de Saint-Jean, M. Hevernor, qui reconnut que l'obstacle au fonctionnement provenait de la congélation de l'huile dans les rouages. Après les avoir nettoyés, il fit placer un petit poêle près du mécanisme, qui fonctionna ensuite régulièrement.

Le mur de fondation de la bâtisse a été mal fait par l'entrepreneur, ainsi que vous en avez été informé dans le temps par le rapport de l'inspecteur, et la conséquence en est que la gelée a endommagé la brique de la citerne qui se trouve dans la cave.

Tous nos nouveaux phares devraient être cloisonnés, lattés et plâtrés à l'intérieur de manière à laisser un espace pour la circulation de l'air entre le mur et les enduits. Cela empêcherait que la gelée endommage les citernes, comme cela a lieu à la pointe aux Lépreux, Head Harbour et Southern Wolf. Comme il n'y a pas de voie régulière de transport jusqu'à cette île, la difficulté d'y amener des ouvriers et de les reconduire est cause que les réparations dont on a besoin n'ont pu encore être exécutées. En attendant, le gardien se sert des nouvelles citernes à l'huile pour y mettre de l'eau. La construction d'un tambour à la porte de

la cave, au côté nord de la bâtisse, serait une grande protection contre le froid. Toutes ces déficiences ont été cause que le gardien n'a pu conserver de légumes dans la cave.

La bâtisse est élevée et exposée à tous les vents.

PHARE DES WALLOW TAIL.

Les fondations de ce phare ont nécessité beaucoup de travaux; la bâtisse ne tenait plus que sur les poteaux des lambourdes. Le mur de fondation a été fait partie sur la terre et partie sur le roc, et les pluies et les gelées l'ont détérioré. Sans les soins de M. Kent, le précédent gardien, cette immense bâtisse eût tombé d'un côté ou de l'autre, ou eût été renversée par les vents qui soufflent avec violence dans une situation aussi élevée. Un maçon a été envoyé sur les lieux, avec instruction d'ôter la terre qui couvrait le roc sous la bâtisse, et de faire un mur solide en pierres cimentées. La pierre pour ce mur a été tirée de la carrière et transportée sur les lieux l'année dernière, de sorte que rien n'a retardé les ouvriers dans l'exécution de ce travail. J'ai su depuis que cette maçonnerie avait été bien faite, et que le phare repose maintenant sur un mur solidement appuyé sur le roc.

Les débarcadères, qui étaient vieux et délabrés en partie, ont encore souffert par la tempête de Saxby et par celle du 30 novembre dernier.

A l'exception du bois de construction que l'on pouvait se procurer à meilleur marché près de la station, les matériaux pour les réparer ont été apportés avec les provisions. Ordre fut donné à M. John Kent de faire réparer de suite ces débarcadères, vu qu'ils sont indispensables au transport des provisions du phare, lequel est à une grande hauteur au-dessus de l'eau.

Une remise était nécessaire à l'extrémité supérieure du débarcadère, comme magasin et comme abri pour la chaloupe du gardien. Le bois nécessaire ayant été commandé par M. John Kent, il lui a été permis de la construire. Elle est maintenant terminée et son prix de revient est d'accord avec la plus stricte économie.

Dans la plupart des stations de pêche, la main-d'œuvre est très-chère en été, car les habitants sont presque tous à la pêche ou à préparer leur poisson, de sorte que par homme il faut payer de deux à deux piastres et demie par jour, plus la nourriture, et il est même parfois impossible d'en avoir pour le double de ce prix. Cela étant, je pense que là où les moyens de transport sont directs, le département pourrait faire exécuter ces travaux à meilleur compte, en envoyant des ouvriers de Saint-Jean, qui pourraient ainsi être expédiés d'une place à une autre où il y aurait de l'ouvrage pour eux.

Vu son grand âge et ses infirmités, M. Jonathan Kent, qui est depuis si longtemps gardien du phare de cette station, sera mis à la retraite par un arrêté du conseil, du 30 mai, à partir du 1er juillet prochain, avec une allocation de \$176.76, et son fils, M. John, le remplace avec un salaire de \$400 par année.

ILE AUX PHOQUES DE MACHIAS

Située à l'entrée de la baie de Fundy, ce phare est un des plus importants dont le département ait le contrôle.

Il y a deux phares sur cette île. La lumière de l'un est dioptrique, celle de l'autre catoptrique. Le premier est le plus considérable de ceux que surveille cette agence; et quand rien ne fait défaut, sa lumière est à la fois forte et brillante. Pendant une partie de la saison, la roue à rochet qui élève ou abaisse la mèche a été dérangée, et comme il n'était pas facile d'y remédier, M. Culey a remplacé les becs des lampes par de plus petits à mèche plate, ce qui a nécessairement diminué la force de la lumière;

Lorsque l'agent vint à cette station, on n'y avait pas encore autrement remédié.

La partie défectueuse fut alors emportée à Saint-Jean et réparée; un bec de rechange fut aussi envoyé avec ordre de replacer immédiatement les anciens becs. J'espère qu'on s'est conformé à cet ordre et que le phare éclaire aussi bien qu'auparavant.

L'ancien phare est encore régulièrement allumé; mais le contraste entre les deux est si frappant qu'à une certaine distance les marins prennent sa lumière pour celle d'une habitation

Les phares ont besoin d'être peints, et comme MM. Clark ont des ouvriers qui construisent sur l'île la bâtisse du sifflet d'alarme, et qu'ils peuvent, par conséquent, entreprendre ce travail à meilleur marché que d'autres, des arrangements ont été faits avec eux. Ils sont convenus de demander, pour le temps que leurs ouvriers emploieront ainsi, le même prix qu'ils leur paient quand ils travaillent pour eux. Une remise à charbon est aussi nécessaire, et ils se sont engagés à la construire, ainsi que des débarcadères allant jusqu'à demi-marée, afin que le charbon et les provisions de cette station puissent être transportés en droite ligne aux abris du phare et du sifflet d'alarme, au moyen d'un wagon tiré par l'engin du sifflet d'alarme.

ROCHER GANNET.

La tempête du 30 novembre dernier a détruit en partie ce débarcadère et endommagé les fondations des bâtiments à l'entour du phare. Du bois et d'autres matériaux destinés à des réparations ont été emportés. Depuis la tempête de Saxby et celle du 30 novembre dernier, toutes les stations de phare ont eu beaucoup à souffrir. Au rocher Gannet, il a été difficile cet été de débarquer même la plus petite quantité de provisions. M. McLaughlan a fait transporter sur les lieux le bois nécessaire aux débarcadères, et va se hâter d'en construire la partie la plus essentielle.

Lorsque l'agent vint à cette station, la mer paraissait calme à la surface; mais elle n'en déferlait pas moins avec violence sur les rochers, ce qui a rendu le débarquement quelque peu difficile. Les articles pesants ont été transportés à Seal Harbour, et confiés aux soins de McLaughlan, pour être ramenés à la station par un petit navire, lorsque la mer sera calme et le débarcadère réparé.

Les bâtiments étaient proprement tenus, ce qui démontre que le gardien est soigneux et attentif à ses devoirs, malgré son grand isolement, car ces constructions couvrent presque entièrement ce rocher, qui est à sept milles ou plus en pleine mer.

CAP SPENCER.

Ce phare est placé à quelque 300 pieds au-dessus de la mer, en un mot sur la partie la plus élevée de ce cap. Il est, sans exception, le plus beau de la baie de Fundy. Il a été allumé pour la première fois le 15 juin. M. G. C. Blacklock en est le gardien. MM. Clark et Stackhouse étaient les entrepreneurs de cette construction, qui a été complètement inspectée avant d'être reçue par le département. La lanterne et les appareils d'éclairage sont de la fabrique de M. E. Chanteloup, de Montréal, et bien supérieurs à ceux de la plupart des anciens phares. Sa lumière est à éclats blancs et rouges.

Les éclats blancs ont été vus à une distance de 34 milles marins. C'est ce que disent plusieurs personnes qui en ont fait la remarque et mesuré la distance sur la carte marine. Voilà pour les éclats blancs; quant aux rouges, je ne suis pas complètement renseigné sur la distance d'où on peut les voir; mais d'après certains rapports, je puis croire que c'est à 10 milles au plus. Cette distance n'est peut-être pas assez grande, mais de prochains rapports la feront connaître plus au juste. À mon avis, la lumière rouge pourrait se voir de plus loin si la couleur du verre qui la produit n'était pas aussi foncée.

Je n'ai pas, cependant, assez de connaissance ou d'expérience pratique pour dire au département quelle sorte de nuance de rouge il faudrait adopter; mais j'ai dans mon bureau

deux verres de nuances différentes, l'un rouge foncé, l'autre carmin, et si j'en puis juger par leur apparence, la lumière peut s'étendre beaucoup plus loin par le verre de la couleur de carmin, et cela tout en restant rouge, que par celui de couleur plus foncée.

Il se peut qu'il ait été décidé à cet égard, mais, dans le cas contraire, l'expérience à faire en vaudrait la peine.

QUACO.

M. Love, le gardien, a fait rapport que le parapet de ceinture du phare a été endommagé gravement par la tempête du 30 novembre 1872, et qu'il appréhende que toute l'extrémité sud-est sera emportée s'il reste dans la condition de délabrement où il est.

Des arrangements ont en conséquence été faits avec M. Carson pour construire un petit parapet bien lesté sur lequel reposeront les solives de l'ancien qui pourront être encore de service. Je n'ai aucun doute que de cette manière la construction sera protégée pour un temps. Les phares de cette station sont bien tenus par le gardien, M. Love.

CAP ENRAGE.

Le gardien de ce phare, M. George Tingly, a fait rapport que la tempête du 30 novembre dernier a été la plus violente que l'on ait vue dans ces parages depuis trente ans, et qu'elle a renversé toutes les clôtures de l'endroit. La mer a monté assez haut pour emporter la remise de sa chaloupe, située à une grande hauteur sur le cap. Son embarcation a été brisée et le quai endommagé. Il faut réparer celui-ci immédiatement, sinon il sera emporté avant le printemps. Toutes les fenêtres ont eu des vitres de cassées, dont deux de la lanterne. Pendant le plus fort de la tempête, il a craint de sortir de la maison. Les dommages ont été réparés immédiatement, et la dépense est portée au compte général des frais d'entretien.

ILE DE LA PIERRE A MEULE.

Cette station n'a nullement souffert de la tempête du 30 novembre, et les frais annuels d'entretien se bornent aux provisions du phare. L'on me dit que ce phare est régulièrement bien éclairé, quoique ses lampes soient petites et à mèche plate. Il est question d'en changer les becs dès que la chose pourra convenablement se faire.

PHARE DE LA RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Il y a six petits phares-balises sur cette rivière, entre Indian Town et Fredericton, lesquels sont soigneusement tenus et à peu de frais,—et trois autres dans le Grand-Lac qui le relie à cette rivière. De ces derniers, deux sont neufs, mais ils ne seront allumés que sub-séquentement à la date de ce rapport. L'un est situé sur la pointe Robertson, et l'autre sur la pointe Fanjoy. Ces emplacements ont été choisis par John Ferris, éc., et ils sont sans aucun doute des mieux situés pour les navires qui fréquentent le lac.

M. John Robertson et M. William Fanjoy ont été nommés gardiens de ces stations.

La balise de la pointe Cox, qui est un endroit exposé, a besoin d'être solidifiée de nouveau, et d'une nouvelle fenêtre au côté sud, comme guide pour les navires entrant dans la baie Cumberland. Ces réparations et améliorations vont se faire.

BOUÉES ET BALISES.

La plupart des bouées et balises des différents havres sont sous le contrôle des commissaires respectifs de ces ports. Le compte de leurs frais de réparation et d'entretien sont envoyés tous les trois mois à ce bureau où ils sont soldés.

Pour protéger la jetée sur la barre ouest et le banc de sable du havre de St. Andrew, il a fallu faire certains travaux, dont s'est chargé M. George Gilley, sous la direction de M. Whitlock, écuyer, le commissaire, lesquels se montent à \$93.50, et figureront dans le prochain compte annuel.

HAVRE DE BLISS.

Des bouées-espars ont été placées sur le rocher Man of War, dans ce port, sous la direction de M. James Campbell, le commissaire, et leurs frais s'élèvent, y compris ceux de commission, à \$93.50. Le compte a été transmis et figurera également dans l'état de l'année, expirant au 30 juin 1874.

BOUÉE A CLOCHE

Cette bouée est située à l'extrémité est de l'île aux Perdrix, et elle est un guide sûr pour les navires qui entrent dans le havre de Saint-Jean ou qui en sortent. Par sa position exposée, elle est sujette à de dures épreuves, étant toujours en mouvement, de sorte que ses ancrages s'usent beaucoup, ce qui nécessite de fréquentes réparations, etc. La cloche de la tour est brisée ainsi que les ressorts à l'aide desquels le battant frappe, et il fallait les réparer et peindre la coque du bateau. Ces réparations exigèrent le transport de la bouée à Saint-Jean, où elle a été réparée sous les soins de M. John Lewis. Pendant ce temps, une bouée en fer creux a occupé la place de la bouée à cloche, et avis de ce fait a été publié dans les journaux de la localité.

BOUÉES DE SAUVETAGE.

Tous les gardiens de phares situés en des endroits dangereux dans la baie de Fundy et le golfe ont été fournis d'appareils de sauvetage munis de cordes pour les cas de naufrage.

Dans la pensée que les gardiens de phare pourraient craindre de s'aventurer dans une petite embarcation pour sauver la vie d'autres personnes sans protection pour la leur, le département a décidé de fournir à chaque gardien une ceinture de sauvetage faite à sa taille, qu'il peut mettre au moment de s'embarquer, et une bouée de sauvetage munie d'une corde qui sera attachée à la chaloupe, qu'il pourra jeter aux personnes en péril. Beaucoup d'existences pourront être sauvées ainsi. La fréquence des naufrages sur nos côtes a fait voir au département la nécessité de mesures propres au secours des naufragés. Dans ce but, de bonnes embarcations sont fournies et des récompenses honoraires et pécuniaires sont offertes pour stimuler le courage dans l'accomplissement de cette partie importante du service, moyen qui a déjà réussi. M. Cline, le précédent gardien du phare de Southern Wolf, a été assez heureux pour sauver la vie des six hommes d'équipage du *Tempo*, navire de 143 tonneaux, naufragé le 17 décembre dernier, et laissé dans une position périlleuse sur le rocher de Green, une des îles de Southern Wolf, action de courage que le département s'est empressé de reconnaître.

Sous le contrôle de cette agence, il y a cinquante phares, y compris ceux de petites dimensions, un sifflet d'alarme sur l'île aux Perdrix, un autre à la pointe aux Lépreux, et un troisième à la pointe Miscou, à l'entrée de la baie des Chaleurs, et trois autres qui sont donnés à l'entreprise dans la baie de Fundy, et qui doivent être construits aux places suivantes : Cap Huragé, à l'extrémité nord du Grand-Manan et à l'île aux Phoques de Machias. Des trompettes d'alarme ont aussi été fournies aux gardiens des phares situés en des lieux exposés, à l'aide desquelles ils doivent répondre à l'appel des navires, les prévenir du danger, les guider dans les rivières et havres voisins.

Presque toutes les provisions ont été apportées par le vapeur du Gouvernement, le *Lady Head*, qui a rendu d'importants services, non-seulement en approvisionnant les phares au besoin, mais aussi en fournissant à l'agent l'occasion de visiter les différentes stations de la baie, de les lui faire connaître et de juger de leur efficacité.

L'huile a été apportée en temps opportun, et elle est de meilleure qualité que la première obtenue en Canada.

Je termine en soumettant le rapport de M. James Mitchell, l'inspecteur, sur les différents phares dans le golfe Saint-Laurent, dont la direction est confiée à l'agence du département au Nouveau-Brunswick.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

L. H. HARDING.

L'HONORABLE PETER MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES

A L'AGENT DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, SAINT-JEAN,
NOUVEAU-BRUNSWICK,

MONSIEUR,—Ayant reçu avis du département que le steamer *Napoléon* visiterait le détroit de Northumberland, je me suis en conséquence embarqué sur ce navire pour aller inspecter le phare de Jourimain, en compagnie de M. Barbour, le premier mécanicien du steamer.

Nous avons trouvé tous les bâtiments en bon ordre, et M. Bent, le gardien, a donné toute l'aide voulue pour opérer le débarquement des provisions nécessaires.

CAP CASSIE,

J'ai visité ce phare avec M. Barbour, et nous l'avons trouvé en bon ordre, tel qu'il en a été fait rapport.

Ce phare est à feux tournants très-puissants. Les capitaines de navires et les pilotes en parlent avec beaucoup d'avantage.

La seule difficulté est le manque d'eau, et je suggère, en conséquence, que l'on y creuse un puits.

PHARE DE RICHIBOUCTOU.

J'ai visité ce phare avec M. Barbour, le mécanicien-chef du steamer. Depuis ma dernière visite, en décembre 1872, cette construction a été peinte et n'exige pour le présent aucune amélioration.

PHARE DE TRACADIE.

Je débarquai à cet endroit avec le mécanicien-chef du *Napoléon*, le 6 juillet, et après un examen minutieux du phare, nous trouvâmes que tout était de manière à nous satisfaire. Les provisions nécessaires furent ensuite débarquées. Le feu de ce phare est blanc et fixe.

PHARE DE SHIPPEGAN

Visité ce phare le 6 juillet, trouvé en bon ordre, et débarqué les provisions nécessaires. Sa lumière est aussi blanche et fixe, mais un phare balise devrait lui être adjoint pour indiquer le chenal.

PHARE DE MISCAN.

J'ai aussi visité cette station, où j'ai laissé les provisions nécessaires, avec assez de peinture et d'huile pour donner à la construction une meilleure apparence.

Les lampes étaient en bon ordre et l'intérieur du bâtiment parfaitement propre.

La remise d'un engin a été construite à cette station, et tout ce qui sera nécessaire au fonctionnement du sifflet d'alarme y a été débarqué.

Le feu de ce phare est rouge et fixe.

ILE AUX RENARDS.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Barbour, le mécanicien-chef. Il y a trois balises sur cette île. Robert Rainsberg a la charge des deux du bas, et Wood Williston de celle de l'extrémité supérieure.

Toutes ces stations sont en bon ordre et ont reçu les provisions nécessaires.

[ILE SHELDRAKE.

Ici deux nouvelles balises ont été construites cette saison, au prix de \$500, et les personnes capables d'en juger qui les ont vues en parlent en termes flatteurs.

L'ancien gardien, M. Cameron, qui a dû partir pour cause de maladie, a été remplacé par M. John McKay.

POINTE DU CHÊNE.

Il y a deux balises à cette station. Elles ont reçu leurs provisions ordinaires, ainsi que les matériaux pour le peinturage que j'ai ordonné de faire.

BALISES DE GRANT.

Cette station a deux balises, et elles sont en très bon ordre. Elles ont reçu les provisions ordinaires.

PHARE D'ESCUMINAC.

Ce phare a été visité le 2 juillet. Trouvé le tout en bon ordre. Ce feu, qui est blanc et fixe, est visible à une grande distance.

Le précédent gardien, M. William Hay, est mort cette saison, et il a été remplacé par M. Thomas Phillips, qui, sous tous les rapports, est propre à cette charge.

BATTURE DE PRESTON.

Deux balises servent de guides aux marins à cet endroit. Les lumières de ces balises sont blanches toutes les deux, et il en est parlé avantageusement.

ILE DU PORTAGE.

Visité cette île le 4 juillet et trouvé tout en bon ordre. Avec le mécanicien-chef du steamer, j'ai examiné les phares; ils sont en aussi bon état qu'on peut le désirer.

La lanterne de cette station devra être changée, car ses vitres sont beaucoup trop petites, ce qui nuit à l'extension de la lumière. De plus grandes vitres remédieraient à cela.

ILE CARAQUETTE.

L'habitation et le phare de cette station sont sous le même toit. L'automne dernier, le gardien s'est malheureusement noyé en traversant à l'île, mais sa famille le remplace dans le service du phare.

J'ai fait débarquer les provisions nécessaires à cette station, et trouvé le tout en bon ordre.

PHARE DE DALHOUSIE.

J'ai visité ce phare deux fois cette saison. Trouvé les lampes un peu en mauvais ordre. Je les ai envoyées à Québec pour les faire réparer. Ce phare a aussi une lumière blanche et fixe.

CHENAL DE NEGUAC.

Un petit phare en tourelle a été construit sur le côté nord-est de ce chenal. La lumière en est blanche et fixe, placée à 30 pieds au-dessus des hautes eaux, et peut être vue à une distance de 11 milles. Allumé pour la première fois le 20 août. Fasnham Letson en est le gardien.

CHENAL DE TABUSINTAC.

Il y a là une bâtisse carrée en bois de 20 pieds de haut, peinte en blanc, et surmontée d'une tour dont le toit est à environ 30 pieds au-dessus des hautes eaux, et portant une lumière rouge fixe qui, en temps clair, peut être vue à 7 milles de distance.

HOPITAL DE LA MARINE.

Il a été dépensé \$120 90 en sus des déboursés ordinaires pour gages et frais d'entretien durant l'année dernière.

L'édifice a été réparé, la clôture peinte, et tout paraît propre et confortable.

HOPITAL DE LA MARINE, RICHIBOUCTON.

Cet édifice a bien besoin d'être peinturé et amélioré. Le besoin d'une remise pour le bois, et autres bâtiments se fait sentir. Appartenant à cette station il y a un acre de terre qui devrait être clôturée, et comme personne ne s'occupe actuellement de ce terrain, je suggère qu'il soit confié aux soins de quelqu'un. Un homme marié conviendrait mieux qu'un autre.

BATEAU-PHARE.

C'est une goëlette qui porte une lumière rouge fixe, et qui est placée sur le fer à cheval entre les îles aux Renards et du Portage, dans la baie de Miramichi.

Cette lumière est à 35 pieds au-dessus des hautes eaux et peut être vue à 8 milles de distance. Elle est de l'ordre catoptrique, et fut inaugurée le 12 juillet.

BOUÉES ET BALISES.

A raison des fortes tempêtes qui ont sévi sur cette côte et de ce que la glace s'est fermée si vite l'automne dernier, ce service m'a contraint à plus de dépense qu'à l'ordinaire.

Généralement il a fallu replacer toutes les bouées, dérangées pendant les récentes tempêtes, et comme le prix de la main d'œuvre est aussi beaucoup plus élevé, cela fait que la dépense paraît considérable, bien que la plus stricte économie ait été observée.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'huile fournie cette année était assez bonne. Les barils renfermaient la quantité qu'ils devaient contenir.

Les phares qui n'avaient pas encore de réservoirs d'huile en fer galvanisé en ont reçu cette année.

J'ai été si occupé à satisfaire aux ordres spéciaux du département, en dehors de cette province, qu'il m'a été jusqu'ici impossible de faire la visite de tous les phares; mais dans le courant de l'automne, je tâcherai de visiter ceux de la baie de Fundy, et si possible, tous ceux soumis à mon inspection.

J. MITCHELL,

Inspecteur des phares, etc.

N.-B.

Newcastle, Miramichi,

Septembre 1873.

ÉTAT des frais d'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
pour l'année fiscale expirée le 30 Juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts
<i>Staint-Jean.</i>		
E. Rose, salaire comme gardien du bateau-phare.....	400 00	
Entretien et réparations.....	497 26	897 26
<i>Pointe du Chêne.</i>		
J. Coughlan, salaire comme gardien.....	100 00	
Entretien et réparations.....	35 41	135 41
<i>Batture de Preston.</i>		
P. Lewis, salaire comme gardien.....	100 00	
Entretien et réparations.....	63 49	163 49
<i>Ile aux Renards.</i>		
R. Rainsboro, salaire comme gardien.....	230 42	
C. Rogers, do.....	199 17	
Entretien et réparations.....	238 96	668 55
<i>Cap Enragé.</i>		
G. Tingley, salaire comme gardien.....	400 00	
Entretien et réparations.....	94 52	494 52
<i>Pointe du Chêne. rivière Saint-Jean.</i>		
C. Theal, salaire comme gardien.....		0 00
<i>Ile de Caraquette.</i>		
T. Kerr, salaire comme gardien.....	200 00	
Entretien et réparations.....	213 83	413 83
<i>Escuminac.</i>		
W. Hay, salaire comme gardien.....	400 00	
Entretien et réparations.....	229 39	629 39
<i>Rocher Gannet.</i>		
W. B. McLaughlin, salaire comme gardien.....	840 00	
Entretien et réparations.....	1,316 37	2,156 37
<i>Ile à la Pierre Meulière.</i>		
J. Clarke, salaire comme gardien.....	200 00	
J. R. Styles, do.....	200 00	
Entretien et réparation.....	106 23	506 23
<i>Batture de Grant.</i>		
F. Russell, salaire comme gardien.....	100 00	
Entretien et réparations.....	7 30	107 30
Carried forward.....		

ETAT des frais d'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
pour l'année fiscale expirée le 30 Juin 1873. — Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Green Head Report</i>		
J. N. Williams, salaire comme gardien.....		80 00
Entretien et réparations.....		28 65
	108 65	
<i>Head Harbor.</i>		
H. McLaughlin, salaire comme gardien.....		400 00
Entretien et réparations.....		486 88
	886 88	
<i>No Man's Friend.</i>		
E. Buzza, salaire comme gardien.....	80 00	
<i>Ile Machias.</i>		
J. Conley, salaire comme gardien.....		664 00
Entretien et réparations.....		331 12
	995 12	
<i>Miscou.</i>		
G. McConnell, salaire comme gardien.....		500 00
Entretien et réparations.....		116 40
	616 40	
<i>Pointe aux Lépreux.</i>		
G. Thomas, salaire comme gardien.....		400 0
Entretien et réparations.....		115 19
	515 19	
<i>Ile aux Perdrix.</i>		
A. Reed, salaires comme gardien.....		500 0
Entretien et réparations.....		894 5
	1,394 56	
<i>Ile du Portage.</i>		
G. Davidson, salaire comme gardien.....		200 00
Entretien et réparations.....		38 84
	238 84	
<i>Phare de Quaco.</i>		
W. Love, salaire comme gardien.....		400 00
Entretien et réparations.....		116 60
	516 60	
<i>Richibucto.</i>		
F. Richard, salaire comme gardien.....		160 00
Entretien et réparations.....		18 54
	178 54	
<i>Cap Jourmain.</i>		
J. Bent, salaire comme gardien.....		200 00
Entretien et réparations.....		221 00
	421 00	
A. reporter.....		

ETAT des frais d'entretien des phares du Nouveau-Brunswick pour l'année fiscale
expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Pointe de Sable.</i>		
<i>Report</i>		
J. W. Caulfield, salaire comme gardien.....	80 00	
Entretien et réparations.....	2 12	82 12
<i>Ile de Shediac.</i>		
H. Hendrickson, salaire comme gardien.....	200 00	
Entretien et réparations.....	17 92	21 92
<i>St. Andrew's.</i>		
G. Pendlebury, salaire comme gardien.....	300 00	
Entretien et réparations.....	48 24	348 24
<i>Swallow Tail.</i>		
J. Kent, salaire comme gardien.....	400 00	
Entretien et réparations.....	602 97	1,002 97
<i>Wilmot's Bluff.</i>		
J. D. Wilmot, salaire comme gardien.....		80 00
<i>Havre de Bliss.</i>		
J. Clark, salaire comme gardien.....	225 00	
Entretien et réparations.....	216 69	441
<i>Petits phares de Bathurst.</i>		
J. Connors, salaire comme gardien.....	80 00	
Entretien et réparations.....	20 50	100 50
<i>Dalhousie.</i>		
L. Arseneau, salaire comme gardien.....	100 00	
Entretien et réparations.....	11 75	111 75
<i>Southern Wolf.</i>		
W. Cline, salaire comme gardien.....	500 00	
do Balance du salaire au 30 juin.....	10 35	
Entretien et réparations.....	322 35	832 70
<i>Pointe Cox.</i>		
M. J. Cox, salaire comme gardien.....	80 00	
Entretien et réparations.....	5 10	85 10
<i>Battures d'Oromocto.</i>		
J. R. Hazen, salaire comme gardien.....	80 00	
Entretien et réparations.....	2 00	82 00
<i>A Reporter</i>		

ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Pointe Cassie.</i>		
Report.....		
C. P. Leblanc, salaire comme gardien.....	207 82	
Entretien et réparations	52 94	260 76
<i>Tracadie.</i>		
W. Archer, salaire comme gardien	170 22	
Entretien et réparations	45 88	216 10
<i>Phare de Pointe Reeds.</i>		
J. S. Knowles, compte de gaz, etc		75
<i>Shippegan.</i>		
F. Demaresque, salaire	170 22	
Entretien et réparations	50 01	220 23
<i>Cap Spencer.</i>		
J. R. Cameron et Cie., huile, etc	118 80	
J. H. Harding, divers déboursés.....	96 50	215 30
<i>Ile aux Perdrix.</i>		
J. Wilson, salaire, sifflet d'alarme	400 00	
S. Handren, salaire, assistant, sifflet d'alarme.....	240 00	
Entretien et réparations.....	1,599 11	2,236 11
<i>Pointe aux Lepreaux.</i>		
W. Gallant, maintien et réparations, sifflet d'alarme	400 00	
Entretien et réparations.....	1,033 53	1,433 53
BOUEES ET BALISES.		20,247 13
<i>Ile aux Perdrix</i>		
J. Bridges, draguage de chaines	20 00	
J. McAvity et fils, louage de dragues.....	10 00	30 00
<i>Miramichi.</i>		
H. Kelly, nouvelle bouée.....	20 00	
F. Martin, déplacement.....	135 00	
J. Walls, posage, etc	197 00	
J. Harley, charriage	14 50	
B. Poirier, posage, etc	14 00	
M. Martin, déplacement	8 00	
J. McAvity et fils, fer à cercles.....	13 69	
A. McDerman, nouvelle bouée.....	30 00	
J. W. Thorn, remorquage d'une bouée en fer creux.....	8 00	
C. Sargent, peinture, etc	76 25	516 44
▲ reporter.....		

ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873—*Suite*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Caraquette.</i> Report.....		
R. Young, posage de bouées, etc.....		119 97
<i>Richibucto.</i>		
J. Wheaton, nouvelles bouées.....		272 23
<i>Shediac.</i>		
G. C. Berryman, nouvelle bouée.....	54 20	
A. Davidson, fret.....	2 86	
P. White, déplacement de bouées.....	16 00	
		73 06
<i>Cocagne.</i>		
T. Ewing, posage de bouées, etc.....		25 20
<i>St. George.</i>		
J. Campbell, déplacement de bouées, etc.....		253 00
<i>Shippegon.</i>		
W. Taylor, déplacement de bouées, etc.....		40 71
<i>Bathurst.</i>		
J. Ferguson, posage de bouées, etc.....		1 95
<i>Buctouche.</i>		
H. B. Smith, nouvelle bouée, etc.....		97 90
<i>St. Stephen.</i>		
Z. Chipman, posage de bouées, etc.....		35
<i>St. Andrew's.</i>		
W. Whitlock, réparations.....		221 96
<i>Dalhousie.</i>		
D. Stewart, posage de bouées, etc.....		88 35
<i>Neguac.</i>		
J. Mitchell, pour faire recueillir des bouées à la dérive.....		7 50
<i>Ile Shelldrake.</i>		
J. Walls, main d'œuvre.....	8 00	
W. Andrews, fret.....	6 00	
J. Coughlan, abattis.....	8 00	
		22 00
		2,347 47
A reporter.....		

ETAT des frais d'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873. — Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		
COMPTE GÉNÉRAL.		
J. Mitchell, frais de route et déboursés comme inspecteur.....		1,067 41
J. Mitchell, 12 mois de salaire comme inspecteur des phares.....		1,200 00
J. Cussack, charriage d'huile.....		8 70
T. C. Wilmore, télégrammes.....		39 14
W. Smith, pour éprouver l'huile.....		35 00
F. Drake, loyer de magasin.....		50 00
R. B. Call, fret pour l'huile.....		165 93
Mitchell et Cie., peinture, etc.....		267 59
C. G. Berryman, bidons à huile, etc.....		331 22
W. Murdock, registres.....		12 00
S. Hanks, transport d'huile.....		5 40
W. Austin, louage de cheval.....		7 50
J. Haws et Cie., peinture, huile, etc.....		743 47
J. Mitchell, choix d'emplacement.....		65 00
W. M. Smith, frais de route.....		26 11
E. Willis, annonces.....		34 50
Geo. Helms, fret de provisions.....		243 00
J. Norman, peinture, etc.....		67 80
J. Fairweather, remisage.....		15 96
D. Connell, charriage.....		9 95
H. T. Stephens, annonces.....		15 00
G. W. Day, do.....		41 50
W. Elder, do.....		54 00
F. Robido u, do.....		28 60
M. McLeod, do.....		41 90
J. King, transpor en bateau.....		289 40
J. R. Cameron et Cie., cheminées de lampe, etc.....		138 95
W. et J. Anslow, annonces.....		8 80
P. Cowley, charriage.....		4 00
E. Willis, annonces.....		24 10
F. J. Harding, travaux.....		24 68
St. Andrews Standard, annonces.....		14 00
E. Lantelums, fer forgés.....		31 80
Small et Hatheway, fret pour l'huile.....		3 45
W. H. Tuck, préparation de copie d'acte, etc.....		150 83
H. Chubb et Co., impressions.....		23 31
H. et J. H. Phinney, bidons d'huile.....		10 28
W. H. Austin, louage de cheval.....		8 00
D. Main, annonces.....		18 00
P. Sheridan, fret.....		7 39
E. Wilson, charriage.....		4 00
J. Foster, fret.....		8 60
G. McKean, fret.....		48 63
Bowes et Evans, réservoirs à huile.....		190 40
M. A. Tracy, annonces.....		20 80
Orr et Ritchie do.....		29 00
G. W. Day, impression.....		15 50
A. Young, réparation de lampes.....		39 03
A. Mills, fret.....		12 00
W. Watt, huile, etc.....		319 21
J. Johnson, frais de port.....		22 85
J. H. Stone, fret.....		12 50
W. et J. Austin, impressions.....		41 10
J. Anderson, mesu sge d'huile.....		22 65
R. A. Smith, télégrammes.....		21 70
George Garrison, livraison d'huile.....		4 00
G. F. Smith, bouées de sauvetage.....		38 18
J. Grey, réparation de lanternes.....		117 00

A reporter.....

ÉTAT des frais d'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
pour l'année expirée le 30 juin 1873. — *Suite.*

COMPTÉ GÉNÉRAL.	Report.....	\$ cts.	\$ cts.
Z. G. Gabel, bouées de sauvetage		39 20	
T. M. Robinson, télégrammes.....		103 56	
W. Frith, quaiage, <i>Lady Head</i>		26 53	
J. H. Harding, frais de route et petits déboursés.....		202 14	
		6,672 25	6,672 25

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er octobre 1873.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES
DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE
LE 30 JUIN 1873.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

AGENCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

HALIFAX, 25 septembre 1873.

A l'honorable P. MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter le court rapport suivant sur les opérations de cette agence de votre ministère, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

Dans mon dernier rapport, je parlais des retards survenus au phare de Country Harbor, en conséquence des dommages subis par la lanterne dans son transport de Montréal. Une nouvelle lanterne fut expédiée et érigée durant le printemps, et le phare fut allumé pour la première fois le 1er mai dernier. La tour, qui est une construction carrée en bois, peinte en blanc et à vingt-six pieds de hauteur, est placée à la pointe sud de l'île Verte, comté de Guysboro, et laisse voir un feu blanc fixe à cinquante-et-un pieds au-dessus du niveau de la mer et qui, visible à quatorze ou seize milles, sert à la fois de phare côtier et de guide à l'entrée des havres de Country et du Pêcheur. M. William B. Foster en fut nommé gardien avec un salaire de \$400 par année.

Le sifflet d'alarme de l'île aux Eglantiers, dont je parlais aussi dans mon dernier rapport, fonctionne très-bien depuis le 1er mars, sous les soins de M. John Cormack, ingénieur. Ce sifflet d'alarme est situé sur la pointe nord-ouest de l'île aux Eglantiers, comté de Digby, sur le côté sud du phare. Dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige, ce sifflet siffle trois fois en une minute, comme suit : un coup qui dure quatre secondes, avec un intervalle de quatre secondes ; puis un autre avec intervalle de même durée ; et finalement un troisième coup de quatre secondes avec un intervalle de quarante secondes, ce qui complète la minute.

Un petit phare a été construit sur la pointe Mullin, côté nord de l'entrée du havre Wallace, comté de Cumberland. La lumière est un feu blanc fixe élevé à trente-neuf pieds au-dessus de la marée haute. La tour est une construction carrée en bois, peinte en blanc et haute de vingt-cinq pieds. Le contrat en fut donné à M. Zebud Mullis pour \$300. Le phare fut allumé pour la première fois le 1er août dernier, il est placé temporairement sous la garde du constructeur. Depuis, M. Benjamin Smith a été nommé gardien avec un salaire de \$100 par année.

Le phare de Port-Mouton, qui guide les navires entrant dans le havre de ce nom, est situé sur la pointe nord-est de l'île Spectacle, comté de Queen ; sa lumière est un feu rouge fixe, élevé à quarante-six pieds au-dessus de la haute marée. La tour, peinte en blanc, est une construction de bois carrée, haute de vingt pieds ; elle fut construite par M. G. S. Parker pour \$665, prix du contrat. Le phare fut allumé le 1er septembre 1873 ; il est sous la garde de M. Patrick Burgess, qui reçoit un salaire de \$2 par jour.

Le phare du havre Shelburne, qui a un feu rouge fixe, élevé à soixante-sept pieds au-dessus du niveau de la haute marée, est situé sur la Pointe-de-Sable, à l'est de l'entrée du havre de Shelburne. La tour, construction de bois carrée, est peinte en blanc et a été construite par M. George De Champ, pour la somme de \$725. Le phare a été allumé le 1er septembre 1873 ; il sert de guide pour l'entrée dans le havre et à indiquer les dangers de la Pointe-de-Sable. M. Edward Goudock en a été nommé le gardien avec un salaire de \$200 par année.

Indépendamment de ces phares, les suivants sont en voie de construction :

Une petite tour pour phare au havre Walton, comté de Hants, dont M. Timothy Parker a eu le contrat pour \$620. Cette construction est aujourd'hui terminée, et on attend pour allumer le phare, que le surintendant l'ait inspecté.

M. William Tory a eu pour \$650 le contrat de Creighton Head ou Arichat-Ouest. La bâtisse était presque terminée et prête à recevoir le phare quand elle fut renversée par la tempête du 24 août dernier.

Deux phares sur le lac du Bras d'Or, Cap Breton, sont actuellement sous contrat : l'un situé à la Pointe McKenzie, près le havre Plaster, et l'autre à la Pointe McNeil, Grand Narrows. M. William Tory a obtenu le contrat de ces deux bâtisses, moyennant \$800 pour la première, et \$775 par la seconde qui est à peu près terminée.

On est aussi à construire un phare à l'île Verte, baie Marguerite; il est presque fini et prêt à recevoir l'appareil du feu tournant. M. Alex. Sinclair en est l'entrepreneur, et pour le phare ainsi que le hangar à l'huile il devra recevoir \$1,484.

M. Francis Ryerson a obtenu le contrat s'élevant à \$2,875, pour la construction d'un quai et d'un phare à l'extrémité ouest de l'île Bunker, à l'entrée du havre de Yarmouth.

Des contrats ont également été donnés pour la construction de phares sur la pointe Aconi au petit Bras d'Or et à Lingan Head; le premier est dans un état très-avancé.

La tour du phare à l'extrémité ouest de l'île-de-Sable est presque entièrement terminée et elle sera probablement mise en opération cet automne, ainsi que le sifflet d'alarme qui se trouve au même endroit. On a aussi construit durant la saison des logements pour les ingénieurs aux extrémités ouest et est.

On a choisi des emplacements pour des phares au cap Nord, au cap George, à l'île du Bon-Portage et à l'île de la Tête-Blanche, comté de Yarmouth.

Un phare flottant en fer, qui doit être mis à l'ancre à l'entrée du havre de Halifax, est arrivé ici le 10 août dernier. Ce vaisseau a été construit par MM. Richardson, Duck et Cie, à South Stockton-on-Tees. Il a 91 pieds de longueur, 20 de largeur, 11.15 pieds de profondeur de cale, deux mâts et de la force de 135.11 tonneaux. Il est peint en rouge, et porte de chaque côté le nom "Halifax" écrit en lettres blanches, et une boule rouge au haut de ses deux mâts. Le phare flottant sera amarré dans 45 brusses d'eau vis-à-vis l'entrée du havre de Halifax, dans la latitude $44^{\circ} 24' 20''$ N. et la longitude $63^{\circ} 27' 30''$ O. Le phare de Sambro se trouvera éloigné de lui à $\frac{1}{2}$ N.-O., O. $4\frac{2}{3}$ milles O. Le phare de Chebucto Head, N. $\frac{1}{4}$ O. $6\frac{1}{2}$ milles. Le phare de l'île du Diable $\frac{7}{8}$ N.-E., $10\frac{2}{3}$ milles, et la bouée Portugaise N. $\frac{7}{8}$ E., 8 milles. Une lumière blanche fixe sera exhibée de chaque mât, à trente-neuf pieds l'une de l'autre, probablement visible à vingt milles, le centre de la lumière étant à trente-neuf pieds au-dessus du niveau de l'eau. Un sifflet d'alarme à vapeur, fabriqué par MM. W. S. Symonds et Cie., sera placé à bord du vaisseau et sifflera dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige douze secondes par minute, avec un intervalle de 48 secondes entre chaque coup.

Il est probable que le phare flottant sera amarré dans la position indiquée plus haut, au commencement de novembre. Plusieurs des capitaines de steamers et autres navires qui visitent souvent ce port attendent les meilleurs résultats de cette amélioration. Le sifflet d'alarme ne peut manquer, je crois, d'être d'une utilité très-appreciable dans les gros temps.*

Le prix d'achat de ce vaisseau ne paraît pas dans les comptes ci-joints qui ne vont que usqu'au 30 juin dernier.

Les réparations annuelles ordinaires aux phares ont été faites durant la dernière saison, autant que possible, sous la conduite du capitaine Kendrick, le contrôleur, qui fait rapport que les différentes stations visitées par lui sont dans une condition satisfaisante, et que les gardiens remplissent bien leurs fonctions. Un magasin et un hangar à chaloupes ont été construits près du débarcadère à la station de Chebucto Head. La cheminée de la maison a été renversée par la tempête du 24 août, causant des dommages considérables à la couverture; les fondations ont aussi été endommagées. La cheminée a été reconstruite et les bâtisses remises en bon ordre.

* Ce phare flottant ayant été déséparé pendant une violente tempête, a été retiré de sa station le 26 novembre et restera à la retraite jusqu'à avis contraire.

A Sambro de nouveaux poteaux, escaliers et parapets ont été placés sur le côté ferme du roc qui conduit de la résidence du gardien au phare en amont, dont les murs de fondation ont été rejointoyés avec du nouveau mortier après qu'on eut enlevé le vieux; les planchers de la maison ont été réparés; de nouveaux seuils, solives et planchers posés dans la bâtisse qu'on a élevée en haussant d'un pied les murs de fondation. On a aussi réparé le plancher du magasin et de la maison en bois, et de nouvelles plate-formes ont été ajoutées à la résidence et au magasin. Le phare de cette station est peut-être l'un des plus importants de toute la côte, et l'on s'est efforcé pendant la saison de l'améliorer le plus possible. Cinq lampes à mèches plates avec trois becs circulaires pour compléter le cercle étaient employées, ainsi que huit lampes A. et des réflecteurs de douze pouces placés autour d'un cadre de fer au-dessus des plus grandes lampes, de manière à illuminer les espaces qui les séparaient. Les lampes à mèches plates ont été enlevées et remplacées par des becs circulaires avec des réflecteurs de vingt pouces; les petites continuent à être employées, mais on a ajouté trois lampes à bec circulaire qui ont été placées sur le plancher de la lanterne tournées vers le S., S.-O. et S.-E., avec une légère inclinaison afin d'augmenter la force de la lumière à une courte distance.

La petite lumière dioptrique de Chester n'étant pas adaptée à la lanterne, a été enlevée et remplacée par des lampes et des réflecteurs.

A la baie Mahone on a pris des arrangements pour ajouter au phare un logement pour le gardien et sa famille. Un nouveau dépôt d'huile a été construit à l'île de la Croix, et des réparations nécessaires faites au logement ainsi qu'au chemin qui conduit du débarcadère au phare. A la Pointe de la Batterie et à Port-Medway les logements ont été réparés, ainsi que les dépôts d'huile et les débarcadères.

Une nouvelle lanterne en fer garnie de verre à glaces (*plate-glass*) a été placée sur le phare de l'île Coffin et des réparations ont été faites aux logements ainsi qu'à la grange. A Little Hope l'horloge du phare a été réparée à grands frais et une nouvelle couverture faite pour la lanterne.

Des arrangements ont été pris pour donner des logements aux gardiens de l'île Carter et de l'île au Nègre, et à cette place un débarcadère est en voie de construction.

A l'île au Phoque un chemin a été fait depuis le débarcadère sur le côté est jusqu'à la maison de sifflet, distance d'environ trois quarts de mille. Le besoin de ce chemin se faisait sentir depuis longtemps; il augmentera de beaucoup les facilités pour transporter le combustible du rivage jusqu'à la station d'alarme, et pour transporter l'huile au phare, ainsi que les autres approvisionnements.

A cause de la nature raboteuse et marécageuse du sol, ce chemin a entraîné des dépenses considérables, mais il sera d'une grande commodité et d'une grande économie. Un cheval amené de l'île au Sable a été envoyé à cette station pour être employé au halage du combustible et des approvisionnements.

Au cap Sainte-Marie on a fait dans le phare des chambres à coucher pour la famille du gardien, et l'on a autorisé le creusage d'un puits.

De légères réparations ont été faites au logement du gardien à Boar's Head, une nouvelle clôture posée autour du phare, un puits creusé et le chemin amélioré.

A la station de Westport, le chemin a également été mis en ordre. Au Rocher-Noir, on a construit une nouvelle plate-forme pour le phare qui a été peinturé, et on a aussi réparé le dépôt d'huile. Une nouvelle chaloupe a été fournie à la rivière la Pomme où l'on a fait une cale de construction et un hangar. Le vieux parapet de Parrsboro, dont une partie avait été endommagée par des tempêtes successives, a été réparé.

L'année dernière, un crédit de \$2,000 avait été voté pour la construction d'un brise-lames destiné à protéger le barrage du phare de cette station. Cet ouvrage a été fait sous le contrôle de Alexander Macnab, éc., I. C.; il a été terminé au mois de novembre dernier, et il est très bon puisqu'il a soutenu les plus fortes tempêtes de la saison, tout en élargissant et levant le banc de sable. La longueur du brise-lames est de 715 pieds, dont 645 sont couverts en madriers de deux pouces; le tout est bien ballasté. Sa largeur est de 10 pieds et sa hauteur moyenne d'environ 5 pieds. Il a coûté \$1,997.74.

Des fondations en pierre ont été construites sous le logement de l'ingénieur à l'île Cranberry, et des pilotis sous la remise du sifflet d'alarme, le dépôt et le hangar à charbon.

A l'île Flint de nouveaux seuils ont été posés au phare et au porche, et on a réparé les

planchers de ces deux constructions. Au havre de Sidney, on est à ébrançonner les fondations du phare et des arrangements ont été faits pour y construire un dépôt d'huile.

A l'île Saint Paul le réservoir qui fournit l'eau au sifflet d'alarme a été complètement préparé, un hangar à charbon construit, et on a fait un chemin depuis la station du signal d'alarme jusqu'à celle de secours, de sorte que le combustible et les provisions peuvent maintenant être transportés en voiture depuis le débarcadère à l'anse jusqu'à la remise du sifflet d'alarme; ce transport occasionnait auparavant beaucoup de difficultés, une forte dépense de temps et de main-d'œuvre.

Le sifflet d'alarme de cette station a subi plusieurs bonnes réparations et on a mis des fenêtres au logement du contrôleur. Une nouvelle horloge et un mécanisme de feu tournant ont été faits et placés dans le phare sud-ouest. De nouveaux barreaux et étais en fer ont été posés à la lanterne et on a fait des réparations au phare ainsi qu'au logement du gardien. Les fondations du phare de la station nord-est ont été réparées, et de nouveaux barreaux et étais en fer ont été posés à la lanterne. Les travaux faits à l'île Saint-Paul ont nécessité les services d'un grand nombre d'hommes pendant plusieurs semaines; ces ouvriers avaient été envoyés d'Halifax, et on a trouvé que c'était le moyen le plus expéditif et le plus économique. Les travaux sur l'île ne sont pas encore tout à fait terminés, mais j'espère qu'ils le seront vers le 1er octobre. Deux chevaux dressés ont été amenés de l'île-de-Sable et débarqués à l'île Saint-Paul; ainsi que des traîneaux, harnais, etc., pour l'usage du département dans l'île; ils y seront sans doute d'une grande utilité, surtout depuis la confection du nouveau chemin.

Pendant la tempête du 24 août, qui a sévi avec une violence terrible durant vingt-quatre heures, des dommages considérables ont été causés aux phares et aux autres propriétés situées sur les points les plus exposés de la côte à l'est d'Halifax. Si l'on considère la force et la durée de la tempête, il est permis de s'étonner que ces dommages n'aient pas été plus considérables.

Tandis que, comparativement parlant, ils se sont échappés, des centaines de navires ayant des cargaisons considérables ont été détruits, quoique providentiellement les pertes de vies furent petites; des quais, des entrepôts, des chaloupes, des appareils de pêche et des approvisionnement de toutes sortes ont été emportés, laissant grand nombre de familles dans la misère.

Il est probable qu'on a envoyé à votre département les détails des ravages que cette tempête a exercés sur les rives nord et est de cette province, ainsi qu'aux îles du cap Breton et du Prince-Edouard. Je vais donc me borner à quelques particularités concernant quelques-uns des phares.

Le havre de Pietou a éprouvé des dommages sérieux : le brise-lames, du côté est, a été totalement emporté; la maison du gardien enlevée de ses fondations et les bâtiments renversés. La mer a fait une brèche au phare, renversant les réservoirs et détruisant une centaine de galons d'huile. On a pris immédiatement des mesures pour réparer ces dégâts.

Le phare-balise de la plage Sainte-Anne a été transporté à 20 pieds de sa position naturelle; cependant il a été replacé et le phare allumé de nouveau. À l'île aux Œufs, quoique le phare et la résidence du gardien aient échappé aux désastres, le magasin qui se trouvait situé dans une des parties les moins exposées de l'île, a été enlevé à 27 pouces de ses fondations; elles auront besoin d'être renouvelées; il faudra aussi solidifier la bâtisse avec des étais.

A Country Harbor, une partie du plâtrage a été ébranlée, et la maison a fait des voies d'eau. Le petit hangar qui se trouve au débarcadère a été détruit et le chemin est devenu impossible à cause du grand nombre d'arbres renversés par le vent.

Le phare de Scattari a été éteint par la violence du vent, et il s'écoula près d'une heure avant qu'on pût le rallumer; on n'y parvint qu'en clouant les écoutes, et le gardien dut rester près de la lanterne toute la nuit. Un des bâtiments fut renversé; une chaloupe du gouvernement, amenée sur le rivage pour y subir des réparations, a été emportée, laissant le gouvernail attaché à la corde; la chaloupe baleinière fut mise à l'abri dans la maison d'un pêcheur : le toit de cette maison ayant été renversé par le vent, la chaloupe fut considérablement endommagée. Le contrôleur, M. McLean, a perdu l'une de ses chaloupes, ainsi qu'un navire contenant des provisions qui était à l'ancre à Main-a-Dieu.

À l'île Cranberry, à 10 heures p. m., la mer n'était qu'à quelques pas du phare et de la résidence du gardien. De ce moment jusqu'à minuit elle passa sur l'île, emportant deux

chaloupes qui avaient été attachées aux pignons des maisons, ainsi qu'une dizaine de tonnes de charbon. Le mur de fondation du magasin et celui de la maison furent considérablement endommagés. Le vent arracha les burdeaux du porche du phare, ainsi que ceux du toit du magasin, enleva les portes, les clôtures, les plates-formes, etc. La lumière manqua depuis 10 heures du soir jusqu'à l'aurore.

A l'île du Jersais le dépôt d'huile flotta vers l'ouest à 50 pieds de ses fondations; l'eau s'éleva à deux pieds au-dessus du plancher du phare; mais heureusement il n'y eut pas d'autres avaries. Quelques tonnes de charbon ont été emportées à l'île Saint-Paul, et il n'est parvenu des nouvelles de dommages plus ou moins grands arrivés à d'autres stations. Des mesures ont été prises pour faire faire les réparations avec la plus grande célérité possible, et à l'exception des cas que je viens de mentionner, je n'ai pas connaissance que les lumières des phares aient manqué.

Dans la nuit du 16 mars, le phare de la pointe Prim, situé à l'entrée du détroit de Digby, a été totalement détruit par le feu qu'on suppose avoir pris naissance dans la lanterne qui était très étroite et confinée. Malgré les efforts du gardien, le phare avec tout ce qu'il contenait a été brûlé jusqu'au sol. Depuis on a établi un phare temporaire en plaçant une petite lanterne au sommet de la remise de l'engin, à quelques yards seulement de l'ancien. Le dommage réel causé par le feu est léger, attendu que la construction détruite était vieille et devenait tous les ans plus impropre aux fins d'un phare. Des soumissions ont été demandées, et j'apprends que le contrat a été accordé.

Les mêmes fournisseurs, M. F. A. Fitzgerald et Cie., ont eu le contrat pour fournir l'huile cette année comme l'année dernière. La quantité nécessaire pour cette province a augmenté en conséquence de l'augmentation du nombre des phares et de l'usage plus général des grandes lampes à becs circulaires. L'huile a été livrée ici en deux parts, comme suit :

7 juin..... 10,930 gallons.

7 juillet..... 17,477½ "

Donnant un total de 28,407½ gallons, à 22½ centins, \$6,462 70; comparé avec l'année dernière, 26,784 gallons à 23½ centins, \$6,127 28. L'huile paraît être de la qualité ordinaire, et, avec les bacs améliorés ainsi que les grands réflecteurs maintenant en usage, elle ne peut manquer de fournir une lumière très-b.illante.

La visite des différentes stations s'est faite cette année plus tard qu'à l'ordinaire, et cela pour plusieurs raisons. Le navire à vapeur *Lady Head* partit au commencement de juin avec une complète cargaison d'huile et de provisions pour les phares de l'ouest. Après avoir débarqué ses munitions dans les différentes localités, il fut requis par l'agence du Nouveau-Brunswick pour en envoyer à quelques-uns des phares de la Baie. Quand il revint à Halifax on voulut d'abord l'envoyer aux phares de l'est et à l'île-de-Sable; mais comme le département le destinait à d'autres services, je réussis, après quelque délai, à noliser une petite goëlette pour faire transporter l'huile à ceux de ces phares qui en avaient le plus de besoin. Cependant, en raison du mauvais état de la température et des vents contraires, on prit du temps à approvisionner seize stations, ce qui fait qu'à l'heure qu'il est il y en a encore dix-neuf qui n'ont pas été visitées. La goëlette est maintenant chargée et attend depuis quelques jours une occasion favorable pour mettre à la voile; le surintendant a l'intention de visiter les stations les plus proches et de transférer ensuite le reste de l'huile, etc., au *Lady Head*, pour que ces approvisionnements soient transmis plus vite et plus sûrement à leurs destinations respectives. Je prends la liberté de signaler encore une fois, respectueusement, à votre attention l'urgente nécessité d'avoir un navire (un bateau à vapeur, si c'est possible) à la disposition de cette agence du département pour l'objet exclusif d'approvisionner les phares de cette division qui en compte maintenant quatre-vingts, d'aider et de fournir le charbon au phare flottant "Halifax" qui doit être bientôt mis en position; de veiller à l'amarrage du nombre sans cesse croissant des bouées en fer que l'on place tous les ans sur des points exposés de la côte; de visiter et d'approvisionner les établissements de secours de l'île-de-Sable et d'autres localités, et de transporter le combustible à ces places ainsi qu'aux diverses stations de sifflets d'alarme dans cette province. Plusieurs de nos stations les plus exposées ne peuvent être avantageusement visitées que durant quelques mois; et pour faire efficacement la besogne de l'année, les services d'un navire à vapeur pendant les mois de juin, juillet, août et septembre seraient né-

cessaires. Il faudrait communiquer avec l'île-de-Sable deux ou trois fois avant le mois de juin, et autant de fois après celui de septembre; mais il ne serait pas nécessaire de garder tout le temps un équipage à solde, excepté pendant les mois indiqués, car il n'y aurait pas de difficulté à se procurer des hommes quand il y en aurait besoin.

Les changements suivants ont été faits parmi les gardiens de phares, etc.:

Après plusieurs changements opérés à Digby, M. Shepherd J. Frost a été proposé à la garde de la station au mois d'avril dernier, avec un salaire de \$800 par année.

M. William Hayden ayant remis sa position d'ingénieur à l'île au Phoque, M. Corning Crowell, fils du gardien du phare, après avoir obtenu un certificat satisfaisant, a été nommé pour lui succéder.

M. Norman Campbell, gardien du phare de l'île au Castor, par un arrêté en conseil du 30 mai, a été mis à la retraite depuis le 1er juillet avec une gratification de \$207 36; et son fils, Norman McIvor Campbell, fut nommé à sa place avec un salaire de \$400 par année.

M. C. J. T. Fox, gardien du phare et du sifflet d'alarme de Yarmouth, a été mis à la retraite avec une gratification annuelle de \$294 60, devant prendre effet le 1er septembre 1873, et son fils a été nommé pour le remplacer, avec un salaire de \$800 par année.

M. David George, qui est depuis plusieurs années gardien du phare de Meagher's-Beach, recevra, le 1er octobre prochain, sa retraite avec une gratification de \$213 48. Son successeur n'est pas encore nommé.

M. Simon Babin a été temporairement nommé pour remplacer M. Charles Boudrot, gardien du phare de l'île du Jersiais, démissionnaire.

Une liste complète des bouées et balises de cette province a été envoyée au département; il ne m'est donc pas nécessaire d'en parler longuement. Durant l'année, il a été confectionné un grand nombre de bouées en baril (de fer); quelques-unes ont été amarrées, tandis que les autres sont prêtes à être placées le printemps prochain dans les différentes localités auxquelles on les destine.

Des bouées en baril ont été placées à la barre Pugwash, à Middle Ground, entre l'île Pictou et l'île Cariboo, à la Pointe-de-Sable dans le détroit de Canso, à la barre sud du havre de Sydney, au rocher du Taureau-Mugissant (*Roaring Bull Rock*), cap Canso, et au brisecalamas de Port-Medway sud-ouest. Cinq bouées en baril (de fer) et amarres ont été livrées à Port-Hood, dont une est destinée à Indigüe-Shoal.

Il y en a de prêtes.

- 2 pour le havre de Pictou,
- 1 " Chimney Corner,
- 1 " Hartfond Shoal, Arichat,
- 1 " Helen Rock, Main-à-Dieu,
- 1 " Brise-lames S. O., vis-à-vis Sambro.

Une balise en bois pour l'extrémité est de l'île du Jersiais a été terminée et envoyée avec les approvisionnements au phare de l'est; elle sera posée en arrivant.

Des bouées ont été placées dans la rivière Tucket et le havre de Pubnico. En passant, des bouées-espars peinturées en noir doivent être laissées à babord, rouge à tribord, et des bandes horizontales rouges et noires peuvent être passées à babord et à tribord.

À l'île-de-Sable, les opérations agricoles se sont faites cette année sur la même échelle qu'à l'ordinaire; mais il m'est inutile d'en parler en détails, car le département a déjà reçu du surintendant et de M. McDonald des rapports complets sur ce sujet. Il y a eu augmentation dans la récolte des racines, mais l'herbe sauvage n'a pas été aussi belle que d'habitude.

Deux naufrages ont eu lieu durant l'année à l'île-de-Sable.

Dans la matinée du 27 mars dernier le paquebot français *Stella Maris*, Théophile Mouton, commandant, parti d'Halifax pour Saint-Pierre avec une cargaison de mélasse, de bois de construction, de fleur, etc., alla donner pendant une brume épaisse sur le côté sud de l'île, à un demi-mille environ de la vieille station. Tout le monde à bord fut sauvé. Une partie de la cargaison fut sauvée ainsi qu'une partie du grément et du matériel, qui furent amenés à Halifax et vendus au profit de tous les intéressés. Quant au navire, il fut mis en pièces.

Le 2 juin le surintendant fit rapport de la perte du bateau-pêcheur américain *Laura R. Burnham*, de Gloucester. Le bateau s'était échoué sur le côté sud, à environ un mille de la

maison de refuge; le capitaine avait essayé de le retirer de cette position, mais sans succès. Il fit cependant des arrangements avec quelques bateaux-pêcheurs du voisinage qui prirent à leur bord son équipage et sa cargaison, ainsi que les voiles, gréement, ancres, etc.

Le surintendant de l'Île-de-Sable, après avoir servi comme tel pendant plus de dix-huit ans, durant lesquels il n'est pas sorti de l'île une seule fois, a demandé à être relevé de ses fonctions, et le 8 septembre il débarquait avec sa famille du steamer *Lady Head* à Sydney. C. B. M. Dodd a été un officier public très-fidèle et très-habile; il a toujours rempli avec énergie et avec tact les devoirs de sa position si pleine de responsabilité. M. Duncan McDonald a été temporairement préposé à la garde de l'île.

En visitant l'île il y a quelques semaines, le capitaine Matson, du *Lady Head*, constata qu'un brigantin de Terre-Neuve, *Minnie Bruce*, courait droit sur la barre N. E., quand le capitaine aperçut le phare, et hissant son navire, passa par-dessus la barre dans six brasses d'eau. Il a reconnu que, n'eût été le phare, il aurait perdu son navire et tout ce qu'il contenait. Le capitaine Matson m'informe aussi que tous les pêcheurs américains avec lesquels il a communiqué font les plus grands éloges de ce phare. Ce témoignage est d'autant plus précieux, que le phare en question avait été placé sur l'Île-de-Sable au moment où l'on doutait de son utilité. La tempête s'est fait vivement sentir sur l'île, mais elle n'a heureusement occasionné aucune avarie au phare.

Un naufrage a eu lieu sur l'île Saint-Paul, celui de la goëlette *Ocean Belle*, de Halifax, capitaine McLeod. Elle échoua sur la côte sud de l'île dans la nuit du 2 juillet; l'équipage et le matériel furent sauvés, le bateau fut totalement perdu.

Les approvisionnements d'usage, vivres et vêtements, ont été distribués aux établissements de secours.

Un coup d'œil jeté sur les comptes ci-joints fera voir la dépense dans les différents services dont j'ai parlé, ainsi que dans d'autres qui sont sous le contrôle de ce département et que je n'ai pas mentionnés spécialement, tels que : steamers fédéraux, marins malades, en quête sur naufrages, examen des capitaines et seconds, pêcheries, etc. La dépense totale de l'année fiscale a été de \$217,405.78.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. W. JOHNSTON.

ÉTAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ile Amet.</i>		
H. G. Bennet, salaire.....	488 56	
J. A. Elliott, poêle.....	18 71	
		507 27
<i>Annapolis.</i>		
R. A. Dakin, salaire.....	557 00	
S. J. Frost, salaire.....	57 88	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnements.....	26 68	
T. A. Hughes, main d'œuvre, etc.....	16 82	
A. W. Savary, messages télégraphiques.....	2 00	
R. Condon, camionnage.....	13 00	
Hughes Ruel et Cie, approvisionnements.....	140 09	
J. Bowser, pensions et main d'œuvre.....	15 00	
A. H. Raud, main d'œuvre et assistant.....	20 50	
Wm. McLeod, annonces.....	2 40	
R. Pickford, approvisionnements.....	6 55	
		857 92
<i>Rivière la Pomme.</i>		
James Tate, salaire.....	371 31	
do chaloupes.....	123 00	
W. K. Reynolds, manivelle.....	26 25	
		520 56
<i>Arichat.</i>		
Joseph Coste, salaire.....		226 68
<i>Barrington.</i>		
James S. Smith, salaire.....	371 31	
do fret.....	2 50	
		373 81
<i>Phare de la Roche Noire.</i>		
John Crotty, salaire.....	87 75	
J. S. Robinson, salaire.....	264 00	
W. S. Symonds, poêle.....	11 00	
J. S. Robinson, chambre pour huile, etc.....	20 00	
		382 75
<i>Ile au Castor.</i>		
Norman Campbell, salaire.....	341 85	
N. Mc I. Campbell, salaire.....	65 83	
W. H. Tully, bois de construction.....	40 24	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnements.....	5 50	
N. Campbell, grange.....	20 00	
J. E. Butler, rames.....	4 80	
		478 22
<i>Ile aux Oiseaux.</i>		
A. Ross, salaire.....	330 83	
do approvisionnements, etc.....	63 00	
W. S. Symonds, forge, etc.....	111 75	
Fraser Reynolds, et Cie, approvisionnements.....	35 79	
E. Moseley, martinet d'artimon.....	103 60	
W. Ross, peinture.....	27 60	
		782 57
A reporter.....		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Pointe de la Roche Noire.</i>		
Report.....		
Donald Morrison, salaire.....	341 97	
do poêle.....	30 00	
do confection d'un chemin.....	60 00	
Burns et Murray, camionnage, etc.....	26 25	458 22
<i>Bour's Head.</i>		
H. M. Ruggles, salaire.....	390 83	
do bois de construction.....	181 00	571 83
<i>Ile aux Eglantiers.</i>		
Joseph Suthern, salaire.....	449 48	
W. et O. Silver, halage des pierres.....	6 00	
W. S. Symonds et Cie, poêle.....	13 00	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnements.....	6 75	475 23
<i>Burnt Coat.</i>		
Nathan Smith, salaire.....	60 94	
do peinture.....	7 00	
John S. Smith, salaire.....	183 34	
W. S. Symonds, approvisionnements.....	14 00	
R. J. Sweet, approvisionnements.....	4 00	269 28
<i>Havre de Canso.</i>		
John Langley, salaire.....	195 42	
do chaloupe.....	16 00	
C. Taylor, arpentage.....	13 00	224 42
<i>Cap de Sable.</i>		
Isaac Doane, salaire.....	469 00	
H. Moseley, rampes.....	9 90	
W. S. Symonds, et Cie, approvisionnements.....	14 90	493 80
<i>Cap Canso.</i>		
James Hanlon, salaire.....	488 56	
Fraser, Reynolds, et Cie, approvisionnements.....	1 75	
W. H. Tully, bardeaux et bois de construction.....	126 50	
Josiah Hull, altération des parapets.....	19 50	
A. Bain, bois de construction.....	27 03	
James McDonald, réparations.....	80 89	744 23
<i>Cap St. George.</i>		
David Condon, salaire.....	469 00	
do camionnage.....	2 50	471 50
<i>Cap S'e. Mari.</i>		
Maturin Robicheau, salaire.....		488 56
A reports.....		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts	\$ cts.
<i>Ile au Caribou.</i>		
Report.....		
Alexander Munro, salaire.....		390 83
<i>Ile Carter.</i>		
James Lloyd, salaire.....	195 42	
do chaloûpe.....	39 00	
W. S. Symonds et Cie, approvisionnement.....	31 85	257
<i>Chester.</i>		
Edward Young, salaire.....	390 83	
E. Chanteloup, cheminées de lampes.....	25 50	
W. S. Symonds et Cie, approvisionnement.....	30 00	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnement.....	17 18	
Alexander Robinson, ouvrage de forgeron.....	39 68	
William Hyson, fret.....	2 00	505 19
<i>Chebucto Head.</i>		
Edward Johnson, salaire.....	390 83	
do main d'œuvre, etc.....	16 50	
do chemin.....	191 25	
do transport du dépôt d'huile.....	20 50	
do débarcadère.....	42 00	
do pension des ouvriers.....	12 00	
Ben Pellepas, chaloûpe.....	24 00	
J. S. Van Buskirk, arpentage et plan.....	6 00	
W. S. Symonds et Cie, approvisionnement.....	35 40	
Smith & Kay, rochets de cheminées de lampes.....	2 00	
Alex. Robinson, ouvrage de forgeron.....	2 00	
J. Bowser, couronnement de cheminées.....	28 25	
J. Monaghan, mortier.....	2 00	
Fraser Reynolds et Cie, approvisionnement.....	11 34	
J. Hogan et fils, bois de construction.....	8 20	792 27
<i>Cheticamp.</i>		
Edward Briard, salaire.....	321 58	
C. Thompson, approvisionnement.....	21 00	
W. S. Symonds et Cie, approvisionnement.....	22 79	
P. Rolin, et Cie, approvisionnement.....	58 40	433 77
<i>Country Harbor.</i>		
W. B. Foster, salaire.....	390 83	
do chaloûpe.....	44 00	
Chemin de fer de la N. E., fret.....	10 00	
W. S. Symonds et Cie, approvisionnement.....	6 70	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnement.....	2 68	
James McDonald, garde du phare.....	56 00	510 21
<i>Ile de la Croix.</i>		
G. E. Smith, salaire.....	449 48	
W. S. Symonds, et Cie, poêle.....	7 00	
E. Oxener, hâlage de l'huile.....	4 00	460 48
A reporter.....		

ÉTAT indiqu. les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ile du Diable.</i>		
Report		
B. Fulker salaire.....	371 31	
J. Bowser, dépôt d'huile, etc.....	378 14	
W. S. Symonds et Cie., dépôt.....	4 00	753 45
<i>Ile aux Œufs.</i>		
William Condon, salaire.....	488 56	
do pour la remise de la chaloupe, etc.....	60 00	
do balance do.....	70 00	
J. Findlay, renvoi des chaloupes.....	12 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	10 50	
J. E. Butler, rames.....	5 50	
W. S. Symonds et Cie., garnitures de poêles.....	11 25	657 81
<i>Ile au Poisson.</i>		
Joseph White, salaire.....		273 59
<i>Ile Flint.</i>		
B. Heney, salaire.....	390 50	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	9 86	
A. Fordham, réparations.....	46 00	446 36
<i>Pointe du Fort.</i>		
S. J. N. Sellon, salaire.....	234 50	234 50
<i>Ile Verte.</i>		
William Duann, salaire.....	488 56	
E. Chanteloup, chemirées de lampes, etc.....	318 75	
B. O. Neil et Cie., fiet.....	3 60	
J. Haws, et Cie., verre à glaces.....	185 28	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	13 22	
Edward Johnson, chaloupe et rames.....	29 00	1,088 41
<i>Phare de Gull Rock.</i>		
Samuel Hayden, salaire.....	390 83	
do réparations.....	51 41	
T. A. Bishop, réparations.....	62 00	
D. O. Herbert, mortier.....	10 25	
James Hayden, réparations.....	42 90	557 39
<i>Guysboro'.</i>		
Godfrey S. Peart, salaire.....		214 98
<i>Horton Bluff.</i>		
C. E. Rathkin, salaire.....	244 28	
do peinture.....	11 75	256 03
A reporter.....		

ETAT ind. les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ingonish.</i>		
Report		
S. C. Campbell, salaire.....	341 97	
do chaloupe	19 00	
do pour le terrain	60 00	
E. Chanteloup, cheminées de lampe, etc.....	25 50	446 47
<i>Iron Bound.</i>		
Enos Wolff, salaire.....	351 75	
James McLaughlin, réparations.....	70 39	422 14
<i>Ile du Jersiais</i>		
C. C. Boudrot, salaire.....		293 14
<i>Liscomb.</i>		
Seth Crooks, salaire.....	341 97	
do chaloupe.....	12 00	
J. McKinlay, creusage d'un puits.....	7 50	361 47
<i>Little Hope.</i>		
Charles Firth, salaire	488 56	
do main d'œuvre et réparations.....	138 95	
J. S. Banks, dépôt d'huile	175 00	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements et réparations	83 33	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements	25 90	
R. H. Cogswell, horloge.....	5 00	916 74
<i>Liverpool.</i>		
J. Eaton and C. Firth, salaire	449 48	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements	100 18	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements	32 89	582 55
<i>Louisburgh.</i>		
L. Kavanagh, salaire		449 48
<i>Pointe Intérieure.</i>		
John G. Peters, salaire	449 48	
do réparations	11 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements	5 17	
Smith et Kaye, cheminées, rochets, etc	5 25	470 90
<i>Lunenburg.</i>		
John A Ems salaire	293 14	
J. R. Goold, er	00 73	293 87
<i>Baie Mahone.</i>		
Abram Zinck, salaire	214 28	
A reporter.....		

ÉTAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Baie Mahone—Suite.</i>		
Report.....		
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements.....	17 00	
James Zinck, chaloupe, etc.....	54 00	
		315 99
<i>Main à Dieu.</i>		
J. Buck, salaire.....		293 14
<i>Margaret.</i>		
N. C. McKeen, salaire.....	390 83	
do cheminées de lampes.....	35 50	
William Boak, chaloupe.....	15 50	
W. H. Tully, bois de construction.....	7 49	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	14 39	
W. S. Symonds et Cie., poêle.....	19 00	
		473 71
<i>Margaretville.</i>		
William Early, salaire.....		224 72
<i>Meagher's Beach.</i>		
David George, salaire.....	390 08	
do pension des ouvriers.....	104 00	
J. Bowser, réparations.....	256 88	
J. Monaghan, réparations.....	429 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	48 14	
A. Brent, peinture.....	28 88	
S. W. Marvin, ouvrage de plomberie.....	80 20	
S. McNab, combustible.....	120 00	
		1,457 35
<i>Ile de Moser.</i>		
H. Moser, salaire.....	439 70	
do peinture.....	10 00	
E. Smith, fourniture d'une chambre.....	125 00	
		574 70
<i>Pointe de Mullin.</i>		
Crossland & Burpe, réservoirs en fer.....		12 50
<i>Ile au Nègre.</i>		
James McKinnon, salaire.....	195 42	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements et réparations.....	69 01	
Nathan Swain, altération du plancher.....	32 49	
R. H. Cogswell, horloge.....	5 00	
J. H. Kendrick, confection d'un puits.....	16 00	
		317 92
<i>Canso Nord.</i>		
George McKay, salaire.....	449 48	
do camionnage d'huile.....	1 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	6 50	
		457 98
A, reporten.....		77

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$	cts.	\$	cts.
<i>Casco Nord—Suite.</i>				
P. Power et Cie., réparations.....	11	60		
Edward Johnson, chaloupe.....	28	00		
			496	58
<i>Parrsboro'.</i>				
William Armstrong, salaire.....	332	23		
W. S. Symonds Cie, poêle.....	16	65		
J. S. McLean et Cie., peinture.....	22	85		
			371	73
<i>Pointe Peggy.</i>				
Edward Horn, salaire.....	341	97		
Fraser, Keynolds et Cie., approvisionnements.....	2	63		
J. Bowser, fourniture d'une chambre.....	136	50		
			481	10
<i>Pictou.</i>				
R. E. London, salaire.....	449	48		
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	1	20		
			450	68
<i>Ile Pictou.</i>				
Andrew Hogg, salaire.....			449	48
<i>Pointe Tupper.</i>				
J. McDonald, salaire.....	195	42		
do réparations.....	13	75		
F. S. Cunningham, chemin couvert.....	20	00		
do résidence.....	880	00		
W. S. Symonds & Co., poêle.....	13	00		
			1,122	17
<i>Ile Pomket.</i>				
John Atwater, salaire.....			341	97
<i>Port L'Ebert.</i>				
Martin Lisk, salaire.....	100	00		
W. S. Symonds & Co., approvisionnements.....	17	23		
			117	23
<i>Port Hood.</i>				
Thomas Power, salaire.....	273	58		
do reconstruction des fondations.....	26	90		
			300	48
<i>Port Medway.</i>				
Elson-Perry, salaire.....	254	06		
W. S. Symonds & Co., poêle.....	10	00		
Redmond Donahoe, peinture.....	12	37		
			276	43
A reporter.....				

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme,
etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Port Mouton.</i>		
Report.....		
W. S. Symonds et Cie., poêle.....		9 50
<i>Port Williams.</i>		
James M. Dunn, salaire.....		254 06
<i>Pubnico.</i>		
W. Amero, salaire.....	234 50	
James Monaghan, main d'œuvre aux réservoirs.....	72 00	
W. Amero, dépôt d'huile.....	145 75	
J. H. Kendrick, peinture.....	19 00	471 25
<i>Puuvash.</i>		
R. F. Bent, salaire.....	195 42	
do peinture.....	14 66	
do main d'œuvre.....	9 30	
John McDonald, clôture.....	28 00	247 38
<i>Sambro.</i>		
William Gilkie, salaire.....	390 83	
W. H. Tully, bardeaux.....	4 41	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	21 08	
Jacob Bowser, réparations.....	74 09	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements.....	145 00	
Bauld et Reynolds, bardeaux.....	11 15	646 56
<i>Point-de-Sable.</i>		
J. Mundell, salaire.....		390 83
<i>Scatterie.</i>		
John McLean, salaire.....	789 94	
do chaloupe.....	115 65	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	57 36	
Fraser, Panet et Cie., mortier.....	4 25	
S. F. Barss, mortier et chaux.....	12 40	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements.....	83 37	
J. Bowser, réparations et main d'œuvre.....	567 15	
J. Monaghan, plâtre.....	2 00	
W. Butler, main d'œuvre d'emmagasinage.....	2 50	
J. Hogan et Fils, bois de construction.....	24 39	1,659 01
<i>Ile au Phoque.</i>		
T. C. Crowell, salaire.....	469 00	
J. Findlay, réparations à la chaloupe.....	4 20	
Edward Donahoe, chaloupe.....	20 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	35 20	528 40
<i>Sheburne.</i>		
Charles Stalker, salaire.....	469 00	
A reporter.....		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Shelburne—Suite.</i>		
Report		
William Muir, chaloupe neuve, peinture, etc	102 03	
William Robertson, chaloupe	9 00	580 03
<i>Sissiboo.</i>		
B. Amero, salaire		195 2
<i>Havre de Shelburne.</i>		
W. S. Symonds et Cie., poêle	9 50	9 50
<i>Pointe Spencer.</i>		
R. A. Spender, salaire	100 00	
D. Rent, transport de l'huile	5 50	105 50
<i>Ste. Anne.</i>		
J. Morrison, salaire	100 00	
W. Ross, réparations et bois de construction	13 48	
W. Mawin, chaloupe	12 00	125 48
<i>St. Paul, S.O. et N.E.</i>		
Lauchlin McDougall, salaire	460 39	
J. Haws et Cie., réflecteurs remis à neuf	358 39	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements	106 35	
Charles D. Campbell, bois de construction	132 17	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements	232 85	
do compte de l'appareil de feu tournant	300 00	
Smith Frères, approvisionnements	43 86	1,634 01
<i>Ile-de-Sable.</i>		
James Norman, salaire	267 75	
H. W. Johnston, frais de route	36 50	
Lawson, Harrington et Cie., huile astrale	77 65	
Joseph Tomlinson, services	17 50	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements	161 74	
T. Carroll, main d'œuvre, etc.	369 40	
J. D. Potter, verres binocles	45 41	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements	77 90	
Norris Best, peinture	36 01	
J. McDaniel, charbon	2 75	1,092 61
<i>Barre de Sydney.</i>		
George Nunn, salaire	195 42	
do charbon	20 60	
W. S. Symonds et Cie., poêle et approvisionnements	24 98	240 40
<i>Walton.</i>		
W. S. Symonds et Cie., poêle		9 50
A reporter		

ÉTAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ c ts.	\$ cts.
Report.....		
<i>West Port.</i>		
John D. Suthern, salaire.....		293 14
<i>White Head.</i>		
James Dillon, salaire.....	390 83	
R. Donahoe, halage d'huile.....	5 23	396 8
<i>Yarmouth.</i>		
C. J. T. Fox, salaire.....	469 00	
do peinture, réparations.....	43 50	
do halage de bois de construction.....	14 50	
do réparation du quai.....	25 50	
W. H. Tully, bardeaux.....	32 00	
Fraser, Reynolds et Cie, approvisionnements.....	11 56	
Nathan Butler, travail et matériaux.....	38 74	
		634 80
<i>Havre de Yarmouth.</i>		
W. S. Symonds et Cie., poêle.....		9 50
<i>Établissement de secours de St. Paul.</i>		
D. J. McNeill, et salaires des chaloupiers.....	1,570 66	
Crossland et Burpe, provisions.....	234 86	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	44 50	
J. J. Screvin, pain.....	56 25	
Mitchell et Cie., claie et harnais.....	64 00	
		1,970 27
<i>Établissement de secours de Scatterie.</i>		
Wilkinson, Wood et Cie, farine.....	50 00	
M. F. Eagar, médecines.....	16 10	
P. Burke, fret sur fleur.....	3 30	
		69 40
<i>Établissement de secours de l'Île-à-la-Bouc.</i>		
Établissement de la chaloupe.....		80 00
<i>Établissement de secours de l'Île-au-Phoque.</i>		
Établissement de la chaloupe.....		120 00
<i>Goëlette "Ella G. McLean."</i>		
W. H. Naufts, provisions.....	319 38	
W. H. Tully, combustible.....	16 25	
Mitchell et Cie., pain.....	82 79	
C. F. Clench, chartre.....	1,750 00	
George W. Cook, bordereaux et traites.....	1,744 37	
E. Billenan, poisson.....	7 60	
A. et H. Creighton, cartes.....	2 90	
Lordly et Stempson, approvisionnements.....	91 81	
J. McDaniel, bois.....	6 00	
John Parker, bœuf.....	112 70	
A reporter.....		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		
<i>Goëlette "Ella G. McLean,"—Suite.</i>		
Davies et Cie, droit d'écluse	9 60	
J. E. Butler, rames	4 20	
Peter Judge, eau	2 28	
John Findlay, gouvernail de chaloupe	2 00	
		4,151 88
<i>Surintendant des phares.</i>		
John H. Kendrick, salaire	1,156 00	
do frais de route	642 73	
		1,798 73
<i>Goëlette "S. J. Marshall."</i>		
George Greening, main d'œuvre, gages, équipage, etc.	142 66	
C. Neal, comptes, approvisionnements, réparations	101 80	
A. Robinson, compte du forgeron	4 10	
T. Morris, gages	17 00	
		265 56
<i>Phares et service côtier.</i>		
N. Russell et Cie, réservoirs à l'huile	455 00	
S. Cunard et Cie, fret et quaiage	8 83	
Walter et Fulding, peinture et huile	64 49	
H. Haverstock, caisses d'emballage	60 00	
W. B. Hamilton et Cie, sacs à charbon	18 92	
S. Donovan, fret	10 80	
Wilkins et Cie, becs de lampes, inodore	149 76	
James McDaniel, approvisionnements	19 50	
Fitzgerald et Cie, huile	7,950 70	
Chemin de fer, fret	44 96	
Fraser Reynolds et Cie, approvisionnements	1,551 40	
W. H. Tully, bois de construction	21 26	
E. Chanteloup, approvisionnements	3,495 17	
Chas. Neal, main d'œuvre, camionnage	1,137 73	
Département du Contrôle, munitions, etc	39 23	
Robertson, McLeod et Cie, sacs à charbon	57 20	
Davis et Cie, loyer et quaiage	636 41	
J. Melvin, comptes de tonnelliers	135 74	
J. E. Butler, rames et approvisionnements	22 30	
T. A. S. Dewolf, fret	69 42	
E. Nalder et F. B. Nichols, avoir plaqué des réflecteurs	105 00	
Messagerie de Feshweek, fret	6 32	
Bureaux divers, assurances	91 00	
Chesholm et Bars, chaux et ciment	105 10	
J. R. Jennett et Cie, approvisionnements	34 00	
M. F. Eager, do	274 13	
J. P. Mott, savon	499 50	
G. Rent, lanternes et lampes	62 50	
R. H. Cogswell, approvisionnements	74 00	
E. Mosley, plan de bateau, etc	74 70	
E. Shelnut, fret	4 80	
J. Kaye, quaiage et emmagasinage d'huile	147 30	
J. Tomlinson, frais de route	75 00	
Compagnie de verre Union, cheminées, etc	1,357 67	
Cité d'Halifax, taxes d'eau	40 00	
J. F. Philan, frets divers	34 40	
J. Cameron, avance sur gages, J. H. Nickerson	25 00	
S. W. Marvin, approvisionnements	395 79	
J. Haws et Cie, do	1,615 22	
A reporter		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		
<i>Phares et service côtier.—Suite.</i>		
Journaux, annoncées.....	257 10	
Receveur-général, taxe pour fonds de retraite sur le sal. des gard. des phares.....	739 34	
W. S. Symonds et Cie., approvisionnements.....	8 74	
Smith, Frères, approvisionnements.....	355 51	
J. Walsh, approvisionnements.....	13 70	
J. Findlay, réparation de chaloupe.....	6 20	
J. W. et John Ritchie, consultation.....	4 87	
Sir W. Mitchell, 12 copies du Code Commercial.....	32 06	
Cie. du télég. Union Occidentale, comptes pour fév., mars, avril, mai et juin.....	88 49	
S. L. Shannon, pour grossoyer le bail du quai de Tobin.....	15 00	
Bureau de poste, compte de frais de port.....	186 92	
J. Monaghan, maçonnerie.....	26 60	
J. Bowser, table pour bureau.....	7 00	
A. et H. Creighton, livre et carte.....	8 00	
Wilkinson, Wood et Cie., fret.....	4 70	
J. Haws et Cie., fret.....	21 68	
Alpin Grant, livres blancs, etc.....	75 00	
Grossland et Burpe, huile pour quai.....	11 60	
C. Creed, abonnement à la salle de lecture.....	3 00	
A. Stephens et Fils, balais.....	32 90	
A. Robinson, ouvrage de forge.....	51 27	
Propriété Tobin, loyer.....	300 00	
J. McGill, vérification d'huile.....	43 J	
C. Cummings, charriage et entassement de charbon.....	56 00	
Burors et Mary, approvisionnements.....	159 79	
		23,440 52
SIFFLETS D'ALARME.		
<i>Ile aux Atocas.</i>		
J. McDaniel, bois.....	28 39	
Robertson, McLeod et Cie., charbon.....	725 00	
W. Watt, fret sur combustible.....	345 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	51 35	
W. Humphrey, bois.....	4 37	
W. H. Tully, planches.....	2 00	
W. M. Smith, services.....	66 50	
W. H. Nauffs, charbon.....	3 35	
J. Cormack, salaire.....	109 69	
Cie. de charbon d'Acadie, charbon.....	24 00	
James McDonald, bois.....	201 00	
W. McMurray, brulette, etc.....	23 15	
James Hanlon, salaire.....	330 01	
Wylde, Hart et Cie., main-d'œuvre.....	27 00	
James Hunter, approvisionnements.....	7 00	
Grossland et Burpe, charbon.....	193 50	
J. McAvity et Fils, soupape.....	51 60	
		2,192 91
<i>Ile-au-Phoque.</i>		
J. McDaniel, bois.....	22 00	
Robertson, McLeod et Cie., charbon.....	725 00	
Fleming et fils, robinets indicateurs.....	6 60	
J. Crowell, charriage de charbon.....	135 50	
J. Banks, fret sur combustible.....	340 00	
Smith et Kaye, briques.....	234 00	
Grossland et Burpe, chaux et ciment.....	275 85	
R. H. Thomas, eau, main-d'œuvre, etc.....	85 00	
W. Haydin, salaire.....	395 78	
J. C. Crowell, jun., eau, combustible, etc.....	594 25	

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, etc.—
Suite.

	\$ cts.	\$ cts
Report.....		
<i>Ile au Phoque—Suite.</i>		
B. K. Hutchins, bois de construction, charriage e combustible.....	335 15	
James Monaghan, ouvrage aux réservoirs.....	755 90	
Israel Wilson, pension des journaliers.....	23 50	
W. M. Smith, approvisionnements.....	2 55	
C. A. Hutchings, bois de construction.....	6 72	
W. Watt, passages des journaliers.....	12 50	
W. Robertson, charriage de bois.....	10 00	
W. S. Symonds et Cie., poêle.....	15 00	
Coning Crowell, salaire.....	98 60	
J. McAvity et fils, soupape.....	51 60	
Crossland et Burpe, charbon.....	579 22	
		4,704 70
<i>Yarmouth.</i>		
N. K. Clements, combustibles.....	379 47	
V. M. Smith, approvisionnements.....	113 00	
C. J. T. Fox, salaire.....	390 83	
George Fleming et Fils, tuyaux de bouilloire, etc.....	620 00	
Kurney Haley et Cie., approvisionnements.....	93 33	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	8 80	
Burnell, Johnson et Cie., réparation à la bouilloire.....	333 85	
W. McLeod, annonces.....	20 00	
Z. G. Gabell, approvisionnements.....	90 00	
T. McAvity et Fils, approvisionnements.....	168 19	
		2,317 47
<i>Digby.</i>		
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	9 79	
D. Small, fret sur combustible.....	160 00	
do bois.....	120 00	
R. P. et J. McGiven, charbon.....	771 25	
Wm. M. Smith, divers comptes, approvisionnements.....	153 24	
J. H. Kendrick, comptes pour main-d'œuvre.....	17 50	
W. M. Smith, charriage de charbon.....	100 00	
G. G. Kendrick, ingénieur.....	15 00	
A. H. Rand, salaire.....	486 81	
George Fleming et Fils, plaques pour bouilloire.....	2 39	
Robert John Condon, travail.....	21 00	
Hughes, Ruel et Cie., approvisionnements.....	34 11	
Austin Adams, aide-mécanicien.....	43 75	
Shepherd J. Frost, gages.....	77 88	
T. McAvity et Fils, approvisionnements et soupape.....	68 40	
R. H. Cogswell, lunette d'approche et horloger.....	12 50	
		2,033 62
<i>Ile aux Eglantiers.</i>		
R. P. et W. McGiven, charbon.....	216 00	
do fret sur charbon.....	280 00	
Daniel Boyd, bois.....	551 43	
John Cormack, salaire et pension.....	370 00	
W. M. Smith, assurance sur le charbon.....	7 50	
T. McAvity et Fils, soupape.....	51 60	
		1,476 53
<i>Sambro.</i>		
Joseph Gilkir, soin des bâtisses.....	10 00	
J. K. Goold, loyer.....	00 49	
		10 94
A reporter.....		

ÉTAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phrases, sifflets d'alarmes, etc.—
Suite.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		
<i>BOUÉES ET BALISES.—Suite.</i>		
W. Caldwell et Fils, ouvrage en fer.....	42 85	
R. Donkin, amarres de bouées.....	98 56	
J. Bowser, réparations de bouée.....	4 00	
Fraser, Reynolds et Cie., approvisionnements.....	886 78	
W. M. Smith, plan de bouée.....	25 00	
W. S. Symonds et Cie., quatre bouées en barils.....	1,110 00	
do a compte de contrat, bouées en barils.....	200 00	
Silas Townsends, ancres de seconde main.....	87 52	
J. Connors, do do.....	149 36	
		8,893 76
<i>Stations des signaux.</i>		
J. K. Goold, à compte pour le trimestre expirant le 30 juin 1872.....	371 65	
do do do 30 sept. 1872.....	338 74	
do do do 31 déc. 1872.....	291 85	
do do do 30 mars 1873.....	308 61	
		1,310 85

RÉCAPITULATION.

	cts.	\$ cts.
Entretien des phares.....	69,793 35	
do sifflets d'alarme.....	15,205 84	
do bouées et balises.....	8,893 76	
do stations des signaux.....	1,310 85	
	95,203 80	

WM. SMITH,
Député du ministre de la marine, etc.

CITAWA, 30 sept. 1873.

ETAT des recettes à l'agence du département de la Marine et des Pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, au compte du revenu casuel déposé au crédit du receveur-général, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Ile de Sable</i>		
Goëlette du gouvernement <i>Boys</i>	205 65	
Vente d'atacas	405 03	610 68
<i>Vapeurs fédéraux.</i>		
Services au naufrage du <i>Dacien</i> , et matériaux de fret, etc., goëlette <i>Boys</i>		395 00
<i>Phares et service côtier.</i>		
Vente de barils, etc.		278 51
Taxes de fonds de retraite.....		860 44
Remboursement de l'avance faite aux marins en détresse.....		14 00
		2,158 63

WM. SMITH,
Deputé du ministre de la marine, etc.

OTTAWA, 30 sept., 1873.

ETAT des dépenses relatives aux établissements de secours des Iles de Sable et au Phoque, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
S. P. Dodd, 12 mois de salaire comme surintendant.....	572 00	
do gages du personnel.....	2,079 89	
J. C. Cumming, thé.....	37 44	
Burns et Murray, couvre-pieds et couvertes.....	166 50	
W. S. Symonds et Cie., vilebrequins.....	39 96	
J. Parker, bœuf.....	45 00	
Fraser, Reynolds et Cie., clous, etc.....	131 53	
John Mott, savon.....	10 05	
Crosland et Burpee, avoine, farine, etc.....	297 75	
W. H. Nauffts, provisions.....	86 02	
Lordly and Stimpson, provisions.....	431 87	
Peter Judge, approvisionnements pour la goëlette.....	2 75	
J. D. Nast, biscuit.....	22 75	
J. J. Scriver, biscuit.....	75 00	
Brown Bros. et Cie., grain.....	10 00	
Avery Brown et Cie., grain.....	12 46	
Foster et Morton, avoine.....	51 75	
J. E. Butler, avoine.....	12 96	
H. Cook lard.....	166 00	
W. Murray, wagon, roues pour charrettes, etc.....	186 75	
M. T. Eager, drogues.....	16 47	
Davis et Cie., quaiage sur approvisionnements.....	20 79	
Robertson McLeod, sacs.....	22 05	
H. Mosely, bateau de ressac.....	122 00	
J. Courtney, frais sur bateau de ressac.....	1 00	
W. H. Nauffts, patates, avoiné, etc.....	69 90	
F. Rowan, médicaments.....	6 00	
H. W. Johnson, achat du bois de construction de la cargaison de la goëlette naufra e <i>Stella Maris</i>	270 94	
H. W. Johnson, achat d'approvisionnements.....	720 75	
W. H. Ives et Cie., dépenses des chevaux débarqués à Pictou.....	61 67	
		5,750 00

WM. SMITH,

Deputé du ministre de la marine, etc.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

24 sept., 1873.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DE L'AGENT POUR LA COLOMBIE BRITANNIQUE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

AGENCE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
VICTORIA, COLOMBIE BRITANNIQUE, 24 septembre 1873.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport des opérations du département à cette agence pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, pour l'information de l'honorable Ministre de la marine et des Pêcheries.

Jusqu'à la date du 7 novembre 1872, cette agence était représentée par M. B. W. Pearse, le présent ingénieur-président des travaux publics; c'est alors que je fus nommé agent du département et que j'en pris les fonctions. En conséquence, pour faire rapport sur les opérations du département antérieures à ma nomination, je me trouve exactement en face des mêmes difficultés que j'éprouvais pour faire mon dernier rapport portant la date du 10 décembre 1872.

Vous trouverez ci-joint un état détaillé des comptes portant la date de novembre 1872, ainsi qu'un aperçu des recettes et dépenses pendant les quatre premiers mois, savoir : du 1er juillet au 31 octobre inclusivement.

La seule dépense d'argent public qui ait été faite, à part les frais nécessités pour l'entretien des phares et du service côtier antérieurement à l'époque mentionnée plus haut, l'a été pour le placement des bouées sur la rivière Fraser, service qui fut exécuté par le capitaine Clarke, avec le bateau à vapeur *Sir James Douglas*, dans le mois d'août 1872.

Il y a quinze bouées en fer, pesant chacune près d'un tonneau (fournies par le gouvernement de la Colombie Britannique il y a dix ans), pour le service des bancs de sable de la rivière Fraser. Aucune d'elles n'a été perdue, quoiqu'elles aient souvent été entraînées à la dérive. Les bouées ont été ratissées et peintes, les chaînes et les amarres examinées et réparées au besoin, puis, après avoir sondé le chenal, mises en position. Il se passe rarement une saison sans qu'une ou plusieurs des bouées soient emportées à la dérive, et cela pour plusieurs causes : durant l'hiver, quand la glace se forme sur la rivière, elle est emportée pour le reflux en banquises qui ont souvent un mille de largeur, variant en épaisseur et excédant rarement huit ou dix pouces. Si, quand l'eau est calme la glace se forme près de la bouée, elle la déplace invariablement, soit en draguant l'ancre ou en brisant la chaîne. Dans l'été, surtout pendant la crue des eaux, d'immenses quantités d'objets flottants sont entraînés à la dérive, suivant ordinairement le cours de l'eau la plus profonde au-dessus des bancs de sable et souvent font tourner les bouées sur elles-mêmes. J'ai vu moi-même des arbres de 10 et 12 pieds de diamètre et dépassant quelquefois 200 pieds de hauteur, garnis de leurs branches et ayant des racines assez larges pour couvrir tout le côté d'une maison de moyenne hauteur, arrêtés par une des bouées contre un courant filant cinq nœuds, jusqu'à ce qu'un changement de vent ou de marée vint les délivrer. Mais la cause la plus fréquente de déplacement est le continuel changement du sable mouvant dont le chenal est formé, causé par les contre-courants des détroits de Georgie. Quelques fois, le sable fuit les amarres; d'autres fois, il s'y forme un dépôt d'une profondeur qui rend le pesage presque impossible; dans ces circonstances, il serait plus économique d'avoir de nouvelles amarres que d'essayer à reprendre celles qui sont enfoncées dans le sable, au risque de briser l'engrenage et de gaspiller un temps qui ferait plus que couvrir les frais d'amarres neuves.

Pendant la saison qu'embrasse le présent rapport, trois bouées ont été enlevées à la dérive de leur position sur les bancs de sable; deux ont été retrouvées, et on a récemment eu des nouvelles de la troisième.

Profitant d'une occasion qui se présenta quelque temps après ma nomination comme agent du département, je visitai et inspectai les phares "Race Rocks" et "Fisgard" ainsi que le phare flottant "Fraser." Le résultat de cette inspection me donna la conviction qu'il faudrait comparativement de fortes sommes d'argent pour faire les réparations et préserver les constructions des phares d'une ruine prématurée. Voilà pourquoi j'eus l'honneur de vous communiquer mes vues en vous transmettant un rapport des gardiens des différents phares pour l'information du département. En réponse à mes représentations, un crédit fut mis à ma disposition pour faire faire les réparations nécessaires et elles commencèrent, aussitôt que le temps le permit, à Race Rocks, en vertu d'un contrat accordé à M.M. Kinsman et Styles. Les entrepreneurs trouvèrent tous les matériaux nécessaires, y compris l'eau fraîche qu'il fallait transporter aux Rocs pour mélanger le mortier. La tour, qui est construite avec de larges intervalles de pierres de taille brute et dont les coutures en laissant pénétrer la pluie causaient une humidité qui nuisait à l'efficacité de la lumière et diminuait la valeur de la construction, a été nettoyée jusqu'à la profondeur de 1½ pouce et jointoyée avec du ciment de Portland. La tour est peinte en bandes noires et blanches; une nouvelle couche de peinture a été appliquée, les bandes noires avec du goudron, les bandes blanches avec de la bonne chaux;—avec une petite quantité de goudron mêlé à la chaux, suffisante pour faire adhérer la chaux, ce qui donne à la couleur une teinte légèrement jaunâtre. La maison du gardien, qui est à deux étages, construite en pierre brute extraite du rocher, a été toute plâtrée à l'extérieur; une nouvelle couverture donnant une plus grande élévation, de nouvelles fenêtres extérieures, des portes et châssis neufs, ainsi que d'autres réparations nécessaires ont été faites aux principales constructions.

Le beffroi de cette station demandait aussi des altérations. Il est carré, composé de bois très-dur et haut d'une cinquantaine de pieds, les poteaux inclinant vers l'intérieur, et divisé en trois compartiments au-dessus des fondations. L'étage où la cloche est suspendue avait une petite fenêtre vénitienne sur deux côtés et une petite fenêtre à glaces sur le troisième, et sur le quatrième une fausse fenêtre, ce qui empêchait le son de s'étendre.

Des planches de 16 pouces de longueur sur 1½ pouce d'épaisseur, disposées avec du bois carré de 12 pouces, ont été substituées aux planches inférieures sur tous les côtés du compartiment de la cloche, ce qui permet au son de se faire entendre à une certaine distance de la tour. Le magasin, une petite dépendance extérieure, a reçu une couverture neuve.

Indépendamment de ces réparations aux bâtisses de la station de Race Rocks, on a fait une amélioration importante en pratiquant dans le roc solide un chenal pour la chaloupe et en y établissant une glissoire en bois. La crevasse dans le roc est partiellement formée par la nature; dans son état primitif, elle n'aurait pu offrir le moindre abri pour la chaloupe, excepté pendant les très-hautes marées. Cela était non-seulement incommode, mais souvent très-dangereux et pour la vie et pour la propriété. Par un arrangement fait avec les gardiens, ils ont travaillé moyennant rémunération supplémentaire, quand le temps et la marée le permettaient, au chenal et à la glissoire. De grandes quantités de roches, pesant plusieurs centaines de tonneaux, ont été extraites du chenal. Une très-grande amélioration a été faite, d'autant plus qu'une chaloupe peut maintenant atteindre la glissoire à environ 75 pieds de la côte extérieure des rochers à eau basse et être hâlée hors du rессac.

Ce service aurait été excessivement dispendieux s'il avait été entrepris par d'autres moyens, en raison du peu de temps que l'on pouvait utiliser quand la marée le permettait. Il est probable qu'il faudra encore travailler pendant la prochaine saison, alors que la marée baisse le plus durant le jour, dans le mois de mai, afin de rendre le chenal et la glissoire parfaits et complets pour les fins requises à cette station.

Le phare de l'île Fisgard à l'entrée du havre d'Esquimalt, la station maritime royale du Pacifique Nord, exigeait de grandes réparations pour sauver les bâtisses; à la fin de l'année fiscale, ces réparations étaient dans un état avancé. La tour de ce phare, construite en 1860, avec de la brique d'une qualité très-inférieure, n'avait été peinte qu'une seule fois avant les réparations en question. Il a été décidé de couvrir la tour d'une bonne couche de ciment de Portland, puis, quand ce mortier eut été complètement séché, de trois couches de la meilleure peinture blanche. De nouveaux châssis et fenêtres ont été mis à la tour; une nouvelle

ouverture ainsi qu'un balcon à la maison. D'autres réparations étaient nécessaires, et elles ont été complétées dès que des fonds furent mis à ma disposition pour cet objet.

Le phare de Fraser n'a nécessité que peu de frais d'entretien, à part ceux pour lesquels des crédits avaient été affectés à la fin de l'année fiscale, savoir : une nouvelle ancre et des chaînes pour les amarres ainsi que quelques aiterations internes. Le bateau a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur, il est scrupuleusement net; la lanterne et les lampes sont en bon ordre et fournissent une lumière brillante qui est d'une grande utilité à la navigation des détroits de Georgie.

Les gardiens des différents phares ont été très-vigilants dans l'exercice de leurs fonctions. J'ai visité et inspecté les stations en différents temps, et les ai trouvées en excellent ordre. Je n'ai reçu aucune plainte jusqu'à la fin de l'année fiscale. Une bonne et brillante lumière est allumée tous les soirs, et la cloche d'alarme de Race Rocks, qui fonctionne par un mécanisme, résonne à des intervalles de dix secondes quand c'est nécessaire. La cloche d'alarme du phare flottant résonne aussi chaque fois qu'il y a de la brume.

À la réception de votre lettre du 13 mars relative aux bouées du havre de Nanaimo, je fis des arrangements avec M. Fenney pour la construction de huit nouvelles bouées en cèdre, de neuf pieds carrés, de vingt-et-un pouces d'épaisseur, bien boulonnées et chevillées ensemble et couvertes de goudron. Ces bouées sont amarrées avec des ancrages de pierre et des chaînes de $\frac{3}{4}$ de pouce, ayant la surface supérieure peinturée en rouge ou en noir, suivant la localité.

Cette sorte de bouées répond admirablement aux besoins du havre de Nanaimo, car il y a très-peu de marée. Trois des anciennes bouées ont été réparées et amarrées d'une semblable manière. Ces travaux ont absorbé tous les fonds que j'avais à ma disposition pour cet objet à la fin de l'année fiscale.

Le havre de Nanaimo, à haute marée, présente un magnifique cours d'eau. Le flux est à seize pieds de hauteur pendant la pleine lune; à marée basse, plusieurs dangers pour la navigation sont visibles, et il y en a d'autres invisibles quand l'eau est à son plus bas niveau.

L'importance rapidement croissante du commerce de Nanaimo exige que ce havre ait un système de bouées parfait, et j'ai compris par la teneur de votre dépêche que le département désire que je donne satisfaction à ses demandes.

Je dois dire que la manière dont le havre est aujourd'hui fourni de bouées, entraînant des opérations subséquentes, donne grande satisfaction à l'agent et aux propriétaires des deux compagnies de charbon, ainsi qu'aux intérêts mercantiles en général.

Les bouées du havre de Victoria ont été enlevées, ratissées et peinturées, et l'on a acheté des chaînes neuves, attendu que les autres n'étaient plus bonnes.

Le vapeur fédéral *Sir James Douglas* a rempli son service ordinaire sur la côte orientale de l'île de Vancouver, faisant des voyages hebdomadaires réguliers, transportant malles, passagers et fret, excepté deux semaines pendant lesquelles il fut arrêté pour subir des réparations nécessaires.

Indépendamment de la route côtière ordinaire, le vapeur a fait plusieurs croisières pour le service fédéral, pourvoyant aux besoins des explorateurs du chemin de fer, transportant les officiers fédéraux aux diverses parties de la province, et faisant d'autres missions.

J'ai prié le capitaine Clarke de me fournir, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, un état des opérations du vapeur pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier; mais au moment où je termine ce rapport, il ne l'a pas encore fait. Cependant, je vous l'enverrai aussitôt qu'il me sera parvenu.

J'ai aussi prié les compagnies de charbon de Nanaimo de me fournir des statistiques sur les chargements, déchargements et escales faits à ce port; elles vous seront transmises aussitôt que je les aurai.

Le 1er janvier 1873, l'acte fédéral concernant l'inspection des bateaux-à-vapeur fut mis en force dans cette province, et il devint de mon devoir d'en faire mettre les dispositions à exécution.

Malgré le peu de temps qui s'écoula entre l'avis donné et la mise de l'acte en vigueur, aucune plainte ne fut faite; au contraire, le sentiment général fut que cette loi ou une autre semblable aurait dû exister depuis longtemps. Mais en raison des graves inconvénients qui auraient résulté de mesures rigoureuses, tous les vapeurs reçurent la permission de continuer

leur cours, leurs propriétaires me donnant la garantie que les améliorations nécessaires seraient faites aussitôt que possible.

Comme l'acte n'entre en opération que le 1er juin de l'année prochaine, presque tous les bateaux à basse pression se sont à grands frais mis en règle avec la loi; six ont reçu leurs certificats, savoir : les vapeurs *Entreprise* et *Otter*, de la compagnie de la baie d'Hudson, le bateau-postes *Prince Alfred*, et les *Isabel*, *Maude* et *Grappler*.

Quant aux bateaux à haute pression sur le batardeau inférieur, on a évité une difficulté sérieuse en suspendant temporairement l'acte en question. Si l'acte avait été intégralement mis à effet, le vapeur *Lillovet*, dont c'était le tour de faire le service entre Yale et New-Westminster pour la saison, n'aurait pu se mettre en règle avec la loi; comme conséquence, il y aurait eu durant quelques semaines un calme plat dans le commerce au milieu de la saison la plus active, jusqu'à ce qu'un autre vapeur, le *Onward*, qui était dans un état avancé pour subir l'inspection, fût prêt à remplir les exigences de la loi.

Il n'y a pas de doute que tous les vapeurs de la province, après le prolongement de délai qui leur est accordé, seront prêts pour l'inspection quand l'acte sera de nouveau mis en vigueur.

Avant de terminer, permettez-moi de dire que la connaissance intime que j'ai des différentes localités de la province et de leurs besoins peut m'avoir porté, en quelques cas, à rendre mes remarques obscures pour ceux qui sont à distance et qui ne connaissent pas la localité. J'ose suggérer respectueusement que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ou l'un de ses officiers devrait visiter cette province dans le but de faire l'inspection personnelle de ce qui concerne son département. De cette manière, mes lettres et rapports seraient à l'avenir plus clairs et mes recommandations mieux comprises aux quartiers-généraux.

J'ai, etc.,

JAMES COOPER,

Agent.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député du Ministre de la marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, Colombie Britannique, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Phare de Fisgard.</i>		
W. H. Bevis, salaire pour lui et son assistant, du 1er août 1872 au 30 juin 1873	696 63	
J. W. Pearse, papeterie	3 00	
J. Shel, couchette	12 50	
E. B. Marvin, fournitures pour navires	31 50	
A. W. Wilson, nettoyer les gouttières, etc.	27 50	
Langley et Cie., huile	39 00	
P. J. Leich, savon	4 50	
P. Christopher, camionnage	1 00	
A. McDowell, réparations	12 50	
H. E. Welby, fret	4 00	
Cie. de la Baie d'Hudson, noir de plomb	2 25	
J. Sechel, natte, etc	38 75	
W. C. Clark, main d'œuvre	5 00	
Denscum, Diggles et Cie., charbon	52 25	
J. T. Howard, divers	8 50	
F. Brodrick et Cie., charbon	10 00	
Langley et Cie., approvisionnements	116 62	
P. McQuade do	15 75	
M. Muir, do	3 12	
W. H. Bevis, main-d'œuvre, etc	97 00	
W. A. Franklin, divers	1 75	
E. Harrison, vitrerie	2 75	
Turney et Cie., marchandises sèches	4 50	
Hibland et Cie., papeterie	6 25	
T. Strey, réparations	152 00	
A. & W. Wilson, réparations	51 50	
Kinsman et Shyles, réparations	320 00	
J. W. Pearse, divers déboursés	368 17	
		2,088 29
<i>Race Rocks.</i>		
Thos. Argyle, salaire pour lui et 3 assistants, 1er août 1872 au 30 juin 1873	1,389 58	
A. Rickman, provisions, etc	865 79	
G. Cook, main-d'œuvre	20 12	
Cie. de charbon de Wellington, charbon	44 00	
J. Cooper, travail d'excavation	80 50	
Kinsman et Styles, réparations à compte de contrat	600 00	
H. O. Tudeman, plans, etc	40 00	
P. McQuade, chaux, ciment, etc	115 61	
H. E. Beckwith, louage de chaloupe, fret	12 00	
W. Mun, huile	6 25	
Dinney et Spencer, marchandises sèches	7 50	
D. W. Higgins, annonces	8 00	
J. Shell, divers	39 50	
J. N. Hibbin et Cie., papeterie	6 88	
Cie. des mines de charbon de V. L., charbon	55 00	
J. Spratt, machinerie	25 25	
Langley et Cie., médicaments	28 62	
Capt. Cooper, diverses petites dépenses	39 00	
J. W. Pearse, divers déboursés	392 24	
Cie. de la Baie d'Hudson, canons	12 50	
		3,788 34
<i>Phare flottant de la rivière Fraser.</i>		
R. Hicks, salaire comme maître, du 1er juin 1872 au 20 février 1873, à \$100 par mois	871 40	
James Jolly, salaire comme maître, du 21 février au 30 juin 1873	428 60	
Capt. Cooper, gages de deux assistants	1,040 00	
Hibben et Cie., papeterie	2 87	
Geo. Hardesty, fret	49 00	
A. Hicman et Cie., provisions	563 91	
Langley et Cie., approvisionnements	10 62	
A reporter		

ETAT indiquant les dépenses pour l'entretien des phares, Colombie Britannique, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		
<i>Phare flottant de la rivière Fraser.—Suite.</i>		
Cie. de la Baie d'Hudson, marchandises sèches.....	13 50	
E. B. Marves, toile cirée, etc.....	56 90	
A. & W. Wilson, poêle, etc.....	68 50	
Robertson et Fan, fer.....	4 00	
Wells, Fargo et Cie., mèches.....	20 50	
M. Mun, huile.....	3 12	
P. McQuade, peinture, vernis, etc.....	152 65	
Dunscomb, Diggle et Cie., charbon.....	55 00	
N. Shakespeare, annonces.....	1 25	
Janion, Rhodes et Cie., couloir.....	8 50	
G. Lorckerly, grappin.....	4 37	
J. Cooper, diverses petites dépenses.....	13 75	
J. W. Pearse, divers déboursés.....	773 86	
		4,142 30
BOUÉES ET BALISES.		
<i>Rivière Fraser.</i>		
S. Murray, câble, réparations, etc.....	138 50	
J. W. Pearce, gages des hommes employés au service des bouées.....	265 00	
W. Mun, bouées en bois.....	20 00	
P. McQuade, chaînes, etc.....	398 63	
J. Spratt, ferrailles, etc.....	37 87	
G. H. Booth, provisions pour hommes.....	81 50	
Roberts et Far, chaînon, tourniquets etc.....	114 75	
J. W. Dawes, évier.....	48 00	
A. Georgeson, rémunération pour avoir trouvé et mis en sureté.....	75 00	
Capt. Clarke, soin des bouées.....	25 00	
Capt. Cooper, do.....	75 00	
do charroyage et fret, etc.....	41 00	
J. W. Pearce, divers déboursés.....	128 75	
		1,449 00
<i>Havre de Nanaimo.</i>		
J. S. biston, remplacement des bouées.....	167 00	
J. Cooper, frais de route.....	24 50	
G. W. Booth, divers.....	3 00	
A. Tenny, nouvelles bouées, chaînes, etc.....	925 00	
		1,119 50
<i>Havre de Victoria.</i>		
H. Glyde, peinture, etc.....		120 00
COMPTE GÉNÉRAL.		
Bureau du <i>Standard</i> , impressions.....	18 00	
Cie. de Télégraphe, dépêches.....	4 50	
Cie. de la Baie d'Hudson, fret.....	52 75	
Long et Cie., annonces.....	6 00	
D. W. Higgins, do.....	15 00	
Mansell et Holroyd, faïence.....	13 25	
A. et W. Wilson, réparation aux lampes.....	19 75	
Cie. de charbon de Vancouver, charbon.....	24 09	
J. Haws et Cie., huile.....	346 41	
		499 66
		13,207 09

WM. SMITH,

Deputé du ministre de la marine, etc.

RAPPORT DES SERVICES FAITS PAR LE VAPEUR FÉDÉRAL *SIR JAMES DOUGLAS* PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

VAPEUR FÉDÉRAL *Sir James Douglas*,
PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.
29 septembre 1873.

JAMES COOPER, Ecr.,
Agent, département de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'hon. ministre de la Marine et des Pêcheries, une liste des services faits par le vapeur placé sous mon commandement durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Le vapeur a été principalement employé sur la côte orientale de l'île Vancouver, transportant les malles de S. M., les passagers et le fret, et a fait quarante-six voyages hebdomadaires entre Victoria et Nanaimo, faisant escale aux localités intermédiaires suivantes : Cowichan, Burgoyne Bay, Admiral Island, Maple Bay et Chemainus.

Vingt-six voyages bi-mensuels entre Victoria et Camox, et douze voyages mensuels entre Victoria et Sooke.

Les services suivants, autres que ceux de la malle, ont été faits :

Un voyage au secours de la barque de la compagnie de la Baie d'Hudson *Prince of Wales* qu'on disait s'être échouée sur la côte nord-ouest de l'île Vancouver. Aussitôt que le vapeur eut laissé le port pour ce service, il rencontra la barque qui filait vers Victoria, la rumeur de son naufrage n'étant pas vraie ; en conséquence ses services ne furent pas nécessaires.

Le phare de Race Rocks a été visité huit fois durant l'année.

L'île Fisgard une fois, pour l'approvisionnement de charbon.

Le phare flottant une fois, dans le même but.

Du 2 au 12 août, le vapeur fut employé à explorer les bancs de sable de la rivière Fraser, à examiner les amarres, à peindre et changer les bouées, et à marquer de nouveau le chenal. Le phare flottant fut muni de guidons, changé de position et remis à l'ancre.

Deux voyages ont été faits pour retrouver des bouées qui avaient été entraînées à la dérive de leurs amarres sur les bancs de sable de la rivière Fraser, un à l'île Waldron et l'autre à Saturna.

Du 5 au 11 octobre, le vapeur fut mis à la disposition de Sandford Fleming, Ecr., ingénieur en chef du C. F. P. C., qu'il transporta avec sa suite de Burrard Inlet à Bute Inlet, de là à Menzies Bay, par voie de Arran Rapids, Nodales Channel et Seymour Narrows, de Menzies Bay à Nanaimo, de là à Victoria et Esquimalt, et finalement de Victoria à Barclay Sound et Alberni, et retour.

Deux voyages de Camox à l'île Stewart, visitant le personnel de M. Gamsby (explorateur du chemin de fer.)

Deux voyages ont aussi été faits de Nanaimo à Seymour Narrows, visitant le personnel de M. Michaud (explorateur du chemin de fer).

Un voyage a été fait de Victoria à Saanick et retour, avec Marcus Smith, Ecr.

Un voyage à Howe's Sound, avec le personnel de M. Gamsby.

Le *Sir James Douglas* a parcouru à peu près 15,000 milles, consommé environ 940 tonnes de charbon et transporté 1,200 passagers, à part les employés à l'exploration du chemin de fer.

Ce bateau fut construit à Victoria en 1864, et lancé le 1er janvier 1865. Il n'a jamais été calfaté à l'extérieur, en sorte que son doublage est presque usé. Il y a cinq ans, ce bateau est allé frapper contre un rocher, et la partie alors endommagée n'a jamais été complètement réparée.

La chaudière est très-dispendieuse, consommant dix à onze quintaux de combustible par heure. Les tubes sont très-courts; conséquemment, une grande partie de la chaleur s'échappe par les cheminées sans rendre aucun service. De plus, ils ont besoin d'être rapiécés toutes les six semaines ou deux mois.

Les machines demandent à être examinées de nouveau, et il y a besoin de nouvelles pièces de cuivre.

Les ponts sont très-usés et devront être renouvelés avant peu.

J'ai, etc.,

W. R. CLARKE,

Commandant.

ANNEXE No. 10

ETAT des dépenses pour la construction des phares, bateaux-phares et sifflets d'alarme, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

NOUVELLE-ÉCOSSE.		\$ cts.	\$ cts.
<i>Sifflet d'alarme de Digby.</i>			
T. Daley, balance du contrat et additions à la maison de la machine.....		440 00	
Wm. M. Smith, pour l'approvisionnement d'eau.....		483 32	
Savary et Sheeve, rédaction d'acte.....		7 50	
J. Mitchell, divers déboursés.....		120 00	
			1,050 82
<i>Sifflet d'alarme de l'Île St. Paul.</i>			
J. Bowser, balance du contrat pour la maison de la machine.....		2,247 00	
do Ouvrage additionnel.....		75 00	
J. & T. McAvity, équipement.....		835 24	
Wm. Muirhead, bois de service, etc.....		189 65	
W. Watt, provisions pour les hommes qui ont mis le sifflet en opération.....		242 85	
James Mitchell, gages des ouvriers..... do		895 80	
			4,485 54
<i>Sifflet d'alarme de l'Île aux Eglantiers.</i>			
T. Daley, balance du contrat pour la maison de la machine.....		440 00	
Geo. Fleming et fils, sifflets etc., et pompe à vapeur.....		2,335 00	
W. M. Smith, équipement, fret etc.....		1,132 74	
do pour approvisionnement d'eau.....		500 00	
			4,407 74
<i>Sifflet d'alarme de l'Île aux Atocas</i>			
J. S. Carvill, balance de contrat.....			1,000 00
<i>Phare de l'Île du Nègre.</i>			
D. J. Coffin, balance de contrat.....		548 25	
W. S. Symonds, dépenses.....		7 75	
			556 00
<i>Phare de Chebucto Head</i>			
J. Bowser, balance de contrat.....		350 00	
E. Chanteloup, appareil tournant.....		1,414 59	
W. S. Symonds, divers.....		21 10	
			1,785 69
<i>Phare de Liscomb</i>			
D. S. Ferguson, balance de contrat.....		589 75	
do bois de service &c.....		82 70	
W.S. Symonds, posage de la lanterne.....		128 26	
			800 71
<i>Phare de l'Île du Jersiais.</i>			
F. S. Cunningham, balance de contrat.....		600 00	
do bois de service.....		7 50	
T. Walsh et Cie., vitres.....		50 90	
			658 40
			A reporter.....

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Phare de la Baie Mahone.</i>		
Report.....		
Hopps et Brown, balance de contrat.....	446 84	
C. Garth et Cie., ventilateurs.....	26 50	473 84
<i>Phare de Country Harbour.</i>		
J. McDonald, balance de contrat.....	345 00	
C. Garth & Cie, ouvrage à la lanterne.....	180 70	
W. S. Symonds, divers.....	4 00	
J. Stairs, fret.....	20 00	549 70
<i>Phare du Havre de Shelburn.</i>		
Geo. Deschamps, à compte du contrat.....		358 21
<i>Phare de la Baie Marguerite.</i>		
J. G. Sinclair, à compte du contrat.....		621 54
<i>Phare du Port Mouton.</i>		
G. S. Parker, à compte du contrat.....	500 00	
C. Garth et Cie, réparations à la lanterne.....	26 50	
H. Kendrick, fret.....	2 94	529 44
<i>Phare de Cheticamp.</i>		
A. P. McNeil, balance de contrat.....	100 00	
E. Chanteloup, appareil tournant &c.....	1,085 04	1,185 04
<i>Phare de Protection à Parrsboro</i>		
A. McNab, contrat pour la protection du phare.....		2,000 00
<i>Phare du Havre de Sydney.</i>		
E. Albro, balance de contrat.....		99 72
<i>Phare de Arichat Ou est</i>		
W. Tory, à compte du contrat.....		300 00
<i>Phare de l'Île Coffin.</i>		
W. Tory, à compte du contrat.....		100 00
<i>Phare de la Pointe McNeill.</i>		
W. Tory, à compte du contrat.....		100 00
<i>Phare de la Pointe Mullin.</i>		
McLeod & Cie, à compte du contrat.....	300 00	
Baldwin & Cie, pierre, etc.....	43 3c	343 50
A reporter.....		

ETAT de la dépense pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
Report... ..		
<i>Bateau-phare du Havre d'Halifax.</i>		
Richardson, Duck et Cie., contrat pour bateau-phare en fer, £6,100 stg		29,686 66
<i>Phares et sifflets d'alarme de l'Île de Sable.</i>		
P. Carroll, à compte sur le contrat pour phares et maisons de la machine....	17,936 95	
J. Haws et Cie., glace	373 29	
Crossland et Burpee, ciment et chaux	2,076 00	
E. Chanteloup, lanterne, etc.	4,837 50	
J. Kerr, dépense de surintendance	374 86	
W. S. Symonds et Cie., quincaillerie	72 12	
A. Robinson, chevilles en fer, etc	46 80	
H. W. Johnston, fret, travail sur ciment, chaux, etc	385 55	
J. W. Fraser, à compte sur le contrat pour sifflets et appareils	3,505 00	
J. & T. McAvity, équipement	839 09	
J. Hunter, tuyau en cuivre	264 07	
McDonald et Cie., pompe d'airain	78 20	
J. Haws, et Cie., lumière dioptrique	2,032 00	
J. Mitchell, divers déboursés	115 00	
		32,936 43
<i>Habitations des gardiens des phares, Île de Sable.</i>		
P. Carroll, à compte sur le contrat	5,007 75	
		5,007 75
<i>Phare de Camso.</i>		
F. S. Cunningham, balance du contrat		362 00
COMPTÉ GÉNÉRAL.		
W. S. Symonds et Cie., réparations aux lanternes	115 73	
W. M. Smith, plans et spécifications	72 00	
J. A. Black, annonces	13 75	
W. Barbour, divers déboursés	20 00	
Bowser, ouvrage à la lanterne, à Main-à-Dieu en 1871	150 00	
Haws et Cie., glace	412 06	
		783 56
EN AMONT DE MONTREAL.		
		90,181 79
<i>Nouveau phare, Lac Supérieur.</i>		
Chas. Perry, contrat	4,900 00	
E. Chanteloup, lampes, etc.	1,014 35	
		5,914 35
<i>Balises de l'Original et de la Pointe McTavish.</i>		
Joseph White, diverses additions aux bâtisses		20 00
<i>Phare de l'Île du Milieu.</i>		
R. T. Sutton, contrat	1,275 00	
do travaux supplémentaires	100 00	
C. Garth et Cie., lanternes, etc	373 00	
E. Chanteloup, lampes, etc	476 35	
		2,224 95
<i>Phare de l'Île Isolée.</i>		
L. Baker, balance du contrat		106 97
		A reporter

ÉTAT de la dépense pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Phare de Batchewana.</i>		
report.....		
L. Baker, à compte sur le contrat.....	2,000 00	
L. N. Benjamin, plans, etc.....	30 00	
		2,030 00
<i>Phare de la Pointe aux Anglais.</i>		
J. White, à compte, contrat.....	1,200 00	
S. H. Fowler, construction d'un quai et surveillance de construction.....	196 55	
		1,396 55
<i>Phares sur le haut de l'Outaouais</i>		
J. White, à compte, contrat.....	500 00	
S. H. Fowler, inspection.....	38 46	
		538 46
<i>Owen Sound.</i>		
C. Collins, choix de l'emplacement ..	24 10	
E. Chanteloup, lampes, réflecteurs.....	179 50	
		203 60
<i>Ile Hamilton</i>		
R. Cameron, à compte, contrat.....	600 00	
S. H. Fowler, inspection.....	10 40	
		610 40
<i>Pointe Glengarry.</i>		
R. Cameron, à compte, contrat.....	775 00	
S. H. Fowler, inspection.....	10 40	
		785 40
<i>Pointe du moulin à vent.</i>		
E. Chanteloup, lanterne, etc.....	1,308 34	
Bronson et Paton, peinture.....	10 03	
T. W. Currier, bois de service.....	112 25	
J. Rochester, do.....	39 50	
S. H. Fowler, gages des hommes et matériaux.....	1,041 15	
		2,511 27
COMPTÉ GÉNÉRAL		
E. A. & G. R. Meneelly, cloche d'alarme, Toronto.....	441 89	
do do do Pointe des Neuf Milles.....	448 20	
G. M. Stephens et Cie., app. pour sonner la cloche d'al., Toronto.....	323 94	
do do do Pointe des Neuf Milles.....	324 85	
do pour mettre do en opération.....	45 26	
W. J. Meneelly, diverses dépenses au sujet des cloches d'alarmes.....	40 89	
Jos. White, érection d'une tour pour cloche d'alarme à Toronto.....	473 50	
W. R. Billings, services comme dessinateur.....	120 28	
W. L. Holland, inspection des phares.....	100 00	
"Citizen," annonces.....	33 60	
"Toronto Express," do.....	74 00	
"Ottawa Daily News," do.....	10 56	
do "Free Press," do.....	36 50	
"Kingston Daily News," do.....	16 56	
"Freeman," do.....	25 50	
"Leader," do.....	45 00	
"Patriot," do.....	60 00	
R. Herring, do.....	15 00	
"Weekly Canadian," do.....	22 50	
		2,658 03
A reporter.....		18,999 38

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
<i>Phare de Alnwick</i>		
Report.....		
John Young, contrat.....	773 50	
do remise pour l'huile.....	120 00	
C. Garth, ventilateur.....	26 50	
E. Chanteloup, balance sur lanterne.....	24 52	944 52
<i>Shippegan.</i>		
J. Young, contrat.....	773 50	
do remise pour l'huile.....	120 00	
C. Garth, ventilateur.....	26 50	
E. Chanteloup, balance sur lanterne.....	209 75	1,120 75
<i>Balises de l'Île au Renard.</i>		
R. R. Call, contrat.....	725 00	
S. Thomson, rédaction du contrat.....	8 00	733 00
<i>Phare de la Pointe Cassie.</i>		
Adam Tait, balance du contrat.....	783 88	
E. Chanteloup, lanterne, etc.....	1,105 99	1,889 87
<i>Sifflet d'alarme de Miscou.</i>		
Doolan & Cassidy, à compte sur le contrat de la bâtisse.....	1,000 00	
J. W. Fraser, do sifflet et appareil.....	1,000 00	
W. H. Tuck, rédaction du contrat.....	40 00	2,040 00
<i>Phare du Cap Spencer.</i>		
Clark & Stackhouse, contrat.....	3,700 00	
do avoir fait un chemin.....	372 80	
E. Chanteloup, lanterne, etc., etc.....	2,054 09	
J. Haws & Cie, glace.....	193 53	
J. Carney, achat d'emplacement pour phare.....	200 00	
W. H. Tuck, rédaction d'acte.....	36 00	
do do contrat.....	20 00	
W. C. Druay, enregistrement.....	3 60	
J. Allison, arpentage du terrain.....	15 00	
J. H. Harding, fret, charroyage, etc.....	128 20	6,726 22
<i>Bateau-phare de Miramichi.</i>		
J. H. Harding, dép. d'équip. p. cond. bateau à Miramichi, gages du surveillant.....	256 50	
R. R. Call, approvisionnements.....	85 01	
M. M. Sargent, huile.....	2 40	343 91
<i>Phare de Tabusintac.</i>		
J. Desmond, contrat.....	700 00	
W. H. Tuck, rédaction du contrat.....	20 00	720 00
<i>Phare de Ncguac.</i>		
J. Desmond, contrat.....	700 00	

A reporter.....

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
Report.....		
<i>Phare de Neguac.—Suite.</i>		
W. H. Tuck, rédaction du contrat.....	20 00	720 00
<i>Phare de Grand Lac.</i>		
E. Chanteloup, lampes, etc.....	295 05	
W. H. Tuck, rédaction du contrat.....	20 00	
J. Haws & Cie., glaces.....	83 36	
J. H. Harding, ret.....	5 11	403 52
<i>Sifflet de l'Île aux phoques de Machias.</i>		
W. H. Tuck, rédaction du contrat.....		40 00
<i>Balises de l'Île-aux-Canards.</i>		
J. Carter, contrat.....		500 00
COMPTE GÉNÉRAL.		
W. M. Smith, plans, etc.....	194 00	
W. C. Milners, annonces.....	26 17	
M. A. Tracey, do.....	16 80	
C. G. Berryman, chaîne, etc.....	257 30	
J. H. Harding, diverses dépenses.....	18 00	512 27
		16,691 0 ⁶
ENTRE QUEBEC ET MONTREAL.		
<i>Phares de Lotbinière.</i>		
J. Sheridan, montant du contrat.....		1,300 00
<i>Phares de la Rivière Richelieu.</i>		
J. Sheridan, contrat.....		3,785 00
COMPTE GÉNÉRAL.		
W. C. White, réparations au steamer Richelieu.....	1,112 00	
incennes & McNaughton, usage d'un steamer pendant les répar. du <i>Richelieu</i> ..	484 00	
Lyman, Clare & Cie., huiles, etc.....	18 91	1,614 91
SOMME EN MOINS,		
Transférée à l'entretien des phares entre Québec et Montréal.....	199 91	1,415 00
		6,500 00
EN AVAL DE QUEBEC.		
<i>Sifflet d'alarme de Manicouagan</i>		
J. W. Fraser, balance du contrat.....	2,190 47	
W. M. Smith, tracés.....	60 00	2,250 47
A reporter.....		

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
Report		
<i>Phare du Cap Désespoir.</i>		
P. Carroll, à compte sur le contrat.....	2,000 00	
E. Chanteloup, lanterne, appareil tournant, etc.....	2,223 99	
Cie. du Richelieu, fret.....	34 00	4,257 99
<i>Phare de l'Islet aux Aouettes.</i>		
C. E. Forgues, montant du contrat, etc	472 70	
E. Chanteloup, lampes, etc.....	200 50	
P. Tobin, divers.....	30 75	
S. Bédard, poêle, tuyau.....	18 35	722 32
<i>Pointe Prairie.</i>		
E. Chanteloup, lampes, etc.....		200 50
<i>Sifflet d'alarme de la Baie du Cap.</i>		
J. Desmond, à compte sur le contrat des bâtisses.....	1,600 00	
J. W. Fraser, do do du sifflet	2,000 00	3,600 00
<i>Sifflet de l'Île de la Madeleine.</i>		
J. W. Fraser, à compte sur le contrat du sifflet.....		2,000 00
<i>Phare de Matane.</i>		
S. Cimon, à compte sur le contrat.....	1,000 00	
E. Chanteloup, lanterne, etc	1,256 39	2,256 39
<i>Phare de Portneuf, (en bas).</i>		
E. Chanteloup, lanterne, etc.....		1,325 09
<i>Sifflet et maison de la machine, Pointe sud, Anticosti.</i>		
J. S. Carvell, balance de contrat.....		800 00
<i>Phare de la Pointe Gaspé.</i>		
D. Oolan et Cassidy, à compte sur le contrat.....	1,000 00	
E. Chanteloup, lampes, etc.....	413 25	
J. Mitchell, choix de l'emplacement.....	15 00	1,428 25
<i>Phare de l'Île de la Madeleine.</i>		
J. Carter, à compte sur le contrat.....	2,700 00	
E. Chanteloup, lanterne, appareil, etc.....	1,182 00	
J. Mitchell, choix de l'emplacement.....	30 00	
S. J. Tweedie, divers.....	9 33	3,921 33
<i>Phare de l'Île aux Œufs.</i>		
L. Baker, balance de contrat et travaux supplémentaires.....		1,084 50
A reporter.....		

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
Report		
<i>Sifflet d'alarme de Gaspé.</i>		
Doolan et Cassidy, à compte sur le contrat de la bâtisse.....	2,000 00	
J. W. Fraser, à compte sur le contrat, sifflet et appareil.....	2,000 00	
J. Mitchell, choix de l'emplacement.....	15 00	
		4,015 00
COMPTE GÉNÉRAL.		
J. Haws et Cie., glaces, etc.....	3,588 65	
B. Billings, services comme dessinateur.....	27 50	
W. M. Smith, plans, etc.....	57 70	
Middleton et Dawson, papeterie.....	10 56	
J. Thompson, rédaction de contrat.....	40 00	
D. Davidson, peinture, etc.....	99 04	
A. Villars, re-argenté les réflecteurs.....	77 00	
G. Serfert, télescopes, etc.....	73 50	
J. Duffit, bois de service.....	22 50	
J. Marmen, charriage.....	31 20	
L. Gagné, divers.....	12 33	
<i>Sherbrooke News</i> , annonces.....	9 24	
<i>Union des Cantons de l'Est</i> , do.....	12 00	
<i>Le Canadien</i> , do.....	14 04	
<i>Montreal Daily News</i> , do.....	43 00	
<i>Quebec Morning Chronicle</i> , do.....	66 24	
<i>Irish Citizen</i> , do.....	17 42	
<i>Budget</i> , do.....	20 80	
<i>Gazette des Campagnes</i> , do.....	8 57	
<i>Courrier de St. Hyacinthe</i> , do.....	13 68	
<i>Sherbrooke Gazette</i> , do.....	12 00	
<i>Daily Mercury</i> , do.....	15 60	
<i>Journal de Québec</i> , do.....	16 00	
<i>La Minerve</i> , do.....	33 44	
<i>Négociant Canadien</i> , do.....	30 00	
Poitras et Cie., do.....	9 36	
P. G. St. Pierre, do.....	20 80	
T. F. Nellis, do.....	16 56	
S. Carrell, impressions.....	37 50	
L. H. Huot, do.....	24 00	
P. G. Huot, frais de poste.....	129 66	
Chemin de fer Grand-Tronc, fret.....	17 82	
James Gibb, do.....	56 41	
Compagnie du Richelieu, do.....	31 10	
Cie. de télégraphe de Montréal, télégrammes.....	79 22	
J. U. Gregory, dépenses d'app. de sauvetage.....	67 50	
H. P. Plamondon, droits de douane.....	10 00	
J. Eden, divers déboursés.....	20 00	
L. A. Blanchette, do.....	70 37	
		4,942 05
		32,803 87
En tout..		165,176 10

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

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
OTTAWA, septembre 1873.

ANNEXE No. 11.

ETAT des dépenses d'inspection des bateaux-à-vapeur pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
Samuel Risley, 12 mois de trait. comme président du bureau d'inspection.....	1,400 00	
W. J. Menelly, 12 mois de traitement comme inspecteur.....	1,000 00	
W. M. Smith, 12 mois de traitement comme inspecteur.....	1,000 00	
J. Taylor, 15 mois de traitement, du 1er mars 1872, au 30 juin 1873.....	1,000 00	
X. Befort, do do do.....	1,000 00	
J. Samson, do do do.....	1,000 00	
		6,400 00
Samuel Risley, frais de route et autres, concernant le bureau des Examineurs.....		1,564 89
W. J. Menelly, frais de route et autres.....		793 47
Wm. M. Smith, do do.....		642 75
J. Taylor, do do.....		381 02
X. Befort, do do.....		397 03
J. Samson, do do.....		350 90
Samuel Risley, équipement d'un bureau, papeterie, etc., etc.....		196 98
X. Befort, allocation comme inspecteur pour la division de Montréal, jusqu'au 31 décembre 1872.....		200 00
J. Spratt, réparations aux pompes d'épreuve.....		81 20
J. Cooper, diverses dépenses, Colombie Britannique.....		74 00
J. Patterson, frais de justice, <i>in re</i> navires <i>Queen</i> et <i>Bella Taylor</i>		16 00
Département de la Marine et des Pêcheries, payé pour appareils et instruments d'épreuve.....		2,167 76
		13,266 00

WM. SMITH

Deputé du Ministre de la Marine, etc.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, Septembre 1873.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

HALIFAX, Nouvelle-Ecosse,

13 octobre 1873.

MONSIEUR,—Je transmets ci-joint, pour votre information, le rapport annuel du Bureau des Examineurs des Capitaines et Seconds, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Le Bureau s'est assemblé aux ports d'Halifax, N.-E., St. Jean, N.-B., et Québec, comme suit :—

A Halifax, les 1er et 2 juillet 1872—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Seconds do do do	Aucun.

Un candidat aux certificats de capitaine fut renvoyé.

A Québec, les 6 et 8 juillet—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do do	1

A St. Jean, N.B., les 12 et 13 juillet—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	11
Seconds do do do	2

Trois candidats aux certificats de capitaine et un candidat aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 17 et 18 juillet—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	7
Second do do do	Aucun

Trois candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 26 et 27 juillet—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	9
Second do do do	1

Deux candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 13 et 14 août—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do do	Aucun.

A Québec les 19 et 20 août—

Capitaine ayant obtenu des certificats.....	1
Seconds do do do	3

A St. Jean, N.-B., les 24 et 26 août—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	14
Seconds do do do	2

Cinq candidats aux certificats de capitaine, et un candidat aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 7 et 9 septembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Seconds do do do	2

Un candidat aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 13 et 14 septembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do do	2

Cinq candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Québec, les 24 et 25 septembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Second do do do	Aucun.

Un candidat aux certificats de capitaine fut renvoyé.

A Halifax, N.-E., le 30 septembre et le 1er octobre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	10
Seconds do do do	2

Deux candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 27 et 28 septembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	10
Second do do do	Aucun.

Sept candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 19 et 21 octobre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do do	1

Huit candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 28 et 29 octobre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do do	Aucun.

Sept candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Québec, les 11 et 12 novembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do do	1

A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 novembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do do	1

Un candidat aux certificats de capitaine fut renvoyé.

A Halifax, N.-E., les 19 et 20 novembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Second do do do	Aucun.

Cinq candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 3 et 4 décembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Seconds do do do	2

Cinq candidats aux certificats de capitaine, et un candidat aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 6 et 7 décembre—

Capitaine ayant obtenu des certificats.....	Aucun.
Second do do do	Aucun.

Quatre candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 19 et 20 décembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do do	1

Deux candidats aux certificats de capitaines furent renvoyés.

A Halifax les 23 et 24 décembre—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Second do do do	Aucun.

A St. Jean, N.B., les 13 et 14 janvier 1873—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do do	Aucun.

Trois candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 20 et 21 janvier—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do do	Aucun.

Deux candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 30 et 31 janvier—

Capitaine ayant obtenu des certificats.....	1
Second do do do	1

Trois candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.E., les 10 et 11 février—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Second do do do	Aucun.

Quatre candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A St. Jean, N.B., les 20 et 21 février—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	11
Second do do do	1

Trois candidats aux certificats de capitaine, et deux aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.E., les 26 et 27 février—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Second do do do	1

Trois candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Québec, les 17 et 18 mars—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	4
Seconds do do do	<i>Aucun.</i>

Un candidat aux certificats de capitaine fut renvoyé.

A St. Jean, N.-B., les 3 et 4 avril—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	8
Seconds do do do	3

Onze candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 8 et 9 avril—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	6
Second do do do	1

Deux candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de Second furent renvoyés.

A St. Jean, N.-B., les 19 et 21 avril—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	11
Second do do do	2

Trois candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., le 24 avril—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	2
Second do do do	1

A St. Jean, N.-B., les 8 et 9 mai—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do do	<i>Aucun.</i>

Quatre candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 20 et 21 mai—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do do	<i>Aucun.</i>

A St. Jean, N.-B., les 26 et 27 mai—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Seconds do do do	1

Cinq candidats aux certificats de capitaine furent renvoyés.

A St. John, N.-B., les 16 et 17 juin—

Capitaines ayant obtenu des certificats	6
Seconds do do do	2

Quatre candidats aux certificats de capitaine, et un aux certificats de second furent renvoyés.

A Halifax, N.-E., les 20 et 21 juin—

Capitaines ayant obtenu des certificats.....	3
Second do do do	1

Un candidat aux certificats de capitaine fut renvoyé.

Ainsi, deux cent-sept (207) certificats de capacité pour le grade de capitaine, et trente-cinq (35) pour celui de second, ont été accordés durant l'année fiscale.

Trois cent soixante-douze (372) certificats de service comme capitaine, et cent vingt-deux (122) comme second, ont aussi été accordés durant l'année fiscale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. A. SCOTT.

Président.

LISTE DES CERTIFICATS DE COMPÉTENCE ET DE SERVICE ACCORDÉS AUX CAPITAINES ET SECONDS PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR LES SIX MOIS EXPIRÉS LE 30 JUIN, 1873.

COMPÉTENCE.

No. du Certificat.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Hono.
282	Janv. 23	Richard Nutting Wadman	Capit.	Five Islands, comté de Colchester, N.-E.....	St. Jean, N. B.	10
283	do 23	Silas William Crosby	do	Yarmouth, N.-E.....	do	10
284	do 28	Stillman McNutt	do	Maitland, N.-E.....	Halifax, N.E....	10
285	do 28	Thomas Hogg Powell	do	Barrington, N.-E.....	do	10
286	Fév. 10	William Edmund Wyman	do	Freeport, Co., Digby N.-E.	St. Jean, N.B. ..	16
287	do 10	Howard Israel Davis.....	Second.	Hillsboro', Co., Albert N.B.	do	5
288	do 20	John William Wyman	Capit.	Bridgewater, Lunenburg Co., N.-E.....	Halifax, N.E....	10
289	do 20	Francis Charles Forrest ...	do	9 Quai Cunard, Halifax, N.-E.....	do	10
290	do 20	George Edward Brooks... ..	do	Burlington, Co., Hants N.E.	do	10
291	do 20	William Henry Manson... ..	do	Hantsport, N.E.....	do	10
292	Mars 8	George Flintiff Smith	do	Queen's Square, St. Jean Sud, N.B.....	St. Jean, N.B. ..	10
293	do 8	William Wallace McLeod ..	do	St. George, Co. de Charlotte N.B.....	do	10
294	do 8	James Henry Crossley.....	do	Rivière Herbert, comté de Cumberland, N.E.....	do	10
295	do 8	James William Tobin	do	Chatham, Miramichi, N.B.	do	10
296	do 8	Saruel Reynard	do	St. Jean, N.B.....	do	10
297	do 8	Isaiah Bloomfield Morris... ..	do	Horborvill, Co., King N.E.	do	10
298	do 8	Daniel Mitchell	do	Campobello, N.B.....	do	10
299	do 8	Warren Lewis	do	St. Jean, N.B.....	do	10
300	do 8	George Anderson Morris ..	do	Wilton, Co. de Hants N.E.	do	10
301	do 8	John Smith Brooks	Capit.	Weymouth, comté de Digby N.E.....	do	5
302	do 8	John Wesley McLaughlin..	Capit.	Annapolis, N.E.....	do	10
303	do 8	Thos. DeWaldon Howard..	do	Rue Wentworth St. Jean, N.B.....	do	10
304	do 17	John Stewart	do	Liverpool, N.E.....	Halifax, N.E....	10
305	do 17	William Long	do	Liverpool, N.E.....	do	10
306	do 17	Charles Muggah Marvin ..	Second.	55r, de la Reine Halifax, N.E.	do	5
307	do 17	Robert Douglas Buckler ..	Capit.	Tatamagouche, comté de Colchester, N.E.....	do	10
308	do 17	Francis Edwin Roberts.....	do	Tatamagouche, N.E.....	do	10
309	do 17	Joseph Purdy	do	60 rue Lockman, Halifax, N.E.....	do	10
310	do 17	William Watt.....	do	9, rue Georgenord, Halifax, N.E.....	do	10
311	do 17	William Henry Frelick	do	Liverpool, N.E.....	do	10
312	do 17	Charles Linum Starrat.....	do	Liverpool, N.E.....	do	10
313	do 21	Charles Koentig	do	L'Islet, Québec.....	Québec.	10
314	do 21	William Caron	do	L'Islet, Québec.....	do	10
315	do 21	Elzear Grenier.....	do	St. Roch, Québec.....	do	10
316	do 21	Pierre Gagné.....	do	Cap St. Ignace, Québec ..	do	10
317	do 19	Joseph Frenett	do	St. Jean, N.B.....	St. Jean, N.B. ..	10
318	do 19	Robert Kerkland Black ..	do	2 rue Exmouth St. Jean, N.B.	do	10
319	do 19	William Finn.....	do	144 rue Princesse St. Jean, N.B.....	do	10
320	do 19	William Edward Buck	do	Comté de Dorchester, Westmorland, N.B.....	do	10
321	do 19	John Thomas Brown.....	do	Comté de Moncton, Westmorland, N.B.....	do	10

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds etc.—*Suite.*

No. du Certificat.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
						\$
322	Mars. 19	Moses Robbler	Second.	St. Jean, N.B.	do	5
323	do 19	Edward Perry Border	do	Horton, N.E.	do	5
324	Avril 19	Laughlin McLean	Capit.	Rue St. Jaques, Carleton, St. Jean, N.B.	St. Jean	10
325	do 19	Abner J. Turner	Second.	Harvey, Co. d'Albert N.B.	do	5
326	do 19	Ovid Chapman Taylor	Capit.	Rockland, N.B.	do	10
327	do 22	Alexander Fraser	do	Pictou, N.E.	Halifax	10
328	do 22	Neil Hall	Second.	Sheet Harbor, N.E.	do	5
329	do 22	James Bernard O'Brien	Capit.	Halifax, N.E.	do	10
330	do 22	Lockhart Porter	do	Hantsport, N.E.	do	10
331	do 22	Henry Evans	do	Pictou, N.E.	do	10
332	do 22	Charles McConell	do	Port Medway, N.E.	do	10
333	do 22	John Thomas Cook	do	Richey's Cove, C. de Lunenburg N.E.	do	10
334	do 29	Edward Norris	do	Halifax, N.E.	do	10
335	do 29	Levi Noseworthy	Second.	do	do	5
336	do 29	James Bindon Stuart	Capit.	St. Jean, Terre-neuve	do	10
337	do 29	Charles William Brundage	Second.	St. Jean, N.B.	St. Jean	5
338	do 29	Adolf Bergman	Capit.	do	do	10
339	do 29	John Jenkins Kinney	do	Barrington, N.E.	do	10
340	do 29	Samuel Augustus Gould	do	Maitland, N.E.	do	10
341	do 29	Jessie Pierce	Second.	Yarmouth, N.E.	do	5
342	do 29	Henry Smith Jones	Capit.	Liverpool, N.E.	do	10
343	do 29	James Ryan	do	do	do	10
344	do 29	Dennis Galloghy	do	St. Jean, N.B.	do	10
345	do 29	William J. Dennis	do	Yarmouth, N.E.	do	10
346	do 29	Albert James Thurber	do	St. Jean, N.B.	do	10
347	do 29	Rodney Brooks	do	do	do	10
348	do 29	Richard Tucker	do	do	do	10
349	do 29	William John Rourke	do	do	do	10
350	Mai 3	Hiram Joseph Foster	do	Alma, N.B.	do	10
351	do 14	Edward Richardson	do	Sackville, N.B.	do	10
352	do 14	Alexander Mahany	do	St. Jean, N.B.	do	10
353	do 14	Horatio Jacob Fritz	do	do	do	10
354	do 29	John William Forbes	do	Pictou, N.E.	Halifax	10
355	do 29	Ebenezer Peak	do	Walfville, N.E.	do	10
356	do 29	Elijah Nickerson	do	Woods Harbor, N.E.	do	10
357	Jun 4	James William Saunders	do	Clementsport, N.E.	St. Jean	10
358	do 4	Charles Moore	do	Hopewell, N.B.	do	10
359	do 4	James Murphy	do	Brooklyn, N.E.	do	10
360	do 4	James William Gerow	Second.	St. Jean, N.B.	do	5
361	do 24	George Noble Fulton	Capit.	Rivière de Michigan, N.E.	do	10
362	do 24	Mathew Backard	do	St. Jean, N.B.	do	10
363	do 24	Henry William Lawrence	do	Hantsport, N.E.	do	10
364	do 24	Joseph Stokes	do	St. Jean, N.B.	do	10
365	do 24	James Nicolson	do	do	do	10
366	do 24	George McKenzie McIntosh	do	do	do	10
367	do 24	James Stewart Crowe	Second.	Maitland, N.E.	do	5
368	do 24	Amos Denis Hilton	do	Rockville, N.E.	do	5
369	do 27	Daniel McCully	Capit.	Halifax, N.E.	Halifax	10
370	do 27	John McClellan	do	do	do	10
371	do 27	James Stephen Jackson	do	do	do	10
372	do 27	James McCrossan	Second.	Pictou, N.E.	do	5
				Montant des honorair. reçus des candidats pour obtenir leurs certificats.		840
						110
						950

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

SERVICE.

No. du certificat.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Hono- raires.
						\$
348	Janv. 4	Charles H. Gerroir.....	Capit.	Arichat, Comte de Richmond, N.-E.	Halifax.....	5
349	do 7	Peter McFarlane.....	do	159, rue de l'Eau, Halifax, N.-E.	do.....	5
350	do 7	William Lang.....	do	159, rue de l'Eau, Halifax, N.-E.	do.....	5
351	do 7	Michael Veal.....	do	159, rue de l'Eau, Halifax, N.-E.	do.....	5
352	do 7	Fabias Doty.....	do	Weymouth, Digby, N.-E.	St. Jean.....	5
353	do 7	George E. Wadman.....	do	St. Jean, Nouv.-Branswick.	do.....	5
354	do 8	James Augustus Farquhar.	do	Dartmouth, Nouv.-Ecosse.	do.....	5
355	do 9	Augustin Villeneuve.....	do	Baie Ha! Ha!, Saguenay, Québec.	Halifax.....	5
356	do 9	James Gardner.....	do	Grande ru., Liverpool, N.-E.	do.....	5
357	do 16	Wilson Dunn.....	do	Saint Jean, N.-E.	St. Jean.....	5
358	do 16	John Thomas Hicks.....	do	Liverpool, N.-E.	Halifax.....	5
359	do 16	Isaac Vineo.....	Second.	Arichat, Richmond, Cap Breton.	do.....	3
360	do 16	Benjamin Rhuland.....	Capit.	Lunenburg, N.-E.	do.....	5
361	do 16	Fred. Chas Quinlan.....	Second.	Liverpool, Co. de Queen, N.E.	do.....	3
362	do 16	William Hopewell.....	Capit.	Grande rus, Halifax, N.-E.	do.....	5
363	do 17	Alfred Grand.....	Second.	Weymouth, Co. Digby, N.-E.	do.....	3
364	do 17	George Sanders.....	Capit.	Yarmouth, N.-E.	do.....	5
365	do 20	Lamong Vineo.....	Second.	Arichat, Richmond, N.-E.	do.....	5
366	do 20	Amie Langlois.....	Capit.	D'Escoffe, Co. Richmond, N.-E.	do.....	3
367	do 23	Michael Sutton.....	Second.	Richibucto, N.-E.	St. Jean.....	3
368	do 24	Richard P. Marshall.....	Capit.	Weymouth, Co. de Digby, N.-E.	Halifax.....	5
369	do 27	William Lovegrove.....	do	Atz Lane, Halifax, N.-E.	do.....	5
370	do 28	William Edward McNeill.	do	Port Gilbert, N.-E.	do.....	5
371	do 28	Thomas White.....	do	Maitland, N.-E.	do.....	5
372	do 28	William Boudrot.....	Second.	D'Escoffe, Comté de Richmond, N.-E.	do.....	3
373	do 29	John Stewart.....	do	Halifax, N.-E.	do.....	3
374	Fév. 1	William John McNeilly.....	Capit.	Margaretsville, N.-E.	do.....	5
375	do 1	James More.....	do	Maitland, N.-E.	do.....	5
376	do 1	John Bartley Caddel.....	do	Halifax, N.-E.	do.....	5
377	do 5	Joseph Lockhart.....	do	Encouig, rus Prince et Grande rus, Hantsport, N.-E.	do.....	5
378	do 6	James Henry Inness.....	do	Liverpool, N.-E.	do.....	5
379	do 6	Henry L. Robertson.....	Second.	do	do.....	3
380	do 6	Samuel L. Saunders.....	Capit.	Sandy Cove, Comté de Digby, N.-E.	do.....	5
381	do 10	Albert Davidson.....	do	Rue Prince, Hantsport, N.-E.	do.....	5
382	do 10	Lawrence Lee.....	Second.	18, rue Gottingen, Halifax, N.-E.	do.....	3
383	do 14	George Henry Goudy.....	Capit.	Maitland, Comté de Yarmouth, N.-E.	do.....	5
384	do 17	Ambroise Comeau.....	do	Digby, N.-E.	do.....	5
385	do 17	Angus McDonald.....	do	Antigonish, N.-E.	do.....	5
386	do 17	Albert Israel.....	Second.	Freeport, Co. Digby, N.-E.	St. Jean.....	3
387	do 21	Norman Shaw.....	Capit.	Yarmouth, N.-E.	Halifax.....	5
388	do 21	Mathew Walsh.....	do	14, rue Falkland, Halifax, N.-E.	do.....	5
389	do 21	Richard Power.....	do	Rue Grafton, Halifax, N.-E.	do.....	5

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du certificat.	Date 1873.	Nom.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Honoraire.
360	Fév. 21	William Morine	Capit.	Port Medway, N.-E.	do	\$ 5
361	do 21	John Martell	do	194, rue de l'Eau inférieure, Halifax, N.-E.	do	5
362	do 21	Edward Nangle	Second.	Lunenberg, N.-E.	do	3
363	do 21	Charles de Caen	Capit.	226, rue Brunswick, Halif- fax, N.-E.	do	5
364	do 21	James Grant	Second.	159, rue de l'Eau inférieure, Halifax, N.-E.	do	3
365	do 21	David Horne	do	Port Medway, N.-E.	do	3
396	do 27	Benjamin Chas. Dousett ..	do	Little Brook, Clare, N.-E.	do	3
397	Mars 3	James Simon Richard	Capit.	Anse Getson, Lahave, N.-E.	do	5
398	do 7	Charles Saunders	Second.	Anse Sandy, Co. de Digby, N.-E.	St. Jean	3
399	do 7	John LeCain	Capit.	Annapolis, N.-E.	Halifax	5
400	do 7	Thomas Stephens	do	169, rue de l'Eau inférieure, Halifax, N.-E.	do	5
401	do 7	Isaac Rodenhiser	do	Lahave, N.-E.	do	5
402	do 10	Gabriel Saulnier	Second.	Port Acadia, Co. de Clare, N.-E.	do	3
403	do 14	Christn. Owen Hiles	do	Canning, Cornwallis, N.-E.	do	3
404	do 14	Desire Boudroit	Capit.	Polomand, Comté de Rich- mond, N.-E.	do	5
405	do 14	Edward Sampson	Mate.	Arichat, Comté de Rich- mond, Ouest, N.-E.	do	3
406	do 15	Arthur Pertus	Capit.	D'Escousse, Comté de Rich- mond, N.-E.	do	5
407	do 15	John Pertus	do	D'Escousse, Comté de Rich- mond, N.-E.	do	5
408	do 15	Sinclair McKay	Second.	St. Jean, N.-B.	St. Jean	3
409	do 15	James Thomas West	Capit.	70, rue Lockman, Halif- fax, N.-E.	Halifax	5
410	do 15	Chas. Wm. Haddock	Second.	Rue St. Jacques, St. Jean, N.-B.	St. Jean	3
411	do 15	Robert Kelly Rose	Capit.	Maitland, Yarmouth, N.-E.	do	5
412	do 15	Wm. Brittain Price	do	Carleton, St. Jean	do	5
413	do 18	Peter Porrier	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.	Halifax	5
414	do 18	Richard Neville	do	Port Medway, N.-E.	do	5
415	do 18	Aime Porrier	Capit.	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.	Halifax	5
416	do 18	Abraham Leblanc	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.	do	5
417	do 20	James Frederick Williams.	Second.	Port Clément, Comté d'An- napolis, N.-E.	do	3
418	do 20	William Le Cain	Capit.	Port Clément, Comté d'An- napolis, N.-E.	do	5
419	do 22	Joseph M. Tibbitts	do	Liverpool, N.-E.	do	5
420	do 22	Olonzo Webb	Second.	Pictou, N.-E.	do	3
421	do 22	William Albert Copp	Capit.	Harvey, Co. d'Albert, N.-B.	St. Jean	5
422	do 22	Norman Frazer	Second.	Tatamagouche	Halifax	3
423	do 22	John Boudrault	Capit.	Polomand, Comté de Rich- mond, N.-E.	do	5
424	do 27	William Spicer	do	Hillsburg, Co. Digby N.-E.	do	5
425	do 31	Lemuel Saunders	do	Cove Sandy, Comté de Digby, N.-E.	do	5
426	do 31	Henry Joel Hennigar	Second.	Hillsburg, Co. Digby, N.-E.	do	3
427	do 31	Joseph Macumber	Capit.	Maitland, N.-E.	do	5
428	do 31	Charles Augustus Johnston	do	Clarence, Comté d'Anna- polis, N.-E.	do	5
429	do 31	John Hatfield	do	Parrsboro, N.-E.	do	5
430	do 31	Charles Philip Thomas	do	Sandy Cove, Comté Digby, N.-E.	do	5

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

N ^o . du certificat.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Hono-raires.
						\$
431	Avril 4	James Crane.....	Capit.	Havre de l'Avocat, Parrs- boro, N.-E.....	do	5
432	do 4	Peter King.....	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.....	do	5
433	do 4	Edward Charles Cousins ..	do	Digby, N.-E.....	do	5
434	do 4	Henrick Adolphe Hansen ..	do	Ste. Marguerite, St. Roch, Québec	Québec	5
435	do 12	Peter Martell.....	do	Arichat, Comte de Rich- mond, N.-E.....	Halifax	5
436	do 12	John R. King	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.....	do	5
437	do 12	James Collins Price	do	Carleton, St. Jean, N.-B..	St. Jean.....	5
438	do 12	Council Turner Wood.....	do	Hillsboro, N.-B.....	do	5
439	do 12	William Wallace Steele...	Second.	No. 9, rue de l'Eau, St. Jean, N.-B.....	do	3
440	do 12	Fk. Stewart	do	91, rue Britain, St. Jean, N.-B.....	do	3
441	do 12	Slippey Lent, jr.....	Capit.	Freeport, Co. Digby, N.-E	do	5
442	do 12	Charles Leary	do	Cove Sandy, N.-E.....	do	5
443	do 12	Charles J. Graham.....	do	Cap Arichat, Richmond, N.-E.....	Halifax	5
444	do 12	Weston Wade	do	Grande Baie, Comté de Westfield, St. Jean, N.-B.	St. Jean.....	5
445	do 12	Wm. Nelson Belyea	do	Rue Union, St. Jean, N.-B	do	5
446	do 12	Wm. Wesley Gaucher... ..	do	Margaretsville, Comté d'Annapolis, N.-E.....	Halifax	5
447	do 12	George Adolphus Wallett ..	do	Port Gilbert, Comté Digby N.-E.....	do	5
448	do 17	David M. Pettis	do	Parrsboro, Nouv.-Ecosse..	do	5
449	do 17	James E. Pettis	do	Parrsboro, N.-E.....	do	5
450	do 17	Geo. Boyce Sulis.....	do	Hillsboro, Co. Digby, N.-E	do	5
451	do 17	David Wilson	do	169, rue de l'Eau inférieure, Halifax, N.-E.....	do	5
452	do 23	Daniel McEachern.....	do	Halifax, N.-E.....	do	5
453	do 23	Edward Smith	do	Liverpool, N.-E.....	do	5
454	do 23	Andrew Dunn	do	Parrsboro, N.-E.....	do	5
455	do 23	Henry Beaudrot	do	Comté de Richmond, Ari- chat, N.-E.....	do	5
456	do 23	Joseph Edward Howard...	do	Parrsboro, N.-E.....	do	5
457	do 23	Wm. Palmer	Second.	105, rue de l'Eau inférieure, Halifax, N.-E.....	do	3
458	do 23	Wm. G. Hemeon	Capit.	Liverpool, N.-E.....	do	5
459	do 23	Lewis D. Forrest	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.....	do	5
460	do 23	Wm. Hatfield	do	Parrsboro, N.-E.....	do	5
461	Mai 1	Israel Flick	do	St. Mary's, Comté de Guys- boro, N.-E.....	do	5
462	do 1	Wm. Smith	do	Havre de l'Avocat, comté de Cumberland, N.-E.....	St. Jean.....	5
463	do 1	James Bedford Hamilton..	Second.	Côte Hopewell, Comté d'Al- bert, N.-B.....	do	3
464	do 3	Baptiste Gerroir	Capit.	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.....	Halifax	5
465	do 3	Timothy Outhouse	do	Sackville, Comté de West- morland, N.-B.....	St. Jean.....	5
466	do 3	Eldridge Foster	Capit.	Bridgewater, Comté de Lu- nenburg, N.-E.....	Halifax	5
467	do 3	Benjamin Hatfield.....	do	Havre de l'Avocat, Comté de Parrsboro, N.-E.....	do	5
468	do 3	George R. Patton.....	do	Canning, Comté de Corn- wallis, N.-E.....	do	5

LISTE des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du certificat.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCE.	Où l'examen s'est fait.	Hono- raires.
						\$
469	Mai 3	Charles Thomas Smith.....	Capit.	Weymouth, Comté de Digby, N.-E.	do	5
470	do 3	Samuel Vinco.....	do	Arichat, Comté de Richmond, N.-E.	do	5
471	do 5	Samuel Leblanc.....	do	Arichat, Comté de Richmond, N.-E.	do	5
472	do 6	Rufus Patterson.....	do	St. James, St. Blue Rock, Carlton, N.-B.	St. Jean	5
473	do 6	Albert Samuel Porter.....	Second.	Liverpool, N.-E.	do	3
474	do 6	Nicholas Bailie.....	do	119 rue Albermarle, Halifax, N.-E.	Halifax	5
475	do 6	Daniel Thomas Cameron.....	Capit.	Halifax, N.-B.	do	5
476	do 7	Peter Forrest.....	do	Arichat Ouest, Comté de Richmond, N.-E.	do	5
477	do 7	Michael Valentine Roche.....	do	Cole Harb., Halifax, N.-E.	do	5
478	do 9	Peter Blampid.....	do	Arichat, Comté de Richmond, N.-E.	do	5
479	do 9	Charles Cameron.....	do	Halifax, N.-E.	do	5
480	do 13	Charles Hackett.....	do	Sydney Nord, Cap Breton.	St. Jean	5
481	do 13	Jeremiah Drake Downey.....	do	Carleton, St. Jean, N.-B.	do	5
482	do 13	Robert Findley.....	Second.	Sydney, Cap Breton.	do	3
483	do 13	Frank Alfred Pye.....	Capit.	Cap Hopewell, N.-B.	do	5
484	do 13	Thomas Kimber.....	Second.	123 rue Prince William, St. Jean, N.-B.	do	3
485	do 13	John Quinlan.....	Capit.	Rue Rodney, Carlton, N.-B.	do	5
486	do 17	Mathias Mathieson.....	do	42, rue Sud, St. Jean, N.-E.	do	5
487	do 17	Holmes Israel.....	do	Freeport, Co. Digby, N.-E.	do	5
488	do 17	Geo. McKenzie McIntosh.....	Second.	Grande rue, St. Jean, N.-B.	do	3
489	do 17	Charles Gabriel.....	Capit.	10, rue Cornwallis, Halifax, N.-E.	Halifax	5
490	do 19	Lewis Lendal Doane.....	do	Barrington, N.-E.	do	5
491	do 21	Samuel Smellie Risk.....	do	126, rue Charlotte, St. Jean, N.-B.	St. Jean	5
492	do 21	Jacob Obden Sypher.....	do	153, rue Prince William, St. Jean, N.-B.	do	5
493	do 21	James Edward Crosbie.....	Second.	Rockville, Yarmouth, N.-E.	do	3
494	do 21	James Carol.....	Capit.	Longonderry, N.-E.	Halifax	5
495	do 28	Edward De Laury.....	do	Arichat.	do	5
496	do 28	Richard Turner.....	do	Grand Village, Londonderry, N.-E.	do	5
497	do 28	James Henry Alkema.....	do	41, rue Buckingham, Halifax, N.-E.	do	5
498	do 29	Robert Nicol.....	do	Halifax, N.-E.	do	5
499	do 29	Henry Forbes.....	do	Maitland, Co. Hants, N.-E.	St. Jean	5
500	do 29	Samuel McBride.....	Capit.	Harborville, Cornwallis, N.-E.	Halifax	5
501	do 29	Robert R. Conley.....	Second.	Granville, N.-E.	do	3
502	do 29	Richard Wagner.....	Capit.	St. Jean, N.-B.	St. Jean	5
503	do 3	Wm. McCartiy.....	Second.	Rue Union, St. Jean, N.-B.	do	3
504	do 3	Thomas Hart Conley.....	Capit.	Granville, N.-E.	Halifax	5
505	Mai 30	Leander Young.....	Second.	Lunenburg, N.-E.	do	3
506	do 30	James Ratchford.....	do	Sydney, N.-E.	do	3
507	do 30	Caleb Peck.....	Capit.	Carlton, St. Jean, N.-B.	St. Jean	5
508	do 7	Wm. Joel Foster.....	do	Riv. au Saumon, Alma, N.-B.	do	5
509	do 7	James Woodworth.....	Second.	Annapolis, N.-E.	do	3
510	do 7	Alexander Gray.....	do	Sackville, N.-B.	do	3
511	do 7	Robert Glass.....	Capit.	St. George, N.-B.	do	5
512	do 9	George Bell Swaine.....	Second.	Cap du Neare, N.-E.	Halifax	3

LISTE de certificats de compétence et service accordés aux capitaines et seconds,
etc.—*Suite*,

Nombre de Certificats.	Date 1873.	NOM.	GRADE.	RÉSIDENCES.	Où l'examen a été passé.	Hono- raires.
						\$
513	Jun 9	Alex. Reed Greenwood.....	Capitaine	Havre de N. E., Co. de Shelburne, N.-E.	do	5
514	do 11	Isaac Bouché	do	Arichat, Co. de Richmond, N.-E.	do	5
515	do 11	Robert Johnston.....	do	478, rue de l'Eau supérieure, Halifax, N.-E.	do	5
516	do 11	Andrew Harrington.....	Second.	Brooklyn, Co. de Queen, N.-E.	do	3
517	do 11	William Smith	Capitaine	Lunenburg, N.-E.	Halifax	5
518	do 11	James Alex. McKean.....	do	Bridgewater, N.-E.	do	5
519	do 11	Wm. Whitman Barlow	do	Portland, St. Jean, N.-B.	St. Jean	5
520	do 11	Leander Smith	do	Cheverie, C. de Hants, N.-E.	do	5
521	do 11	John Munday	do	322, rue de l'Eau supérieure, Halifax, N.-E.	Halifax	5
522	do 11	Hugh Shields.....	do	Rivière au Saumon, Alma, Co. d'Albert, N.-B.	St. Jean	5
523	do 17	Thomas Henry Odell.....	Second.	Digby, N.-E.	Halifax	3
524	do 11	Charles Buegard.....	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St. Jean	5
525	do 17	Reuben Munroe	do	Havre de Halls, Cornwallis, N.-E.	do	5
526	do 11	Levi Meloin Simpson	do	Muscaren, St. George, N.-B.	do	5
527	do 11	George Sanders.....	do	Rivière au Castor, Co. de Yarmouth, N.-E.	Halifax	5
528	do 22	W Howard	do	Parrsboro, N.-E.	do	5
529	do 24	John Brannen	do	25, rue Lockman, Halifax, N.-E.	do	5
530	do 25	Banford Spragg	do	Springfield, N. B.	St. Jean	5
531	do 25	James McKay	do	Tiverton, C. de Digby, N.-E.	do	5
532	do 25	Heman James Lee.....	Second.	Yarmouth, N.-E.	do	3
533	do 30	Charles Henry Holder	Capitaine	Rue Rodney, Carlton, St. Jean, N.-B.	do	5
534	do 30	James Conley	do	Ile au daim, N.-B.	St. Jean	5
536	do 30	John Kelly	Second.	Parrsboro, N.-E.	Halifax	3
539	do 30	Wm. McLetchie	do	Carriboo, N.-E.	do	3
						\$853
				Compétence totale.....		\$950
				Service total		853
						\$1803
La somme de \$1,803 a été déposée au crédit du Receveur-Général pour le compte des honoraires pour les six mois expirés le 30 juin 1873.						
NOTE.—Le montant des honoraires reçus pour les autres six mois expirés le 31 décembre 1872, était de						
						\$4,504
Faisant une somme totale, déposée au crédit du Receveur-Général pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873, de.....						
						\$6,307

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, septembre 1873.

ETAT des dépenses relatives à l'examen et au classement des capitaines et seconds, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	cts.
Capt. P. A. Scott, traitement comme président du bureau des examinateurs.....	1,600 00	
do do frais de route et allocations aux examinateurs	1,402 46	
Compagnie de billets de banq. de l'Amérique Britannique, gravure et impressions	940 49	
C. Annand, annonces	2 25	
J. J. Foote, annonces	10 88	
Robertson, Roger et Cie., annonces et impressions	100 00	
J. et A. McMillan, timbres	12 00	
A. et N. McAulay, papeterie	17 46	
A. et H. Creighton, diagrammes	27 45	
J. R. Jennett et Cie., garniture de bureau	5 75	
G. E. Martin et Cie., <i>Nautical Magazine</i>	6 30	
A. F. Keating, services comme commis	7 50	
D. M. Browne, salaire comme secrétaire du président du bureau des examinateurs, du 23 novembre 1872 au 30 juin 1873.....	484 39	
McNally et Seaton, Eaton, Fraser et autres, avoir préparé les candidats pour examen.....	1,720 00	
G. C. Holland, divers déboursés	129 25	
		6,466 18

WM. SMITH,

Deputé du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, september 1873.

ORDRE DE SA MAJESTÉ EN CONSEIL DONNANT EFFET AUX CERTIFICATS
DE CAPACITÉ ACCORDÉS EN CANADA.

A LA COUR A BALMORAL, LE 19^e JOUR D'AOUT 1871.

PRÉSENTE:

Sa Très-Excellente Majesté REINE en Conseil.

ATTENDU que "l'Acte de la marine marchande (coloniale) 1869," décrète, entre autre chose, que lorsque la législature d'une possession britannique a pourvu à l'examen de quiconque veut remplir les fonctions de capitaine, de second, ou de mécanicien sur un navire britannique, et à la délivrance d'un certificat de capacité au postulant qui passe à cet examen si le bureau du commerce fait rapport à Sa Majesté que le mode d'examen suivi n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivant des règles telles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et qu'ils peuvent être suspendus ou annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats,—Sa Majesté peut, par un ordre en conseil :

1. Déclarer que les dits certificats jouiront de la même force que s'ils eussent été obtenus en vertu des dits actes ;
2. Déclarer que toutes et chacune des dispositions des dits actes relatives aux certificats de capacité, délivrés en vertu de ces actes, s'appliqueront aux certificats dont il s'agira dans le dit ordre ;
3. Imposer telles conditions et établir telles règles que Sa Majesté pourra juger à propos relativement aux dits certificats, ainsi qu'à leur usage, leur émission, leur délivrance leur annulation et leur suspension ; et imposer des amendes n'excédant pas cinquante livres pour l'infraction de ces règles et conditions.

Et que, après la publication dans la *London Gazette* de tout tel ordre en conseil susdit, les dispositions qu'il portera deviendront, à partir du jour indiqué à cette fin dans cet ordre, exécutoires tout ainsi que si elles étaient contenues dans l'acte ; et que Sa Majesté en conseil pourra révoquer tout autre ordre rendu en vertu de cet article ;

Et attendu que la législature de la possession britannique du Canada a pourvu à l'examen des personnes qui veulent remplir les fonctions de capitaine ou de second sur des bâtiments de mer britanniques, et à la concession à ces personnes, par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession, de certificats de capacité pour le service sur les bâtiments de mer, lesquels sont ci-après désignés sous le nom de certificats coloniaux de capacité ; et attendu que la chambre de commerce a fait rapport à Sa Majesté qu'elle est convaincue que le mode d'examen suivi dans le dit Canada n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi aux mêmes fins dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivant des règles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et peuvent être annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats.

A ces causes, il plaît à Sa Majesté, exerçant le pouvoir à elle conféré par le dit acte ci-dessus cité, par et de l'avis de son conseil privé :

- (1.) De déclarer que les dits certificats coloniaux de capacité qui seront accordés par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession du Canada, auront la même force que s'ils étaient accordés en vertu des dits actes, c'est-à-dire que les dits certificats coloniaux de capacité pour le commandement des navires de mer auront la même force que s'ils étaient des certificats de capacité accordés en vertu des dits actes pour le commandement de navires employés au commerce avec l'étranger ; et les dits certificats coloniaux de capacité pour les fonctions de second de navires de mer auront la même force que s'ils étaient des certificats de capacité accordés en vertu des dits actes pour les fonctions de premier officier de navires employés au commerce avec l'étranger ;

- (2.) De déclarer que toutes les dispositions des dits actes, qui sont relatives aux certificats de capacité pour les bâtiments employés au commerce avec l'étranger, à l'exception du 139^e article de "l'Acte de la marine marchande, 1854",—et la disposition du 3^e paragraphe du 22^e article de "l'Acte modificatif de l'acte de la marine marchande, 1862", qui exige, à la suite de la décision d'un cas d'annulation ou de suspension de certificats, que le certificat, s'il est annulé ou suspendu, soit transmis à la chambre de commerce, et tout le 4^e paragraphe du même article, s'appliqueront aux dits certificats coloniaux de capacité;
- (3.) D'imposer et faire les conditions et règles suivantes, numérotées respectivement de 1 à 10, relativement aux dits certificats coloniaux de capacité, et à leur usage, leur émission, leur délivrance, leur annulation et leur suspension, et d'imposer les amendes ci-après portées pour l'infraction de ces règles et conditions.

Forme du certificat.

1. Tout tel certificat colonial de capacité sera écrit sur parchemin, et autant que possible semblable de forme au certificat analogue de capacité qui est accordé par la chambre de commerce au vertu des actes relatifs à la marine marchande, pour les navires employés au commerce avec l'étranger.

Désignation de la possession.

2. Tout tel certificat colonial de capacité portera le nom de la dite possession du Canada, tracé d'une manière apparente à l'intérieur et au dos.

Numérotation des certificats.

3. Les dits certificats de capacité par les colonies auront des numéros d'ordre.

Transmission des certificats accordés, annulés, etc., au préposé général de l'enregistrement des matelots.

4. Le gouvernement de la possession transmettra de temps en temps, au préposé général de l'enregistrement des matelots, à Londres, des listes exactes de tous les certificats coloniaux de capacité qui auront été accordés comme ci-dessus dit par le ministre de la marine et des pêcheries, ou qui auront été, pour quelque cause que ce soit, annulés, suspendus, renouvelés ou accordés de nouveau.

Nécessité d'une résidence ou d'un service de trois ans.

5. Ces certificats coloniaux de capacité ne seront accordés qu'à des personnes qui auront été domiciliées dans la dite possession, ou qui auront servi sur des navires enregistrés dans la dite possession, pendant au moins une période de trois ans, ou des périodes formant ensemble une durée de trois ans, immédiatement avant le jour où les dites personnes feront le demande de ces certificats coloniaux.

Les certificats de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Défense de délivrer un autre certificat à celui qui en a un d'annulé.

6. Aucun tel certificat colonial de capacité ne sera accordé à une personne qui aura eu un certificat provenant soit de la chambre de commerce soit du gouvernement d'une possession britannique, annulé ou suspendu en exécution des dispositions des dits actes, ou d'un acte alors en vigueur dans quelque partie des possessions de Sa Majesté,—à moins que la période de suspension ne soit expirée, ou que la chambre de commerce ou le gouvernement qui aura accordé primitivement le certificat annulé ou suspendu n'ait donné avis qu'il n'existe à sa connaissance aucune objection contre la concession d'un tel certificat colonial, ou à moins que la dite chambre ou le dit gouvernement n'ait accordé un nouveau certificat à cette personne; et dans ce dernier cas, aucun tel certificat colonial de capacité ne pourra conférer à celle-ci un grade plus élevé que celui qui lui est donné par le certificat ainsi accordé en dernier lieu comme ausdit. Les certificats coloniaux de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Les certificats improprement donnés pourront être annulés sans une enquête en forme.

7. Tout tel certificat colonial de capacité qui, en conséquence d'informations acquises ensuite ou autrement, paraîtra avoir été improprement accordé, soit d'après les règles ci-dessus soit à d'autres égards, pourra être annulé par le gouvernement de la dite possession ou par la chambre de commerce du Royaume-Uni, sans aucune investigation en forme suivant l'acte de la marine marchande 1854; et le titulaire du dit certificat sera tenu de le remettre au bureau du commerce ou au gouvernement de la dite possession, ou à la personne indiquée par eux ou par l'un d'eux; et faute de ce faire, il encourra une amende n'excédant pas cinquante livres, recouvrable de la manière dont se recouvrent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

L'annulation, etc., d'un certificat emportera celle de tous les autres certificats possédés par le même titulaire.

8. Toute décision prononcée par un bureau, une cour ou un tribunal relativement à l'annulation ou à la suspension d'un certificat, sous l'empire des dispositions des dits actes, s'étendra également à tous les certificats coloniaux alors en la possession de la personne que regardera la dite décision, ainsi que tous les certificats coloniaux qui auront été accordés en vertu de quelqu'un des actes relatifs à la marine marchande, soit que ces certificats soient spécialement mentionnés ou non dans la dite décision.

Pouvoir d'exiger la représentation des certificats suspects de fraude.

9. Tout officier de la chambre de commerce, ou le préposé général, de l'enregistrement des matelots, ou l'un quelconque de ces officiers, ou un surintendant d'un bureau de la marine marchande, ou un agent consulaire, ou un préposé de l'engagement des matelots dûment nommé dans une possession britannique, pourra demander la remise entre ses mains de tout tel certificat colonial de capacité, lorsqu'il aura raison de croire que le certificat a été improprement donné, ou est fabriqué, altéré, annulé ou suspendu, ou que la personne qui s'en sert n'y a pas un juste droit; et il pourra retenir le dit certificat pendant un temps raisonnable, afin de s'enquérir du fait de la dite concession, fabrication, altération, annulation, suspension ou possession; et quiconque, sans cause raisonnable, aura négligé ou refusé de se conformer à la dite demande, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt livres, laquelle sera recouvrable de la manière dont se recouvrent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

Les certificats suspendus ne pourront être renouvelés que par la colonie qui les aura primitivement accordés.

10. Tout tel certificat colonial de capacité qui, pour quelque cause que ce soit, aura été annulé ou suspendu par un tribunal en Canada ou ailleurs, ne pourra être renouvelé ou émis de nouveau que par le gouvernement du Canada.

Le présent acte sera exécutoire en la dite possession du Canada à partir de la date du dit acte.

(Signé) EMMUND HARRISON.

AVIS AUX CANDIDATS QUI SE PRÉSENTENT A L'EXAMEN POUR OBTENIR DES CERTIFICATS D'ADMISSION COMME CAPITAINE OU SECOND, ET RÈGLEMENTS RELATIFS A CET EXAMEN.

Les examens se feront aux ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et Lieux d'examen. d'Halifax, aux époques qui seront fixées par le ministre de la marine et des pêcheries, et dont il sera dûment donné avis.

On exigera des postulants des certificats de moralité et de sobriété, d'expérience, d'habileté et de bonne conduite habituelle à bord, et sans ces certificats personne ne sera examiné. Comme ces certificats devront être attentivement considérés par les examinateurs, qui les vérifieront avant que le certificat d'admission puisse être délivré, il est désirable que les candidats les fassent parvenir aussitôt que possible. Les certificats de service d'étrangers ou de marins anglais ayant servi sur navires étrangers devront être confirmés soit par le consul du pays auquel appartient le navire à bord duquel aura servi le candidat, ou par quelqu'autre autorité officielle de ce pays, ou par le témoignage donné sur les lieux, de quelque personne digne de foi, ayant une connaissance personnelle des faits à établir. En s'adressant au bureau des examinateurs, les candidats recevront une formule, qu'ils devront remplir et transmettre avec leurs certificats aux examinateurs.

Lorsque le bureau des examinateurs sera sous tous les rapports satisfait des certificats d'un candidat, le service de cabotage pourra être compté comme service rendant apte à obtenir un certificat de capacité pour le commandement de navires de mer, comme second, et deux années de service comme second dans le cabotage pourront être comptées comme service rendant apte à obtenir un certificat de capitaine, pourvu que le nom du candidat ait été porté avec le titre de second au contrat d'engagement de cabotage, ou qu'une autre preuve satisfaisante soit fournie aux examinateurs, et pourvu qu'il ait déjà passé à l'examen.

RÈGLEMENTS.

Les conditions d'aptitude exigées pour les grades ci-dessous mentionnés sont comme suit :—

1. Un *premier* ou *unique officier* devra avoir dix-neuf ans, et il faudra qu'il ait passé quatre ans sur mer. (Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.)

2. *En art nautique*.—Il devra écrire lisiblement et savoir les cinq premières règles de l'arithmétique et les logarithmes. Il devra être capable de faire le point, y compris les relèvements et la distance à calculer du port de destination, d'après la méthode de Mercator; de prendre la déclinaison du soleil pour trouver la longitude; de constater la latitude par la hauteur méridienne du soleil et par la seule hauteur de cet astre en dehors du méridien. Il devra être capable d'observer et de calculer la variation du compas par les azimuts et les amplitudes; de comparer les chronomètres, d'en garder les temps, et de déterminer la longitude d'après eux sur l'observation du soleil par les méthodes ordinaires. Il devra être capable de déterminer sur la carte le lieu où se trouve le navire tant par le relèvement d'objets connus que par la latitude et la longitude. Il devra être capable de constater les erreurs du sextant et de les rectifier, et aussi de trouver le temps des grandes mers par la pleine lune et la nouvelle lune.

3. *En matelotage*.—Il devra donner des réponses satisfaisantes sur le gréement, le dégréement et l'arimage d'un navire; il devra connaître l'emploi de la ligne de loch, du sablier et de la sonde; être familier avec la règle de la route tant pour les vapeurs que pour les bâtiments à voiles, et avec les lumières et les signaux de brume qu'ils portent. Le candidat sera aussi examiné sur la connaissance qu'il pourra avoir du code commercial de signaux à l'usage de toutes les nations. Il devra encore savoir comment mouiller, lever l'ancre, dégager l'ancre, mouiller en

créance et comment faire les mentions exigées au livre du bord. Il sera aussi interrogé sur l'emploi des porte-amarres dans les cas d'échouage, comme il est dit au livre officiel du bord. Il devra savoir comment changer les gros espars et les grandes voiles, comment manœuvrer dans les gros temps, serrer les voiles et mettre de la voile, changer les vergues et les mâts, etc., opérer l'embarquement et le débarquement d'objets pesants, des ancrs, etc., abattre sous le vent et assujettir les mats dans le cas où le beaupré aurait un accident.

4. Un capitaine devra avoir vingt et un ans ; il faudra qu'il ait passé six ans sur mer, et qu'il ait été pendant ce temps deux ans au moins *premier* ou *unique officier*. Conditions d'aptitude d'un capitaine.

5. Outre les connaissances nécessaires à un premier et unique officier, il devra pouvoir trouver la latitude d'après la hauteur d'une étoile, etc. Il sera interrogé au sujet de la nature de l'attraction qu'exerce sur le compas le fer qui entre dans la construction du navire, et au sujet de la manière de déterminer cette attraction. Il sera examiné sur la partie de la loi des marées qu'il lui sera nécessaire de connaître pour pouvoir diriger sa course et comparer ses sondages avec les profondeurs indiquées sur les cartes. Il sera interrogé sur son habileté à confectionner un gouvernail de fortune et des radeaux de sauvetage, et sur les ressources dont il saurait user pour sauver l'équipage en cas de naufrage. Il devra avoir une connaissance suffisante de ce qu'il est tenu de faire par la loi au sujet de la déclaration et du congé, au sujet du commandement de son équipage et des peines et mentions à consigner au journal du bord, et il devra connaître les mesures à prendre pour prévenir et arrêter l'invasion du scorbut à bord de son navire. Il sera interrogé sur la nature des envois ; de la charte partie, de l'agence du Lloyd et du contrat à la grosse aventure ; il devra être familier avec les feux indicateurs du chenal où il aura été habitué à naviguer ou qu'il devra naviguer.

6. Dans le cas où le candidat qui se présentera pour obtenir un certificat de capitaine aura simplement servi sur un bâtiment gréé en goëlette et ne saura point conduire un navire à voiles carrées, il pourra obtenir un certificat sur lequel seront inscrits les mots "pour bâtiment gréé en goëlette." Ce certificat ne lui donnera pas droit de commander un navire à voiles carrées. Ceci toutefois ne s'applique pas aux seconds ; comme ils sont plus jeunes, on s'attend qu'ils apprendront à l'avenir leur art d'une manière complète. Service sur bâtiments gréés en goëlette.

7. Les candidats sont requis de comparaître à la chambre des examens exactement au temps indiqué. Ponctualité à comparaître à l'examen.

8. Les candidats ne devront apporter à la chambre des examens ni livres, ni papiers d'aucune sorte. La plus légère infraction à cette règle entraînera pour celui qui la commettra toutes les conséquences d'un examen manqué. Candidats à la Chambre des examens.

9. Au cas où l'on découvrirait qu'un candidat a mutilé ou gâté un livre appartenant au bureau, ou y a fait des ratures ou écritures, les papiers de ce candidat seront retenus jusqu'à ce qu'il ait remplacé ce livre. Il ne lui sera pas permis toutefois d'emporter le livre endommagé, qui continuera d'appartenir au bureau. Livres gâtés ou mutilés, etc., etc.

10. Au cas où l'on s'apercevrait qu'un candidat copie sur un autre, ou qu'il donne à un autre quelque aide ou quelque renseignement, ou qu'il communique avec un autre de quelque manière que ce soit pendant le temps de l'examen, il encourra lui-même toutes les conséquences d'un examen manqué. Candidats ne doivent s'aider aux examens.

11. Il ne sera permis à aucun candidat de travailler ses problèmes sur une ardoise ou sur un morceau de papier de rebut.

12. Il ne sera permis à aucun candidat de sortir de chambre avant d'avoir remis le papier sur lequel il aura fait son travail.

13. Il sera permis aux candidats de résoudre les différents problèmes d'après la méthode et les tables dont ils auront l'habitude de se servir, et il leur sera accordé six heures pour accomplir leur travail. Au bout de six heures, s'ils n'ont pas fini, ils seront déclarés avoir manqué leur examen, à moins que le bureau des examinateurs ne juge à propos de prolonger ce temps dans des cas Temps accordé pour résoudre les problèmes.

spéciaux. Lorsqu'il y aura eu ainsi prolongation du temps fixé les circonstances particulières du cas et les raisons de la prolongation devront être rapportées par les examinateurs au ministre de la marine et des pêcheries lorsqu'ils lui transmettront leur rapport.

14. Il ne sera pas permis de faire de corrections en se servant de tables contenues dans des ouvrages sur la navigation. (Voir Tables IX, XI et XXI de l'Építome de Norrie, etc.). Toute correction devra paraître sur les papiers soumis par les candidats. Ceux de la première classe sont renvoyés à la page 519 du *Nautical Almanac*, 1867, pour plus amples informations sur ce sujet. On ne pourra faire de correction au moyen de tables.

15. On s'attend que les candidats, dans leurs réponses à tous problèmes, ne feront point d'erreur ou d'écart de plus d'un mille de la position précise à déterminer.

16. En cherchant la longitude au moyen du chronomètre, les logarithmes employés pour trouver l'angle horaire devront représenter les secondes de l'arc.

Dans tous les autres problèmes, les logarithmes venant à la minute la plus proche seront considérés comme suffisamment corrects pour tous les grades, excepté celui de capitaine; pour celui-ci on exigera, dans les calculs et dans les résultats un degré de précision plus marqué que pour le grade inférieur.

17. Dans tous les cas, l'examen du candidat demandant à être reçu capitaine commencera par les problèmes à proposer aux seconds.

18. Dans tous les cas où un candidat manquera son examen, il devra être examiné de *novo*. S'il a manqué dans ses réponses sur le *matelotage*, il ne sera pas réexaminé avant un intervalle de six mois, afin qu'il ait le temps d'acquérir de l'expérience. S'il a manqué trois fois sur l'*art nautique*, il ne sera point réexaminé avant un intervalle de trois mois. Réexamens

19. Les examinateurs, dans leurs rapports (sous l'en-tête "Remarques") inséreront les mots "a passé" ou "a manqué," suivant le cas, sur le code commercial des signaux.

REMARQUES.

Les candidats trouveront plus facile, à terre et en mer, de corriger la déclinaison et les autres éléments d'après le *Nautical Almanac* par les "différences horaires" qui sont données dans ce livre pour faciliter ces calculs; ils pourront de la sorte se passer de tables proportionnelles ou logarithmiques pour cet objet.

Comme les examens des capitaines et des seconds sont obligatoires, les conditions d'aptitude ont été faites aussi faciles que possible; mais il doit être clairement compris que le ministre de la marine et des pêcheries pourra, de temps en temps, élever le niveau de ces examens, lorsque les connaissances générales des officiers de la marine marchande permettront, ce qui ne peut manquer d'avoir lieu, d'opérer cette réforme sans inconvénient. On recommande particulièrement aux officiers d'employer leurs loisirs, pendant qu'ils sont en rade, à acquérir les connaissances qui leur sont nécessaires pour passer leur examen; les capitaines feront bien de permettre aux novices et aux officiers de grades inférieurs d'aller aux écoles d'instruction et de leur donner pour cela tout le temps nécessaire.

AVIS.

EXAMENS DES CAPITAINES ET DES SECONDS DE NAVIRES.

En vertu d'un ordre en conseil, en date du 26 juin 1871, les amendements suivants ont été apportés aux règlements et règles relatifs à l'examen des aspirants au certificat de capacité pour les fonctions de capitaine ou de second dans la marine marchande, tels qu'approuvés par un ordre en conseil du 28 février 1871.

1. La règle 1re est amendée. Il faudra que le premier ou l'unique officier ait passé sur mer cinq ans, au lieu de quatre, et que sur ces cinq ans il ait servi un an soit comme second de navire ou comme unique officier, ou dans ces deux grades. Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.

2. Les aspirants au certificat soit de capitaine ou de second, devront être examinés sur la manière de se servir du code international des signaux; et marquer dans ses réponses sur cette branche sera censé manquer sur l'*art nautique*.

Par ordre,

WM. SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 20 juillet 1871.

AVIS AUX CANDIDATS A L'EXAMEN POUR LES FONCTIONS DE CAPITAINE.

En vertu d'un arrêté en Conseil, daté du 20 décembre 1872, la 4me des règles concernant l'examen des capitaines et seconds a été amendée et devra se lire comme suit, savoir :—

“ Un capitaine doit être âgé de vingt ans et avoir servi six ans sur mer, dont une année au moins devra avoir été consacrée au service comme premier ou seul second, et une année comme second-adjoint. ”

Par ordre,

WM. SMITH.

Assistant au ministère de la marine et des pêche
DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 27 décembre 1872.

CANADA.

Par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada.

CERTIFICAT DE CAPACITE POUR LES FONCTIONS DE CAPITAINE.

L. S.

A

ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez été trouvé dûment apte et propre à remplir les fonctions de capitaine de navire de mer dans le service marchand, je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaine et de second de navires, 33me Victoria, chap. 17, le présent certificat de capacité.

Donné sous le sceau du ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa
ce _____ jour de _____ 187_____

[Enregistré.]

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

(Le certificat de second est dans la même forme.)

CANADA.

No. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur _____

Jour et lieu de sa naissance _____

Signature _____

Le présent certificat est donné à la suite d'un examen passé à _____

le _____ jour de _____ 187_____

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat, ou une copie officielle d'un tel certificat, ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prêtera frauduleusement son certificat, à un autre, ou permettra qu'il s'en serve, sera pour tout tel acte réputé coupable de délit; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de _____

CANADA.

Par l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada.

CERTIFICAT DE SERVICE EN QUALITÉ DE CAPITAINE.

L. S.

A

ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez produit des preuves satisfaisantes de votre sobriété, de votre expérience, de votre habileté et de votre bonne conduite habituelle à bord, et que vous avez rempli les fonctions de capitaine sur un navire de mer dans le service marchand avant le premier jour de janvier 1870 ;

Je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaine et de second de navires, 33me Vict., chap. 17, le présent certificat de service.

Donné sous mon sceau de ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa, ce _____ jour de _____ 187_____

(Enregistré.)

*Ministre de la Marine et des Pêcheries.**Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.*

(Le certificat de second est dans la même forme-)

CANADA.

No. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur _____

Jour et lieu de sa naissance _____

Signature _____

Le présent certificat est donné à la suite d'un examen passé à _____

le _____ jour de _____ 187_____

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service, ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou fera fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat ou une copie officielle d'un tel certificat ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prêtera frauduleusement son certificat à un autre, ou permettra qu'il s'en serve, sera par tout tel acte réputé coupable de délit; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de _____

ANNEXE N^o 13.

RAPPORT DE L'HOPITAL DE LA MARINE A SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK, juillet 1873.

MONSIEUR,—Les commissaires des hôpitaux de la marine pour le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, présentent respectueusement leur rapport annuel pour l'année expirée le 30 juin 1873.

Le 1er juillet 1872, il y avait sous traitement médical dans l'hôpital de " Kent ", treize marins ; cent soixante dix-huit y furent admis subséquemment, de sorte que durant l'année, le nombre de marins malades ayant reçu des soins médicaux a été de cent quatre vingt-onze. De ce nombre, cent soixante-trois sont sortis régulièrement de l'hôpital, cinq en sont partis sans l'ordre du médecin, et trois y sont morts. De dix des patients admis au " Kent " furent atteints de la petite vérole, et comme c'était durant la saison inclemente, nous décidâmes, comme mesure de prudence, avec le consentement du bureau de santé, de les envoyer à l'hôpital des variolés. Le 1er juillet 1873, il restait dans le " Kent " dix-huit patients sous traitement.

L'état général de l'hôpital a été très-satisfaisant durant l'année, et le résultat du traitement médical très-favorable, comme on vient de le voir.

Dans l'année 1872, nous avons eu cent quatre-vingt-neuf patients et huit décès, et en 1873, cent quatre-vingt-onze patients et trois décès.

Les commissaires ont rendu au temps voulu leurs comptes trimestriels de la dépense pour l'entretien de l'hôpital, etc., avec les pièces justificatives, et les paiements de votre département pour les mêmes sommes ont été dûment reçus. La dépense, strictement limitée à ce qui est essentiel aux besoins de l'hôpital, est de quatre mille quatre cent soixante-dix piastres.

Les commissaires attirent particulièrement l'attention sur les certificats de l'officier médical, ci-inclus, relativement aux marins admis dans l'hôpital de " Kent, " pour l'année 1873 ; et ils éprouvent beaucoup de satisfaction à dire qu'ils continuent d'approuver la conduite du département médical et des gardc-malades,—et que le traitement des patients a produit des résultats très-favorables.

L'ancienne bâtisse de l'hôpital, grâce à des réparations nécessaires, continuent à satisfaire aux besoins actuels.

Le terrain de l'hôpital, bien amélioré, produit de grands bienfaits pour les convalescents, et le jardin rend assez pour rencontrer abondamment les besoins de l'hôpital.

Relativement à certaines observations du dehors concernant l'insuffisance de notre mode de régime établi, nous ferons remarquer qu'il est le même que celui de l'armée anglaise, et que nous donnons carte blanche au médecin de l'augmenter dans les cas où il le juge nécessaire, pour le plus grand bien des patients.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN WARD,
JOHN WISHART,
CHARLES McLAUCHLAN,
WILLIAM DOHERTY,

} Commissaires, Hôpitaux de Marine;

HONORABLE PETER MITCHELL,§

Ministre de la marine et des pêcheries,

Ottawa,

Canada.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DE L'HOPITAL DE LA MARINE, SAINT-ANDREW, NOUVEAU-BRUNSWICK POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

HOPITAL DE LA MARINE, SAINT-ANDREW, N.-B.,
22 octobre 1873.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries, du 1er juillet 1872 au 30 juin 1873. }

Dépenses durant l'année fiscale :

	\$	cts.
Déboursé dans le trimestre expiré le 30 septembre 1872.....	134	24
" " " 31 décembre 1872	140	30
" " " 31 mars 1873.....	160	99
" " " 30 juin 1873	189	07
Total	624	60

Recettes pour la même période :

Reçu par J. H. Harding, Cuyver, agent du département à Saint-Jean, le ci-dessus pour chaque trimestre..... \$624 60

A l'exception d'un homme mort de maladie organique, tous les malades admis — au nombre de quinze — sont sortis quelques heures après leur entrée. Quatre cas simples ont été soignés en dehors de l'hôpital.

Sauf pendant quelques semaines, l'hôpital n'a jamais été sans avoir un ou plusieurs malades. Une double fracture, accompagnée d'un ébranlement au cerveau, causés par une chute de 80 pieds, y ont été traités avec succès.

Le nouvel hôpital que le département fait actuellement construire sera terminé vers le milieu de décembre prochain. Rien n'a été épargné pour que l'aérage et le drainage soient parfaits, ce qui aidera beaucoup au traitement de toutes les maladies en général, et particulièrement aux cas d'une nature fébrile.

J'ai, etc.

S. T. GOVE,
Médecin-superintendant

Wm. SMITH, écr.,
Député du ministère de la marine et des pêcheries.

ANNEXE No 15.

ETAT de la dépense de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés, Québec, pour l'année, fiscale expirée le 30 juin 1873.

<i>Dépense du 1er juillet 1872 au 28 février 1873.</i>		\$ cts.	\$ cts.
Dr. P. Wells, salaire comme Secrétaire-Trésorier, au 31 janvier 1873.....		350 00	
Dr. Landry, do do		200 00	
Dr. Rowand, do do		200 00	
Dr. Lemieux, do do		200 00	
Dr. Von Iffond, do do		100 00	
Dr. Robitaille, do do		100 00	
Dr. Sewell, do do		200 00	
			1,350 00
Rév. L. Hamelin, allocation comme aumônier jusqu'au 31 décembre.....		72 00	
Rév. J. S. Sykes, do do		72 00	
P. Wells, bordereau du medecin et du personnel jusqu'au 28 février.....		1,750 81	
P. Wells, provisions, medecines, eau, combustible, gaz, paille, blanchissage, marchandises sèches, etc., réparations à la bâtisse, etc.....		10,445 26	
			13,680 07
<i>Dépense du 1er mars au 30 juin 1873.</i>			
Dr. P. Wells, salaire comme Secrétaire-Trésorier, 1er février au 30 juin 1873... ..		250 00	
Dr. Landry, salaire comme Secrétaire-Trésorier, 1er janvier au 30 juin 1873....		200 00	
D. Roward, do do		200 00	
Dr. Lemieux, do do		200 00	
Dr. Von Iffond, do do		100 00	
Dr. Robitaille, do do		100 00	
Dr. Sewell, do do		200 00	
			1,250 00
Dr. L. L. Catellier, salaire comme medecin, du 1er mars au 30 juin		266 66	
P. Wells, bordereau, matrone et personnel, du 1er mars au 30 juin		666 00	
Rév. J. R. Hamelin, allocation comme aumônier		72 00	
Rév. J. S. Sykes, do do		72 00	
Corporation de Québec, eau		500 00	
Corporation de Québec, ramonage		18 00	
Cie. de Gaz, gaz		184 02	
J. McCone, épiceries		455 17	
G. Hall et Cie., do		231 20	
T. De Laney, viande		614 96	
J. McCorkill, pain		151 20	
M. Brophy, lait		404 08	
Auger et Martineau, bois de chauffage		468 75	
S. Leopard, do		186 94	
R. Blakeston, confection de voiles		53 05	
S. Gravel, sciage de bois		57 75	
J. R. Boswell, ale		31 00	
W. H. Martin, do		35 10	
J. Lessard, charriage		52 50	
J. Mussen et Cie., drogues		9 77	
R. McLeod, do		7 30	
R. Dugal, do		7 25	
P. Cook, ouvrage de forgeron		157 32	
A. Laberge, menuiserie		203 44	
A. Mulholland, plomberie		145 05	
J. Drolet, paille et blanchissage		239 29	
Lefranc et Lemieux, papeterie		15 25	
Rév. J. R. Hamelin, pour enfants nés à l'hôpital		200 00	

ÉTAT de la dépense pour les hôpitaux de la Marine et des Emigrants.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.
J. Mossman, petits déboursés.....		63 07
P. Wells, petites dépenses.....		272 25
G. T. Carey, annonces.....		9 60
D. S. Ricaby, meubles.....		218 70
Receveur-Général, remise de balance restante.....		1 26
		7,819 93
		\$21,000 00

WM. SMITH,

Deputé du Ministère de la Marine, etc.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Ottawa, Septembre 1873.

ANNEXE No. 16.

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la Marine, des marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ ct
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.			
L. B. Botsford, 9 mois de salaire comme médecin du 31 mars 1873.	420		
G. J. Harding, 9 mois de salaire comme médecin de l'hôpital des pestiférés, 31 mars 1873.	75		
Rev. Wm. Armstrong, 9 mois de salaire comme aumônier du 31 mars 1873.	75		
C. Ward, 9 mois de salaire comme secrétaire, du 31 mars 1873.	300		
J. H. Harding, pris d'entretien de l'hôpital du 1er juillet 1872 au 31 mars 1873-- 9 mois	2,591 35		
		3,461 35	
<i>Hôpital de la Marine, Richibouctou.</i>			
H. H. Wilson, médecines, etc., pour marins malades.		329 30	
<i>Hôpital de la Marine, Miramichi.</i>			
J. Thompson, 9 mois de salaire comme médecin, du 31 mars	150		
P. Lawlor, dépenses pour marins malades.	918 86		
		1,068 86	
<i>Hôpital de la Marine, St. Andrews.</i>			
M. A. Day, 9 mois de salaire comme matrone, au 31 mars	150		
S. T. Gove, prix d'entretien do do	285 53		
		435 53	
<i>Hôpital de la Marine, Hillsboro.</i>			
J. T. Gross, dépenses pour marins malades		124 00	
<i>Hôpital de la Marine, Bathurst.</i>			
John Ferguson, dépenses pour marins malades		209 60	
<i>Hôpital de la Marine, Shédiac.</i>			
C. S. Theal, dépenses pour marins malades		168 60	
<i>Hôpital de la Marine, Buctouche.</i>			
F. E. W. Pouliot, soins médicaux de marins malades		97 50	
<i>Hôpital de la Marine, Eopewell.</i>			
J. Carnworth, soins médicaux		25 00	
A eporter			

ETAT de la dépense pour les Hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report			
<i>Hôpital de la Marine, Harvey.</i>			
R. Palm, soins médicaux, etc.	73 00		
J. Brewster, dépenses pour marins malades	120 50		
J. Cameron, do	65 00		
L. Wood, do	63 00		
R. Turner, do	61 57		
B. Rennie, do	24 15		
Mrs. Wallace, do	35 00		
E. Kinno, do	31 25		
Jane Reid, do	78 00		
J. McLaughlin, do	12 00		
A. Berryment, surveillance	8 00		
		571 47	
<i>Hôpital de la Marine, Dalhousie.</i>			
W. Montgomery, soins médicaux		7 00	
<i>Hôpital de la Marine, Sackville.</i>			
J. Dickson, soins médicaux	116 12		
R. Cole, do	24 00		
		140 12	
<i>Naufragés et marins dans la détresse.</i>			
E. Gaskill, dépenses de l'équipage du <i>Sarah Sloan</i>	163 23		
do services	50 00		
H. Webber, sépulture du Capitaine Blant	16 66		
M. N. Powers, bières pour les matelots du <i>Reward</i>	69 00		
J. Bartlett, vêtements pour les hommes de l' <i>Ellen</i>	18 00		
J. S. May, do do <i>Dove</i>	27 20		
do do do <i>Pioneer</i>	100 35		
do do do <i>Sumner</i>	197 25		
Mullen Bros., do do <i>Reward</i>	53 30		
J. S. May, divers déboursés	38 60		
J. H. Harding, nourriture et transport de marins dans la détresse	236 81		
		972 43	
			7,610 76
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.			
<i>Marins malades et invalides.</i>			
W. W. Bowin, dépenses pour marins malades à Cow Bay	427 68		
S. Donoven, do Arichat	741 75		
J. J. Letson, do Port Medway	370 23		
J. McNabb, do Pugwash	35 20		
C. E. Leonard, do Sydney	1,270 24		
P. S. Bowen, do North Sydney	199 35		
P. A. Malcolm, do Cheverie	254 75		
M. McDonald, do Port Hawkesbury	47 70		
D. Sanders, do Margarettsville	8 00		
A. Townsend, do Parrsboro	64 00		
A. McN. Parker, do Walton	17 25		
J. Swain, do Port La Tour	16 00		
E. Dowling, do Lunenburg	86 00		
A reporter			

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....						
Z. Crescup, dépenses pour marins malades à Bear River	57	50				
C. V. Rawding, do Canada Creek	33	00				
D. McCulloch, do Pictou	796	08				
A. Lent, do Tusket Wedge	130	00				
D. McKeen, do Port Caledonia.....	196	50				
S. Donaven, do Petite de Grat.....	10	00				
E. R. Randall, do Bayfield.....	13	50				
D. McKeen, do Glace Bay.....	68	00				
do do Port Mulgrave.....	81	75				
B. Viets, do Digby.....	116	50				
Digby Board of Health, do do	190	00				
F. E. Leave, do Lingan	505	00				
J. C. McDougall, do St. Peters.....	5	00				
D. Campbell, do Port Hood.....	87	50				
C. D. Mader, do Mahone Bay.....	16	00				
J. J. Kerr, do Amherst.....	66	54				
E. O'Brien, do Windsor.....	199	30				
E. Corbett, do Havre au Bouche.....	89	41				
T. C. Tobias, do Annapolis.....	21	00				
do do Thomas Cove.....	57	95				
J. Mun, do Shelburne.....	10	00				
J. H. Liddle, do Halifax.....	2,235	89				
H. W. Johnston, certificats d'admission dans l'hôpital.....	44	00				
J. H. Leonard, do Liverpool.....	168	65				
			8,737	22		
<i>Navragés et marins dans la détresse.</i>						
P. Taply, nourriture de marins dans la détresse.....	209	33				
J. Richards, do	3	00				
W. J. Bigelow, do	12	00				
M. Noonan, do	6	00				
C. E. Leonard, do	81	00				
E. Bullomer, do	8	00				
T. Ward, do	10	50				
F. Brittan, do	13	75				
B. Vets, do	26	00				
H. W. Johnston, do	18	60				
P. Bashinpin, do	17	40				
T. A. Malcolm, do	10	25				
P. Fleming, do	7	20				
W. J. Bigelow, vêtements pour marins dans la détresse	35	00				
Robertson McLeod et Cie., do	3	46				
Burns et Murry, do	145	30				
C. P. Flynn, do	2	30				
W. Pryor et Cie, do	359	30				
E. Rand, transport de marins.....	4	76				
S. Townshend, do	14	86				
G. Shaw, do	49	64				
S. Herman, do	42	00				
P. Taple, do	82	50				
T. E. Moberly, do	32	15				
D. Cameron, do	40	00				
A. Leblanc, do	8	40				
W. Young, do	16	80				
M. Pillay, do	18	25				
T. Kelly, do	4	50				
T. W. Fishwick, do	52	00				
D. Hunter, do	21	17				
G. Shaw, do	5	45				
J. J. Letson, do	27	74				
E. Dowling, do	40	00				

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			
W. Pryor, transport de marins	160 00		
P. Fleming, do	2 40		
B. Viets, do	10 99		
L. A. Bramly, do	7 50		
A. Smith, do	8 76		
S. McKenzie, do	20 93		
W. Nelson, do	12 00		
H. W. Johnston, do	18 30		
S. Watch, do	42 00		
A. McAuley, do	7 67		
D. Dimmock, do	21 50		
Doull et Muller, do	12 28		
J. D. Cummins, do	28 30		
C. Essex, do	8 40		
T. Conley, do	5 00		
G. W. Halls, do	3 89		
W. Goslee, do	5 00		
J. G. Bollong, do	6 82		
S. Swain, do	6 57		
L. McDougall, do	5 00		
W. W. Bown, dépense de l'équipage du <i>Cordelia</i>	146 50		
M. Carmichael, do <i>Sarah McLeod</i>	20 41		
T. E. Moberly, do <i>Magdala</i>	71 64		
Lewis Harrington et Cie., services de remorq. pour le nav. <i>Branch</i>	40 00		
J. Silver et Cie., dépenses de l'équipage du <i>Oncida</i>	100 05		
W. H. Bown, dépenses des marins en détresse à Baie aux Vaches	44 50		
D. McCulloch, do <i>Pictou</i>	19 82		
E. D. Tremain, do <i>Port Hood</i>	4 25		
J. H. Freeman, do <i>Liverpool</i>	111 10		
S. Donovan, do <i>Arichat</i>	121 00		
T. M. Bown, do <i>Sydney Nord</i>	223 47		
S. Jones, do <i>Weymouth</i>	19 50		
B. H. Ruggles, do <i>Westport</i>	137 80		
S. Nicholson, dépense des marins en détresse à Cap Breton	16 00		
W. J. Bigelow, do <i>Cap Canso</i>	25 35		
A. S. Townsend, frais de sépulture	12 00		
J. P. Kerr, dépenses à Arichat	40 30		
		3,012 31	11,749 53
PROVINCE D'ONTARIO.			
Hôpital de Ste. Catherine, octroi législatif			500 00
PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.			
Capt. Cooper, divers déboursés			171 45
PROVINCE DE QUEBEC.			
<i>Marins malade et en détresse</i>			
J. J. Fox, dép. des marins malades à Amherst. Ile de la Madeleine	288 55		
do Commission surdéboursés pour matelots, anglais dans la détresse	133 51		
John Fraser, dépenses des marins malades à New Carlisle	217 55		
G. Le Boutillier, do <i>Percé</i>	28 00		
Joseph Eden, do <i>Gaspé</i>	30 00		
J. B. Belleau, do <i>Gaspé</i>	137 00		
A reporter.....			

ETAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 Juin 1873—*Suite.*

	\$	cts.	\$	cts.	cts.
Report.....					
G. C. Blair, dépenses pour marins malades à Chicoutimi.....	78	00			
L. E. Beauchamp, do do	46	37			
P. B. Casgrain, do Quebec.....	50	00			
Hopital Général de Montreal, dépenses pour marins malades.....	2701	20			
J. G. C. Blackhall, do	2	00			
J. T. Paradis, do	8	00			
			3,719	18	
<i>Marins malades et dans la détresse.</i>					
R. H. Russell, dépenses à Québec	104	32			
G. Ouellette, secours à des marins dans le golfe du St. Laurent ..	20	00			
A. Anctil, do do	25	00			
F. F. Laurent, do do	30	00			
G. Fournier, do do	10	00			
P. Moran, do do	5	00			
F. Caron, do do	5	00			
			199	32	
<i>Marins malades et dans la détresse—Compte Général.</i>					
Ch. de com., Ang., dépenses de l'équip. de l'Alloa.....	107	07			
do do Ethel	53	17			
do do E. R. Brown.....	32	40			
do do Le Mira N.....	55	40			
do do Stampede	100	25			
do do Lady Bird	76	30			
do do Albatross.....	4	87			
do do Marcella et Rough Diamond	116	63			
do do Astra, Uber, J. Jeffrey, Pembroke et Sunbeam	183	28			
do do Maria, Eliza et Pembroke	88	24			
do do Amelia, Boniite, Jesse et Mrs R. G.....	212	76			
do do Thames, Helena, W. H. Bigelow, et Annie M. Cann	864	68			
do do Amelia et Express..	179	58			
do do Annie.....	162	68			
do do Maggie A. Smith, Marysville, P. Grant et Ripple.....	905	48			
do do David Cannon, Sunbeam et Marcella ..	57	40			
			3,200	19	
					27,150 43

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES,

Ottawa, le 1^{er} Septembre 1873.

ÉTAT de la dépense pour les hôpitaux de la marine, les marins malades et infirmes, les naufragés et marins dans la détresse, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

RÉCAPITULATION.

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Marins malades et infirmes, Province du Nouveau-Brunswick	6,638 33		
do do Nouvelle-Ecosse	8,737 22		
do do Québec	3,719 18		
do do Ontario	509 00		
do do Colombie Britannique...	171 45		
		19,766 18	
Marins naufragés et dans la détresse, Province du N.-Brunswick..	972 43		
do do Nouv.-Ecosse ..	3,012 31		
do do Québec	199 32		
do do Remboursement			
Chambre de Commerce, Angleterre	3,200 19		
		7,384 25	
			27,150 43

ANNEXE No 17.

ETAT des recettes du fonds des marins malade pour toute la Puissance, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	Trim. expir. sept. 1872.	Trim. expir. dec. 1872	Trim. expir. mars 1873.	Trim. expir. juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Québec.</i>					
Rimouski	24 12	6 78	155 18	10 44	196 52
Trois-Rivières		84 32			84 32
Percé	13 22	11 35		12 00	36 58
New Carlisle	58 94	15 90		20 04	94 88
Iles de la Magdeleine	13 92	5 06		3 86	22 84
St. Jean	666 36	619 64		163 18	1,389 18
Québec	5,760 43	2,501 18	144 48	5,236 36	13,642 45
Montréal	1,356 82	734 34		590 84	2,682 00
Gaspé	41 62	60 26		39 76	141 64
Phillipsburg				3 04	3 04
Stanstead				12 12	12 12
	7,935 43	4,038 84	299 66	6,031 64	18,305 57
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Bathurst	73 78	21 08	44 08	1 70	140 64
Campobello	20 38	44 66	6 06	30 82	101 92
Caraquet	68	2 74			3 42
Chatham	589 40	98 70		334 22	1,022 42
Dalhousie	113 58	45 36		69 98	229 92
Hillsboro	57 08	10 56		5 38	73 02
Moncton	6 52				6 52
New Castle	207 52	116 00		119 96	443 48
Richibuctou	124 72	55 56		229 56	409 84
Shédiac	126 96	27 12		19 24	173 32
St. Stephen	72 38	23 38	1 70	113 18	210 64
Shippegan		6 04		3 84	9 88
Sackville	17 92	12 30		14 70	44 92
Iles de l'Ouest		10 86	1 00	1 28	13 14
St. Jean	1,685 34	1,109 56	492 04	1,520 86	4,807 80
Dorchester	39 68	5 98		11 76	57 42
St. Andrew	38 72	12 10	17 84	23 36	92 02
St. George	91 96	43 66		47 42	182 44
	3,266 02	1,646 76	562 72	2,547 26	8,022 76
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Liverpool	116 66	36 61	103 20	48 54	35 01
Sydney	983 12	286 04		447 66	1,716 82
Yarmouth	61 58	116 90	81 92	154 78	415 18
Lockport	11 14	19 76	3 28	5 88	40 06
Annapolis	32 30	11 20	17 30	9 56	40 36
Port Hawkesbury	16 84	15 80	6 00	9 64	78 28
Pictou	854 12	431 56		147 52	1,433 20
Cow Bay	455 78				455 78
Weymouth	31 52	6 36		22 10	59 98
Arichat	97 14	25 16		45 90	168 20
Cornwallis	9 80	2 78		8 04	20 62
Bridgetown	1 76	62			2 38
Medway	35 74	19 16	23 16	44 66	122 72

ETAT des recettes du fonds des marins malades pour toute la Puissance, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	Trim. expir. sept. 1872.	Trim. expir. dec. 1872.	Tr. m. expir. mars 1873.	Trim. expir. juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Nouvelle-Ecosse.—Suite.</i>					
Port Hood.....	1 14	1 10	.....	1 24	3 48
Fort Mulgrave.....	24 98	1 68	53 38	46	80 50
Barrington.....	9 16	4 66	9 26	15 68	38 76
Antigonish.....	7 76	6 18	.....	8 98	22 92
Lunenburg.....	57 02	70 28	31 38	51 78	210 46
Farrsboro.....	21 36	37 12	7 18	23 44	89 10
Digby.....	54 62	28 06	24 06	10 08	116 82
North Sydney.....	281 18	191 80	.....	230 50	703 48
Londonerry.....	3 68	14 24	.....	.....	17 92
Baddeck.....	8 48	.....	.....	7 60	16 08
Halifax.....	688 62	915 80	846 60	963 62	3,414 64
Windsor.....	254 18	153 80	16 72	125 98	550 68
Margaretsville.....	.....	.....	.....	2 84	2 84
Amherst.....	169 88	.....	3 88	.....	173 76
Shelburne.....	5 34	.....	.....	.....	5 34
	4,294 90	2,396 67	1,227 32	2,386 48	10,305 37.
<i>Columbie Britannique.</i>					
Victoria.....	.....	.....	131 32	371 06	502 38

RÉCAPITULATION.

	Trim. expir. sept. 1872.	Trim. expir. dec. 1872.	Trim. expir. mars 1873.	Trim. expir. juin 1873.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Québec.....	7,935 43	4,038 84	299 66	6,031 64	18,305 57
Nouveau-Brunswick.....	3,266 02	1,646 76	562 72	2,547 26	8,022 76
Nouvelle-Ecosse.....	4,294 90	2,356 67	1,227 32	2,386 48	10,305 37
Columbie Britannique.....	.....	.....	131 32	371 06	502 38
Total.....	15,486 35	8,082 27	2,221 02	11,336 44	37,136 08

ANNEXE No. 18.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, QUÉBEC
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

Le nombre des marins engagés du 1er juillet 1872 au 30 juin 1873, inclusivement, a été de	2,330
Duquel il faut déduire les équipages de navires enregistrés à Québec, aussi les matelots qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraire.....	496
Nombre total qui a payé les honoraires.....	1,834
<hr/>	
Nombre de navires anglais qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus.....	300
Nombre de navires des colonies.....	55
Nombre de navires de Québec enregistrés.....	32
Nombre de navires neufs.....	12
Nombre total de navires.....	399
<hr/>	
Nombre de navires qui ne paient pas d'honoraires, c'est-à-dire ceux enregistrés à Québec.....	32
do do do navires neufs.....	12
Total.....	44
<hr/>	
Nombre de matelots déchargés qui ont payé l'honoraire.....	560
Nombre de matelots naufragés déchargés, desquels il n'a pas été exigé d'honoraire.....	247
	807
<hr/>	
Honoraires reçus de 1,834 matelots engagés, à \$1 chacun....	\$1,834 00
do 560 matelots déchargés.....	271 27
Honoraires provenant de 346 certificats, à 50 cts chacun....	173 00
Total.....	2,278 27
Déboursés, selon compte rendu.....	182 78
<hr/>	
Déposé à la Banque de Montréal au crédit du Receveur Général.....	\$2,095 49

R. H. RUSSELL,

Préposé à l'engagement des matelots et chef de la police de rade.

ETAT des recettes et déboursés du bureau d'engagement des matelots, Québec,
pour l'année expirée le 30 juin 1873.

RECETTES.	\$ cts.	\$ cts.
R. H. Russell, honoraires provenant de matelots.....		2,278 27
DÉBOURSÉS.		
Middleton et Dawson, papeterie.....	11 95	
<i>Morning Chronicle</i> , abonnement.....	6 00	
S. T. Shaw, cassette.....	7 50	
Middleton et Dawson, papeterie.....	3 63	
R. H. Russell, petits déboursés.....	19 50	
T. O. Doyd, salaire comme commis.....	134 20	
Balance.....		182 78
		2,095 49
DONT IL A ÉTÉ DISPOSÉ COMME SUIV :—		
1872.		
Dec. 19.... déposé au crédit du Receveur-General.....		650 00
Oct. 18..... do do.....		900 00
1873.		
July 23..... do do.....		545 49
		2,095 49

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

MNISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Ottawa, Septembre 1873.

ANNEXE No. 19.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS,
SAINT-JEAN, N.-B., 30 août 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état du revenu et de la dépense de ce bureau pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Le nombre de matelots engagés et déchargés dans le cours de l'année dernière a été de 4,957, contre 3,962 l'année précédente, ce qui donne une augmentation de 995. Cette augmentation de la besogne du bureau est due à la grande augmentation des navires dans ce port, et aux gages élevés qui ont attiré des matelots des États-Unis à venir ici pour s'engager.

Ces gages, contre l'ordinaire, sont restés toute l'année au taux de \$25 par mois, et pour le voyage d'Europe, à \$55.

J'ai, etc.,

ALLAN McLEANS.
Préposé.

Etat du revenu et de la dépense du bureau d'engagement des matelots au port de Saint-Jean, N.-B., pour l'année fiscale expirée, le 30 juin 1873.

	Hom.	\$	cts.
Engagés et déchargés en Juillet 1872.....	569	....	....
" " Août " 	476	....	....
" " Sept. " 	368	....	....
" " Oct. " 	434	....	....
" " Nov. " 	457	....	....
" " Déc. " 	430	....	....
" " Janvier 1873.....	319	....	....
" " Février " 	271	....	....
" " Mars " 	326	....	....
" " Avril " 	342	....	....
" " Mai " 	519	....	....
" " Juin " 	446	....	....
	4,957	2,478	50
<i>Dépense.</i>			
Payé pour assistant et faux frais.....		1,298	88
Revenu net du bureau.....		1,179	62

ALLAN McLEAN,
Préposé.

Bureau d'engagement des matelots, Saint-Jean, N. B.,
30 août 1873.

ANNEXE No. 20.

**RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE
 PICTOU, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR LE SEMESTRE EXPIRÉ
 LE 31 DÉCEMBRE 1873.**

BUREAU D'ENGAGEMENT DES MATELOTS.

PICTOU, N.-E., 31 Décembre 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint un état des matelots engagés et déchargés à ce port pendant le semestre expiré aujourd'hui, et le compte du revenu et de la dépense pendant le semestre expiré aujourd'hui, et le compte du revenu et de la dépense pendant cette période.

J'ai, etc.,

MALCOLM CAMPBELL.

Etat du nombre de matelots engagés et déchargés au port de Pictou, N.-E., pendant le semestre expiré le 31 décembre 1873, avec indication du revenu et de la dépense pour cette période.

Revenus.

824 matelots engagés, honoraires, 50 cents chacun....	\$412 00
461 matelots déchargés, honoraires, 30 cents chacun..	138 30
	—————\$550 30

Dépenses.

Salaire de l'adjoint du préposé pour le semestre.....	\$100 00
Six mois de loyer du bureau.....	60 00
Impressions, papeterie et divers déboursés.....	50 00
	—————\$210 00

Somme revenant au préposé, pour ses honoraires de bureau	\$340 00
--	----------

MALCOLM CAMPBELL.

Port de Pictou, N.-E.,
 31 décembre 1873.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DE LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL, POUR L'ANNEE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

MONTRÉAL, juillet 1873.

MONSIEUR.—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre le rapport du nombre de faits dont la police de rade de Montréal a eu à s'occuper, et un état de la dépense pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Le 22 avril 1873, le nombre d'hommes voulu a été assermenté et congédié le 30 novembre de la même année, et suivant vos instructions, cette police fut réorganisée le 1er juin 1873 organisation qui se continuait à la fin de l'année fiscale.

L'effectif de cette police se compose d'un premier constable, de quatre sergents et de vingt constables.

Le département ayant demandé le compte-rendu du service de cette police, j'ai fait faire sur les rapports quotidiens du chef McLaughlin, une relation sommaire des principaux faits arrivés jusqu'à la date mentionnée, et qui peut donner une idée des accidents qui ont eu lieu sur les quais et dans les docks.

1er *Juillet* 1872.—En passant le pont Wellington, un charretier est tombé de sa charette et est mort de cette chute. Porté à sa demeure.

6 *Juillet* 1872.—Un homme travaillant au fond de la cale du steamer *Bangalore* a été dangereusement blessé par une chaîne qui lui est tombée sur la tête. Transporté à l'hôpital général.

12 *Juillet* 1872.—Un passager malade confié à la police par le vapeur *Québec*. Transporté à l'hôpital général.

13 *Juillet* 1872.—Cheval et voiture tombés dans le bassin du canal. Sauvés avec l'aide des personnes présentes.

16 *Juillet* 1872.—Homme sérieusement blessé pendant qu'il travaillait à hisser du fer en gueuse d'une allège dans le steamship *Manitoba*. Transporté à sa demeure.

Le second du steamship *Middleton* est tombé du quai de la Reine et s'est noyé.

19 *Juillet* 1872.—Un homme travaillant sur le steamship *Manitoba* est tombé dans le fond de cale et s'est dangereusement blessé. Transporté à l'hôpital général.

En essayant de retirer un petit chien du canal, une femme y est tombée. Secourue par deux hommes de police.

24 *Juillet* 1872.—Sur la rue de la Commune, un cabrouet pas assez chargé sur le devant bascula, et la secousse jeta le charretier par terre, sur la jambe duquel une roue passa et la lui fractura. Transporté à l'hôpital général.

1er *Août* 1872.—Un cheval, attelé à un cabrouet chargé de fer en gueuse, est tombé en bas de la rampe en face de la douane; cheval blessé, cabrouet brisé en pièces.

Un homme du bord de la barge *May*, qui était dans le bassin du canal, s'est couché sur le pont pour y dormir, et vers minuit, il se leva à moitié endormi et tomba dans le canal. Sauvés par le patron.

7 *Août* 1872.—Un cheval passant le pont Wellington s'est heurté contre un autre cheval attelé à un cabrouet. Pied du cheval cassé; il fallut l'abattre.

Cheval et charrette tombés dans le fleuve au quai Victoria. Sauvés par le capitaine et les matelots du vapeur *Terrebonne*.

8 *Août* 1872.—Un homme est tombé sans connaissance sur le quai. Transporté à l'hôpital général.

9 Août 1872.—Un matelot de la barque *Emaves*, en déchargeant du zinc, fut frappé par un baquet plein de ce métal et précipité dans la cale; il se fit de graves blessures, et fut transporté à l'hôpital général.

12 Août 1872.—Un homme en hissant le passe-avant sur le navire *Lake Michigan*, fut serré contre le mât; il fut grièvement blessé et transporté chez lui.

18 Août 1872.—Un homme du propulseur *City of Montreal*, mouillé dans le canal, tomba dans la cale; il se brisa deux côtes et reçut d'autres blessures sérieuses; il fut transporté sur une civière à l'hôpital général.

19 Août 1872.—Un homme tomba du mur de revêtement sur le quai et fut grièvement blessé.—Transporté à l'hôpital général

20 Août 1872.—Un homme tomba sur le quai dans une attaque d'apoplexie, et se frappa la tête contre un rail du chemin de fer.—Transporté à l'hôpital général.

Le second de la barque *Helen Marion* chargeait un pistolet à bord, lorsque le coup partit, et tua le cuisinier et le steward. Verdict du jury: morts accidentelles.

22 Août 1872.—Un matelot de la barge *Jean-Baptiste* eut une difficulté avec le capitaine de la barge *Caralief*, qui le frappa avec un rondin et le jeta dans le canal où il se noya.—Il y a eu enquête et le capitaine fut remis en liberté.

26 Août 1872.—Un matelot de la barque *Fanny M. Carrill* en retournant à son navire, à 2 a. m., est tombé à l'eau et s'est noyé avant qu'on ait pu lui porter secours.

Un homme travaillant à bord du steamer *Uector*, est tombé dans l'écouille et s'est blessé grièvement.—Transporté à l'hôpital général.

29 Août 1872.—Deux hommes du steamship *Manitoba* se tenaient sur une planche pour peindre le navire, lorsque celle-ci se rompit; l'un se sauva, mais l'autre fut précipité dans l'eau et se noya avant qu'on pût lui porter secours.

3 Septembre 1872.—Un garçon employé sur la barque *Eva*, tomba dans l'écouille; blessé dangereusement et transporté à l'hôpital général.

4 Septembre 1872.—Le feu se déclara dans le steamship *Greenland* mouillé au quai Allan, avec une cargaison générale; on suppose qu'il prit dans le charbon près du tuyau. Il ne fut entièrement éteint que le lendemain matin.

17 Septembre 1872.—Un homme employé au déchargement du steamship *Memphis*, fut frappé par une vitre et lancé dans le fond de cale. Blessé sérieusement et transporté à l'hôpital général.

21 Septembre 1872.—Un homme travaillant à bord du steamship *Newbiggin*, est tombé mort. Enquête.

Une jarre de vitriol fit explosion sur le quai du canal et mit le feu au plancher du hangar. Feu éteint.

Un homme, en descendant, tomba de la rampe sur le quai dans une attaque d'épilepsie. Le Dr. Thorn, du steamship *Sweden*, lui procura ses soins, après quoi il fut transporté à l'hôtel de l'Express.

Un homme de la barge américaine *Princess*, fut poignardé par un de ses compagnons qui s'enfuit. L'homme s'est rétabli.

25 Septembre 1872.—Un charretier fut pris entre la roue d'un camion et un baril sur le quai, et eut la jambe cassée. Transporté à sa résidence.

La locomotive du G.-T. dérailla au pied de la rue des Sœurs-Grises et brisa le côté du hangar de la compagnie dite *Mail line*.

1er Octobre 1872.—Un cheval prit l'épouvante sur le quai d'embarquement et alla se tuer en se frappant contre le brancard d'un camion.

8 Octobre 1872.—L'explosion d'un canon à bord du steamer *Georgia*, à Sorel, le soir précédent, tua un homme sur le champ et en blessa deux. Le coroner a tenu une enquête.

19 Octobre 1872.—Un homme trouvé mort ce matin. Le coroner notifié, a tenu une enquête.

23 Octobre 1872.—Le *Pictou*, en descendant le canal de Lachine, est venu en collision avec l'écluse de la côte Saint-Paul et l'a brisée en pièces.

25 Octobre 1872.—La barge *Elisabeth*, muoillée au quai militaire, fut frappée par le remorqueur *Boston* et coula à fond.

2 Novembre 1872.—Le *Montréal* partait pour Québec lorsqu'un homme qui était allé à bord voir des amis, en essayant de sauter sur le quai, tomba dans le fleuve. Il fut hissé à bord au moyen d'une bouée de sauvetage et voulut encore débarquer; mais il en fut empêché par les passagers et partit avec eux.

Un homme tombé de la rampe fut trouvé sur le quai, la jambe cassée. Transporté à l'hôpital général.

5 Novembre 1872.—Un homme tombé d'épilepsie sur le quai, fut transporté à sa résidence.

6 Novembre 1872.—Un matelot qui était tombé dans le bassin Metcalf, fut conduit à la station où il passa la nuit. Le lendemain matin, comme il se plaignait d'être très-mal, il fut envoyé à l'hôpital général; n'ayant pu y être admis pour la raison qu'il avait bu, il fut amené devant le magistrat de police qui l'envoya en prison, sur sa demande, pour y recevoir les soins du médecin; mais il y mourut peu de temps après.

7 Novembre 1872.—Un jeune garçon employé à une machine sur le quai, eut le genou grièvement blessé par celle-ci. Transporté chez lui.

3 Janvier 1873.—Un homme, natif de la Prairie, est tombé mort sur le quai. Le coroner a tenu une enquête.

28 Avril 1873.—Un homme vint déclarer qu'il avait trouvé sa femme morte à côté de lui. Enquête du coroner.

3 Mai 1873.—Un cheval attelé à un camion, tomba dans le bassin du canal et s'y noya.

6 Mai 1873.—Un cheval attelé à un camion, tomba du mur de revêtement. La voiture fut brisée.

9 Mai 1873.—Un cheval attelé à un camion, en descendant la rampe vis-à-vis la douane, tomba sur le quai et reçut quelques blessures.

11 Mai 1873.—Le bateau traversier de Saint-Lambert, en venant mouiller à sa place ordinaire, frappa contre le navire *Albena*, amarré au quai de l'île, et brisa le tambour d'une de ses roues.

Le second du navire *Lake Ontario*, en tombant du mur de revêtement sur le quai, se blessa sérieusement au bras et à la tête. Le docteur du steamship *Texas*, qui lui procura les premiers soins, ordonna de le transporter à l'hôpital général.

14 Mai 1873.—Le navire *Lake Michigan* en voulant atteindre son endroit de mouillage, frappa contre le *Québec* et brisa sa chaîne et sa haussière.

Un homme tomba du mur de revêtement sur le quai. Ramassé sans connaissance, il fut porté sur une civière à l'hôpital général, où il mourut durant la nuit.

Un cheval attelé à un camion, tomba dans le bassin du canal, mais il fut sauvé par le maître du bassin aidé d'autres personnes.

15 Mai 1873.—Un cheval qu'on voulait embarquer sur un steamer dans le canal, y tomba de l'embarcadère et fut repêché.

23 Mai 1873.—Un cheval attelé à un camion chargé de fer en saumons, tomba dans le bassin du canal et s'y noya.

Un homme travaillait à bord de la barque *Euclid*, lorsqu'il tomba dans le fond de cale et se blessa grièvement. Transporté à l'hôpital général.

30 Mai 1873.—Comme le steamer *Saint-Laurent* entrait dans le bassin du canal, il heurta la barge *H. F. Barrel* et la coula à fond. Une femme à bord n'eut que le temps de sauter avant que la barge ne sombrât.

Un cheval attelé à un camion fut laissé seul pendant quelques minutes; il voulut aller boire et tomba dans le fleuve où il se noya.

7 Juin 1873.—Des hommes travaillaient à relever la barge *H. F. Barrel*, lorsqu'une planche servant au cabestan se brisa et blessa deux hommes grièvement. Transportés à l'hôpital général.

11 Juin 1873.—Un cheval, attelé à une charrette, enlevait du sable d'une barge, lorsqu'il fut tué par une locomotive du G.-T.

Un homme tomba du mur de revêtement vis-à-vis le quai de la douane. Ramassé inanimé et transporté à l'hôpital général.

13 Juin 1873.—Un cheval, attelé à une charrette, est tombé dans le fleuve au quai militaire et il s'est noyé.

Un cheval, attelé à un wagon d'express, en descendant la rampe qui conduit au quai, tomba sur le quai; le conducteur fut blessé.

14 Juin 1873.—Le charpentier du navire *Lautona* en tombant du pont dans le fond de cale, se blessa sérieusement. Transporté à l'hôpital général.

19 Juin 1873.—Le steward du steamship *Moravian* est tombé par l'écoutille dans le fond de cale; il se brisa toutes les dents de devant et reçut plusieurs contusions à la tête. Il fut soigné par le médecin du bord.

23 Juin 1873.—Un attelage de chevaux vint en collision avec une charrette remplie de charbon sur le quai du canal. Le charrette fut lancée sur le pont d'une barge américaine et brisa la fenêtre de la cabine, etc. Personne ne fut blessé.

Un cheval attelé à un wagon chargé, prit la peur sur le quai; le conducteur fut lancé à terre et se blessa dans sa chute. Transporté à sa résidence.

L'on remarquera qu'un très-grand nombre des accidents a été causé par les murs de rampe et de revêtement.

Le nombre des arrestations a été de 839, ce qui donne une augmentation de 202 sur celui de l'année précédente. Sur ces arrestations il y en avait deux pour meurtre. Il est à regretter que l'ivresse soit la principale cause de cette augmentation.

Il y a diminution dans le nombre des personnes qui ont reçu un abri temporaire,—aussi de celles qui se sont noyées. Le nombre de ces dernières a été de 23, y compris un cas de suicide, et 31 personnes ont été sauvées d'une mort certaine dans les flots.

Le tableau synoptique du rapport des événements courants dispense maintenant de donner un état général des procédés de la force de police. Le rapport donnant le nombre des prisonniers et les causes d'arrestation démontrera de suite l'énergie et l'activité des hommes.

Il y a eu une petite diminution dans la désertion des matelots, mais il a fallu la plus grande vigilance pour les protéger contre l'influence des embaucheurs. Quatorze de ces individus ont été arrêtés, ce qui donne en faveur de la présente année une majorité de onze. Je dois mentionner de nouveau que la détermination du poursuivant pour la Couronne, M. Schiller, et du magistrat de police, M. Bréhaut, d'arrêter ce mal par tous les moyens que donne la loi, a eu pour résultat jusqu'à présent de rendre le métier dangereux à ceux qui s'y livrent. Les personnes convaincues de cette offense sont certaines d'un prompt châtement.

Je soumetts de nouveau, avec le plus grand respect, la question de l'insuffisance complète de la présente station, déjà portée à la connaissance du ministère. Le propriétaire actuel, malgré nos nombreuses demandes et autant de promesses de sa part, n'a pas fait exécuter les réparations nécessaires et pour des raisons que vous connaissez il est tout à fait préjudiciable à la santé d'habiter la salle des gardes ou les deux cellules.

Il est difficile, à moins d'un loyer considérable, d'obtenir une bâtisse convenable, et les propriétaires naturellement ne veulent pas faire les changements nécessaires pour la convertir en station de police.

C'est un sujet que je livre à votre considération que de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, à la fin, construire une station convenable sur le terrain du gouvernement adjacent au fleuve.

Avec le rapide développement du commerce et l'extension continue des docks, quais, etc., l'augmentation de la force de police n'est qu'une question de temps. Vu le nombre limité des hommes dont elle se compose, et chaque jour on en a la preuve, elle ne peut donner au public l'aide et la protection dont il a besoin.

Entre autres fonctions, elle est obligée d'assister aux arrivages et aux départs des bateaux à vapeur, aux enquêtes du coroner, et d'accompagner souvent des capitaines et officiers de

navires en dehors de la cité, à Lachine et à d'autres endroits, à la recherche des matelots fugitifs, dont un grand nombre ont été arrêtés cette année.

Dans plusieurs cas, lorsqu'ils sont arrêtés pour désertion ou ivresse durant la nuit qui précède le départ de leur navire, les matelots sont envoyés à bord à l'heure fixée par le capitaine (généralement au dernier moment), et la police reste sur le quai jusqu'à ce que le navire soit dans le courant, pour empêcher que les déserteurs reviennent au rivage.

La bonne conduite ordinaire des officiers et hommes de la police a été pour moi une source de grande satisfaction, et il n'est que juste d'ajouter que le mérite en revient surtout au bon exemple donné par le chef McLaughlin; cet officier de longue expérience s'efforce sans cesse de compenser le petit nombre de ses hommes par l'efficacité du service.

En terminant, permettez-moi d'espérer encore cette année que vous accepterez mes remerciements pour la courtoisie que vous m'avez montrée, et la prompte attention que vous avez donnée à chaque sujet que je vous ai soumis.

CHAS. J. COURSOL,

Commissaire de la police du Canada

WM^o SMITH^o Ecr.,

Député du ministre de la
marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE A QUÉBEC, POUR
L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel comme chef de police de rade à Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier. Annexé à ce rapport, se trouve un état du nombre de personnes arrêtées par la police de rade, des diverses offenses qu'elles ont commises et de leur nationalité.

Le 1er mai, la police de rade a prêté serment; elle a été augmentée de 14 hommes, et se compose des membres suivants:—

Un chef, qui est aussi maître du port et dont la solde est de.....	\$1,200.00 par année
Un sous-chef.....	2,40 par jour.
Un timonier.....	1.90 "
Cinq patrons d'embarcation.....	1.80 "
Trente-huit constables.....	1.50 "
Un mécanicien.....	50.00 par mois.
Un aide-mécanicien.....	40.00 "

Un des constables est employé comme agent de police secrète dans le bureau du port.

Le yacht à vapeur, durant le jour, fait presque les deux tiers de la besogne. Les chaloupes ont chacune un équipage composé d'un patron et de six hommes; l'équipage du yacht fait alternativement le service dans une des chaloupes, entretenant ainsi une patrouille régulière sur le fleuve durant la nuit, de 5.30 p. m. à 5.30 a. m. le lendemain. Les racoleurs vont rarement dans leurs chaloupes aborder les navires, vu qu'ils ont très-peu de chance d'échapper à cause de l'étendue du havre.

La police exécute tous les mandats d'arrestation sur les deux côtés du fleuve, quand elle est requise de le faire.

Elle va encore à la recherche du bois de construction, des bateaux, etc., perdus ou volés des navires, estacades et radeaux, et lorsqu'elle les trouve, elle les ramène généralement au dock de la police.

Elle procure une chaloupe ou le yacht à vapeur au maître du havre, ou à son assistant, lorsqu'ils en ont besoin. Une garde a été fournie pour le transport des prisonniers du bureau de police à la prison, et de cette dernière place au bureau de police ou à la station de la police de rade,—pour les mettre à bord de leurs navires, quand ils sont prêts à prendre la mer, —épargnant ainsi à la police la responsabilité d'une fonction pénible. Maintenant deux constables accompagnent la garde escortant six ou sept prisonniers, au lieu d'un constable par chaque prisonnier. La prison est à deux milles environ de la station de police.

Nonobstant la diminution dans le nombre des navires arrivant de la mer, les arrestations de matelots pour désertion et autres offenses se sont considérablement accrues.

Vingt racoleurs et leurs agents ont été arrêtés et poursuivis pour les offenses suivantes : pour avoir abordé des navires sans permission, pour avoir rôdé autour des navires, pour avoir aidé à la désertion des matelots et les avoir hébergés.

La coutume qu'avaient les racoleurs et leurs agents d'aller à bord des navires avec des revolvers a cessé, grâce à la vigilance de la police.

J'ai, etc.,

R. H. RUSSELL,

Chef de la police de rade.

WILLIAM SMITH, Ecr.,

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

Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées par la police de rade; les diverses offenses commises par ces personnes et leur nationalité.

Désertion.....	93
Absence du bord sans permission.....	149
Refus de faire le service.....	94
Refus d'aller sur mer.....	3
Négligence à s'embarquer.....	39
Mandats d'arrestation pour assaut.....	27
Assauts par les capitaines sur les hommes de l'équipage.....	2
do seconds do.....	5
Capitaines assaillis par l'équipage.....	1
Seconds do.....	5
Ivres et voies de fait à bord.....	24
Ivres sur les quais et dans les rues.....	50
Vols à bord.....	8
Fous.....	2
Désertion militaire, batterie B, artillerie de la Puissance.....	1
Embaucheurs ou leurs agents allant à bord sans permission.....	9
do rôdant autour des navires.....	6
do hébergeant des matelots déserteurs.....	3
Obstruant la circulation dans les rues.....	3
Protection pour la nuit.....	20
Embaucheurs aidant les matelots à désertir.....	2
Total.....	546

Nationalité.

Angleterre.....	152
Irlande.....	156
Ecosse.....	72
Galles.....	17
Norvège.....	34
Suède.....	14
France.....	13
Danemark.....	9
Malte.....	2
Allemagne.....	10
Nouvelle-Ecosse.....	2
Etats-Unis.....	20
Canada.....	2
Espagne.....	21
Russie.....	6
Jersey.....	3
Nouveau-Brunswick.....	1
Terrencuve.....	3
Ile du Man.....	1
Autriche.....	3
Italie.....	2
Jamaïque.....	1
Chili.....	2
Total.....	546

ANNEXE No. 23.

ETAT des dépenses du corps de la Police de rade de Montréal et Québec pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

MONTREAL.

	\$ cts.	cts.
John McLaughlin, salaires comme chef depuis le 1er juin 1872, au 30 juin 1873.	1,185	00
C. J. Coursol, balance de la feuille des salaires pour 1872	642	40
do feuille des sal. des hommes, depuis le 1er juin 1872, au 30 juin 1873.	10,081	72
do gages et dépenses contingentes des surnuméraires employés pour remplacer les hommes allant à Québec pour aider contre les embaucheurs et., en juin et juillet 1872	494	95
D. Brunet, bottes	153	00
M'Iver et Cie., casques et gants	136	50
J. D. Anderson, pantalons et pardessus	294	00
Boon et Woodworth, serge	12	00
Robert Hendry, insignes	25	75
H. Morgan et Cie., habillement d'été	291	00
W. McKerness, chapeaux	10	00
J. Henderson et Cie., chapeaux	5	00
O. McGaury, garniture de bureau	21	00
N. Lefebvre, pendule	8	00
M. Barbeau, bâtons	10	50
Compagnie de Gaz	72	72
Bureau de poste de Montréal, frais de poste	55	69
Renaud et Gariépy, tapisserie	7	13
A. Ramsay et fils, peinture etc.	8	35
J. Parslow, papeterie	14	15
Dawson frères, do	12	75
J. Starke et Cie., impressions	14	00
Aqueduc de Montréal, taxe d'eau	28	30
John Kelly, bois de chauffage	102	85
J. C. Garault, paille	5	76
J. McDonald, pelle en fer	2	00
G. Bury, loyer de 12 mois pour station	360	00
Daily et Weekly Star, annonces	9	00
Montreal Herald, abonnement	20	00
Toronto Leader, do	7	50
Northern Journal, do	2	00
Daily Mail, do	11	00
Journal de Québec, do	9	00
Morning Chronicle, do	6	00
Daily News, annonces	9	08
Canadian Illustrated News, abonnement	8	00
La Minerve, do	12	22
W. D. B. James, charbon	55	87
Warrington et Cie.	14	55
Compagnie de télégraphe de Montréal, télégrammes	22	57
Compagnie de télégraphe de la Puissance, télégrammes	7	90
J. Gardry, charriage	5	00
C. Nourie, siage de bois	3	00
Courrier des Etats-Unis, abonnement	9	50
Ottawa Citizen, do	10	00
Montreal Herald, do	6	00
Gardener's Monthly, do	4	00
Le National, do	6	75
John Lovell, almanach des adresses	4	00
John McLaughlin, repas aux destitués et autres petites dépenses de la station	156	41
		\$14,453 87

WM. SMITH,

Député du ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, Septembre 1873.

ETAT de la dépense du corps de la police de rade de Montréal et Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 Juin, 1873—*Suite.*

QUEBEC.		\$ cts.	\$ cts.
R. H. Russell, salaire d'un an comme chef de Police et maitre de port.....		1,200 00	
A. Parker do do commis à la do		800 00	
J. U. Gregory, feuille des salaires des hommes.....		13,169 45	
J. Cunningham, provisions, etc.....		34 90	
P. Couette, chaussures		15 09	
L. Gagné, réparations		107 91	
J. Peters, bois de service		92 03	
Hamel et Frères, vêtement		808 47	
L. Guerard, réparations aux bancs		3 00	
W. C. Adams, charbons		175 00	
Carrier, Lane et Cie., poêle.....		5 50	
J. M. Tardivel, peinture.....		25 00	
N. Talbert, barres de grille		34 50	
Fullerton et Alexander, réparations au steamer.....		238 61	
Watson et Jarvis, toile		18 70	
Crawford et Son, charbon.....		80 00	
L. Arel, suif		156 00	
G. T. Phillips, réparations au steamer		178 57	
G. Bissett, réparations au steamer		3 83	
F. O. Vallerand, approvisionnements.....		11 43	
C. Vien, touage		8 00	
Dinning et Webster, rebut de coton.....		11 20	
J. Giblin, charbon		304 00	
J. Lane, bois de service.....		14 20	
J. Marmen, bois de chauffage, etc.....		61 12	
J. J. Foote, annonces dans le <i>Chronicle</i>		6 00	
J. Lovell, almanach des adresses		12 00	
J. O. Dowd, services		62 00	
J. Bell, hivernage du yacht de la police		15 00	
J. U. Gregory, gratifications aux hommes pour le mois de mai.....		68 20	
S. J. Shaw, bourrelet pour engin.....		51 12	
Glover, Fry et Cie., vêtement.....		69 45	
Middleton et Dawson, papeterie		19 58	
Tweedell et Campbell, réparations.....		50 62	
Richardson et Dawson, cuir		11 27	
Audet et Robitaille, corde, etc		95 14	
J. Berrigan, charriage de neige		24 00	
R. H. Russell, petits déboursés.....		159 20	
			18,200 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, Septembre, 1873.

ETAT des recettes de la police de rade de Montreal et Québec, pour l'année fiscale
expirée le 30 Juin, 1873.

MONTREAL.			\$ cts.	\$ cts.
Recettes du trimestre expiré le	30 Septembre, 1872	.....	3,138 42	
do	do	31 Décembre, 1872	1,584 12	
do	do	30 Juin, 1873	1,353 00	6,075 54
QUEBEC.				
Recettes du trimestre expiré le	30 Septembre, 1872	.....	9,173 39	
do	do	31 Décembre, 1872	3,298 67	
do	do	30 Juin, 1873	8,070 90	20,542 96
				26,618 50

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, Septembre, 1873.

ANNEXE No. 24.

TOTAL des recettes et dépenses portées au compte des améliorations des ports, pour les ports ci-après mentionnés, auxquels des droits de tonnage ont été imposés par proclamation, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	No. de nav.	No. des Ton.	Total.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.
<i>Québec.</i>				
House Harbor.....	22	782	78 20	
Amherst.....	41	1,414	141 40	
Gaspé.....	11	584	58 40	
	74	2,780	278 00	
				278 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst.....	52	8,198	819 80	
Richibucto.....	99	18,789	1,878 90	
	151	26,987	2,698 70	
				2,976 70

DEPENSES portées au compte des améliorations des ports, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
Richibucto.....	3,125 70	
Amherst.....	4,783 63	
James Neilson, subvention à un remorqueur sur la rivière Miramichi.....		7,909 33
		2,000 00
		9,909 33

ANNEXE No. 25.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE MONTRÉAL, POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

OBSERVATOIRE DE MONTRÉAL, 1er septembre 1873.

A l'Honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour votre information, un compte-rendu des opérations de cet observatoire, pendant l'année expirée le 30 juin 1873.

Le précédent rapport que j'ai eu l'honneur de vous transmettre et qui a été inséré comme annexe No. 17, page 186, dans votre rapport annuel, s'étendait jusqu'au 30 juin 1872. Le tableau des observations que je vous envoie maintenant comprend les deux rapports semestriels jusqu'à cette date.

Le tableau renferme les observations, dans une forme condensée, de la pression atmosphérique; les variations de la température, montrant les changements qui s'opèrent dans le climat ici; la direction et la rapidité du vent, et la quantité de nuages.

A la demande de l'honorable maître général des postes, l'heure est donnée tous les jours (le dimanche excepté) à Ottawa, pour l'usage des bureaux du gouvernement, comme à l'ordinaire.

Le montage et le règlement des chronomètres de navire sont encore aujourd'hui une partie importante des travaux de l'observatoire, car jusqu'ici on lui en a envoyé dix-neuf.

Les observations ordinaires tri-quotidiennes sur la pression atmosphérique, la température, l'humidité, le vent, la pluie, la neige, l'ozone, les aurores boréales, et autres phénomènes météorologiques ont été ponctuellement faites et enregistrées. Copie de ces observations est régulièrement transmise à l'observatoire central de Toronto, qui est encore sous le contrôle de l'habile professeur Kingston.

L'observatoire possède maintenant un assortiment complet d'instruments, obtenus au bureau météorologique de Londres, et vérifiés à l'observatoire de Kew.

Le sémaphore est érigé à un endroit visible pour les navires dans le port et à l'entrée du canal de Lachine. Le soin d'élever ou de baisser le sémaphore est confié aux opérateurs du télégraphe d'alarme, et ce dernier est relié par un fil magnétique à cet observatoire, de sorte qu'aucun temps n'est perdu à la réception de l'avertissement envoyé de l'observatoire central de Toronto.

La *Maison du Thermomètre*, pour l'observation de la température, paraît construite de manière à répondre aux fins pour lesquelles elle a été élevée.

Cet observatoire est maintenant relié à différentes stations en Canada, et, par l'observatoire central de Toronto, au *Signal Office* de Washington. Des signaux sont envoyés trois fois par jour au professeur Kingston : à 7.49 a.m.; 4.49 p.m. et 11.14 p.m., et il a entrepris de donner des rapports des différentes stations du Canada, lesquels sont publiés chaque jour dans la *Montreal Gazette* pour l'information du public. Ces rapports sont tous envoyés par la compagnie de télégraphe de Montréal.

J'ai confiance que le travail qui s'opère ici, quoiqu'il puisse paraître peu étendu, n'est pas le moins utile et qu'il contribue à l'avancement de la science météorologique, laquelle forme une part si importante dans le progrès du commerce et de l'agriculture.

Avant de terminer, qu'il me soit permis de témoigner à mon estimable ami, le professeur Kingston, ma gratitude pour le concours empressé qu'il m'a toujours donné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

CHARLES SMALLWOOD, M.D., L.L.D., D.C.L.

TABEAU DES OBSERVATIONS.

BAROMÈTRE CORRIGÉ ET A 32° FAHRENHEIT.		TEMPÉRATURE, FAHRENHEIT.										VENT.		PLUIE en pouces, en pouces.		NEIGE en pouces, en pouces.		ÉTAGES. Tendance en Toises.								
		Moyenne mensuelle.	Maximum.	Minimum.	Différence mensuelle des extrêmes.	Moyenne mensuelle.	Maximum moyen.	Minimum moyen.	Différence mensuelle des extrêmes.	Degré.	Date.	Degré.	Date.	Température moy.	Date.	Température moy.	Date.		Direction dominante.	Moyenne en milles par heure.	Montant.	Nombre de jours.	Montant.	Nombre de jours.	Montant.	Nombre de jours.
29-914	30-217	29-650	0-567	71-97	80-65	98-38	5-93	8-16	h.	55-3	28-16	82-7	59-0	28-28	59-0	14	3-430	0-32	0-32	0-32	0-29	0-29	0-29	0-29	0-29	0-29
30-019	321	548	773	72-65	83-64	65-07	43-0	94-0	9h.	51-0	31-9	81-7	56-7	31-9	56-7	16	3-320	0-40	0-40	0-40	0-40	0-40	0-40	0-40	0-40	
29-992	294	590	704	62-61	73-14	53-03	38-4	83-6	25h.	45-2	21-7	72-0	56-0	21-7	56-0	20	6-430	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	
30-187	621	390	1-231	47-48	56-55	40-86	45-9	77-0	1st.	31-1	29-6	64-6	41-9	29-6	41-9	17	6-154	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	
29-974	360	175	1-185	34-42	39-32	29-30	41-3	52-4	5h.	11-1	21-6	44-9	13-5	21-6	13-5	6	2-912	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	
987	542	424	1-118	13-84	19-54	0-97	53-6	35-8	1st.	17-8	25-3	32-0	8-4	25-3	8-4	2	0-092	0-34	0-34	0-34	0-34	0-34	0-34	0-34	0-34	
984	626	562	1-264	14-80	20-02	7-89	51-6	41-1	16h.	10-3	2-6	34-2	8-1	2-6	8-1	5	1-789	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	
871	506	310	1-196	18-35	26-08	9-41	64-4	44-1	6h.	4-3	24-14	35-7	15-6	24-14	15-6	5	1-789	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	0-51	
792	527	28-800	1-727	28-64	35-70	21-23	40-9	45-3	14h.	29-4	32-30	56-7	33-5	30-56	33-5	14	3-017	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	0-58	
868	269	29-379	0-990	42-08	49-35	34-27	41-6	71-2	30th.	34-8	21-30	56-7	43-0	21-30	43-0	17	1-421	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	
970	480	339	1-091	57-18	66-04	46-00	45-9	80-7	27h.	34-8	4-27	70-3	33-0	4-27	33-0	13	3-022	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	
909	376	420	0-956	67-01	74-88	56-28	37-2	85-2	27h.	48-0	1-27	75-3	60-9	1-27	60-9	3	3-022	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	0-20	

1872-73.—Mois.

57

ANNEXE No. 26.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC, 20 août 1873,

MONSIEUR, — En vous remettant mon rapport de l'observatoire de Québec pour l'année expirée le 30 juin 1873, j'ai à vous déclarer que " l'heure " a été donnée aux navires comme les années précédentes, et je suis heureux de dire que plusieurs capitaines de la flotte nombreuse de bâtiments visitant notre port m'ont exprimé qu'il était important et commode pour eux d'avoir " l'heure de Greenwich " donnée au moyen d'un " sémaphore."

La vieille bâtisse ayant été démolie pour en construire une nouvelle, j'ai dû démonter " l'équatorial " et discontinuer mon ouvrage de " photographie des phénomènes célestes," art dans lequel j'ai si bien réussi que l'on a reconnu que mes épreuves du soleil étaient d'une très-grande beauté.

Je crois que M. Rutherford, de New-York, occupe aujourd'hui la première place dans cet art, mais lorsque la nouvelle maison sera terminée et que je pourrai remonter mon équatorial, j'espère, vu le climat splendide dont nous jouissons pour la photographie, reléguer M. Rutherford au second rang.

Cet observatoire, au sujet des phénomènes météorologiques, est en correspondance avec celui de Toronto, tenu par le professeur Kingston, et le résultat des observations est envoyé trois fois par jour.

On a placé, sur l'Université Laval, un mât au haut duquel sera hissé un " sémaphore " quand on recevra avis de Toronto qu'un orage passera probablement ici, et quoique les pronostics du temps soient, jusqu'à un certain degré, incertains à présent, lorsque l'expérience sera plus grande, le " signal d'alarme " servira à sauver beaucoup de biens et d'existences.

J'espère que la bâtisse sera prête de bonne heure au printemps, de sorte que l'on pourra prendre toutes les observations au même endroit, et que l'on s'occupera avec succès de l'astronomie, de la météorologie et de la photographie des phénomènes célestes. J'envoie ci-inclue une liste des dépenses de l'année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. D. ASHE,
Directeur.

A Wm. SMITH, écuyer,
Député du ministère de la marine et des pêcheries.

ÉTAT de la dépense pour le compte de l'Observatoire de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1873 :

E. D. Ashe, salaire d'une année comme directeur.....	\$1,402.64
J. Heatley, " " assistant	600.00
E. D. Ashe, gages des ouvriers.	106.50
" timbres-poste	40.85
J. J. Foote, annonces	50.00
Middleton et Dawson, papeterie.....	27.57
J. Robitaille, bois.....	36.25
C. Pevenely, huile, etc.	18.30
E. Pope, travail sur la ligne télégraphique.....	7.50
S. J. Shaw, loyer de maison.....	83.00
" serrures, clous, etc.....	9.80
J. L. Jones, collodien.....	2.80
P. Poulin et fils, lentilles	1.75
R. McLeod, instruments de chimie.....	2.45
Woodly et Cie, tuyau en fer, etc.....	7.59
J. McKenzie, maçonnerie	3.00
	2,400.00

WM. SMITH,

Député du ministère de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, septembre 1873.

ANNEXE No. 27.

TROISIEME RAPPORT DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE DE LA
PUISSANCE DU CANADA, PAR G. KINGSTON, A. M., SURINTENDANT,*Présenté en novembre 1873.*

A l'Honorable ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,— Avant de parler du progrès du système météorologique du Canada durant l'année dernière, je ferai quelques observations sur les objets généraux d'un tel système et sur la nature de l'organisation nécessaire pour atteindre ces objets.

OBJETS D'UN SYSTÈME MÉTÉOROLOGIQUE.

1. La collection de statistiques météorologiques et leur arrangement sous une forme convenable pour être appliquées à la discussion de diverses questions de physique.
2. La combinaison des matériaux collectionnés de places nombreuses, par série d'années, de façon à faire voir le caractère climatique de chaque district et localité, et les lois générales de la distribution géographique.
3. Le pronostic du temps.

AGENCES NÉCESSAIRES POUR ATTEINDRE CES OBJETS.

1. Un bureau météorologique central avec un observatoire normal y attaché.
 2. Un grand nombre de stations ordinaires d'où les rapports sont envoyés par la malle au bureau central pour être compilés.
 3. Quelques stations bien équipées, auxquelles seraient donné le nom de principales stations d'où les observations pourraient être suffisamment fréquentes, continues et prolongées pour fournir les matériaux pour la compilation des constantes nécessaires à la préparation du résumé des observations faites dans les stations ordinaires des différents districts.
- Les agences 2 et 3 sont nécessaires pour la collection et la discussion des statistiques météorologiques. Dans le but de faire et publier les pronostics du temps, les deux agences suivantes sont nécessaires.
4. Plusieurs stations télégraphiques d'observation et de transmission, d'où les rapports sont communiqués par le télégraphe au bureau central.
 5. Un plus grand nombre de stations télégraphiques de réception et de publication, d'où les faits ou opinion fondés sur les faits transmis par le télégraphe au bureau central sont communiqués aux habitants du voisinage par des avis écrits ou des signaux.

FONCTIONS ET MODE DE SOUTIEN DES AGENCES CI-DESSUS MENTIONNÉES.

BUREAU CENTRAL DE MÉTÉOROLOGIE.

Les fonctions de ce bureau sont les suivantes :

1. Choisir toutes les stations et observations qui reçoivent de l'aide pécuniaire du gouvernement du Canada.
2. Exercer par visites et correspondances un contrôle général sur toutes les stations météorologiques qui reçoivent des subventions, ainsi que sur les observateurs particuliers qui peuvent se mettre volontairement en rapport avec lui.

3. Régler les méthodes et le temps d'observation ; fournir aux stations des formules pour l'enregistrement des notes à prendre, et aider aux observateurs dans le choix de leurs instruments.

4. Recevoir et compiler les rapports météorologiques et les publier, ou du moins publier de temps en temps les déductions que l'on peut en tirer.

5. Recevoir les rapports télégraphiques de la température des stations télégraphiques d'observation et envoyer par télégraphe à des points éloignés l'ensemble des faits ainsi recueillis ou des opinions fondées sur ces faits.

Maintien du bureau central.

Le bureau central devrait être maintenu complètement par le Trésor fédéral.

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ORDINAIRES.

Ce terme s'applique aux stations où les observateurs ne reçoivent ni salaire ni subvention du gouvernement de la Puissance. Le bureau météorologique est à leur égard ce que le secrétaire d'une société météorologique est à l'égard des membres de cette société ; mais avec cette différence que les membres d'une société météorologique payent une entrée et une souscription annuelle pour le salaire du secrétaire et les autres dépenses de la société, tandis que les observateurs individuels, en Canada, sont exempts de telles dépenses.

On doit attacher une grande importance aux services des observateurs particuliers, lesquels services l'emportent souvent en somme sur ceux des employés salariés ; en effet, sans eux, il ne serait pas possible de rassembler tous les éléments de la statistique météorologique. C'est parmi eux, lorsque la chose est praticable, que l'on devrait choisir les observateurs pour les positions salariées ; mais, comme il serait aussi impossible pour l'État de rétribuer les météorologistes particuliers que les amateurs des autres branches de la science naturelle, il est à espérer que, pour le maintien des stations météorologiques ordinaires, un nombre suffisant d'observateurs non-rémunérés se trouvera en Canada, comme la chose a lieu dans d'autres pays. *

Les stations météorologiques ordinaires peuvent être rangées par sous-classes, suivant l'étendue de leurs opérations :

(a) Stations où les observations de tous les éléments ordinaires se font au moins trois fois par jour.

(b) Stations où l'on enregistre la température, la direction et la vitesse du vent, les quantités de pluie et de neige tombées, l'état général de l'atmosphère avec note des différents phénomènes ; les observations étant faites deux ou trois fois par jour.

(c) Stations où l'on enregistre les quantités de pluie et de neige tombées, et où l'on tient note des différents phénomènes.

(d) Stations où l'on tient note des phénomènes que l'on peut observer sans l'aide d'aucun instrument, et où l'on enregistre les événements qui se rapportent au progrès des saisons.

(e) Stations où l'on ne tient aucun registre régulier, mais où des observations avec le baromètre et autres instruments sont faites dans des occasions spéciales telles que durant les tempêtes ou tout autre phénomène extraordinaire.

STATIONS PRINCIPALES.

La première fonction de ce que j'ai appelé les stations principales, est de fournir des observations qui servent à compiler les corrections pour la variation diurne et la non-périodique. Ces corrections sont requises afin que par leurs moyens les observations comparativement peu nombreuses, faites pendant quelques années aux stations ordinaires, puissent être rendues comparables avec celles tenues fréquemment et pendant de longues séries d'années.

Pour atteindre cet objet principal, les dispositions suivantes sont nécessaires :

1. Les éléments météorologiques peuvent être enregistrés par un procédé automatique continu, ou bien les observations doivent se faire jour et nuit, à des intervalles réguliers, ne dépassant pas trois heures.

* Par travail non-rémunéré, il faut entendre le travail non-rémunéré par le gouvernement central. Les stations météorologiques ordinaires pourraient fort bien recevoir de l'aide des gouvernements provinciaux ainsi que de la province d'Ontario, des Chambres de commerce, des Sociétés d'agriculture et des particuliers.

2. Les observations doivent être continuées pendant une longue série d'années, quoiqu'il ne soit pas nécessaire qu'elles soient prises tout le temps avec une égale fréquence. Il pourrait être suffisant de prendre des observations à courts intervalles, pendant cinq ans, et de suivre ensuite un système moins onéreux ; et on reprendrait le mode des courts intervalles quelques années plus tard.

(3.) Il devrait y avoir trois stations principales ou plus dans chaque province ; et dans les provinces les plus éloignées, comme le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Manitoba et la Colombie-Britannique, il est nécessaire que l'un des surintendants soit, en quelque sorte, un agent du bureau central, pour aider à la distribution des instruments, des renseignements, etc.

Les devoirs essentiels du surintendant d'une station principale n'occuperont qu'une partie de son temps ; mais par suite de leur distribution à différentes heures du jour et de la nuit et au cas où il aurait à s'absenter, il devrait avoir les services partiels d'un ou de deux assistants.

Afin d'assurer la régularité et la continuité qui sont essentielles aux observations, il serait nécessaire d'attacher un salaire aux charges de surintendant et d'assistants aux stations principales ; mais comme ces officiers devront avoir d'autres sources de revenu, ce salaire peut être assez modique.

Entretien des stations principales.

Quand on voudra établir une station principale dans une région où l'on ne pourra trouver parmi les habitants un observateur apte à en prendre la surveillance, et où par conséquent il sera nécessaire d'envoyer et entretenir un observateur, la station sera entièrement supportée par subvention fédérale ; mais si dans cette localité, il se trouve un bon observateur particulier, ou une personne instruite qui désire le devenir et qui possède d'autres moyens de subsistance, où une institution soutenue par des fonds fédéraux, provinciaux ou académiques, et dont les autorités manifestent un intérêt suffisant pour l'entreprise, on pourra s'assurer ses services au moyen d'une modique subvention. La subvention ainsi accordée, dépendra partie de la somme de travail qui y sera accomplie, et partie des facilités que le surintendant pourra avoir de se procurer de l'aide ; et dans chaque cas, on pourra faire des arrangements, sans égard à ce qui pourra être opportun dans les autres stations où les circonstances sont différentes.

Si la surveillance est donnée à une institution, la subvention ne devra pas être accordée comme un octroi fait à cette institution, comme telle, pour être dépensée suivant que les autorités le jugeront à propos, ni comme un précédent en faveur des autres institutions du même genre, mais simplement comme somme à elle confiée pour être employée à l'accomplissement des devoirs ci-dessus décrits.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES D'OBSERVATION ET DE TRANSMISSION.

Le devoir du surintendant d'une station télégraphique d'observation et de transmission est de télégraphier au bureau central certains faits météorologiques, à des heures régulières fixées d'avance, et à des heures *extra* quand c'est nécessaire. Manquer ou retarder d'envoyer les dépêches dérangerait sérieusement tout le système ; il est en conséquence nécessaire pour être sûr de la régularité et de la ponctualité, de donner un salaire au surintendant, et par une précaution peu coûteuse, en cas de son absence inévitable, une légère allocation pourrait être faite à une ou deux personnes, pour qu'elles se missent au fait des observations à faire ; un petit fonds étant attaché à chaque station pour couvrir les frais de leur rémunération lorsque leurs services seront requis. Outre celles-ci, il y a les *stations télégraphiques de réserve* ; à ces stations les observations sont faites à la même heure que pour les autres, mais elles sont ordinairement transmises chaque jour par la *malle* au lieu du télégraphe.

Entretien.

Toutes les dépenses des stations de transmission, de même que celles du télégraphement des rapports au bureau central, doivent être supportées par l'État.

On aiderait beaucoup au fonctionnement de la télégraphie atmosphérique, si les observations aux heures télégraphiques ordinaires (7 h. 20 a. m., 4 h. 25 p. m., 10 h. 50 p. m. heure de Toronto), et quelques fois aussi à des heures intermédiaires, étaient faites dans des occasions

particulières, aux stations principales et ordinaires, et transmises à Toronto par le télégraphe ou la malle. Les occasions pour prendre de telles observations seraient indiquées à l'observateur, soit par télégraphe de Toronto, soit par la présence d'un vent violent, un baromètre très élevé ou très-bas, ou toute autre condition atmosphérique exceptionnelle. Des contributions de ce genre pourraient être facilement fournies par les personnes auxquelles il est impossible de tenir un registre météorologique suivi. Cependant, il doit être clairement compris que de telles informations ne devraient jamais être envoyées par télégraphe à moins d'un arrangement spécial avec le bureau de Toronto sur les faits à transmettre, et la manière de les exprimer dans le télégramme.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE RÉCEPTION ET DE PUBLICATION,
OU STATIONS DE SÉMAPHORE.

Quoiqu'il puisse arriver fréquemment que des observations météorologiques soient faites à des places qui reçoivent du bureau central les avis télégraphiques, les stations de réception, comme telles, ne sont pas des stations météorologiques dans le sens ordinaire du mot, et pour remplir leurs fonctions spéciales elles n'ont pas besoin d'instruments ni d'observateurs.

Ces stations diffèrent grandement dans le coût et l'étendue de leurs opérations, et elles seraient très-nombreuses, attendu que chaque ville ou village accessible au télégraphe, sur les côtes, et même dans l'intérieur, serait compris dans cette classe.

Il serait utile de les subdiviser comme suit :

(a) Stations où le bureau central envoie occasionnellement des télégrammes annonçant les tempêtes, et où toute la besogne consiste à hisser et baisser le sémaphore, et à afficher des avis écrits.

(b) Stations où, indépendamment des avis occasionnels, on reçoit du bureau central et publie les probabilités quotidiennes.

(c) Stations où sont publiés, de une à trois fois par jour, des bulletins plus ou moins longs qui donnent des détails sur la condition des stations télégraphiques de transmission en Canada et aux États-Unis.*

Entretien des stations (a), (b) et (c).

(a) Stations de sémaphore et stations qui ne sont pas pourvues de sémaphore, mais où l'on affiche seulement les informations.

Les dépenses comprennent les articles suivants :

(1.) Coût du sémaphore et de l'appareil pour le hisser.

(2.) Une allocation à la personne qui reçoit les télégrammes et en accuse réception, hisse ou fait hisser le sémaphore, affiche les informations et en transmet le résultat à Toronto.

(3.) Frais de télégraphie.

Comme des messages d'avertissement ne sont envoyés qu'occasionnellement, les deux derniers articles de la dépense s'élèvent à une somme comparativement petite pour une station de sémaphore.

(b.) Pour la publication des probabilités quotidiennes, les services de l'agent sont requis chaque jour pour interpréter les télégrammes, et afficher les probabilités; et comme les dépêches sont plus longues et envoyées tous les jours, les frais de télégraphie sont beaucoup plus grands qu'aux stations de sémaphore.

(c.) Quand des bulletins renfermant des descriptions circonstanciées de la température à différents endroits sont transmis par télégraphe, à une station de publication,

* On se fait généralement une fausse idée sur les fonctions des stations télégraphiques d'observation et des stations de sémaphore. Un grand nombre de personnes supposent que des observations à une station télégraphique sont prises originairement dans le but de pronostiquer la température qu'il fera probablement au lieu d'observation, et basent sa prétention à devenir station télégraphique d'observation sur l'étendue de son commerce et le nombre de ses navires. Des observateurs météorologiques devraient être établis, si possible, dans les grands ports de mer, pour interpréter, et y suppléer par leurs propres observations, les faits ou opinions qu'on leur a télégraphiés du centre; des circonstances peuvent aussi, dans certains cas, rendre utile l'établissement à ces endroits de stations communicant, par télégraphe, au centre; mais leur destination propre dans le système télégraphique, est de devenir stations de sémaphore.

les frais nécessités par le personnel et la télégraphie sont encore de beaucoup augmentés.

Comme la très-forte dépense de recueillir, par télégraphe, et de compiler les données qui servent de base aux avertissements, ou aux probabilités, ou aux bulletins, est entièrement supportée par le gouvernement fédéral, il semble qu'il n'est que raisonnable que les localités auxquelles ces avertissements, etc., sont envoyés devraient payer les frais de transmission et de publication; mais, d'un autre côté, comme de sérieux inconvénients et de graves retards arriveraient nécessairement si la besogne était laissée à l'action individuelle des différentes villes, et comme le système est plus efficace sous un seul contrôle, il vaut mieux, à tout considérer, que le gouvernement se charge de la dépense totale.

PROGRÈS DE LA TÉLÉGRAPHIE MÉTÉOROLOGIQUE EN CANADA.

STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ORDINAIRES ET STATIONS PRINCIPALES.

Depuis la publication du second rapport annuel, en janvier 1873, le nombre des stations ordinaires a été très-peu augmenté, d'autres devoirs ayant empêché de s'occuper de cette branche du service. Quand le recueil des données météorologiques dépend, comme cela doit être nécessairement dans une grande mesure, de la bonne volonté de personnes non-rémunérées, les fluctuations dans le nombre et la distribution des observateurs sont inévitables, et les données qu'ils fournissent doivent être plus ou moins succintes. Cependant le mal produit par la nature laconique des observations transmises par quelques-unes des stations ordinaires, peut être considérablement amoindri, si les stations principales sont sur un pied d'efficacité complète, attendu que c'est à l'aide des corrections déduites des observations faites aux stations principales que l'on peut comparer, à un fort degré, les observations irrégulières et succinctes poursuivies pendant quelques années avec celles qui se sont continuées d'heure en heure pendant de nombreuses années. Par ces considérations, on voit qu'il est désirable de construire des stations principales et de les mettre en état d'accomplir parfaitement l'ouvrage qu'on attend d'elles.

TÉLÉGRAPHIE ATMOSPHÉRIQUE.

Il y a maintenant dans l'étendue de la confédération douze stations qui communiquent par télégraphe, trois fois par jour, avec Toronto, et une autre viendra bientôt s'ajouter à ce nombre.

Il y a aussi deux stations télégraphiques de réserve, auxquelles les observations sont prises aux heures télégraphiques régulières et transmises à Toronto par la malle, tous les jours. Les rapports sont rédigés en chiffres télégraphiques, de sorte qu'ils peuvent être transmis de suite, sans qu'il soit besoin de les mettre dans la forme convenable, dans le cas où on les demanderait tout-à-coup par télégraphe.

Les faits transmis par télégraphe et les chiffres dont on se sert pour les exprimer, à cause de la concision et pour prévenir toute erreur, sont presque identiques à ceux en usage au bureau des signaux à Washington. Les observations régulières sont faites trois fois par jour (y compris les dimanches et fêtes) aux mêmes heures par tout le continent. Les heures — temps de Toronto — sont 7 h. 25 a. m.; 4 h. 25 p. m., et 10 h. 50 p. m. Chaque message ordinaire se compose de dix mots exprimant les faits suivants :

- (1) Nom du lieu d'observation.
- (2) Jour du mois et heure du jour (en un seul mot).
- (3) Hauteur du baromètre, réduite au niveau de la mer.
- (4) Température de l'air.
- (5) Humidité relative de l'air.
- (6) Caractère de la température, et direction du vent (en un seul mot).
- (7) Rapidité du vent au temps d'observation, en milles par heure.
- (8) Espèce et étendue des nuages supérieurs, et direction de leur mouvement.
- (9) Espèce et étendue des nuages inférieurs.
- (10) Hauteur de pluie depuis l'observation précédente, ou l'eau représentée par la neige qui est tombée.

L'on doit remarquer que les mots du télégramme expriment les conditions *actuelles* seulement, et qu'ils ne donnent aucun renseignement direct sur la température durant le laps de

temps qui s'est écoulé depuis l'observation précédente, si ce n'est à l'égard de la pluie. Ce serait une grande amélioration si l'on pouvait modifier le télégramme de manière à donner les autres renseignements suivants :—

(1) Le nombre de milles parcourus par le vent depuis l'observation précédente; ou mieux encore sa rapidité moyenne et le maximum de sa rapidité dans l'intervalle.

(2) La hauteur approximative de neige qui est tombée, de manière que l'on puisse savoir si la hauteur de pluie (comme on l'appelle) à présent donnée par le télégramme est réellement de la pluie ou de la neige réduite en eau.

Des télégrammes envoyés des douze stations canadiennes, ceux de Winnipeg sont d'abord transmis à Washington et de là expédiés à Toronto. Ceux des onze autres, après examen à Toronto, sont envoyés à Washington avec des rapports semblables de Toronto.

En échange des rapports que fournit le Canada, je reçois maintenant par télégraphe, de chacune des quinze stations des Etats-Unis, deux rapports tous les jours, savoir, ceux d'observations faites à 7.25 a. m., et à 10,50 p. m. Tous les rapports de l'après-midi, ainsi que ceux du matin et du soir des autres stations, sont transmis par la malle en attendant mieux.

Des renseignements ainsi recueillis on tire sur la température à venir des conclusions qui sont comparées avec les événements subséquents.

Jusqu'ici, pour les signaux d'alarme, nous avons presque entièrement compté sur les messages de Washington. Ceux-ci nous ont été d'un grand service, mais malheureusement, à cause des retards considérables dans la transmission télégraphique entre Washington et Toronto, ils n'ont pu nous arriver quelquefois que trop tard pour nous servir à pronostiquer la température à venir. En conséquence, il est très à désirer que nous puissions avoir les moyens de recevoir par télégraphe des données suffisantes des Etats-Unis pour nous permettre de publier des pronostics basés sur notre propre jugement et de ne pas compter entièrement sur les conclusions venant de Washington.

Les opérations d'un centre télégraphique sont de deux natures : 1o. Elles consistent à réunir les données sur lesquelles on puisse baser les pronostics ; et 2o. à communiquer par télégraphe aux différentes stations, soit l'ensemble des faits réunis, soit les pronostics basés sur ces faits. On n'a pas jugé utile de télégraphier les faits en *détail*, si ce n'est dans quelques cas isolés.

Des rapports condensés des observations faites le matin à quelques stations sont envoyés chaque jour à Halifax et à Montréal, où pendant plusieurs mois et encore tout récemment les frais de télégraphie étaient supportés par des citoyens de ces villes.

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE RÉCEPTION ET DE PUBLICATION.

Plus loin se trouve une liste de 33 stations de signaux d'alarme, auxquelles des arrangements ont été faits ou seront bientôt terminés pour exposer des sémaphores à l'approche des tempêtes et afficher des avis.

Le sémaphore actuellement en usage à la plupart des stations, est un cylindre d'environ quatre pieds de diamètre, et formé de petites bandes verticales de bois ou de fer, séparées par des intervalles d'environ deux pouces. Une lanterne montrant une lumière blanche est ordinairement placée dans le sémaphore quand il est hissé la nuit.

Quand il y a raison de croire qu'une tempête s'approche d'une station d'alarme, une dépêche à cet effet est expédiée de Toronto.

Le nombre des signaux donnés dans les différents mois, depuis janvier 1873 jusqu'au 31 octobre 1873, est réparti comme suit :

Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin à Août.	Sept.	Octob.	Total.
6	21	23	15	Aucun.	38	101	204

L'augmentation dans le nombre des signaux vers la fin du tableau précédent est due dans une forte mesure, au grand nombre de stations récemment organisées pour recevoir des signaux.

Il est beaucoup à regretter qu'aucun télégramme n'ait été reçu de Washington ou envoyé de Toronto pour signaler la tempête désastreuse du 24 août.

La tempête était d'une nature exceptionnelle et n'a pas, comme la généralité des tempêtes, donné aux stations de l'ouest des indices de son approche. La région dont les rapports

auraient le mieux servi à la pronostiquer 'était le nord-est de la Confédération où, à ce temps, Halifax était la seule station en communication télégraphique avec Toronto,—communication qui, à cause de l'état défectueux de la ligne, a été malheureusement souvent interrompue.

Cependant, depuis le mois d'août, une amélioration notable s'est opérée dans les communications télégraphiques avec Halifax.

Des rapports réguliers ont été aussi envoyés trois fois par jour de la Pointe-au-Père, du cap des Rosiers et de Chatham; on a fait des préparatifs pour avoir immédiatement de semblables rapports de Sidney, C. B., et il est probable qu'une autre station de transmission sera définitivement organisée dans le nord-est.

Si toutes ces stations eussent été en pleine opération le 23 août, il est fort possible qu'une tempête aurait été pronostiquée. Mais l'état défectueux dans lequel elles se trouvaient s'explique par le fait que, jusqu'au 30 juin 1873, la dépense totale pour la télégraphie atmosphérique, y compris les salaires, les frais d'organisation des stations, les messages, etc., n'excédait pas \$5,000.

Si notre système météorologique eût été, il y a un an, dans la position financière actuelle, ce n'est pas exagérer que d'affirmer que la valeur de la propriété sauvée dans cette tempête seule aurait probablement couvert plusieurs fois les frais annuels du service météorologique, tel qu'il est maintenant.

Stations météorologiques en correspondance avec l'observatoire magnétique de Toronto.

STATIONS PRINCIPALES.

Province.	Stations.	Surintendant.
Ontario	Woodstock	J. Montgomery, Professeur de Mathématiques, Institut Littéraire Canadien
Nouveau-Brunswick	{ St. Jean	G. Murdock, C.E.
	{ Fredericton	Dr. Jack, Université du N.-Brunswick
Nouvelle-Écosse	Halifax	Frederick Allison, M.A.
Colombie-Britannique	Pont de Spence	John Murray
Manitoba	Winnipeg	Directeurs du Collège de St. Jean

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
(3) Fort Garry, Manitoba	James Stewart	(3) Montréal, Québec	Dr. Smallwood.
Saugeen, Ontario	Mad. J. R. Stewart	(4) Québec, Québec	Capt. Ashe, M.R.
Port Stanley, Ontario	M. Payne.	Pointe au Père, Québec	D. Lawson.
(1) Stayner, Ontario	R. J. Cole.	Cap des Rosiers, Québec	A. Trudeau.
Port Dover, Ontario	H. Morgan.	Chatham, N.B.	G. A. Blair.
Toronto, Ontario	Observatoire.	(3) (1) Sydney, N.E.	T. C. Hill.
Brockville, Ontario	W. R. Bigg, M. A.	(2) Halifax, N.E.	F. Allison, M. A.
Kingston, Ontario	S. Woods, M. A.		

(1) Ces stations sont amplement fournies d'instruments, mais ne font pas encore rapport par télégraphe. (2) Aussi stations principales. (3) Aussi stations ordinaires de la première classe. (4) Aussi stations ordinaires de seconde classe.

Stations météorologiques en correspondance avec l'observatoire magnétique de Toronto.—*Suite.*

STATIONS ORDINAIRES.

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.	
ONTARIO.		QUÉBEC.—<i>Suite.</i>		
<i>Classe I.</i>		<i>Classe II.— Suite.</i>		
Ottawa	G. C. Haney.	Phares à {	Rocher aux Oiseaux.... E. Chapman.	
London, Middlesex	S. Lett, jun., M.D.		Anticosti..... E. Pope.	
Petit Courant, Algoma	G. B. Abrey, I. C.		Belle Isle..... M. Colton.	
			Pointe Amour..... P. Godier.	
<i>Classe II.</i>		<i>Classe III.</i>		
Dundas, C.F.G.O., Wentworth.	R. Robertson.	Danville	H. B. McKenzie.	
Ingersoll, Oxford	Mme. A. Eakins.	Dames résidentes.		
Glencoe, C.F.G.O., Middlesex.	W. Hayden.	Convents à {	N.-D. de Lévis	
Brampton, C.F.G.T., Peel ...	J. Reynolds.		Carleton, Chaleur	"
Kincardine, Bruce	DeWitt H. Martyr, M.D.		Chicoutimi	"
N. Guillimbury, York	Rév. Chan-Ritchie.		Charlesbourg	"
Gravenhurst, Muskoka.....	T. M. Robinson.		Rivière du Loup.....	"
Havre de Fitzroy, Carleton...	Rév. J. Tait, M.A.		Lotbinière.....	"
†Brockville, Leeds	W. R. Bigg, M.A.	Pointe aux Trembles....	"	
Oshawa, Ontario	C. H. Panton.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Welland, Welland	A. Willett.	<i>Classe I.</i>		
Granton, Middlesex	J. Grant.	Bass River, King	Rév. J. Fowler.	
(a) Temiscouang, Nipissing ...	Rév. J. M. Pian.	Bathurst, Gloucester	L'hon. J. Ferguson.	
Phares à {	Pointe Clark.....	J. Young.	<i>Classe II.</i>	
	Ile Pelée.....	J. Cummins.	Dalhousie, Restigouche.....	J. Johnson.
	Ile Clapperton.....	C. Patton.	Phares à {	Grindstone
	Pelee Spit	P. McIntyre.		Lépreux .....	James Clarke.
	Ile Chantry.....	D. McG. Lambert.	<i>Classe III.</i>	
	Ile Nottawasaga	G. Collins.	Dorchester, Westmorland	E. V. Tait
	Rocher du Cheval Rouge.	J. Buck.	NOUVELLE-ÉCOSSE.	
	Ile Griffith.....	V. C. Hill.	<i>Classe I.</i>	
Amherstburg	A. Hackett.	Baie-Charles, Cap Breton.....	H. Poole, C.E.	
		Pictou, Pictou.....		C. H. Rigby.
<i>Classe III.</i>		†Sydney, Cap Breton	H. A. Bayne.	
Collingwood, Simcoe.....	W. A. Parlane.	Windsor, Hants	T. C. Hill.	
Georgina, York.....	Capt. Sibbald, M.R.	Guysborough, Guysborough ...	Miss Fraser.	
Markham, H. School, York ...	J. H. Hughes, M.A.	Turo	S. R. Russell.	
Seaforth, C.F.G.T., Huron ...	A. Stratton.	Wolville, Kings	James Little.	
Ailsa Craig, C.F.G.T., Middlesex	J. Wilson.	Collège du Roi, Windsor	Prof. Higgins.	
Lucan, C.F.G.T.	F. R. Jennings.	Rév. Chan-Hensley, D.D.		
Park Hill, C.F.G.T.	G. B. Reeve.	<i>Classe II.</i>		
Orillia, Simcoe.....	H. Fitton.	Digby, Digby.....	W. H. Taylor.	
Newmarket, York	W. R. Nason, B.A.	Yarmouth, Yarmouth.....	H. A. Farr.	
Plattville, Oxford	R. Treffry.			
QUÉBEC.				
<i>Classe I.</i>				
*Montréal	D. Smallwood.			
Huntingdon	Dr. Shirrif.			
<i>Classe II.</i>				
*Québec	Capt. Ashe, M.R.			
*Cap des Rosiers.....	A. Trudeau.			

* Station télégraphique de transmission. (a) Aucun rapport n'a encore été reçu. † Stations télégraphiques de réserve.

Stations météorologiques en correspondance avec l'observatoire magnétique de Toronto.—*Suite.*

STATIONS ORDINAIRES.—*Suite.*

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Suite.</i>			
<i>Classe II.—Suite.</i>		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.	
Phares à { Ile aux Atocas.....	J. Hanlon.	<i>Classe I.</i>	
Pointe de Sable.....	J. Mundell.	Charlottetown	H. J. Cundall.
Canso Nord.....	G. McRay.		
Annapolis	J. Dakin.		
<i>Classe III.</i>			
Seaforth.....	Rév. O. McGrindon.		
Beaver Bank	James Grove.	TERRENEUVE,	
Baie de la Vache.....	C. Archibald.	<i>Classe I.</i>	
MANITOBA.		St. Jean.....	J. Delaney.
*Winnipeg	James Stewart.	Havre de Grâce	A. Munn.
COLOMBIE-BRITANNIQUE.		<i>Classe II.</i>	
<i>Classe I.</i>		Fogo.....	James Fitzgerald.
Pont Spence, rivière Thompson.	John Murray.		
Havre d'Esquimalt.....	Wm. H. Bevis.		

Des instruments et livres ont été fournis à 18 autres couvents du diocèse de Québec, d'où l'on n'a pas encore reçu de rapports.

Stations qui sont ou seront bientôt pourvues d'appareils pour hisser des sémaphores.

STATIONS DE SÉMAPHORE.

Station.	Personnes employées.	Station.	Personnes employées.
ONTARIO.		NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Collingwood	Capitaine Bligh.....	(1) St. Jean.....	G. Murdoch.
(a) Saugeen.....	Thomas Davis.	St. Andrew.....	Dr. Gove.
(d) Kincardine.....	Dr. Martyn.	Pointe du Chêne (Shédiac).....	J. B. Forster.
Goderich	— Macdonald.	(a) Chatham.....	G. A. Blair.
(a) Port Stanley	M. Payne.	(c) Bathurst	Hon. J. Ferguson.
(a) Port Dover	H. Morgan.	(d) Dalhousie *.....	H. A. Johnson.
Hamilton	G. Black.	NOUVELLE-ÉCOSSE.	
Toronto	Capt. Kerr.	(1) Halifax	F. Allison.
Port Hope		(c) Pictou.....	M. Campbell.
Cobourg	H. B. White.	(d) Yarmouth.....	C. B. Owen.
(a) Kingston.....	S. Woods.	(b) (c) Sydney.....	T. C. Hill.
Port Colborne.....		(e) Baie de la Vache.....	C. Archibald.
Port Dalhousie.....	E. F. Dwyer.	(c) Petite Baie Glace.....	C. H. Rigby.
QUÉBEC.		Port Hastings	P. Grant.
(a) (c) Montréal.....	Dr. Smallwood.	Liverpool	R. S. Sterns.
(a) (d) Québec.....	F. X. Bélanger.	(e) Digby.....	W. H. Taylor.
(a) Pointe-au-Père.....	D. Lawson.	ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.	
* Bassin de Gaspé.....	J. Eden.	(c) Charlottetown.....	H. J. Cundall.

(1) Station principale; (a) Station télégraphique de transmission; (b) Station télégraphique de réserve; (c) Station ordinaire de 1re classe; (d) Station ordinaire de seconde classe; (e) Station ordinaire de 3e classe; * Avertissement donné par correspondance seulement.

Phares auxquels des instruments et des registres ont été fournis, mais d'où l'on n'a encore reçu aucun rapport.

Province.	Phares.	Province.	Phares.
ONTARIO	Ile au Serpent. Ile au Pigeon. Ile des Anses. Ile au Soufre. Ile du Chrétien. Ile Isolée. Rocher Rouge. St. Ignace.	NOUVEAU-BRUNSWICK. { Ile de Machias. Pointe Escuminac. Ile de Miscou. Ile au Sable. Ile Coffin. Ile aux Castors. Ile Scattari. Ile Wolf. Ile aux Phoques.	

TABLEAUX MÉTÉOROLOGIQUES.

Pour que le rapport puisse renfermer des renseignements de date aussi récente que possible, on fait terminer l'année à la fin d'août.

Les tableaux comprennent la température et la pluie tombée seulement;—l'espace s'opposant à ce qu'on y introduise d'autres matières, réservées d'ailleurs pour un autre mode de publication.

A moins d'avis contraire, les températures moyennes données dans les tableaux sont les moyennes arithmétiques des températures observées à 7 h. a. m., 2 h. p. m. et 9 h. p. m.; double poids est donné à la dernière heure.

A Wolfville, N. E. et à Baie-Glace, Cap-Breton, les observations qui étaient faites à 8 h. a. m. sont restreintes à 7 h. a. m. par l'application de corrections données par le tableau d'Halifax, provenant d'une série d'observations faites toutes les deux heures pendant trois ans.

Aux endroits suivants, les moyennes dans les tableaux sont les moyennes arithmétiques des observations prises telles qu'indiquées.

Aux dernières dix-neuf stations, où la combinaison des heures a été moins favorable au rapport exact des moyennes mensuelles, on a pensé qu'il était préférable de donner le résultat tel quel, et de s'abstenir de faire usage de corrections qui pourraient ne pas être strictement applicables.

Stations.	Heures d'observation.
Halifax.....	Intervalles égaux de trois heures.
Winnipeg, collège St. Jean.....	do do
Woodstock, Ontario.....	do do
Toronto.....	6 a.m., 8 a.m., 2 p.m., 4 p.m., 10 p.m., minuit.
*Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.....	6 a.m., 2 p.m., 10 p.m.
Sydney, Cap-Breton.....	do

Stations.	Heures d'observation d'où les moyennes proviennent.
Des écoles d'Ontario, savoir :	
Goderich, Stratfort.....	} 7 a.m., 1 p.m., 9 p.m.
Barrie, Windsor.....	
Simcoe, Hamilton.....	
Peterborough, Belleville....	
Pembroke, Cornwall.....	
Cap des Rosiers, Dundas.....	8 a.m., 8 p.m.
Brampton, Glencoe.....	9 a.m., 9 p.m.
London, St. Jean, Ter.	8 a.m., 2 p.m., 9 p.m.
Charlottetown, I. P. E.....	8 a.m., 2 p.m., 10 p.m.
Yarmouth, N. E. :—	
Février, mars, avril 1873..	8.30 a.m., 2 p.m., 9 p.m.
Mai, juin, juillet.....	8 a.m., 2 p.m., 8 p.m.

Je regrette que, par le manque de renseignements sur certains détails relatifs aux rapports fournis par M. Bevis, d'Esquimalt, Colombie-Britannique, j'aie été empêché de publier ses observations dans ce rapport.

* A St. Jean, N. B., des hauteurs toutes les deux heures ont été prises durant une grande partie de l'année. La combinaison la moins parfaite a été prise pour terme de comparaison avec les années précédentes.

Liste des tableaux qui accompagnent le troisième rapport annuel du surintendant du bureau météorologique, au ministre de la marine et des pêcheries.

- I. Température moyenne de chaque mois, trimestre et année, aux différentes stations d'observation du Canada, provenant de trois ans ou plus.
- II. Moyenne du maximum de la température de chaque mois et année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis trois ans ou plus, avec le maximum de la température dans chaque série.
- III. Moyenne du minimum de la température de chaque mois et année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis trois ans ou plus, avec le minimum de la température dans chaque série.
- IV. Pluie de chaque mois, trimestre-et année, et la hauteur annuelle de pluie et de neige réduite en eau, depuis trois ans ou plus.
- V. Température moyenne des différents mois aux stations d'observation en Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- VI. Maximum de la température de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- VII. Minimum de la température de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- VIII. Température moyenne de chaque trimestre et durant l'année, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, avec le maximum et le minimum de la température durant l'année, et les dates où ils ont eu lieu.
- IX à XX. Température moyenne de chaque jour à certaines stations d'observation en Canada.
- XXI. Moyenne de la température aux stations mentionnées dans les tableaux, de IX à XX, réunie dans des périodes de cinq jours durant l'année, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- XXII. Moyenne de nuages pendant chaque mois et durant l'année à certaines stations du Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- XXIII. Quantité de pluie tombée pendant chaque mois de l'année aux différentes stations en Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement; les stations dans Ontario et la Nouvelle-Ecosse étant divisées en districts.
- XXIV. Quantité de pluie tombée par trimestre aux différentes stations, avec la quantité de neige de chaque mois, et le total de pluie et de neige réduite en eau tombée depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- XXV. Nombre de jours de pluie, pendant chaque mois et l'année, aux différentes stations données dans le tableau XXIII.
- XXVI. Nombre de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec le nombre de jours de neige, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.
- XXVII. Hauteur moyenne de la pluie tombée dans les différentes provinces, avec la hauteur moyenne de la neige pendant chaque mois et l'année, et le nombre moyen de jours pendant la même période.
- XXVIII. Hauteur moyenne de la pluie, par pouces, pour les différentes provinces du Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement, avec le nombre moyen de jours de pluie pendant la même période; Ontario et la Nouvelle-Ecosse étant divisés par districts.
- XXIX. Différence entre les températures moyennes dans le tableau V, et les moyennes provenant des observations de trois ans ou plus, telles qu'indiquées dans les tableaux I. Les déviations étant marquées (+) ou (-), selon que les moyennes dans le tableau V sont plus grandes ou plus petites que celles avec lesquelles on les compare.

TABLEAU I.—Température moyenne de chaque mois, trimestre année aux différentes stations d'observation du Canada, provenant de trois ans ou plus.

	TEMPÉRATURE MOYENNE PAR MOIS.												TEMPÉRATURE MOYENNE PAR TRIMESTRE				Année												
													Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.													
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	47.7	24.0	40.2	65.9													
Ontario.																													
Goderich.....	59.5	47.9	35.7	24.7	23.9	23.5	27.3	41.8	51.6	62.9	68.0	66.9	47.7	24.0	40.2	65.9	44.5												
Kincardine.....	60.4	49.8	34.5	21.2	20.5	19.0	26.9	43.0	55.9	67.8	70.9	69.7	48.2	20.2	41.9	69.5	44.9												
Stratford.....	57.0	45.4	34.1	23.4	20.2	21.4	24.9	41.8	52.2	62.8	67.1	65.0	45.5	21.7	39.6	65.0	43.9												
Simcoe.....	59.4	47.7	35.3	24.4	24.0	24.6	29.5	44.5	55.0	66.0	70.7	68.5	47.5	24.3	43.0	68.4	45.3												
Windsor.....	61.8	49.9	36.4	24.5	24.3	25.6	31.1	46.6	56.5	67.8	72.8	70.9	49.4	24.3	44.7	70.2	47.3												
Glencoe.....	57.4	49.9	29.0	19.1	19.7	21.7	27.9	45.4	58.1	68.6	70.5	69.2	45.4	20.2	43.8	68.8	44.5												
Woodstock.....	56.8	45.6	32.0	19.7	18.8	19.7	28.3	41.8	54.1	64.0	67.8	67.6	45.1	19.6	40.7	66.5	42.9												
Barrie.....	59.2	47.3	34.0	21.2	19.5	20.0	26.0	41.2	52.9	64.9	70.4	67.0	46.8	20.2	40.0	67.4	43.6												
Stuyven.....	55.7	43.2	31.3	20.2	19.9	18.6	25.2	41.8	52.7	62.6	66.2	65.6	45.1	14.1	39.9	64.8	42.3												
N. Gwillimbury.....	60.4	49.2	34.5	21.2	20.5	19.0	26.9	43.0	55.9	67.8	70.9	69.7	48.2	24.4	41.9	69.5	44.9												
Gravenhurst.....	54.6	44.2	28.0	14.0	12.4	16.0	22.5	37.9	52.9	63.4	67.6	66.5	42.3	23.1	37.8	65.8	40.0												
Hamilton.....	60.5	48.5	36.4	24.7	23.9	24.6	28.8	43.6	53.5	65.8	72.4	69.3	48.5	23.9	42.0	69.2	46.0												
Dundas.....	59.8	49.5	33.3	24.5	22.3	22.6	29.4	45.1	57.7	68.3	71.0	70.1	47.5	18.0	43.9	69.8	46.1												
Toronto.....	58.1	45.9	36.4	25.6	23.1	23.0	29.4	41.1	51.6	61.7	67.4	65.2	46.8	16.8	40.7	65.1	44.1												
Peterborough.....	58.1	44.6	31.4	18.0	17.3	18.1	23.9	42.3	54.8	66.5	68.4	68.5	44.7	19.8	40.6	68.3	43.0												
Cornwall.....	59.4	47.2	32.2	16.7	15.6	18.1	25.6	41.5	54.6	67.0	69.6	68.2	46.7	19.8	41.1	68.3	44.0												
Belleville.....	59.0	46.9	34.1	20.3	18.3	20.4	26.7	42.7	54.0	65.9	70.8	68.2	43.6	15.5	38.8	67.5	40.5												
Pembroke.....	57.1	44.1	29.5	11.3	11.3	12.9	24.0	39.4	53.1	63.7	69.5	67.2	43.6	15.5	38.8	67.5	40.5												
Hayes de Fitzroy.....	58.4	47.2	28.9	13.6	10.2	14.5	25.1	44.6	56.1	69.4	71.2	69.4	44.8	16.1	41.9	70.0	43.2												
Québec.																													
Montréal.....	60.8	47.5	33.6	18.9	16.8	18.6	26.9	43.5	57.2	66.4	72.2	69.8	47.3	18.1	42.5	69.5	44.3												
Huntington.....	58.1	49.0	33.7	16.6	12.3	14.7	24.7	44.2	56.3	68.1	69.9	68.5	46.9	14.5	41.7	68.8	43.0												
Québec.....	57.3	44.4	32.0	15.8	11.4	14.3	24.2	37.6	51.1	63.6	68.4	66.0	44.6	13.8	37.6	66.0	40.5												
Nouveau-Brunswick.																													
St. Jean.....	54.5	45.6	35.7	22.8	18.4	21.4	27.8	38.2	46.7	54.7	59.7	59.5	45.3	20.9	37.6	58.0	40.2												
Bas Rivet.....	53.8	44.6	31.2	16.7	13.8	14.8	24.9	36.9	46.2	61.7	65.9	63.2	43.2	15.1	36.0	63.6	39.5												
Nouvelle-Écosse.																													
Halifax.....	57.4	48.3	37.8	25.8	22.9	23.7	28.1	38.1	47.4	59.7	63.5	63.3	47.8	24.1	37.9	62.2	43.1												
Baie Glace.....	56.6	49.7	36.8	27.1	21.6	20.6	26.2	33.8	42.0	54.1	61.9	62.8	44.4	23.1	34.0	60.9	40.6												
Pictou.....	56.8	47.6	35.2	23.1	20.1	18.5	26.2	36.3	45.3	58.5	64.8	63.2	46.5	20.6	35.9	62.3	41.3												
Sydney.....	55.0	47.1	36.3	25.9	24.7	21.9	26.2	35.5	43.8	54.2	62.8	62.2	46.1	24.2	35.2	59.7	41.3												

Nouveau-Brunswick.

St. Jean.....	54.5	45.6	35.7	22.8	18.4	21.4	27.8	38.2	46.7	54.7	59.7	59.5	45.3	20.9	37.6	58.0	40.2					
Bas Rivet.....	53.8	44.6	31.2	16.7	13.8	14.8	24.9	36.9	46.2	61.7	65.9	63.2	43.2	15.1	36.0	63.6	39.5					
Nouvelle-Écosse.																						
Halifax.....	57.4	48.3	37.8	25.8	22.9	23.7	28.1	38.1	47.4	59.7	63.5	63.3	47.8	24.1	37.9	62.2	43.1					
Baie Glace.....	56.6	49.7	36.8	27.1	21.6	20.6	26.2	33.8	42.0	54.1	61.9	62.8	44.4	23.1	34.0	60.9	40.6					
Pictou.....	56.8	47.6	35.2	23.1	20.1	18.5	26.2	36.3	45.3	58.5	64.8	63.2	46.5	20.6	35.9	62.3	41.3					
Sydney.....	55.0	47.1	36.3	25.9	24.7	21.9	26.2	35.5	43.8	54.2	62.8	62.2	46.1	24.2	35.2	59.7	41.3					

TABLEAU II.—Moyenne du maximum de la température de chaque mois et année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis trois ans ou plus, avec le maximum de la température dans chaque série.

	Année.												Maximum de la température dans chaque série.	
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.		
<i>Ontario.</i>														
Goderich.....	81.2	72.3	57.2	44.6	45.1	46.2	52.8	72.8	78.5	86.6	87.0	86.2	89.1	92.4
Kincardine.....	85.9	71.5	53.2	42.6	44.2	48.7	51.8	69.1	79.5	87.0	87.9	88.2	90.2	94.0
Stratford.....	80.6	69.7	53.7	44.2	40.0	42.6	49.2	68.4	76.9	84.2	87.0	84.2	88.5	93.5
Simcoe.....	82.9	74.0	60.1	48.0	48.8	50.8	55.6	73.7	81.9	89.9	90.6	88.6	93.1	98.5
Windsor.....	85.1	78.6	61.8	48.4	48.9	53.5	58.5	77.6	83.6	92.0	93.6	92.6	96.8	98.8
Woodstock.....	89.6	73.1	50.9	41.2	47.3	51.2	52.0	77.5	83.5	89.6	90.9	90.9	92.8	93.8
Barrie.....	89.2	78.1	63.6	45.4	46.7	47.8	55.7	73.6	81.3	87.1	91.6	88.5	93.5	97.2
Stavner.....	90.1	76.6	55.2	44.1	54.0	45.1	48.0	76.7	84.0	94.7	94.3	91.8	94.5	96.0
N. Gwillimbury.....	88.8	75.3	54.2	41.0	44.5	44.7	47.9	76.3	82.5	91.7	93.5	89.5	93.5	95.0
Gravenhurst.....	84.4	70.8	47.8	40.8	39.9	45.3	47.9	69.5	81.7	90.6	91.6	88.8	92.6	94.5
Hamilton.....	89.0	78.4	62.2	51.1	48.5	51.4	52.4	75.3	83.9	92.7	96.8	94.2	99.0	106.3
Toronto.....	80.9	68.9	57.8	47.6	43.3	44.4	51.6	66.4	76.1	86.1	86.4	86.4	90.7	99.2
Peterborough.....	86.8	73.6	56.8	43.9	43.3	43.8	50.5	72.3	83.2	90.5	92.2	91.3	94.2	99.1
Cornwall.....	87.1	76.6	64.9	45.3	41.3	46.8	53.0	75.3	84.7	89.6	90.4	91.5	94.5	100.2
Belleville.....	81.3	70.7	59.2	44.9	41.0	42.5	48.4	69.9	78.8	85.9	89.2	86.4	92.1	100.6
Pembroke.....	84.2	75.4	57.3	40.7	40.9	44.9	55.8	68.9	87.4	93.9	93.8	88.7	95.1	99.9
Havre de Fitzroy.....	89.5	72.0	45.7	41.0	42.3	43.9	49.5	69.0	86.4	95.2	93.7	91.7	96.7	97.0
<i>Québec.</i>														
Montréal.....	84.1	79.9	58.8	44.6	40.7	43.3	52.8	73.8	87.1	89.9	92.3	90.1	95.0	96.1
Huntingdon.....	83.0	77.7	54.0	45.3	45.0	41.0	54.0	75.0	84.7	93.3	95.7	89.0	93.7	95.0
Québec.....	78.9	69.2	46.4	38.8	38.2	37.6	43.7	61.4	81.9	90.2	89.6	82.5	90.6	94.4
<i>Nouveau-Brunswick</i>														
St Jean.....	70.6	60.6	54.2	44.6	40.8	41.0	45.8	56.8	67.2	73.4	78.6	76.2	79.0	82.0
Bass River.....	78.5	69.4	56.9	41.3	42.0	39.9	48.0	56.1	77.8	88.0	87.1	85.1	88.6	92.0
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>														
Halifax.....	81.0	72.4	59.1	48.3	47.4	45.7	52.1	63.6	78.9	83.2	86.1	86.4	88.3	93.5
Baie Glace.....	76.2	69.4	55.8	48.2	48.2	42.2	47.2	57.0	70.4	80.0	85.9	82.9	86.7	89.5
Pictou.....	78.7	70.7	59.3	47.8	49.3	44.1	48.3	60.6	73.4	81.2	84.9	83.9	84.9	87.3
Sydney.....	75.0	69.2	56.9	48.1	48.7	43.3	49.2	57.2	75.4	79.5	83.4	84.0	85.6	89.0

TABLEAU III.—Moyenne du minimum de la température de chaque mois et année aux différentes stations d'observation en Canada, depuis trois ans ou plus, avec le minimum de la température dans chaque série.

	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.	Minimum de la température dans chaque série.
<i>Ontario.</i>														
Goderich.....	36.3	28.8	13.9	-2.9	1.3	-1.1	2.1	21.6	28.4	39.1	46.4	44.5	-8.8	12.6
Kincardine.....	40.2	31.8	16.5	2.2	6.3	4.6	3.8	23.7	34.5	43.3	51.1	48.2	-9.7	12.0
Stratford.....	31.8	24.3	10.9	-7.6	8.1	-8.9	-3.6	19.9	29.3	37.9	44.3	39.8	-15.4	20.3
Simcoe.....	34.2	27.2	11.0	10.3	3.9	5.7	5.6	25.2	31.1	40.5	47.5	44.4	-13.3	23.0
Windsor.....	35.4	25.7	11.9	7.4	5.6	7.9	1.5	23.0	33.4	44.9	48.8	48.3	-14.9	21.0
Woodstock.....	29.6	20.2	1.1	15.5	7.6	13.0	5.2	22.2	28.5	36.0	42.2	44.1	-18.2	21.0
Barrie.....	34.1	25.3	10.8	19.9	17.4	13.7	6.1	18.0	27.0	37.6	46.6	42.1	-26.5	28.1
Stayner.....	36.3	29.0	3.5	20.5	17.4	13.7	6.1	18.0	27.0	37.6	46.6	42.1	-26.5	28.1
N. Gwillimbury.....	44.7	32.2	11.8	15.7	10.5	10.0	-0.3	22.3	30.7	41.0	47.7	40.7	-20.5	29.0
Gravenhurst.....	32.1	23.4	3.3	32.2	15.5	9.7	1.7	23.0	39.2	51.2	56.3	52.2	-16.3	28.0
Hamilton.....	32.3	22.1	9.5	7.7	8.1	23.7	14.3	16.0	32.4	46.1	50.6	44.4	-36.3	41.0
Toronto.....	34.6	25.0	15.2	3.3	7.6	7.0	2.2	19.5	29.3	37.0	43.1	43.1	-13.6	19.5
Peterborough.....	32.2	16.3	1.0	22.8	20.7	15.5	11.1	16.3	30.9	38.8	47.1	44.4	-25.9	26.5
Cornwall.....	34.9	25.3	7.1	17.1	15.9	13.4	9.9	18.8	29.7	36.7	43.2	36.7	-12.3	28.5
Bellefleur.....	30.0	20.3	9.6	15.1	16.2	13.4	2.4	11.0	32.0	43.1	50.8	44.7	-18.4	19.9
Pembroke.....	30.0	20.3	0.0	26.8	32.7	26.5	23.2	11.0	26.8	36.1	44.4	37.8	-37.3	45.0
Havre de Fitzroy.....	36.7	26.5	-4.0	26.8	29.0	26.9	-8.0	22.0	40.0	49.7	56.2	48.8	-38.0	41.0
<i>Québec.</i>														
Montréal.....	41.2	28.9	3.5	13.3	18.2	12.2	9.5	27.4	37.2	49.7	53.4	52.0	-17.2	28.0
Huntingdon.....	38.3	28.3	8.3	23.0	23.7	19.7	17.0	23.3	32.7	48.0	53.3	46.7	-26.7	30.0
Québec.....	36.4	25.6	3.4	16.8	20.3	17.8	8.9	17.5	30.9	42.2	46.6	45.5	-23.5	30.5
<i>Nouveau-Brunswick.</i>														
St. Jean.....	41.0	25.0	12.8	5.8	11.0	6.4	1.2	20.2	31.8	43.2	49.0	48.4	-10.6	21.0
Bas River.....	33.7	20.0	7.0	12.5	20.2	13.2	3.4	17.4	25.4	40.0	47.8	41.6	-22.6	28.2
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>														
Halifax.....	36.5	25.7	16.7	1.9	6.2	3.0	0.7	19.8	25.8	37.6	50.2	44.3	-8.8	13.7
Glace Bay.....	37.0	25.8	19.6	6.2	3.6	4.7	0.1	16.5	24.8	33.6	40.2	44.2	-7.5	13.0
Pictou.....	36.8	30.3	14.5	5.8	12.7	13.5	2.4	17.2	28.2	38.2	44.5	45.5	-13.2	20.0
Sydney.....	33.6	24.7	19.7	5.1	6.3	5.3	4.3	14.7	25.0	32.3	38.3	41.4	-9.8	10.5

TABLEAU IV.—Pluie de chaque mois, trimestre et année, et la hauteur annuelle de pluie et de neige réduites en eau depuis trois ans ou plus.

	Mois.												TRIMESTRES.				Année.	Quantité tombée.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.		
													7-18	2-05	5-59	9-10		
<i>Ontario.</i>																		
Goderich.....	3-28	2-46	1-44	0-84	0-66	0-55	1-39	1-81	3-38	2-39	2-94	2-78	7-18	2-05	5-59	9-10	23-92	32-56
Kincardine.....	4-68	3-36	1-66	0-81	0-88	R	1-58	1-87	2-07	2-94	3-21	2-56	9-27	2-19	5-69	7-84	25-42	39-52
Stratford.....	3-76	2-72	1-79	1-02	0-61	0-73	1-48	2-17	3-89	2-78	3-04	3-20	8-27	2-36	6-43	16-13	27-19	38-15
Simcoe.....	3-68	3-19	2-82	2-31	2-11	1-70	3-30	3-17	3-28	3-70	3-51	3-64	9-63	6-12	10-17	10-43	36-35	40-64
Windsor.....	1-69	1-76	2-42	0-82	1-14	1-56	1-56	1-87	3-63	3-15	2-41	2-14	5-87	3-15	6-48	8-14	23-78	31-72
Glencoe.....	1-41	0-58	0-77	0-50	0-63	0-37	1-41	1-86	3-11	1-91	4-33	2-00	2-76	1-50	5-88	9-44	18-88	25-20
Woodstock.....	2-93	2-64	0-95	0-82	0-59	0-58	1-31	1-66	3-04	2-45	2-96	4-41	6-52	1-99	5-36	10-41	24-28	31-28
Barrie.....	2-84	2-35	1-42	0-63	0-01	0-18	1-12	1-66	2-84	2-37	3-01	2-38	6-61	0-82	5-15	8-13	20-71	32-15
Stavner.....	3-38	2-83	0-69	R	R	R	0-57	2-99	2-82	1-99	3-94	1-23	6-90	R	5-35	7-99	18-20	37-80
North Gwillimbury.....	3-31	2-92	1-18	0-35	0-12	0-10	0-31	1-36	2-11	1-50	2-23	1-98	7-41	0-57	3-37	6-32	17-67	28-01
Gravenhurst.....	4-04	2-93	1-94	0-02	0-72	0-59	0-91	2-82	2-10	2-07	3-15	2-03	8-91	1-33	5-80	7-28	23-32	36-47
Hamilton.....	3-50	2-17	1-84	1-99	1-94	1-22	1-94	1-56	3-26	2-71	2-95	2-35	7-51	5-15	6-21	8-56	27-43	35-48
Dundas.....	3-18	2-66	1-08	1-20	0-46	0-40	2-00	1-94	3-11	2-10	3-21	2-46	6-92	2-12	6-04	8-78	23-86	29-44
Toronto.....	3-68	2-42	2-93	1-62	1-20	0-88	1-59	2-45	2-98	3-21	3-22	3-00	9-03	3-70	7-25	9-20	29-18	36-09
Peterborough.....	3-22	2-93	1-81	0-65	0-64	0-36	1-01	1-89	1-96	2-03	2-45	2-60	6-96	1-65	4-93	7-01	20-55	30-51
Corwall.....	3-45	2-52	1-82	0-15	0-00	0-66	0-26	2-12	1-29	3-59	2-97	1-89	7-79	0-81	5-97	6-15	20-72	29-31
Belleville.....	3-71	2-76	2-62	1-72	1-02	0-80	1-29	2-21	2-60	2-64	2-16	2-38	9-08	3-54	6-14	7-14	25-91	36-41
Pembroke.....	3-91	2-58	1-09	0-21	0-15	0-15	0-56	1-33	3-06	2-28	2-51	2-36	6-88	0-51	4-17	7-93	19-49	28-38
Havre de Fitzroy.....	2-15	3-55	0-76	0-26	0-41	0-09	1-14	1-18	2-42	1-63	2-89	2-15	6-46	0-76	3-95	7-46	18-63	25-83
<i>Québec.</i>																		
Montréal.....	3-92	3-75	2-66	0-85	0-64	0-42	1-41	1-30	2-26	3-01	2-26	3-62	10-33	1-91	5-72	9-30	27-36	37-54
Montreal.....	2-76	4-50	2-01	1-08	0-83	0-00	1-04	2-56	1-80	1-83	3-52	3-54	9-27	1-91	5-43	8-69	25-30	32-19
Québec.....	2-81	2-89	0-95	0-00	0-25	0-00	0-42	1-17	2-52	1-11	2-62	4-27	6-65	0-25	2-70	9-66	19-26	31-84
<i>Nouveau-Brunswick.</i>																		
St. Jean.....	4-38	4-68	5-33	2-67	2-13	2-86	2-23	3-14	4-51	3-00	3-45	3-89	14-39	7-66	9-88	10-34	33-27	43-12
Pass River.....	2-58	4-88	3-78	1-15	1-30	0-61	0-92	2-13	2-83	3-30	2-53	3-77	11-24	3-06	5-88	9-60	29-78	40-91
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>																		
Halifax.....	3-69	5-02	4-68	3-44	3-66	3-39	2-91	3-10	4-17	3-04	2-37	3-61	13-39	10-69	10-18	8-92	43-08	50-98
Glace Bay.....	5-37	6-44	5-69	4-96	4-29	4-35	3-96	4-22	3-49	4-50	3-95	4-27	17-50	13-60	12-68	11-71	55-49	66-00
Pictou.....	3-65	4-11	4-42	2-05	1-97	0-85	0-60	1-50	3-30	3-09	3-89	3-57	12-18	4-87	5-19	10-76	33-00	49-23
Sydney.....	5-48	5-04	6-88	4-03	3-49	3-16	2-20	4-03	3-46	3-16	3-42	5-07	17-40	10-68	9-39	11-95	63-93	63-93

TABLEAU V.—Température moyenne de chaque mois, aux Stations d'observation du Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.

	1872.						1873.						Moyenne.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.	
<i>Ontario.</i>													
Pembroke	59.8	44.4	31.8	10.4	7.9	12.1	24.3	38.1	48.1	61.5	65.5	66.1	38
Petit Courant	56.8	44.4	30.8	12.1	10.7	11.3	25.1	36.2	56.0	66.1	70.5	66.1	41.8
Fitzroy havre de	60.3	44.5	32.3	9.0	11.7	15.2	27.2	41.2	56.0	66.1	69.3	66.4	40.9
Ottawa	59.1	43.3	31.3	9.0	10.5	14.6	25.5	39.7	54.7	66.8	70.5	66.5	41.7
Comwall	59.7	44.1	33.4	11.7	13.0	16.6	22.6	40.4	55.6	66.7	70.5	66.5	41.2
Brookville	59.5	44.1	31.6	11.9	13.2	16.8	25.8	38.7	53.6	65.9	68.5	64.7	41.2
Gravenhurst	57.2	42.2	30.6	12.9	11.9	13.5	23.0	36.8	51.5	65.0	66.2	64.9	39.7
Barrie	60.4	45.9	32.1	15.8	15.2	19.4	25.9	38.5	53.3	66.7	68.7	68.4	42.5
Peterborough	60.8	44.8	32.4	14.0	15.7	19.8	26.3	39.5	55.2	68.3	70.3	67.9	43.0
Kincardine	59.2	45.8	33.5	18.5	13.8	15.5	22.1	37.4	48.8	62.2	63.8	64.6	40.4
Belleville	60.0	45.3	34.0	15.7	17.3	21.0	26.7	40.7	54.6	67.9	70.3	67.8	43.4
N. Gwillimbury	61.1	47.3	35.6	17.8	18.4	22.4	27.4	39.5	51.2	66.4	69.1	68.6	43.3
Pionte Clark	59.9	45.8	34.3	16.7	16.5	16.7	24.2	36.2	49.0	60.1	63.1	65.3	41.5
Oshawa	48.9	44.6	33.6	17.7	15.7	15.7	24.2	36.2	49.0	60.1	63.1	65.3	41.5
Goderich	60.7	46.1	32.9	20.1	17.3	15.7	25.9	38.6	54.1	65.3	68.6	70.2	43.3
Brampton	59.2	43.9	31.7	15.6	14.7	16.9	25.8	39.2	52.9	65.0	69.3	65.9	41.7
Toronto	59.1	45.6	32.9	18.7	17.7	21.5	26.6	38.6	51.9	63.7	68.4	66.6	42.6
Stratford	58.6	44.2	29.7	15.8	15.8	19.3	24.5	38.1	53.6	65.6	67.6	66.3	41.6
Granton	59.2	46.2	30.8	19.1	19.1	19.1	28.4	38.5	53.4	65.4	66.1	65.6	41.6
Dundas	62.3	47.7	33.9	19.8	19.5	19.1	28.0	40.5	54.1	66.9	70.0	67.8	44.8
Hamilton	61.0	44.7	31.3	14.2	15.0	17.4	24.6	39.2	53.6	65.7	72.3	70.3	44.8
Woodstock	59.6	45.0	31.1	15.5	17.2	18.8	25.9	38.2	53.6	65.2	67.5	65.9	41.6
Ingersoll	54.6	47.2	27.1	14.3	15.8	20.0	26.0	35.4	54.3	65.2	67.2	65.7	42.0
Glencoe	42.9	47.9	29.0	14.8	15.8	20.0	26.0	35.4	54.3	65.2	67.2	65.7	42.0
London	47.4	42.9	29.0	14.8	20.3	24.1	28.6	39.4	52.4	64.5	67.7	69.2	46.0
Simcoe	61.7	47.9	33.2	19.7	19.7	21.2	27.7	41.7	56.7	69.2	74.1	73.8	46.0
Windsor	63.7	49.7	37.7	18.3	18.8	23.6	30.3	42.3	54.7	67.4	70.9	68.3	46.0
Windsor	63.7	49.7	37.7	18.3	18.8	23.6	30.3	42.3	54.7	67.4	70.9	68.3	46.0

TABLEAU V.—Température moyenne de chaque mois aux Stations d'observation du Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.—*Suite.*

	1872.				1873.							Moyenne.	
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.		Août.
<i>Québec.</i>													
Montréal	62.1	45.7	34.2	13.6	15.0	18.5	28.7	41.9	57.2	67.2	71.4	69.4	43.7
Québec	57.0	42.8	29.2	6.9	8.9	11.0	22.7	35.8	50.5	60.9	68.4	63.8	38.2
Huntingdon	60.5	46.1	33.9	9.6	11.2	13.5	25.2	40.7	55.4	66.2	69.6	65.5	41.4
Cap des rosiers	52.7	42.6	30.2	14.2	9.1	10.9	22.9	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>													
Digby	58.2	48.3	38.6	23.1	25.7	22.8	30.4	38.3	49.0	55.2	63.6	61.6	42.9
Wolfville	59.3	49.4	37.2	19.2	23.6	21.1	30.4	38.8	48.9	56.6	.....	.....	.....
Halifax	58.6	48.9	37.2	22.2	23.5	20.6	30.1	38.1	48.0	55.4	63.4	62.9	42.5
Baie Glace.	58.8	49.8	37.3	25.2	.....	17.6	29.6	33.6	44.5	52.6	61.9	63.1	.....
Pictou	58.3	48.4	36.2	19.4	20.1	15.0	28.6	35.4	46.1	55.4	67.4	62.5	41.2
Sydney	57.3	48.3	36.7	24.3	20.9	15.7	27.9	33.4	44.0	*49.5	*62.3	60.8	40.1
Xarmouth.	.....	.....	.....	.....	.....	23.8	30.7	38.4	45.6	53.7	59.9	.....	.....
Guysborough	59.4	50.0	36.7	20.7	19.9	16.5	28.8	35.2	46.0	55.4	65.3	63.5	41.5
<i>Nouveau-Brunswick.</i>													
St. Jean	55.3	46.0	35.6	16.5	20.2	19.0	28.7	37.5	46.2	53.2	59.7	59.4	39.8
Rivière de l'Acadian.	56.6	43.6	31.2	11.9	13.2	10.9	26.3	34.6	47.3	58.1	66.0	.....	.....
Fredericton	57.1	44.8	32.7	11.9	14.2	15.4	28.6	39.8	52.0	59.8	67.8	63.4	40.6
Bathurst	56.4	44.9	32.0	12.8	13.2	12.1	26.7	35.6	47.9	60.4	67.9	63.0	39.4
<i>Ile du P. E.</i>													
Charlottetown	.....	.....	35.8	17.9	18.1	14.1	27.8	35.4	45.3	55.9	65.1	62.8	.....

<i>Terre-Neuve.</i>													
St. Jean	57.0	50.3	37.1	29.0	23.9	24.3	30.1	33.6	43.1	52.0	61.6	61.4	41.4
Havre de Grâce	.....	51.3	37.1	28.4	23.7	23.7	29.7	34.5	42.6	51.1	59.2	59.8	41.6
Fogo	.....	51.3	35.1	.....	.....	18.1	27.4	36.4	39.4	54.8	61.8	64.3	.....
<i>Manitoba.</i>													
Winnipeg	52.9	42.3	17.2	9.0	4.7	3.8	11.2	33.2	51.3	64.5	63.4	63.7	32.4
Collège de St. Jean	51.8	42.3	18.2	7.3	5.7	2.0	12.4	31.0	46.0	64.6	63.7	63.3	31.9
<i>Colombie-Britannique</i>													
Pont de Spence	62.6	49.1	28.6	21.6	24.7	27.5	41.2	52.8	57.9	62.9	71.4	71.1	47.3

A. Sydney, durant ces mois, les rapports furent in complets, à cause de l'absence de M. Hill.

TABLEAU VI.—Maximum de la température de chaque mois, aux différentes stations d'observation du Canada, depuis Septembre 1872, jusqu'à août, 1873.

	1872.					1873.						
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
<i>Ontario.</i>												
Pembroke.....	87.8	80.0	66.3	38.7	45.2	43.5	66.5	65.1	76.5	84.5	86.5	87.5
Petit Courant.....	79.7	67.6	60.5	34.5	43.5	45.5	46.5	62.5	82.7	88.0	86.5	87.0
Fitzroy havre.....	83.0	68.0	51.0	36.0	46.0	45.0	50.7	65.0	82.7	90.9	90.3	90.2
Ottawa.....	81.9	73.4	49.7	37.9	45.0	42.8	46.5	67.0	82.3	88.8	86.8	84.5
Cornwall.....	86.8	74.8	51.6	38.3	52.8	43.5	49.0	66.3	82.0	88.0	86.0	84.0
Brockville.....	83.0	74.0	53.0	37.0	51.0	43.0	47.0	65.0	82.0	88.0	86.0	84.0
Gravenhurst.....	88.3	67.9	46.0	35.3	37.8	38.8	47.1	59.6	87.1	89.8	87.0	85.3
Barrie.....	94.1	74.1	54.5	39.1	47.7	43.2	49.4	64.1	87.1	96.4	88.1	89.1
King's College.....	95.7	78.0	61.3	38.7	47.7	43.2	51.2	68.3	84.0	93.8	91.1	89.1
N. Gwillimbury.....	89.3	70.5	52.0	38.5	46.6	47.5	52.1	62.0	84.5	87.5	88.5	87.5
Belleville.....	84.7	72.4	51.8	39.7	46.6	44.6	45.7	64.8	82.0	86.4	89.5	82.6
Pointe Clark.....	93.5	73.0	52.0	37.0	44.0	46.0	52.0	64.5	82.5	96.0	89.5	90.0
Oshawa.....	85.0	66.0	53.0	33.0	42.0	36.0	38.0	51.0	70.0	76.0	82.0	81.0
Godsich.....	84.1	71.7	51.3	35.8	38.0	43.7	48.9	63.4	83.9	87.2	80.2	89.0
Brampton.....	82.0	61.0	50.0	36.0	42.0	40.0	47.0	49.0	72.0	84.0	80.0	79.0
Toronto.....	84.4	70.0	52.0	30.0	46.0	43.0	45.0	61.2	76.4	89.5	87.5	85.0
Stratford.....	84.0	71.3	49.5	34.6	40.4	41.4	44.2	58.5	78.0	86.5	86.5	82.5
Granton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dundas.....	94.0	70.0	50.0	35.0	43.7	45.1	48.9	63.4	83.9	87.0	82.0	89.0
Hamilton.....	91.8	74.0	57.2	41.3	49.3	44.8	52.3	65.3	84.2	91.6	90.2	89.8
Woodstock.....	88.0	75.5	52.6	35.5	40.4	43.9	48.5	61.8	85.3	87.6	89.4	88.4
Angersoll.....	87.0	73.5	53.0	35.5	43.0	45.0	48.5	63.5	85.5	87.0	89.5	85.5
Glencoe.....	88.0	74.0	54.0	34.0	38.6	42.0	50.0	54.6	74.6	78.6	89.5	85.5
London.....	90.0	77.0	54.3	39.0	44.9	48.0	51.8	65.0	84.3	89.0	89.5	86.0
Simcoe.....	84.7	76.0	56.8	40.9	44.9	48.0	50.8	64.8	90.9	91.9	89.5	88.0
Welland.....	.....	76.0	58.0	42.0	55.0	50.0	51.0	65.0	80.0	87.0	91.0	85.0
Windsor.....	95.0	82.5	54.4	40.2	53.9	51.0	51.6	66.9	85.7	94.3	92.2	94.9
<i>Québec.</i>												
Montréal.....	83.6	77.0	52.4	35.8	41.1	44.1	45.2	71.2	80.7	85.2	90.0	85.3
Québec.....	76.0	67.0	46.0	30.0	36.0	34.0	45.0	57.0	78.0	87.0	87.0	83.0
Huntingdon.....	85.0	76.0	52.0	36.0	52.0	40.0	50.0	66.0	83.0	90.0	89.0	82.0

<i>Nouvelle-Ecosse.</i>												
Dieby.....	78.0	74.0	56.0	44.0	56.0	46.0	52.0	58.0	72.0	84.0	86.0	80.0
W. Mirville.....	77.8	67.5	56.0	43.3	57.0	39.9	50.6	57.0	73.6	82.4	82.4	87.4
Halifax.....	84.8	71.1	58.3	47.2	52.4	43.3	48.0	62.7	81.5	86.0	87.5	87.0
Base-Glace.....	76.0	68.0	54.0	48.0	.....	41.9	44.0	50.0	77.0	85.0	81.0	79.0
Pictou.....	76.5	69.5	59.5	47.0	53.5	42.0	50.0	56.0	81.0	84.5	86.0	84.0
Sydney.....	74.7	67.9	59.8	47.6	49.0	47.4	47.4	54.9	79.1	76.8	81.8	80.3
Yarmouth.....	.....	.....	.....	.....	.....	41.7	48.0	56.0	74.0	76.0	81.0	80.3
Guysborough.....	76.0	69.0	56.0	46.0	49.0	36.0	48.0	55.0	74.0	78.0	85.0	84.0
<i>Nouveau-Brunswick.</i>												
St. Jean.....	67.0	61.0	53.0	41.0	45.0	38.0	42.0	56.0	70.0	71.0	82.0	80.0
Rivière de l'Acigian.....	80.0	70.0	55.8	35.8	48.6	35.0	47.7	53.8	82.5	86.0	86.9	80.0
Fredericton.....	79.0	67.0	53.0	35.4	48.0	36.0	50.0	62.0	81.0	85.0	86.0	83.0
Beathurst.....	75.5	69.0	52.0	33.0	46.0	38.0	47.0	52.0	78.0	92.0	86.0	85.0
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>												
Charlottetown.....	.....	.....	57.0	42.5	47.6	38.2	46.4	56.1	74.7	82.5	86.4	80.6
<i>Terreneuve.</i>												
St. Jean.....	76.0	67.0	61.0	50.0	47.5	41.0	46.5	55.0	66.5	80.0	80.0	84.0
Havre de Grâce.....	79.0	75.0	52.0	50.0	47.0	41.0	46.0	51.5	66.5	78.0	81.0	78.5
Fogo.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85.0	80.0	83.0
<i>Manitoba.</i>												
Winnipeg.....	89.5	69.3	43.5	28.8	23.5	33.3	44.5	64.5	76.0	89.7	94.3	94.3
Collège de St. Jean.....	82.7	68.0	42.5	31.0	24.0	33.5	42.5	67.0	84.5	93.5	87.0	87.3
<i>Columbia Britannique.</i>												
Point de Spence.....	90.0	76.0	63.0	46.0	47.0	48.0	63.0	78.0	85.0	90.0	99.0	93.0

TABLEAU VII.—Minimum de la température de chaque mois aux différentes stations d'observation "du Canada, depuis Septembre 1872, jusqu'à août 1873, inclusivement.

	1872.						1873.					
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.
<i>Ontario.</i>												
Pembroke	37.5	28.4	8.3	38.0	30.0	30.2	13.4	14.2	29.0	37.5	45.5	47.5
Petit Courant	35.8	26.6	4.0	22.5	20.0	22.5	10.0	23.5	39.0	48.0	54.6	49.0
Fitzroy, Havre de	40.2	26.4	4.0	35.0	26.0	30.7	9.0	23.0	39.0	48.0	54.6	49.0
Ottawa	40.5	26.2	9.2	29.1	24.9	18.7	2.6	23.0	32.3	44.8	47.8	39.0
Comwall	38.3	26.0	6.5	28.5	21.8	18.8	3.6	25.0	28.0	38.7	44.2	43.0
Brookville	35.0	24.0	6.0	30.0	25.0	10.0	8.0	20.0	28.0	48.0	46.0	48.0
Gravenhurst	34.9	22.2	9.0	28.5	31.5	27.1	20.0	22.6	33.6	50.4	48.3	44.0
Barrie	35.5	23.5	2.5	24.6	27.8	20.4	18.0	16.8	26.5	32.0	42.7	40.3
Waterborough	35.4	20.7	1.8	23.2	27.3	13.7	10.0	20.1	27.3	37.7	44.9	40.3
Kincardine	38.5	29.9	5.8	4.5	12.0	6.0	5.0	23.7	39.7	39.7	44.2	44.1
N. Gwillimbury	37.7	27.5	13.0	17.2	17.9	10.5	2.0	22.2	32.4	43.1	48.7	43.5
Bellefleur	47.0	34.0	13.0	15.0	16.5	8.0	6.0	24.0	32.0	54.0	56.5	55.0
N. Gwillimbury	44.0	30.0	16.0	3.0	10.0	8.0	5.0	26.0	45.0	48.0	48.0	55.0
Pointe Clark	40.0	30.0	12.0	12.5	18.1	13.6	10.0	19.8	38.0	58.0	39.0	41.4
Oshawa	38.3	27.2	8.8	12.6	18.1	13.6	10.0	19.8	26.0	40.2	39.0	56.0
Goderech	45.0	31.0	12.0	21.0	21.0	7.0	2.0	30.0	38.0	54.0	57.0	56.0
Brampton	38.2	25.2	8.2	13.8	18.4	10.5	6.0	24.4	30.0	40.0	47.5	46.4
Toronto	35.7	25.5	6.7	17.0	19.3	12.1	11.8	25.2	30.4	39.4	43.0	41.0
Stratford	48.0	36.0	10.0	11.0	14.5	8.0	0.0	32.0	34.0	52.0	51.0	51.0
Granton	37.8	25.2	9.6	21.0	26.5	4.4	0.4	31.5	39.5	56.0	54.0	58.5
Dundas	32.2	20.0	13.0	19.2	19.0	15.0	13.0	24.0	29.5	43.7	49.2	46.8
Hamilton	35.5	26.0	5.8	19.2	28.4	9.0	2.0	27.9	30.0	38.5	42.5	37.0
Woodsstock	40.0	32.0	10.0	17.4	28.4	5.0	2.0	28.6	30.0	35.0	44.5	41.6
Ingersoll	42.0	33.0	5.5	19.2	25.6	6.0	6.0	20.0	29.4	39.0	43.0	40.0
Glencoe	32.3	23.7	6.0	23.5	25.0	13.0	18.0	25.0	29.0	39.8	45.1	41.8
London	36.0	31.0	3.0	13.0	25.0	13.0	18.0	25.0	29.0	41.0	47.0	43.0
Simcoe	38.0	20.0	3.0	13.0	27.1	8.0	3.5	23.4	37.5	44.9	48.1	49.6
Welland	33.0	29.1	1.5	21.0	27.1	8.0	3.5	23.4	37.5	44.9	48.1	49.6
Windsor	45.2	31.1	10.1	17.8	15.0	10.3	4.3	29.0	34.8	48.0	54.3	49.1
Montréal	41.0	25.0	3.0	25.0	19.0	20.0	6.0	24.0	28.0	42.0	48.0	42.0
Québec	43.0	26.0	9.0	26.0	24.0	14.0	0.0	28.0	34.0	48.0	52.0	43.0
Hamilton												
<i>Quebec.</i>												
Montréal	45.2	31.1	10.1	17.8	15.0	10.3	4.3	29.0	34.8	48.0	54.3	49.1
Québec	41.0	25.0	3.0	25.0	19.0	20.0	6.0	24.0	28.0	42.0	48.0	42.0
Hamilton	43.0	26.0	9.0	26.0	24.0	14.0	0.0	28.0	34.0	48.0	52.0	43.0
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>												
Digby	46.0	28.0	14.0	4.0	0.0	4.0	10.0	30.0	30.0	40.0	52.0	48.0
Wolfville	49.3	31.1	24.9	4.9	1.1	0.9	15.1	29.2	29.8	38.9	43.8	43.8
Halifax	42.8	31.1	19.8	5.4	14.4	12.0	3.8	24.1	24.0	33.3	41.8	43.8
Baie-Glace	43.0	30.0	18.0	2.0	14.0	13.0	6.0	18.0	22.0	35.0	47.0	42.0
Picton	41.0	29.0	16.5	10.0	14.0	20.0	1.0	24.0	25.0	36.0	39.0	45.0
Kydney	36.6	24.9	17.1	2.2	24.5	23.8	7.3	15.8	19.6	37.5	38.4	38.4
Yarmouth	40.0	28.0	15.0	8.0	12.0	15.0	7.0	27.0	28.0	30.0	46.0	44.0
Guysborough												
<i>Nouveau-Brunswick.</i>												
St. Jean	47.0	25.0	15.0	16.0	10.0	10.0	8.0	26.0	30.0	38.0	51.0	45.0
Bas River	37.0	19.0	8.1	17.0	28.2	20.6	2.8	15.2	21.5	28.5	37.3	37.3
Fredericton	41.0	23.0	12.0	21.0	28.0	22.0	25.0	20.0	24.0	34.0	38.0	49.0
Bathurst	37.5	23.0	6.0	12.0	31.0	30.0	1.0	14.0	21.0	31.0	42.0	37.0
Charlottetown												
<i>Ile du Prince-Édouard.</i>												
Charlottetown			14.5	12.2	12.0	15.0	3.0	22.0	26.3	36.9	42.0	43.5
<i>Terreneuve.</i>												
St. Jean	35.0	32.0	19.5	10.5	1.0	7.0	14.5	24.0	25.0	32.0	40.0	41.0
Havre de Grâce	44.0	28.0	19.0	13.0	1.0	12.0	14.0	25.5	27.0	34.0	42.5	43.5
Pogo												
<i>Manitoba.</i>												
Winnipeg	29.7	19.3	30.0	41.0	35.0	36.0	36.0	16.0	22.0	41.7	35.0	37.0
Collège de St. Jean	28.0	22.0	29.0	43.0	35.5	38.5	38.0	15.0	23.0	43.6	37.0	40.0
<i>Colombie-Britannique.</i>												
Pont de Spence	37.0	28.0	5.0	4.0	1.0	10.0	23.5	38.0	42.0	43.0	51.0	49.0

Nouvelle-Ecosse.

Digby	46.0	28.0	14.0	4.0	0.0	4.0	10.0	30.0	30.0	40.0	52.0	48.0
Wolfville	49.3	31.1	24.9	4.9	1.1	0.9	15.1	29.2	29.8	38.9	43.8	43.8
Halifax	42.8	31.1	19.8	5.4	14.4	12.0	3.8	24.1	24.0	33.3	41.8	43.8
Baie-Glace	43.0	30.0	18.0	2.0	14.0	13.0	6.0	18.0	22.0	35.0	47.0	42.0
Picton	41.0	29.0	16.5	10.0	14.0	20.0	1.0	24.0	25.0	36.0	39.0	45.0
Kydney	36.6	24.9	17.1	2.2	24.5	23.8	7.3	15.8	19.6	37.5	38.4	38.4
Yarmouth	40.0	28.0	15.0	8.0	12.0	15.0	7.0	27.0	28.0	30.0	46.0	44.0
Guysborough												

Nouveau-Brunswick.

St. Jean	47.0	25.0	15.0	16.0	10.0	10.0	8.0	26.0	30.0	38.0	51.0	45.0
Bas River	37.0	19.0	8.1	17.0	28.2	20.6	2.8	15.2	21.5	28.5	37.3	37.3
Fredericton	41.0	23.0	12.0	21.0	28.0	22.0	25.0	20.0	24.0	34.0	38.0	49.0
Bathurst	37.5	23.0	6.0	12.0	31.0	30.0	1.0	14.0	21.0	31.0	42.0	37.0

Ile du Prince-Édouard.

Charlottetown			14.5	12.2	12.0	15.0	3.0	22.0	26.3	36.9	42.0	43.5
---------------	--	--	------	------	------	------	-----	------	------	------	------	------

Terreneuve.

St. Jean	35.0	32.0	19.5	10.5	1.0	7.0	14.5	24.0	25.0	32.0	40.0	41.0
Havre de Grâce	44.0	28.0	19.0	13.0	1.0	12.0	14.0	25.5	27.0	34.0	42.5	43.5
Pogo												

Manitoba.

Winnipeg	29.7	19.3	30.0	41.0	35.0	36.0	36.0	16.0	22.0	41.7	35.0	37.0
Collège de St. Jean	28.0	22.0	29.0	43.0	35.5	38.5	38.0	15.0	23.0	43.6	37.0	40.0

Colombie-Britannique.

Pont de Spence	37.0	28.0	5.0	4.0	1.0	10.0	23.5	38.0	42.0	43.0	51.0	49.0
----------------	------	------	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------

TABLEAU VIII—TEMPERATURE moyenne pour chaque trimestre et pour l'année, de septembre 1872 jusqu'à août 1873, avec indication du maximum et du minimum de tempér. de chaq. année et des dates auxquelles ils se sont produits.

	TEMPERATURE MOYENNE, 1872-73.				MAXIM. DE LA TEMPERATURE.		MINIM. DE LA TEMPERATURE.		
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	Année.	Température.	Date.	Température.	Date.
	°	°	°	°	°	°		°	
Ontario.									
Pearbrooke.....	45.3	10.1	35.8	64.4	38.9	87.5	Août 29	-38.0	0 Décembre 25
Petit Courant.....	44.0	11.4	41.5	68.1	41.8	93.0	Sept. 7	-22.5	Dec. 24, et fév. 23
Havre de Fitzroy.....	45.7	12.0	40.0	67.5	40.9	94.7	Juillet 14	-35.0	Décembre 25
Ottawa.....	44.6	11.4	39.5	67.9	41.7	88.8	Juin 29	-28.5	" " 25
Gornwall.....	45.7	13.8	39.4	66.4	41.2	88.0	" " 19	-30.0	" " 29
Brockville.....	45.1	14.0	37.3	65.4	39.7	89.8	" " 2	-31.5	Janvier 29
Gravenhurst.....	43.3	12.8	39.2	67.9	42.5	96.4	Sept. 7	-27.3	" " 29
O. Barrie.....	46.1	16.8	40.3	69.5	43.0	97.7	" " 7	-27.3	" " 29
Peterborough.....	46.0	16.5	36.1	68.5	40.4	90.3	Juillet 15	-12.0	" " 29
Kincardine.....	46.2	15.9	40.7	68.3	43.4	90.0	Juillet 15	-17.9	Dec. 25 et jan. 29
Belleville.....	46.4	18.0	39.4	68.0	43.3	90.0	Juin 19	-16.5	Janvier 29
N. Gwillimbury.....	48.0	17.8	36.5	62.8	41.5	81.0	Août 21	-23.0	" " 29
Poince Clark.....	46.7	20.0	39.2	68.3	43.3	90.2	Juillet 25	-18.1	" " 29
Ojawa.....	42.4	19.2	39.3	66.7	41.7	84.0	Juin 19	-21.0	Dec. 24 et jan. 29
Goderich.....	46.6	15.7	39.0	66.2	42.6	86.5	Juin 19 et juillet 17	-18.4	Janvier 29
Beampton.....	44.9	19.3	38.7	66.5	41.6	89.0	Juillet 7	-19.3	" " 29
Toronto.....	45.9	17.0	40.7	68.2	44.8	94.0	Sept. 7	-14.5	Janvier 29
St. Catharines.....	44.2	17.0	39.1	66.2	41.6	91.8	8	-26.5	29
Grandon.....	45.4	20.8	39.6	68.0	42.0	90.4	Juillet 26	-19.2	Décembre 23
Hamilton.....	48.0	15.5	38.6	67.1	46.0	90.0	" " 17	-28.4	Janvier 29
Woodstock.....	45.7	17.2	36.7	67.1	46.0	91.0	Sept. 7	-26.0	" " 29
Ingersoll.....	45.2	16.7	42.6	72.4	46.0	91.3	Juin 26	-25.0	" " 29
Oranoe.....	43.3	16.7	41.4	68.9	46.0	91.0	Juillet 28	-27.1	" " 29
London.....	47.4	21.4	43.5	72.9	46.0	94.9	Août 21	-27.1	" " 29
Spence.....	47.4	20.0	42.6	72.9	46.0	94.9	Août 21	-27.1	" " 29
Welland.....	48.4	20.2	43.5	72.9	46.0	94.9	Août 21	-27.1	" " 29
Windsor.....	48.4	20.2	43.5	72.9	46.0	94.9	Août 21	-27.1	" " 29
Québec.									
Montréal.....	47.3	15.7	42.6	69.3	43.7	90.0	Juillet 14	-17.8	Décembre 25
Québec.....	43.0	8.9	36.3	64.4	38.2	87.0	Juin 26 et juillet 2	-25.0	" " 25
Huntingdon.....	46.8	11.4	40.4	67.1	41.4	90.0	Juin 30	-26.0	" " 25

Nouvelle-Ecosse.									
Digby.....	48.4	23.9	39.2	60.1	42.9	86.0	Juillet 3	-4.0	Dec. 25 & Fév. 2
Wolfville.....	48.6	21.3	38.4	60.6	42.5	87.5	Juillet 31	-4.9	Décembre 25
Halifax.....	48.4	22.1	38.7	60.6	42.5	85.0	Juin 25	-14.4	Janvier 30
Base-Glace.....	48.6	18.2	36.7	61.3	41.2	86.0	Juillet 3	-15.0	Février 30
Pictou.....	48.0	20.3	35.1	57.5	40.1	81.8	" " 3	-20.0	do " 3
Sydney.....	47.4	19.0	38.2	61.4	41.5	81.0	" " 31	-24.5	Janvier 31
Yarmouth.....	48.7	19.0	36.7	61.4	41.5	85.0	" " 14	-15.0	Février 3
Guysborough.....	48.7	19.0	36.7	61.4	41.5	85.0	" " 14	-15.0	Février 3
Nouveau-Brunswick.									
St. Jean.....	45.6	18.6	37.5	57.4	39.8	82.0	Juillet 31	-16.0	Décembre 25
Rivière de l'Acadian.....	43.8	12.0	38.1	63.7	40.6	86.9	" " 3	-28.2	Janvier 30
Fredericton.....	44.9	13.8	40.1	63.7	40.6	86.0	" " 26	-28.0	" " 30
Estaburst.....	44.4	12.7	36.7	63.8	39.4	92.0	Juin 27	-31.0	" " 30
Ile du Pr. Edouard.									
Charlottetown.....	46.7	16.7	36.2	61.3	46.0	86.4	Juillet 3	-15.0	Février 2
Terreneuve.									
St. Jean.....	48.1	25.7	35.6	58.3	41.4	84.0	Août 4	-7.0	Février 4
Havre de Grâce.....	48.8	25.3	34.4	56.7	41.6	81.0	Juillet 12	-12.0	" " 2
Pogo.....	48.8	25.3	34.4	56.7	41.6	85.0	Juin 30	-12.0	" " 2
Manitoba.									
Winnipeg.....	37.5	-3.3	31.7	63.9	32.4	94.3	Juillet 20 & Aug. 8.	-41.0	Décembre 24
Collège de St. Jean.....	37.4	-3.7	29.8	63.9	31.9	95.5	Juin 17	-43.0	" " 24
Colombie Britannique.									
Pont de Spence.....	46.8	24.6	50.6	67.1	47.3	99.0	Juillet 27	-10.0	Février 1

TABLE IX.—Septembre, 1872.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Haïvre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Haïvre de Grès.
1	67.5	73.4	66.5	65.6	64.1	63.4	63.0	60.5	63.0	54.4	58.3	.....	54.3	55.9	60.7
2	70.0	70.8	60.9	53.2	63.1	52.7	53.2	55.5	59.6	56.5	60.8	.....	53.0	57.7	60.6
3	71.7	70.4	49.4	45.7	51.8	49.8	48.0	51.5	54.7	53.8	61.2	.....	51.0	51.9	63.0
4	71.3	67.4	57.0	54.6	54.9	56.6	55.5	57.6	57.6	50.0	52.0	.....	53.7	52.5	66.2
5	67.0	69.5	61.3	61.7	63.3	61.1	58.7	60.0	62.9	49.3	53.5	.....	54.0	52.4	58.5
6	67.0	67.0	63.9	69.9	74.9	71.0	67.7	65.0	69.0	52.8	58.0	.....	54.0	55.6	57.3
7	67.0	51.7	70.0	72.8	78.8	79.4	74.2	76.5	72.2	58.9	64.3	.....	55.2	62.3	58.6
8	66.5	55.2	61.5	67.5	73.3	70.4	69.0	69.5	69.4	65.0	66.0	.....	59.7	60.2	60.2
9	65.0	57.4	57.6	62.7	64.2	62.9	62.7	61.0	65.2	52.9	52.4	.....	57.3	59.0	54.0
10	69.3	58.9	62.4	62.8	67.7	63.0	63.0	64.0	63.7	49.4	51.4	.....	54.0	56.0	52.9
11	71.5	68.5	68.5	71.2	68.0	70.6	68.0	67.8	65.5	50.8	54.5	.....	53.0	57.0	48.3
12	70.0	64.5	64.7	68.5	72.0	73.0	72.0	73.0	72.2	54.3	56.9	.....	55.0	58.0	52.0
13	65.0	62.9	60.5	53.0	61.0	62.5	59.2	69.5	64.5	60.2	62.5	.....	61.0	62.6	58.8
14	63.2	56.0	50.6	47.9	53.6	54.2	50.8	57.0	60.6	62.6	67.4	.....	57.3	64.0	57.0
15	61.0	53.2	52.0	45.8	52.0	55.5	55.5	53.2	60.3	60.4	55.2	.....	54.7	55.3	64.2
16	65.0	48.4	54.5	51.7	55.8	56.8	51.3	54.8	57.7	54.5	55.5	.....	53.3	52.7	58.5
17	71.3	47.1	47.1	47.8	55.6	58.6	57.7	60.0	61.7	54.1	57.3	.....	54.7	52.0	52.0
18	74.7	51.9	55.5	48.0	55.6	58.6	58.0	59.2	60.8	53.9	55.5	.....	55.7	55.5	57.0
19	58.0	50.9	51.5	48.2	53.4	57.0	53.5	54.8	58.6	56.5	56.5	.....	54.0	56.4	59.0
20	58.0	46.5	50.1	45.0	56.2	49.5	46.0	55.0	56.1	54.9	57.0	.....	54.3	53.2	59.0
21	53.5	41.1	60.0	58.0	64.7	55.6	53.3	53.5	57.6	51.6	53.5	.....	53.3	53.7	58.5
22	46.5	49.0	59.1	59.4	65.9	61.8	64.5	65.8	62.5	53.2	58.1	.....	55.0	61.8	55.0
23	43.5	52.0	59.9	60.2	64.3	59.1	60.0	58.2	53.8	54.2	53.8	.....	57.3	55.4	58.5
24	47.8	43.2	68.3	68.4	68.2	66.8	69.8	66.5	65.2	51.2	53.0	.....	51.7	50.0	50.0
25	51.5	33.1	55.9	57.8	61.4	68.9	65.0	68.0	61.9	56.0	61.9	.....	55.3	49.1	54.8
26	57.5	35.1	45.9	52.3	54.4	62.5	56.8	53.8	61.5	58.8	65.8	.....	55.3	57.4	54.8
27	58.0	39.9	46.0	46.8	47.4	51.5	51.0	55.0	59.9	61.1	65.1	.....	57.0	54.4	61.2
28	60.5	39.7	53.7	49.4	49.6	51.5	47.5	50.3	55.6	61.0	66.2	.....	59.0	58.4	64.3
29	62.5	45.2	51.0	51.0	51.2	56.8	57.0	57.0	55.1	56.3	57.5	.....	55.3	56.0	60.0
30	63.0	49.1	48.8	48.2	47.5	56.0	55.2	57.0	57.6	57.0	58.9	.....	56.3	57.1	54.5
	62.6	52.9	56.8	57.2	61.5	60.3	59.5	60.5	62.1	58.6	58.3	.....	55.3	57.1	58.0

TABLEAU X.—Octobre 1872.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Hayre de Fitzroy.	Brookville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Hayre de Grâce.
1	57.7	48.8	44.1	43.2	45.7	50.0	49.5	52.2	55.5	62.6	64.8	.....	59.0	59.2	55.5
2	59.0	51.5	50.0	48.5	47.1	48.0	48.5	49.3	51.3	58.2	58.1	.....	52.7	49.3	63.2
3	52.5	53.3	48.0	41.4	48.9	48.8	46.5	50.3	49.3	51.6	49.9	.....	49.3	49.0	56.9
4	51.0	49.3	48.0	42.5	47.2	42.7	45.7	47.8	51.1	48.9	48.0	.....	48.7	46.4	53.5
5	53.5	41.6	55.3	56.4	60.3	53.0	56.3	51.7	56.1	45.0	41.5	.....	47.7	44.6	44.3
6	60.0	43.1	52.1	52.9	59.3	59.3	65.5	64.5	63.9	52.4	55.3	.....	51.3	53.8	49.3
7	63.0	51.7	51.7	46.3	51.7	50.5	50.5	57.0	55.9	58.4	63.8	.....	54.3	59.8	54.8
8	52.5	45.2	52.1	38.0	45.2	46.0	46.5	44.3	50.4	61.4	63.8	.....	56.3	56.9	50.4
9	42.8	32.3	52.6	58.0	59.0	53.5	52.3	54.3	54.0	53.3	51.0	.....	49.7	47.8	59.8
10	46.5	35.1	41.0	38.0	44.7	45.2	43.5	48.5	46.4	49.8	51.5	.....	51.3	47.8	59.8
11	50.2	41.7	36.4	32.7	35.5	34.6	36.0	36.7	46.4	49.8	51.5	.....	46.0	47.8	60.9
12	53.3	36.4	43.8	41.6	39.0	44.3	41.8	42.7	45.0	50.5	49.1	.....	45.0	42.9	54.5
13	51.5	38.5	40.5	41.8	41.7	46.2	43.5	45.0	45.2	44.4	44.9	.....	40.0	36.4	53.5
14	58.0	47.4	33.3	37.7	38.4	39.7	43.0	41.3	40.0	44.4	44.9	.....	44.3	42.0	49.5
15	55.5	37.2	36.4	36.6	38.0	40.0	37.8	41.8	39.7	56.5	57.4	.....	50.0	49.3	54.2
16	54.5	37.9	35.8	33.8	41.5	40.0	41.5	46.5	39.7	49.5	48.4	.....	46.0	43.8	59.4
17	56.0	41.4	44.0	38.6	36.6	41.8	36.5	44.0	43.7	44.9	51.1	.....	43.0	42.0	54.0
18	53.2	41.7	45.6	40.6	43.5	44.8	45.7	44.0	40.0	44.9	38.9	.....	42.7	39.8	51.4
19	48.0	48.7	39.5	32.6	34.9	44.8	45.7	48.5	47.3	51.1	51.8	.....	48.0	44.4	49.0
20	43.5	44.2	47.5	38.1	38.0	38.5	35.5	37.5	40.1	55.0	54.5	.....	44.0	41.4	53.6
21	42.0	36.3	56.1	54.3	52.3	54.3	50.3	41.0	41.4	42.3	42.0	.....	38.0	39.7	59.0
22	38.0	35.7	45.5	44.9	54.0	60.5	58.2	61.0	49.8	40.3	40.1	.....	42.3	39.0	47.5
23	44.5	46.3	36.0	32.5	40.6	40.7	59.0	45.0	58.2	47.8	48.6	.....	49.0	47.3	45.9
24	44.5	44.4	43.9	43.8	37.6	38.1	35.3	40.8	48.5	53.3	53.4	.....	49.3	48.7	46.8
25	47.0	48.3	45.2	43.5	45.4	46.0	44.2	44.7	46.5	45.8	40.8	.....	44.0	48.1	46.8
26	46.0	46.9	50.0	47.0	46.6	48.0	44.2	44.7	46.7	45.0	46.7	.....	43.3	41.2	45.6
27	41.0	45.1	46.5	43.3	46.8	46.2	44.5	44.5	46.0	48.9	46.7	.....	46.3	46.4	49.2
28	37.5	43.3	39.1	31.7	39.5	36.3	34.3	34.0	42.9	50.3	42.7	.....	46.3	46.4	49.2
29	35.3	44.9	45.5	33.1	38.8	35.8	37.0	37.0	41.1	37.2	38.0	.....	35.0	33.9	36.1
30	39.5	40.4	48.0	39.3	39.3	36.9	36.7	36.5	43.4	36.2	36.9	.....	36.7	33.9	34.5
31	41.5	35.0	45.1	34.1	40.1	39.2	35.5	40.2	42.5	45.5	44.7	.....	43.0	44.0	36.7
	49.1	43.3	44.4	42.2	44.7	44.5	44.1	46.1	45.7	48.9	48.4	.....	46.0	44.8	43.5
	49.1	43.3	44.4	42.2	44.7	44.5	44.1	46.1	45.7	48.9	48.4	.....	46.0	44.8	43.5

TABLEAU XI.—Novembre 1872.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodsstock.	Haïre de Rivroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Haïre de Grâce.
1	48.8	33.8	44.4	38.7	38.2	49.2	39.5	44.5	43.6	49.7	48.7	45.5	44.7	44.5	42.5
2	50.7	36.8	37.3	34.7	37.3	43.8	41.2	45.2	40.9	44.4	43.8	40.8	37.7	35.5	41.5
3	45.8	36.5	42.0	38.9	40.8	41.6	37.7	39.8	37.6	39.4	37.3	35.6	35.0	32.8	35.0
4	39.0	36.1	39.2	33.3	36.2	37.4	33.5	39.0	39.8	36.1	36.2	35.6	35.0	32.2	37.0
5	49.0	34.2	45.5	39.6	40.0	40.3	39.0	42.2	42.2	34.1	33.9	35.1	34.0	32.2	34.7
6	45.5	34.2	41.8	39.0	41.3	45.1	44.5	48.0	45.2	37.2	38.9	39.7	38.3	34.4	32.0
7	32.0	33.4	40.0	37.4	34.9	41.5	39.5	43.0	42.6	48.9	51.6	48.8	46.3	46.8	39.7
8	33.5	32.5	39.6	37.3	36.6	39.9	39.2	42.0	42.4	44.4	43.8	42.4	42.0	39.7	46.6
9	24.7	36.0	33.2	35.1	33.0	38.2	33.2	40.8	40.7	43.0	39.4	41.3	41.3	40.4	42.0
10	21.5	22.4	42.0	36.4	37.6	34.9	33.5	35.6	39.8	40.7	39.2	39.9	38.0	37.1	40.7
11	10.5	13.8	44.5	43.0	44.6	43.6	45.3	41.3	38.8	35.7	35.5	35.1	35.0	34.4	38.2
12	14.0	9.5	35.9	33.1	41.3	43.5	40.0	43.5	42.6	40.4	40.2	40.9	42.0	37.8	38.0
13	13.8	16.7	37.0	34.7	34.9	37.8	33.0	35.3	37.1	46.8	43.9	45.2	43.7	37.8	38.0
14	14.7	21.2	31.9	35.9	30.8	40.2	35.5	36.3	37.7	46.8	37.6	36.2	37.0	40.1	37.0
15	18.8	22.6	24.6	24.7	23.9	30.3	30.3	30.7	31.4	47.3	46.7	44.2	41.7	39.5	39.5
16	16.0	17.9	24.3	23.2	21.6	24.6	25.0	29.5	30.5	32.3	33.7	31.3	33.3	29.4	45.8
17	20.0	5.8	29.0	26.1	25.6	28.3	26.3	29.0	30.5	31.1	30.5	30.4	31.0	27.4	35.2
18	26.5	8.1	24.1	24.5	24.4	30.8	27.0	32.7	31.5	32.6	30.8	34.2	33.7	33.0	32.2
19	28.0	1.9	23.1	22.4	20.9	28.0	25.0	30.0	29.0	33.5	33.2	32.1	35.0	29.0	36.2
20	30.2	13.7	18.1	15.6	17.9	14.8	13.3	23.0	20.6	33.5	33.2	32.1	35.0	29.0	36.2
21	34.0	17.3	28.8	24.5	26.8	27.9	26.5	27.5	26.6	38.1	34.4	35.0	33.3	29.2	36.8
22	37.0	23.9	19.3	28.6	28.5	30.5	27.0	23.0	22.6	26.4	22.6	23.3	25.3	19.4	34.0
23	27.0	17.1	35.4	30.8	32.6	34.2	32.5	31.5	36.4	33.6	30.7	35.0	38.7	33.3	36.7
24	28.5	13.1	35.3	33.7	38.2	35.4	35.0	35.0	32.9	33.6	30.7	29.3	30.7	27.2	27.5
25	27.5	13.9	31.7	34.2	30.3	35.4	36.8	38.5	35.1	32.7	30.2	26.2	33.3	30.0	25.0
26	7.3	15.6	27.3	22.8	25.8	23.0	27.0	38.5	37.4	36.1	36.1	33.9	38.3	33.1	28.9
27	12.0	22.4	17.7	19.6	20.0	19.0	24.5	24.0	29.1	37.5	34.9	34.1	35.0	32.3	34.1
28	22.5	13.6	11.6	16.2	15.4	18.0	19.8	19.0	26.1	29.3	28.0	24.4	26.7	21.9	33.0
29	34.7	0.4	5.6	11.5	11.8	13.5	17.3	18.8	26.9	36.1	37.2	33.5	30.6	22.2	31.5
30	38.0	11.7	12.3	15.6	14.2	8.5	12.3	10.7	13.5	32.5	31.5	32.2	27.3	23.1	34.6
	28.6	17.2	30.8	30.6	31.3	32.3	31.6	33.9	34.2	37.7	36.2	35.8	35.6	32.7	37.1

TABLEAU XII.—Décembre 1872.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Hayre de Fitzroy.	Brookville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Hayre de Grace.
1	28.5	9.9	.....	21.6	22.3	19.0	22.8	23.7	27.4	27.6	26.1	23.2	22.3	19.6	34.3
2	27.8	11.4	30.4	29.8	30.3	25.5	32.5	26.0	30.4	40.5	38.6	35.6	33.3	27.4	34.7
3	34.5	9.4	25.0	26.4	28.9	25.5	30.7	29.5	32.0	40.1	37.0	40.1	36.0	30.8	43.5
4	35.2	9.9	18.5	19.6	23.6	16.0	21.3	17.7	24.1	32.9	29.5	28.4	28.0	23.6	40.1
5	36.5	12.6	23.4	25.4	27.9	18.5	27.0	21.0	23.9	25.2	21.5	20.4	22.7	16.7	27.7
6	40.0	14.7	12.9	17.1	26.2	13.8	17.0	12.8	23.6	28.3	23.0	22.8	28.3	18.6	23.1
7	40.3	18.2	27.6	25.7	24.0	16.0	24.3	18.5	17.8	23.0	17.4	17.2	17.7	9.1	25.9
8	41.2	8.6	12.9	23.8	26.6	30.5	32.8	33.0	32.0	23.4	23.4	21.4	28.7	22.4	26.2
9	32.3	2.1	.....	4.5	9.9	5.5	7.3	9.0	16.2	41.6	40.0	35.9	36.7	31.4	32.2
10	26.0	7.5	4.5	4.9	11.1	7.0	8.2	7.5	8.6	30.1	26.5	25.7	24.0	19.7	42.0
11	28.2	2.7	8.4	1.7	17.2	3.5	4.0	0.0	4.4	21.8	17.0	17.6	14.7	13.2	32.0
12	28.3	8.1	20.8	15.9	19.5	11.5	6.7	4.0	6.0	15.8	12.7	12.2	8.7	4.4	23.2
13	26.2	10.0	27.8	19.0	24.0	22.0	25.0	19.7	17.6	23.7	26.3	24.8	14.3	11.2	30.0
14	10.0	12.9	26.0	23.7	26.4	22.5	27.0	21.0	25.0	22.2	22.5	22.4	22.7	16.8	26.8
15	0.8	16.4	13.7	14.2	18.7	12.5	20.2	17.0	21.4	33.8	32.4	31.0	31.3	27.2	29.7
16	2.2	20.5	15.4	17.6	15.1	18.0	22.0	20.3	23.0	19.2	16.7	16.7	17.3	13.5	29.7
17	7.8	31.2	18.0	14.5	13.4	17.5	18.3	18.0	23.4	23.5	24.6	22.2	25.0	17.4	29.2
18	16.7	16.5	11.4	16.2	16.7	17.5	18.3	19.5	21.1	18.1	20.1	19.3	19.0	10.4	23.8
19	19.0	23.9	13.1	14.8	12.6	15.5	13.8	10.7	18.7	22.0	19.1	16.9	17.0	9.9	28.8
20	8.5	26.3	7.5	17.3	18.6	16.0	23.5	21.3	22.4	23.0	25.4	11.5	21.7	13.3	21.9
21	18.0	16.6	2.7	10.9	5.8	18.4	18.5	15.5	18.4	23.0	20.3	20.3	14.9	9.5	25.5
22	13.0	29.3	4.3	2.2	6.0	1.3	0.2	5.5	6.7	20.8	19.4	18.4	15.7	3.0	30.5
23	8.8	31.9	4.4	6.6	3.2	3.6	5.8	5.0	8.5	18.0	19.5	18.3	7.7	7.7	23.5
24	12.0	25.8	.....	22.4	8.4	24.3	22.8	16.3	8.6	7.5	0.0	1.0	0.7	10.0	23.5
25	15.5	21.1	4.2	4.4	4.5	15.6	14.2	13.7	8.2	1.5	5.1	5.2	8.7	4.2	18.5
26	18.2	27.6	7.0	1.7	2.0	6.5	3.5	5.8	5.6	7.4	3.2	6.0	4.7	3.9	32.0
27	25.5	22.5	2.8	9.0	9.0	5.7	3.5	3.0	5.6	25.6	22.1	21.7	8.0	5.9	33.8
28	23.0	11.1	5.0	3.9	14.7	13.3	1.2	8.5	0.6	8.1	2.0	0.8	1.0	3.6	26.0
29	15.0	2.8	0.6	9.3	9.3	11.4	1.2	9.0	2.9	9.8	5.0	7.3	3.3	1.3	17.8
30	11.3	4.6	12.0	11.1	6.5	11.7	2.2	5.5	5.5	8.5	3.4	0.3	3.0	2.8	23.5
31	16.7	0.2	14.1	17.8	22.8	4.9	2.3	4.5	0.4	13.8	5.3	4.0	2.3	0.7	20.2
	21.6	9.0	12.1	12.9	14.2	9.0	11.9	9.6	13.6	22.2	19.4	17.9	16.5	11.9	28.4

TABLEAU XIII.—Janvier 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations dans du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Frederton.	Havre de Grace.
1	31.6	9.5	24.0	19.8	21.2	10.2	17.8	15.0	16.2	12.7	7.8	7.4	9.0	2.9	17.2
2	12.3	18.7	23.5	23.9	25.0	26.3	21.5	19.0	18.7	11.1	8.1	10.7	13.3	1.6	16.7
3	9.6	6.4	29.6	30.9	37.4	38.0	36.3	38.0	34.5	29.4	32.7	28.2	31.3	22.7	17.5
4	22.0	9.0	19.5	22.0	19.4	28.7	25.0	25.8	30.1	35.9	34.2	32.4	31.7	27.6	33.8
5	24.9	14.8	17.5	20.4	24.1	26.3	23.2	24.0	26.6	29.1	26.0	24.2	31.7	23.3	17.0
6	19.2	10.1	2.2	0.8	17.9	5.5	1.3	3.5	11.9	18.0	33.9	31.1	31.7	24.1	29.5
7	8.3	3.8	29.1	18.3	19.6	5.2	1.3	5.8	0.7	18.0	13.3	9.5	10.7	3.4	21.5
8	13.0	17.5	17.3	15.8	20.8	19.7	18.2	13.8	9.9	17.9	12.1	10.4	14.3	8.6	23.2
9	19.5	15.0	1.1	0.8	2.4	9.6	8.0	13.8	17.5	31.9	29.5	29.1	29.0	24.4	22.1
10	24.2	12.3	0.1	1.4	4.0	0.5	0.2	1.7	6.1	27.4	24.0	16.7	18.7	8.4	22.7
11	40.2	6.4	2.1	2.2	0.8	8.6	3.3	1.0	5.6	14.7	8.5	8.5	7.3	0.4	29.0
12	34.0	11.8	9.3	10.6	8.2	9.0	3.3	5.5	2.7	3.7	10.8	0.4	1.0	1.5	14.5
13	28.9	3.1	31.0	30.0	33.8	12.0	23.8	7.5	6.4	15.1	13.8	9.3	13.7	4.0	13.5
14	27.9	10.0	3.6	11.9	28.4	9.2	15.2	13.8	22.5	34.4	27.7	26.2	30.3	25.4	29.7
15	25.0	14.4	27.9	23.6	20.6	12.2	9.5	4.7	11.3	11.6	8.2	2.9	10.7	2.5	10.5
16	28.9	21.0	17.9	28.3	37.3	40.5	45.2	49.8	38.8	36.0	38.4	33.9	36.0	33.8	23.2
17	31.2	5.0	5.8	0.7	10.1	5.5	9.7	14.0	20.8	47.8	42.1	37.8	41.0	38.9	45.7
18	37.4	9.2	0.5	1.2	4.4	4.4	7.3	7.0	10.7	29.5	25.8	23.6	22.7	17.5	25.9
19	44.8	15.3	10.5	3.7	6.6	5.5	10.5	10.0	13.2	34.9	37.5	35.0	33.0	29.0	29.0
20	35.2	13.7	23.0	17.5	18.9	24.8	17.0	15.0	17.9	29.5	28.8	29.6	25.7	19.4	34.9
21	36.5	5.2	21.6	19.4	28.5	20.8	22.5	19.0	20.2	30.7	28.7	27.2	32.7	29.1	31.2
22	32.6	17.4	6.1	11.4	25.5	14.2	18.0	15.0	24.6	33.6	31.9	29.5	28.7	24.9	30.0
23	32.0	16.3	5.4	1.6	12.8	2.8	1.8	0.2	7.2	3.6	14.6	9.9	13.0	6.5	26.0
24	22.7	5.5	3.0	6.4	16.8	8.8	4.0	1.8	6.8	12.2	10.8	8.7	6.3	4.6	22.0
25	25.1	4.0	1.1	4.5	10.0	11.1	9.5	9.2	16.9	28.8	26.7	23.6	17.3	16.9	29.0
26	23.1	23.4	16.0	13.3	13.6	17.6	15.8	16.8	15.6	21.7	15.5	13.1	17.0	10.3	23.8
27	12.1	25.3	11.1	10.8	17.9	18.5	15.5	10.2	15.8	27.7	23.2	22.4	24.0	15.4	22.5
28	23.5	16.4	13.8	3.7	5.6	1.5	8.3	8.3	16.8	21.9	16.6	15.7	18.7	15.3	26.5
29	26.0	6.7	2.2	11.4	10.6	10.0	8.7	12.0	17.4	9.7	6.7	15.7	4.0	4.6	13.1
30	12.0	11.9	11.6	6.7	4.3	9.8	10.0	0.7	3.0	2.2	8.1	5.0	5.3	3.0	7.5
31	2.7	29.0	3.5	8.7	17.9	19.0	18.5	15.2	20.9	19.0	13.3	14.6	19.3	13.4	15.3
	24.7	-4.7	10.7	11.9	15.0	11.07	13.2	11.2	15.0	23.5	21.1	18.1	20.2	14.2	23.7

TABLEAU XIV.—Février 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Haïve de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Frédéricton.	Haïve de Grâce.
1	4.1	16.9	0	7.1	4.0	9.2	1.8	5.0	0.1	14.2	3.8	1.5	10.3	4.2	9.2
2	0.9	6.8	0.9	7.2	1.8	0.3	6.2	3.0	6.3	1.1	9.8	1.5	9.1	6.4	1.8
3	11.5	1.3	13.0	15.4	20.5	20.5	23.8	33.7	17.2	17.7	56.4	12.0	18.3	7.4	5.2
4	15.9	8.1	17.9	27.0	39.0	30.5	35.5	33.7	31.8	34.6	17.3	12.0	32.3	23.8	30.2
5	28.2	8.2	15.6	14.8	25.8	10.0	31.3	33.5	30.1	28.9	19.2	18.0	25.0	15.0	33.8
6	37.5	17.5	21.5	18.2	31.4	26.3	31.3	33.5	33.4	22.9	21.6	20.5	24.3	19.3	22.5
7	26.5	1.4	31.6	30.8	24.9	30.3	26.2	18.5	23.4	31.5	23.1	15.8	30.7	19.9	25.5
8	28.1	4.5	12.3	12.0	26.3	25.4	32.0	26.3	28.0	35.5	34.8	30.9	30.7	24.8	29.2
9	28.0	12.8	8.7	5.6	6.9	3.0	0.7	0.7	9.5	32.0	31.9	28.8	29.7	21.8	32.6
10	31.8	4.7	5.1	1.5	9.2	0.0	1.2	5.5	3.4	15.8	12.1	7.9	7.3	4.3	33.7
11	32.2	4.0	13.1	18.4	30.3	12.0	9.2	4.2	4.4	16.7	10.5	7.2	13.0	7.9	27.0
12	35.2	4.4	1.2	4.0	13.7	7.2	5.2	1.3	9.3	21.7	15.9	7.7	13.0	14.7	16.0
13	36.2	14.0	1.0	3.1	9.6	2.3	0.3	4.5	7.0	6.1	0.9	0.7	8.7	6.4	23.5
14	39.0	18.3	0.8	2.8	16.7	0.3	6.2	6.0	6.9	5.1	1.4	1.6	7.7	2.4	14.0
15	35.0	20.3	7.6	10.3	14.2	6.4	9.5	18.3	14.2	9.9	2.5	3.6	15.3	5.3	11.2
16	29.0	27.2	18.2	16.5	27.6	20.0	23.5	18.3	19.3	21.3	20.0	16.1	22.7	17.0	14.8
17	21.9	17.1	23.9	16.1	27.1	21.6	20.0	18.0	27.9	27.3	21.6	23.0	27.7	27.7	24.2
18	19.6	0.3	29.4	29.8	31.4	24.7	27.5	14.7	25.6	11.7	2.7	3.0	15.0	12.7	23.4
19	30.9	0.1	17.1	24.0	28.5	30.9	31.5	31.5	36.2	11.7	9.2	10.1	14.0	11.0	20.5
20	43.8	24.6	9.9	14.7	15.8	16.2	18.8	15.8	23.8	22.1	14.0	15.3	17.7	16.7	34.0
21	36.2	24.4	7.0	13.7	13.0	19.1	24.5	20.7	17.0	23.4	15.6	17.3	18.1	18.1	30.1
22	38.2	9.3	6.2	2.2	4.5	9.0	10.0	7.8	15.8	28.7	26.5	25.6	24.0	22.6	30.2
23	39.8	3.6	8.3	6.6	5.4	0.9	0.5	0.5	8.0	23.3	23.3	21.3	19.3	16.5	30.7
24	29.5	8.4	16.5	14.0	4.3	17.2	10.2	9.0	10.0	15.9	9.9	10.2	8.0	11.3	30.4
25	23.5	15.9	22.9	18.4	24.2	24.2	24.5	21.8	23.4	20.9	17.0	15.6	20.3	22.8	24.8
26	21.6	23.6	22.9	20.1	25.6	22.4	20.0	23.0	31.6	22.6	14.2	12.7	19.0	22.6	26.0
27	27.4	11.3	22.6	23.4	24.7	31.0	25.5	21.8	27.6	25.0	12.6	6.6	30.7	30.8	20.0
28	28.5	4.1	23.7	23.8	6.7	32.0	27.2	27.5	34.3	26.7	21.5	6.6	28.7	30.7	30.8
	27.5	3.8	11.3	13.5	17.4	15.2	16.8	13.5	18.5	20.6	15.0	14.1	19.0	15.4	23.7

TABLEAU XV.—Mars 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Havre de l'Étroit.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Frédéricton.	Havre de Grâce.
1	34.1	-1.9	27.2	24.8	20.9	25.5	25.0	23.2	30.9	26.7	22.1	22.7	29.3	30.3	30.8
2	42.0	-21.7	15.8	23.2	25.0	...	26.0	27.5	30.7	26.7	22.1	20.3	30.3	30.2	31.5
3	37.5	10.3	1.4	1.6	5.8	6.6	26.0	14.5	30.7	26.7	20.8	20.3	30.3	30.2	31.5
4	41.1	7.7	2.0	2.2	2.7	5.9	4.7	6.2	24.6	25.0	19.6	19.2	25.3	24.7	29.5
5	39.4	21.7	8.6	2.5	3.5	11.7	8.5	10.7	19.8	18.4	13.5	13.7	16.7	18.6	33.2
6	38.2	26.6	29.6	17.1	21.8	19.8	20.0	24.2	24.4	25.8	24.7	24.2	24.3	20.3	23.1
7	39.5	6.9	41.5	39.2	40.9	41.6	39.8	44.5	34.1	34.0	32.7	32.3	32.3	24.9	25.0
8	33.6	5.5	19.5	25.4	36.1	38.4	34.5	36.2	35.8	35.2	37.4	34.8	35.0	35.6	31.0
9	37.8	18.5	14.7	18.3	22.7	22.0	20.8	20.5	26.9	31.8	26.0	35.2	31.3	38.4	33.5
10	32.8	15.7	27.5	22.9	25.9	30.8	27.0	28.7	31.1	28.3	26.0	24.2	27.0	32.3	33.8
11	38.5	0.8	23.9	27.7	32.1	35.1	31.8	28.5	30.7	31.3	28.0	24.2	27.0	23.5	31.1
12	41.0	18.2	25.0	22.2	23.8	30.0	27.2	31.2	33.3	37.1	28.0	27.0	27.0	29.9	29.0
13	38.6	26.5	25.9	23.2	25.5	33.7	30.7	31.2	33.3	37.1	37.0	34.1	34.3	32.1	31.8
14	38.4	27.4	31.3	29.4	31.6	31.3	32.5	31.5	34.9	32.9	31.3	29.3	31.7	29.2	39.0
15	36.8	19.2	36.4	38.6	39.2	38.0	36.0	36.5	35.4	27.8	25.3	29.9	30.0	29.2	30.3
16	43.2	22.5	26.5	22.9	33.0	29.5	29.5	25.5	33.4	30.7	27.8	25.0	27.3	26.9	29.1
17	46.0	28.4	23.1	22.7	30.1	29.5	26.5	25.0	29.1	30.7	31.7	30.3	30.7	30.1	25.2
18	51.0	9.7	29.4	22.9	32.6	27.4	26.5	25.5	28.5	28.4	27.5	27.4	25.7	24.6	29.4
19	50.2	2.9	29.8	31.6	34.2	27.2	28.5	25.2	28.5	26.5	25.1	25.5	27.3	26.6	30.4
20	43.2	3.1	32.9	32.4	30.4	35.2	31.0	29.5	32.5	28.9	27.6	29.1	29.0	28.5	27.6
21	51.5	14.4	32.1	32.1	26.4	36.8	32.7	27.0	33.1	30.4	31.9	25.8	29.0	31.1	28.7
22	41.5	4.7	27.2	21.8	29.9	29.8	28.5	27.0	27.5	31.9	32.6	30.4	30.7	26.8	27.5
23	42.0	6.9	10.0	15.5	28.7	26.7	25.7	25.8	29.9	32.3	28.5	29.6	30.0	27.6	30.5
24	42.1	3.5	16.4	7.5	15.8	28.7	25.7	26.0	32.2	30.6	28.5	24.8	29.7	29.4	30.4
25	44.4	8.0	19.4	19.7	17.5	19.9	14.0	8.5	15.4	26.5	25.5	27.5	22.3	18.3	28.5
26	43.8	8.5	10.6	13.5	15.3	17.3	14.0	12.7	16.0	27.9	28.4	27.3	22.3	20.9	28.2
27	39.8	23.6	11.5	7.5	16.4	17.0	17.0	17.0	18.3	33.9	34.6	33.1	32.3	29.4	30.8
28	41.0	20.9	31.8	30.7	16.4	15.1	16.8	22.5	18.3	33.2	31.6	30.6	29.0	28.3	27.5
29	39.5	27.2	31.2	30.7	28.7	29.7	23.7	13.5	28.8	30.5	27.5	24.9	27.0	27.4	24.0
30	44.2	22.5	24.5	35.2	35.1	39.8	37.5	34.7	35.7	37.5	38.2	36.9	37.3	38.6	39.5
31	43.5	30.1	31.4	28.3	34.3	34.0	32.3	33.0	34.5	37.7	34.9	33.3	35.0	37.8	30.0
	41.2	11.2	23.1	23.0	24.6	27.2	25.8	25.2	28.7	30.1	28.6	27.8	28.7	28.6	29.7

TABEAU XVI.—Avril 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations en Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Havre de Grâce.
1	42.4	35.1	33.5	35.6	33.8	38.1	33.5	35.2	38.8	32.8	29.2	28.9	32.7	35.1	32.5
2	46.0	33.9	33.8	36.4	34.8	41.3	39.2	40.2	37.7	32.0	31.1	29.2	31.3	35.1	32.7
3	43.1	34.1	31.0	35.9	37.0	39.5	35.3	38.5	37.0	40.6	36.7	36.4	37.3	31.9	34.6
4	44.8	36.1	36.0	35.9	35.5	34.9	35.0	33.8	41.1	41.1	38.2	38.2	37.3	39.7	34.6
5	44.0	33.9	35.3	38.4	36.2	40.8	39.7	34.2	36.2	36.8	29.9	29.7	40.7	41.1	37.0
6	46.5	29.1	39.5	37.8	42.4	36.0	36.0	34.5	36.8	36.8	29.9	29.7	37.3	37.9	35.8
7	47.9	24.8	35.5	37.4	46.2	39.5	34.7	34.2	35.2	34.8	32.6	28.5	31.0	33.6	30.0
8	49.7	29.3	32.5	34.9	46.2	39.5	36.5	38.0	36.8	35.6	32.6	33.2	34.7	38.0	32.5
9	51.2	33.1	34.1	35.4	36.2	39.0	37.5	40.0	36.1	35.9	32.0	30.7	35.3	37.9	33.3
10	54.5	27.1	31.1	31.9	39.8	40.3	33.2	39.8	37.8	34.9	32.0	30.7	35.3	37.4	29.5
11	49.0	32.2	34.0	42.8	43.9	42.0	33.2	42.0	43.7	42.1	35.0	34.1	34.7	34.6	30.0
12	46.1	42.3	39.5	39.8	42.4	43.1	39.8	40.5	43.7	42.1	35.0	35.4	36.7	41.1	34.2
13	48.4	43.2	43.7	39.0	43.9	44.5	39.8	40.5	43.6	36.3	36.9	37.7	41.3	41.8	34.2
14	51.2	26.2	43.0	37.9	45.8	44.3	37.5	38.0	38.1	37.0	35.2	35.1	35.3	33.8	35.0
15	57.0	27.4	42.8	37.4	42.5	44.0	42.0	39.8	36.8	36.5	40.6	38.9	35.3	36.9	33.0
16	61.0	30.0	44.5	44.7	38.4	44.0	40.3	43.3	46.2	36.3	34.0	32.9	35.7	35.7	33.7
17	58.0	43.6	35.9	36.8	37.4	45.5	38.0	42.3	41.9	35.6	32.9	32.4	37.7	35.7	33.7
18	54.8	31.9	36.4	37.9	35.2	45.5	38.0	42.3	43.3	39.5	32.3	32.4	37.7	39.2	34.2
19	60.0	30.9	36.4	32.8	35.2	41.6	37.5	42.0	38.7	39.5	32.3	32.4	37.7	39.2	34.2
20	65.5	29.2	32.5	26.2	35.2	43.0	27.5	42.0	38.7	33.9	34.0	35.4	36.3	39.4	30.8
21	56.0	24.2	28.3	28.0	34.7	33.1	27.5	43.0	40.5	34.4	35.7	34.3	34.3	32.2	33.5
22	55.5	27.6	33.0	33.3	33.3	32.2	33.0	38.0	41.3	38.7	37.9	36.8	35.3	37.4	36.0
23	56.9	27.1	33.0	29.4	33.1	33.0	35.0	37.5	40.2	40.4	35.0	34.2	38.3	37.4	36.9
24	63.5	34.2	34.0	34.6	34.8	38.5	39.8	42.0	43.2	37.4	33.0	33.6	38.3	41.8	36.9
25	58.0	38.4	33.3	39.3	36.5	39.0	36.8	42.0	42.2	40.8	35.0	35.6	39.7	40.5	35.0
26	55.5	32.4	36.4	36.4	38.2	41.7	38.0	41.7	44.1	43.8	35.0	35.6	41.7	40.5	35.0
27	55.1	43.0	36.8	36.4	38.2	41.7	38.0	42.2	44.3	44.6	41.5	41.7	43.7	49.0	34.3
28	51.2	38.0	34.9	34.9	41.9	44.2	40.7	44.0	44.1	44.6	46.0	42.8	40.7	45.1	38.5
29	56.5	42.8	39.5	44.4	44.4	46.5	41.2	44.5	44.7	44.8	42.5	43.9	37.0	45.0	38.5
30	57.3	41.5	45.7	41.5	47.6	50.0	43.5	44.0	50.6	45.2	37.6	38.9	42.7	46.2	37.2
						48.8	47.5	50.5	55.4	42.4	39.0	39.1	39.0	44.8	37.2
						48.8	50.5	53.0	56.6	37.5	40.3	40.1	42.0	49.2	39.0
						41.2	38.7	40.7	41.9	38.1	35.4	35.4	37.5	39.8	35.4
	52.8	33.2	36.2	36.8	39.2	41.2	38.7	40.7	41.9	38.1	35.4	35.4	37.5	39.8	35.4

TABLEAU XVII.—Mai 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations en Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Havre de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Frederton.	Havre de Grâce.
1	58.6	47.4	47.8	47.4	47.7	52.0	50.2	53.5	57.9	47.4	43.9	41.7	50.3	51.2	37.2
2	55.5	55.5	45.2	38.2	41.2	43.5	37.3	42.7	43.0	44.6	35.1	34.2	41.0	42.3	38.6
3	57.5	48.2	43.8	41.6	40.8	49.8	38.2	43.8	43.0	31.8	32.9	31.9	37.0	37.8	41.2
4	57.2	42.6	42.7	48.7	48.0	54.8	48.0	52.5	54.3	33.4	30.3	29.7	39.7	41.9	31.1
5	45.5	55.2	42.7	49.6	53.2	47.8	47.5	48.7	57.2	36.7	32.8	34.0	41.0	43.3	39.5
6	53.5	56.7	44.1	42.6	49.6	49.7	47.5	49.8	55.9	42.9	34.7	35.7	41.7	40.6	37.4
7	58.1	41.6	47.5	54.8	50.0	55.7	52.3	48.0	57.1	40.9	33.5	33.5	41.3	44.8	41.0
8	60.0	38.8	42.5	49.7	45.9	53.6	53.2	51.0	57.2	43.1	42.6	43.4	40.3	50.0	34.3
9	65.2	38.6	42.4	49.0	49.3	59.2	53.5	55.5	56.6	52.6	46.5	48.0	44.7	56.6	38.3
10	66.5	50.6	39.1	45.7	52.5	53.1	51.0	56.5	54.6	43.8	44.9	49.5	49.3	55.0	38.6
11	66.9	41.1	39.1	51.9	50.0	50.4	47.5	53.8	54.8	43.9	53.0	51.5	51.3	52.1	50.0
12	58.0	34.3	42.3	43.8	48.5	55.6	46.2	50.5	53.5	47.0	54.2	51.8	48.3	51.9	41.9
13	63.8	39.1	38.1	36.6	44.5	46.6	41.2	48.2	48.1	52.2	48.4	46.6	49.7	54.3	50.0
14	62.6	45.7	40.1	37.3	40.4	41.8	40.8	41.5	43.2	48.0	44.3	43.6	42.3	42.6	39.5
15	63.0	54.0	45.0	45.1	47.0	52.6	47.7	50.0	51.1	42.6	41.8	40.7	45.0	45.4	42.3
16	64.9	53.3	50.8	49.2	51.1	50.4	50.5	53.0	55.8	49.4	42.7	39.3	45.7	48.4	42.3
17	62.1	59.1	45.0	47.0	49.0	53.2	54.0	54.8	54.4	42.3	39.0	38.9	45.7	45.4	40.5
18	63.0	56.0	51.0	49.2	51.8	53.7	51.2	54.0	55.3	48.0	43.3	41.8	48.3	52.2	41.3
19	55.0	49.6	55.5	44.7	53.4	56.3	53.5	55.3	59.5	44.0	39.2	36.8	44.7	46.4	40.8
20	57.7	54.6	53.6	61.5	55.6	60.9	57.2	58.7	59.5	43.2	37.9	36.8	46.0	48.9	38.1
21	53.7	54.4	46.5	59.3	60.9	59.4	55.5	55.0	59.5	48.8	51.5	51.6	47.3	57.2	39.5
22	63.8	56.7	50.7	65.4	63.9	63.7	60.2	62.0	57.9	48.8	54.2	50.9	43.3	52.0	50.5
23	58.9	57.0	64.8	69.7	69.7	70.7	71.5	72.7	66.6	55.2	55.0	53.4	47.7	57.9	50.0
24	63.0	61.7	51.0	55.0	64.8	64.6	64.5	63.2	66.6	54.8	60.6	58.4	47.0	59.3	47.5
25	58.0	58.4	60.3	60.0	62.5	67.8	65.3	68.2	69.3	56.3	51.9	48.0	51.7	64.6	47.5
26	47.7	60.0	56.5	63.2	65.2	68.2	68.2	66.5	70.1	60.4	55.3	54.8	54.7	67.3	46.0
27	46.8	72.0	70.1	72.0	69.6	73.5	69.8	69.5	61.3	61.3	64.3	61.3	47.3	62.0	55.0
28	49.8	59.2	64.1	59.2	64.1	67.2	64.5	69.5	69.9	57.5	66.7	61.6	46.7	65.7	49.5
29	56.0	44.8	59.0	48.1	59.0	55.6	52.8	61.7	58.9	59.9	54.0	55.0	55.3	65.1	50.1
30	54.8	47.3	49.7	41.1	47.7	48.4	47.5	47.3	52.7	56.1	49.3	48.3	52.3	51.1	46.5
31	51.1	62.1	54.3	47.5	52.0	58.8	56.0	56.5	58.2	51.2	47.5	48.8	47.7	52.9	49.5
	57.9	51.3	48.1	51.5	53.5	56.0	53.6	55.4	57.2	48.0	46.1	45.3	46.2	52.0	42.6

TABLEAU XVIII.—Jun, 1873.—Température moyenne de chaque jour à certaines stations en Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Elizabeth Harbor.	Brockville.	Huntingdon.	Montreal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Havre de Grace.
1	59.7	59.0	60.3	55.4	58.1	65.9	60.5	65.0	63.0	51.7	57.5	54.9	50.3	63.2	53.2
2	64.0	63.3	54.5	.....	61.0	60.8	59.0	57.7	60.7	47.4	45.0	43.1	49.3	49.1	48.2
3	65.0	61.4	54.2	68.1	64.9	56.0	56.3	56.5	61.9	45.0	40.8	42.5	48.3	51.0	38.8
4	63.2	60.8	58.3	63.0	66.3	63.0	63.5	64.3	58.3	51.9	50.0	49.5	44.3	47.6	46.2
5	58.3	61.3	60.2	64.4	62.5	62.5	63.5	63.7	62.9	46.9	47.0	46.7	46.7	50.7	45.0
6	60.0	63.9	57.8	61.1	66.0	64.0	66.0	63.1	63.1	49.3	54.5	54.8	47.3	43.1	48.8
7	63.5	63.4	57.5	55.3	58.1	55.5	58.0	58.0	61.6	47.7	52.6	53.4	53.0	56.6	46.0
8	64.0	59.9	57.5	61.0	60.0	64.5	65.0	63.7	66.4	51.7	48.6	47.0	54.3	56.6	41.3
9	62.5	58.4	60.5	68.5	63.6	68.0	68.2	65.5	68.4	48.3	47.0	49.7	53.0	57.8	43.1
10	66.2	57.2	57.7	62.7	63.8	68.0	64.3	71.0	72.4	48.3	53.0	56.7	53.3	58.7	59.7
11	66.8	62.7	54.4	55.1	62.1	55.0	61.3	62.5	67.8	49.7	57.2	56.6	49.3	55.4	54.7
12	68.2	62.1	57.0	59.6	58.3	58.0	58.5	61.5	62.4	58.5	54.7	55.8	58.7	60.4	54.3
13	63.5	61.2	62.3	65.4	59.4	66.1	64.7	63.0	66.5	58.0	57.8	57.6	55.1	63.2	46.8
14	61.8	60.0	60.0	68.9	65.5	69.1	66.3	67.5	57.2	53.1	57.0	58.6	55.0	60.7	55.7
15	62.0	63.1	62.8	63.8	69.9	71.5	68.5	66.0	69.3	55.0	54.3	51.5	51.0	52.1	57.2
16	62.0	63.2	65.0	66.6	70.6	68.5	64.3	66.0	69.3	62.2	65.4	64.6	51.3	64.1	52.3
17	59.8	71.2	56.4	72.9	63.8	70.6	57.2	59.0	63.5	55.9	57.2	52.9	56.0	58.0	59.5
18	58.0	65.0	69.9	74.9	64.1	70.6	65.7	66.5	62.9	55.5	49.0	51.8	55.0	58.2	48.3
19	57.5	62.5	66.5	75.0	75.6	77.6	68.8	76.0	68.7	50.9	51.5	51.5	53.0	52.1	45.7
20	60.0	67.4	60.3	66.9	67.0	64.5	69.5	65.8	66.4	53.5	52.3	51.1	54.7	58.4	45.0
21	52.2	66.1	62.0	60.7	64.2	60.9	62.0	65.3	59.8	54.3	47.9	46.3	55.3	54.4	45.0
22	60.8	64.8	59.5	60.8	58.3	62.2	60.8	61.8	60.4	52.4	48.6	50.9	53.0	58.0	47.6
23	61.0	64.3	59.3	65.9	62.0	64.5	65.2	67.2	67.2	62.0	58.3	59.3	53.7	67.1	47.3
24	60.0	73.7	64.4	68.8	64.9	69.3	69.0	65.5	66.4	63.3	59.5	61.9	56.0	66.4	47.5
25	59.2	72.3	63.3	66.3	66.3	72.3	72.3	71.0	75.2	62.2	61.4	64.6	59.7	67.9	48.9
26	61.0	73.3	70.4	72.1	66.3	72.0	72.0	73.5	76.4	66.4	65.5	69.9	55.7	71.8	59.0
27	69.0	67.7	68.5	72.4	72.1	74.9	73.3	76.2	75.8	66.1	68.6	68.5	54.7	71.4	60.5
28	75.5	67.0	68.5	71.1	70.7	74.9	69.2	72.2	74.4	61.8	67.1	68.5	52.7	67.4	61.8
29	75.0	65.8	69.1	67.0	68.5	74.6	73.5	74.2	76.4	67.2	66.4	66.8	57.3	72.3	60.5
30	69.0	60.3	65.4	62.5	68.5	.....	74.7	81.0	75.8	65.0	68.3	68.1	57.0	69.4	66.7
	62.9	64.5	61.5	65.0	65.1	66.1	65.9	66.2	67.2	55.4	55.4	55.9	53.2	59.8	51.1

TABLEAU XIX.—Juillet 1873.—Temperature moyenne de chaque jour à certaines stations en Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Fitzroy Harbor.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Haye de Grace.
1	62.0	61.6	69.0	68.4	71.1	74.5	68.0	73.5	72.6	66.3	72.7	69.7	61.3	68.7	66.6
2	66.7	65.8	68.6	68.4	69.3	73.2	74.0	75.0	72.6	63.0	71.4	67.7	56.0	69.2	66.5
3	65.2	64.3	71.0	69.3	70.5	75.6	71.5	76.0	75.6	64.4	73.0	70.7	60.0	72.1	59.6
4	67.0	65.4	73.1	73.4	72.8	77.0	70.0	73.5	73.7	65.4	73.3	70.7	55.0	72.6	61.5
5	70.8	66.6	60.3	62.0	68.5	74.8	70.3	77.0	75.9	61.1	68.4	68.4	54.0	68.9	65.0
6	74.2	63.0	59.2	56.3	57.3	62.7	59.0	63.3	69.2	59.9	64.5	64.1	57.7	66.2	58.6
7	74.5	46.4	64.0	59.8	61.7	67.6	64.8	65.8	71.2	64.2	64.5	64.9	61.0	65.7	52.1
8	76.5	60.4	61.4	68.7	65.6	68.6	67.7	65.2	73.9	61.7	58.4	64.9	58.7	67.3	52.1
9	70.0	58.4	62.9	62.9	61.4	68.6	67.7	61.0	68.4	59.0	60.8	63.5	59.3	67.0	59.1
10	66.2	63.6	60.9	56.2	60.5	62.5	65.5	66.0	69.3	59.0	60.8	63.2	63.0	68.7	63.3
11	65.7	68.2	60.8	61.8	57.5	61.8	61.7	59.5	66.8	59.9	63.7	64.0	61.3	66.9	63.3
12	67.2	63.4	65.4	62.3	60.7	65.9	67.5	66.8	66.8	63.6	58.0	58.4	63.0	60.7	67.6
13	67.2	68.4	64.6	76.2	68.4	72.8	70.5	72.2	70.7	64.8	64.9	58.4	63.0	66.9	67.6
14	61.5	60.5	69.7	74.6	71.5	76.7	74.0	75.3	77.4	66.4	64.9	68.6	63.0	65.9	56.8
15	68.8	73.1	70.8	71.8	73.9	72.0	71.8	70.5	75.6	68.9	67.9	68.6	53.0	74.0	57.5
16	68.3	69.2	69.5	71.8	72.0	72.0	71.8	70.5	77.4	66.4	66.4	65.6	62.0	71.9	50.5
17	73.5	60.0	64.0	63.9	69.6	67.2	64.5	60.5	75.6	68.9	67.9	65.6	62.0	61.5	51.9
18	77.0	62.1	65.0	67.8	75.9	60.4	59.5	60.5	62.2	55.7	53.1	49.9	59.7	59.6	47.9
19	77.0	68.3	55.8	56.2	62.7	68.7	64.0	63.2	62.0	55.7	53.1	55.3	60.3	61.4	50.8
20	67.8	71.5	61.1	55.2	59.1	63.7	61.8	66.5	64.4	56.1	56.5	59.3	55.3	56.9	50.8
21	65.0	75.0	62.7	60.4	61.1	66.5	62.5	64.5	64.0	61.7	61.8	64.1	61.0	65.5	62.6
22	68.8	70.3	67.5	63.6	65.3	72.3	67.5	70.5	69.0	69.2	67.1	67.1	63.3	71.1	58.1
23	68.8	69.1	69.1	73.5	73.8	79.1	71.0	75.8	72.4	67.7	72.1	70.2	61.0	76.2	58.1
24	71.5	65.7	70.5	65.0	74.2	70.6	71.7	72.8	74.2	68.8	64.2	68.3	64.3	76.2	64.2
25	77.0	63.2	67.4	63.5	72.7	73.5	74.5	75.5	73.3	65.4	63.0	69.0	59.7	65.6	59.3
26	76.8	65.0	66.8	68.7	69.0	70.9	67.0	73.0	72.0	65.9	71.6	69.0	56.3	65.6	62.1
27	81.2	65.6	64.1	63.9	69.7	74.2	67.0	75.0	73.0	65.9	67.5	65.3	56.7	70.7	66.0
28	80.2	63.2	66.8	73.3	68.2	73.6	75.5	72.5	75.8	65.0	67.5	65.1	59.7	69.3	58.8
29	80.2	59.1	67.5	73.3	72.8	77.4	75.5	72.5	75.8	59.5	63.6	68.2	62.3	64.8	58.2
30	77.6	59.3	69.9	70.2	70.2	73.3	70.5	75.5	75.8	65.0	68.4	67.1	59.3	72.3	57.5
31	74.2	60.3	71.3	72.1	70.6	75.8	74.8	76.0	77.0	68.9	66.0	72.1	69.7	73.7	64.6
	71.4	63.4	65.5	66.2	67.5	70.5	68.5	69.6	71.4	63.4	67.4	65.1	59.7	67.8	59.2

TABLEAU XX.—Août 1873.—Température moyenne à certaines stations ne Canada.

	Pont de Spence.	Winnipeg.	Petit Courant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Haïvre de l'Étroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Haïfax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredricton.	Haïvre de Grace.
1	75.0	60.4	76.0	67.2	71.3	73.1	68.3	71.3	69.5	64.2	66.5	67.8	62.0	66.0	58.3
2	76.5	60.7	66.2	68.8	72.0	76.5	72.5	74.8	74.2	67.6	70.4	67.6	62.3	68.1	61.5
3	74.0	66.8	61.0	63.6	70.7	68.4	67.0	69.5	70.5	69.5	69.8	67.5	58.7	68.1	67.0
4	74.0	75.9	62.9	56.7	61.5	61.9	61.0	65.5	68.4	68.7	62.1	59.1	63.3	62.9	63.5
5	72.0	73.1	68.4	61.6	62.4	68.0	65.5	65.5	68.4	68.4	55.2	58.6	58.7	62.1	49.6
6	69.0	64.3	70.5	68.9	67.1	74.1	70.5	70.0	71.3	59.7	62.1	58.6	59.0	65.8	54.9
7	64.8	64.0	69.6	67.3	71.1	72.0	69.2	70.1	70.6	59.5	60.9	62.3	56.3	64.2	57.5
8	69.2	73.0	67.1	60.8	67.9	67.9	67.3	65.7	71.8	66.9	65.2	61.2	60.7	67.8	60.0
9	74.8	66.8	64.0	61.0	63.7	63.7	63.0	62.7	67.7	66.2	60.8	61.1	62.3	62.0	62.4
10	76.5	65.2	71.4	61.0	65.9	65.9	65.8	63.8	68.8	63.0	61.9	62.4	62.3	62.7	62.6
11	76.8	72.4	66.9	61.5	69.4	70.0	65.8	69.5	71.3	61.7	61.9	62.4	61.7	64.9	61.0
12	71.8	62.0	67.2	60.6	62.0	68.0	61.8	65.2	71.3	63.6	60.6	61.5	61.7	64.9	61.0
13	73.0	70.1	65.5	61.8	60.4	69.0	65.0	66.3	72.2	63.6	60.6	63.7	62.3	64.2	59.0
14	76.2	64.4	69.8	62.5	65.4	68.1	65.0	66.3	70.5	62.6	66.5	68.9	61.3	67.4	63.5
15	78.5	62.6	69.2	66.6	65.4	66.7	64.0	66.0	68.6	62.6	66.5	68.9	63.7	64.4	64.8
16	79.0	60.9	60.2	62.6	61.0	66.7	64.0	66.0	68.6	62.6	69.2	68.7	63.7	69.8	65.2
17	79.2	62.6	62.0	57.9	61.0	65.8	62.3	68.0	68.9	67.6	74.6	70.9	64.0	66.4	68.8
18	75.3	60.1	50.1	58.2	56.2	65.4	63.5	66.0	69.8	64.1	63.7	67.3	64.0	66.4	64.4
19	72.5	67.7	71.6	65.6	60.0	66.6	62.5	63.3	61.4	65.8	64.6	64.3	63.0	67.4	64.4
20	69.0	61.4	70.2	72.0	67.3	67.1	63.3	66.0	70.5	64.1	63.7	62.4	63.0	67.4	57.0
21	71.0	53.5	70.5	68.0	69.2	71.4	68.8	66.5	69.8	65.3	63.4	62.9	63.5	59.4	58.8
22	72.2	57.1	67.8	69.5	73.5	72.6	72.5	72.5	72.7	63.1	63.9	62.5	60.7	65.6	55.3
23	69.2	60.4	61.5	53.3	68.2	57.6	56.5	57.8	73.9	62.2	62.4	65.5	58.0	63.9	55.0
24	70.5	54.6	57.9	53.6	60.5	65.7	62.0	56.0	64.4	64.2	60.7	63.1	59.0	60.8	56.8
25	68.2	58.1	62.8	63.2	66.5	65.7	66.0	59.5	65.4	58.8	60.7	59.9	52.3	52.2	59.0
26	59.0	62.6	64.6	63.2	56.7	65.7	56.5	56.8	66.7	55.5	52.1	50.9	50.3	50.2	56.2
27	59.0	68.1	57.5	58.8	61.9	61.9	59.2	56.8	67.7	51.3	49.8	49.5	51.3	50.4	57.0
28	59.2	65.5	66.1	66.1	60.6	66.6	63.5	63.0	69.7	53.5	52.1	51.8	55.3	56.8	55.0
29	64.2	56.9	72.0	69.7	66.8	66.6	63.5	66.8	71.6	59.9	57.8	60.1	56.0	60.2	55.6
30	69.5	57.4	67.4	71.6	73.0	74.2	66.5	66.8	73.4	64.2	64.0	65.8	56.7	65.7	54.0
31	70.8	57.2	64.8	63.5	68.7	64.3	61.5	64.3	69.1	67.3	63.5	63.8	59.0	68.3	58.7
	71.1	63.7	66.1	64.9	65.9	67.6	64.7	65.6	69.4	62.9	62.5	62.8	59.4	63.4	59.8

TABLEAU XXI.—Température moyenne aux stations mentionnées dans les tableaux IX à XX, observé dans des périodes de cinq jours pour l'année commençant en septembre 1872, et finissant en août 1873 inclusivement.

PÉRIODES DE CINQ JOURS.	Point de Pence.	Winnipeg.	Petit Coumant.	Gravenhurst.	Woodstock.	Haïve de Fitzroy.	Brockville.	Huntingdon.	Montréal.	Halifax.	Pictou.	Charlottetown.	St. Jean.	Fredericton.	Haïve de Grace.
Sep. 3 au 7, inclusive.	69.5	63.9	60.4	60.9	64.7	63.6	67.8	61.7	63.3	53.0	57.8	.....	53.6	54.9	60.7
" 8 " 12 "	66.5	56.1	62.1	65.8	68.2	69.1	66.9	67.1	67.2	51.5	56.2	.....	53.8	60.1	63.5
" 13 " 17 "	65.9	57.6	55.0	49.1	55.6	56.9	55.1	58.9	61.0	58.4	56.6	.....	57.3	57.3	58.1
" 18 " 22 "	63.2	43.6	52.1	58.4	55.4	56.5	55.1	57.7	59.2	53.4	56.0	.....	54.5	56.1	57.7
" 23 " 27 "	60.5	40.7	45.4	51.7	48.2	52.9	51.5	53.2	55.0	59.0	61.1	.....	55.6	55.6	59.5
" 28 " Oct. 2 "	60.5	46.9	49.2	46.6	48.2	52.9	51.5	53.2	55.0	59.0	61.1	.....	55.6	55.6	59.5
Oct. 3 " 7 "	56.0	47.8	51.3	48.5	54.1	50.9	52.9	54.3	55.3	51.3	50.7	.....	50.3	59.7	51.8
" 8 " 12 "	49.1	38.1	43.2	41.4	44.7	44.7	43.8	47.2	47.3	51.3	48.1	.....	47.5	47.5	57.6
" 13 " 17 "	55.1	40.5	38.0	37.7	39.5	41.7	39.5	43.7	41.7	49.0	48.1	.....	45.2	43.4	53.7
" 18 " 22 "	44.9	41.3	46.0	42.1	44.5	46.4	45.1	47.1	47.4	47.3	47.4	.....	44.3	42.4	51.0
" 23 " 27 "	44.6	46.2	44.3	42.0	43.8	45.3	44.6	44.6	46.1	48.7	46.7	.....	45.2	43.6	46.0
" 28 " Nov. 2 "	42.2	39.9	43.2	35.3	38.9	39.0	37.1	39.6	42.2	42.2	41.4	43.1	38.4	37.4	39.1
Nov. 3 " 7 "	42.3	35.3	41.7	38.2	39.8	41.2	39.2	42.4	41.5	39.1	39.6	38.8	43.7	37.9	35.8
" 8 " 12 "	22.6	22.8	39.0	37.0	38.6	39.6	38.2	40.6	40.8	40.8	39.6	47.9	39.7	37.9	41.1
" 13 " 17 "	16.5	16.3	29.4	28.9	27.4	32.2	30.0	32.2	32.8	39.2	38.5	37.5	37.3	33.4	41.1
" 18 " 22 "	31.1	13.3	22.7	23.7	29.4	26.0	24.3	28.0	28.0	34.1	31.5	31.9	33.2	28.8	35.7
" 23 " 27 "	20.5	1.2	29.5	28.2	29.4	29.2	31.2	31.3	32.9	34.5	31.4	30.8	32.7	29.9	32.7
" 28 " Déc. 2 "	30.3	8.8	15.0	13.9	18.8	16.9	20.9	19.6	24.9	33.4	32.3	29.8	27.9	24.0	35.2
Déc. 3 " 7 "	37.3	13.0	23.5	22.8	26.1	17.9	23.4	19.9	24.1	25.9	25.7	25.8	26.5	19.8	32.1
" 8 " 12 "	31.2	1.5	2.3	17.8	16.2	11.6	11.8	10.7	13.4	28.9	23.9	22.6	22.6	18.2	31.5
" 13 " 17 "	9.4	18.2	20.2	19.5	19.5	18.6	22.5	19.2	22.1	23.8	23.0	23.4	22.1	17.2	30.0
" 18 " 22 "	15.0	22.5	6.7	11.4	9.5	12.6	14.9	12.3	17.5	22.4	20.9	17.3	18.3	11.6	23.9
" 23 " 28 "	17.2	23.3	1.6	4.5	4.2	10.3	6.2	7.1	2.3	10.8	6.9	6.5	0.1	2.8	26.9
" 29 " Jan. 2 "	17.4	4.3	14.8	16.4	17.0	10.9	7.1	3.0	5.4	11.0	5.9	6.0	5.8	0.0	19.1
Jan. 3 " 7 "	16.8	0.9	18.7	18.5	23.7	18.6	18.0	17.5	20.5	29.8	28.0	25.1	26.6	20.2	23.9
" 8 " 12 "	26.2	5.3	6.1	5.8	5.3	2.4	5.3	2.2	8.4	19.1	17.0	13.0	14.1	8.1	22.3
" 13 " 17 "	28.4	6.7	14.9	18.9	27.7	15.8	16.1	17.8	20.0	29.0	25.0	22.0	26.3	20.9	24.5
" 18 " 22 "	37.3	3.1	12.1	9.8	16.2	13.5	15.7	13.2	17.3	31.6	29.9	27.6	28.6	24.0	30.2
" 23 " 27 "	23.0	14.9	5.2	7.3	14.2	10.6	9.3	7.5	12.1	22.0	18.2	15.5	15.5	10.7	26.1
" 28 " Fév. 1 "	12.0	13.5	2.1	0.1	4.2	2.2	5.3	0.2	6.7	12.5	6.5	5.5	11.5	5.1	14.3
Fév. 2 " 6 "	18.4	1.9	13.4	13.6	23.7	17.5	23.2	22.1	23.8	20.6	16.9	14.7	19.8	11.8	18.6

" 7 " 11 "	29.3	2.1	10.7	13.7	19.5	14.9	14.3	9.8	13.7	26.5	22.5	18.1	23.3	15.7	29.6
" 12 " 16 "	34.9	16.8	5.4	7.3	16.4	7.3	8.8	3.3	11.3	12.8	7.2	5.0	13.9	9.2	25.4
" 17 " 21 "	30.5	-6.3	17.5	19.7	23.2	14.4	13.0	12.4	18.2	20.1	12.6	13.7	18.1	17.2	16.9
" 22 " 26 "	30.5	-6.5	11.6	19.4	16.6	23.8	22.4	23.5	29.6	22.3	17.8	21.9	17.1	19.2	28.4
" 27 " Mai 3 "	33.9	-6.5	17.6	19.4	16.6	23.8	22.4	23.5	29.6	22.3	17.8	21.9	17.1	19.2	28.5
Mar. 4 " 8 "	38.4	13.7	20.2	16.4	21.0	23.5	21.5	24.1	26.5	26.2	24.3	24.2	21.6	27.6	29.2
" 9 " 13 "	34.9	15.5	23.2	22.9	26.0	30.5	27.5	28.1	31.4	32.3	31.6	30.0	29.6	29.4	32.9
" 14 " 18 "	43.1	21.4	31.3	28.7	33.3	30.1	30.2	27.8	31.5	32.3	27.9	27.9	28.7	27.5	32.9
" 19 " 23 "	45.7	0.5	26.4	26.7	29.9	28.4	29.1	31.0	31.5	30.8	30.3	28.7	29.7	28.9	28.9
" 24 " 28 "	42.2	8.7	16.6	15.8	18.7	23.4	23.1	27.1	31.0	30.4	29.5	28.7	29.7	28.9	29.3
" 29 " Avril 2 "	43.1	29.8	30.9	31.9	33.6	37.0	35.3	35.0	36.2	35.5	34.5	33.7	34.3	35.8	34.0
Avril 3 " 7 "	45.3	31.6	35.5	35.9	39.5	38.1	34.7	35.0	37.9	38.2	33.3	33.3	33.2	38.0	34.0
" 8 " 12 "	50.1	32.8	34.2	37.0	40.0	40.7	39.0	40.1	39.5	34.2	34.9	34.9	36.5	38.6	32.5
" 13 " 17 "	48.4	34.1	41.8	39.2	41.6	44.5	40.6	42.0	41.9	36.6	35.4	27.9	36.3	37.1	33.3
" 18 " 22 "	47.4	28.8	33.3	33.7	34.3	37.2	35.2	39.7	40.8	37.0	35.1	34.9	42.8	35.3	34.7
" 23 " 27 "	55.8	47.7	43.0	41.9	45.3	48.4	45.8	43.7	44.5	41.7	40.1	40.1	41.6	45.3	36.6
" 28 " Mai 2 "	55.8	47.7	43.0	41.9	45.3	48.4	45.8	43.7	44.5	41.7	40.1	40.1	41.6	45.3	36.6
Mai 3 " 7 "	55.4	50.9	44.5	47.4	48.3	51.6	46.8	48.6	53.5	37.2	32.8	33.0	40.1	41.7	38.0
" 8 " 12 "	63.3	40.7	41.1	49.0	49.2	54.4	50.3	54.1	55.9	46.1	48.2	48.8	46.8	53.9	46.0
" 13 " 17 "	63.3	50.2	41.0	43.0	46.4	48.9	46.8	49.5	50.5	39.1	43.2	41.8	45.4	47.5	41.8
" 18 " 22 "	56.6	54.3	51.2	56.0	57.1	58.8	55.5	56.4	58.2	45.6	45.2	44.1	45.9	51.3	42.0
" 23 " 27 "	54.9	57.7	56.7	63.0	66.4	68.3	67.9	68.8	68.6	57.6	57.4	55.2	49.6	62.2	49.2
" 28 " Juin 2 "	54.3	55.6	52.7	49.3	56.2	59.2	56.1	60.0	60.5	55.3	55.0	53.7	50.5	59.6	49.8
Jun. 3 " 7 "	62.0	63.4	57.6	61.3	63.5	60.2	61.5	61.2	61.6	48.2	49.0	49.4	47.8	51.8	45.0
" 8 " 12 "	65.1	60.1	57.6	62.7	65.5	62.7	63.5	64.8	69.5	51.3	52.1	53.2	53.7	57.8	50.6
" 13 " 17 "	61.8	65.9	61.3	63.9	65.8	68.8	64.2	65.0	67.1	56.8	58.3	57.0	53.8	59.6	54.3
" 18 " 22 "	57.7	65.2	63.6	67.3	65.8	67.2	65.4	63.8	63.6	63.3	49.9	50.3	54.2	56.2	46.3
" 23 " 27 "	69.6	69.8	69.1	66.0	66.1	70.6	70.4	70.2	73.3	64.0	62.7	64.8	56.4	68.9	52.6
" 28 " Juin 3 "	69.6	64.1	67.5	66.0	69.7	73.4	71.9	75.2	74.4	63.7	69.3	67.6	56.8	69.4	64.0
Juill. 3 " 7 "	70.3	58.7	65.5	63.1	66.2	71.5	67.1	71.0	73.1	63.0	67.5	68.1	57.5	69.1	61.2
" 8 " 12 "	67.9	61.4	62.3	58.8	60.7	64.7	64.8	62.5	69.2	62.1	61.9	63.1	61.1	66.1	60.6
" 13 " 17 "	67.9	65.0	66.5	71.5	71.9	69.8	68.1	68.4	70.7	63.6	60.9	61.4	59.3	66.6	52.9
" 18 " 22 "	71.1	68.4	62.4	69.7	63.3	66.8	64.3	66.2	66.2	60.6	63.9	61.4	59.3	63.8	56.5
" 23 " 27 "	75.1	66.0	67.9	66.8	71.9	73.7	72.2	74.0	73.7	66.5	67.9	68.2	59.6	71.2	61.9
" 28 " Août 2 "	77.3	66.5	69.6	66.8	70.9	74.9	72.4	74.6	74.5	65.0	66.4	68.0	62.6	69.0	59.8
Aug. 3 " 7 "	70.8	68.8	66.5	63.6	66.2	68.9	66.6	67.7	69.7	62.7	62.0	62.4	59.2	65.5	58.5
" 8 " 12 "	73.8	67.9	67.3	61.8	66.3	67.1	64.3	63.4	70.2	64.3	61.5	63.2	61.3	61.0	61.0
" 13 " 17 "	77.2	64.1	65.3	61.4	61.4	67.0	62.6	66.2	69.6	65.1	68.1	68.4	63.0	67.2	66.2
" 18 " 22 "	65.2	60.8	67.0	70.0	68.2	70.3	67.5	67.7	65.3	56.7	63.				

TABLEAU XXII.—Moyenne des orages pendant chaque mois et année aux différentes stations en Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.

	1872.				1873.								Année.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
ONTARIO.													
<i>District N. et N. W.</i>													
Windsor.....	49	55	71	68	87	65	72	79	64	45	59	46	63
London.....	50	71	83	.....	.....	.....	.....	72	52	47	54	36	....
Granton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	46	47	49	41	41	....
Simcoe.....	39	52	70	88	86	48	62	60	41	27	34	22	52
Woodstock.....	50	54	68	77	82	61	66	67	50	46	51	43	60
Hamilton.....	54	53	67	79	77	64	64	61	51	41	41	37	57
Moyenne du District.....	48	53	69	79	83	59	66	68	51	42	48	37	59
<i>District O. et S. O.</i>													
Petit Courant.....	62	51	72	73	68	49	59	67	46	45	45	42	57
Pointe Clark.....	56	60	81	87	84	52	56	61	49	46	50	44	61
Stratford.....	48	65	61	88	82	59	62	70	55	42	52	44	61
Kincardine.....	53	32	78	83	86	45	56	57	40	34	30	30	52
Goderich.....	59	54	84	92	86	60	68	65	66	44	51	43	64
Gravenhurst.....	58	48	76	78	67	51	58	60	49	33	41	45	55
Barrie.....	56	49	80	84	77	62	63	64	54	48	48	44	61
N. Gwillimbury.....	54	48	80	82	75	58	65	52	47	29	38	41	56
Moyenne du District.....	61	51	76	83	78	55	61	62	51	40	44	42	59
*Toronto.....	58	51	68	75	73	59	67	48	55	46	55	48	58
<i>District E. et N. E.</i>													
Cornwall.....	76	64	87	73	78	61	62	72	60	54	59	54	67
Peterborough.....	56	52	68	69	76	59	61	61	47	42	53	51	58
Belleville.....	43	37	68	67	76	48	58	60	40	36	40	46	52
Brockville.....	53	47	74	63	77	54	63	65	53	34	46	44	56
Havre de Fitzroy.....	60	55	72	52	62	53	55	64	49	26	42	39	52
Pembroke.....	73	70	87	70	73	53	70	70	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa.....	68	68	93	75	77	63	69	71	65	54	60	56	68
Moyenne du District.....	61	56	78	67	74	56	63	66	53	41	50	48	59
Moyenne pour Ontario.....	57	53	73	76	77	57	64	61	53	42	49	44	59
QUÉBEC.													
Huntingdon.....	51	49	66	56	63	43	50	53	68	27	36	35	47
Québec.....	66	46	66	60	70	50	63	58	48	56	52	46	57
Montréal.....	32	41	59	61	54	39	52	58	39	21	33	25	43
Moyenne pour Québec.....	50	45	64	59	62	44	55	56	42	35	40	35	49
NOUVEAU-BRUNSWICK.													
St. Jean.....	71	54	73	56	58	59	59	69	53	57	61	59	61
Bass River.....	79	48	57	55	50	51	59	64	43	47	54	50	56
Frédéricton.....	70	51	60	58	55	55	65	67	48	44	46	50	56
Bathurst.....	59	42	64	49	54	46	45	54	34	37	42	51	48
Moyenne pour le N.-Brunswick.....	70	49	64	54	54	53	57	63	45	46	51	53	55

*Toronto ayant été pris pour représenter le District Central d'Ontario.

TABLEAU XXII.—Moyenne des nuages, pendant chaque mois, etc.—*Suite.*

	1872.				1873.								
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
NOUVELLE-ECOSSE.													
Halifax	55	48	66	62	56	57	57	67	52	60	59	57	58
Baie-Glace	56	51	72	71	67	60	65	70	57	60	58	57	...
Pictou	67	60	73	73	67	62	70	69	49	61	59	53	64
Sydney	53	49	65	72	59	54	54	64	46	60	40	55	56
Guysborough	52	52	66	67	61	59	66	66	48	48	51	52	57
Wolfville	58	59	63	84	63	64	52	69	44	51	...	...	...
Digby	51	43	62	76	62	62	59	58	38	38	40	40	52
Moyenne pour la Nouvelle-Ecosse ..	56	52	67	72	61	60	60	66	48	54	51	52	58
MANITOBA.													
Winnipeg	59	45	71	44	53	60	41	39	57	41	43	35	49
Collège de St. Jean	63	49	71	51	62	64	49	43	55	37	46	36	52
ILE DU PRINCE-EDOUARD.													
Charlottetown	66	59	65	71	62	57	66	70	54	56	55	55	61
COLOMBIE-BRITANNIQUE.													
Pont de Spence	43	37	45	61	54	34	62	47	52	53	39	40	47
TERRENEUVE.													
St. Jean	57	54	70	70	67	74	55	71	58	59	68	53	63
Havre de Grâce	54	57	71	73	61	68	67	75	65	64	70	61	65
Fogo .....	...	58	80	...	...	58	58	63	59	45	67	43	...
Moyenne pour Terreneuve	56	56	74	71	64	67	60	70	61	56	68	52	63

* Mois incomplets

TABLEAU XXIII.—QUANTITE de pluie tombée dans chaque mois et dans l'année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1872, jusqu'à août 1873, inclusivement; les stations d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse ont été divisées en districts.

	1872.				1873.								Année.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
ONTARIO.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Windsor	3 63	1 33	0 46	0 00	1 66	0 08	1 18	3 83	2 66	3 47	2 55	0 19	21 04
Glencee	0 64	0 97	0 19	0 21	1 47	0 54	2 72	0 70	0 70	0 82	.....	.....	.....
London	3 98	2 17	0 65	R	.....	.....	.....	2 83	2 17	3 78	2 49	2 46	.....
Granton .....	.....	.....	.....	.....	2 11	0 15	1 49	2 45	2 06	3 90	2 92	3 23	.....
Woodstock	4 92	2 49	0 63	0 22	1 43	0 15	1 55	3 10	3 32	3 64	2 69	3 13	27 27
Plattsville	4 18	2 46	0 75	0 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ingersoll	7 65	2 37	0 52	0 00	0 97	R	1 20	3 48	4 79	4 00	3 28	1 56	29 82
Simcoe	5 58	3 29	0 69	0 44	1 68	0 00	2 86	3 02	3 27	4 03	3 52	2 87	31 25
Ailsa Craig	6 92	.....	.....	0 00	1 20	0 40	1 28	.....	1 09	4 69	.....	.....	.....
Dundas	3 26	3 50	R	.....	.....	R	2 06	4 43	1 16	2 82	2 93	2 18	.....
Hamilton	2 97	3 50	0 60	R	1 43	0 08	2 63	3 54	2 12	3 57	4 39	2 50	27 33
Moyenne pour le District	4 37	2 45	0 50	0 22	1 49	0 16	1 89	3 04	2 33	3 47	3 22	2 26	25 40
<i>District N. et N. O.</i>													
Petit Courant	4 02	0 23	2 44	0 00	1 78	0 00	0 25	1 36	4 51	1 61	2 22	2 97	21 39
Pointe Clark	1 57	4 74	1 98	0 00	2 47	0 00	1 90	3 86	4 06	2 71	5 67	2 17	31 13
Seaforth .....	.....	.....	.....	0 00	1 62	0 00	3 00	0 44	2 20	2 15	2 12	3 85	.....
Parkhill	6 87	3 67	0 00	0 00	0 04	0 00	0 70	3 35	.....	.....	.....	.....	.....
Lucan	2 69	2 68	0 96	0 00	0 38	0 70	1 16	2 13	2 69	2 73	.....	.....	.....
Stratford	7 16	2 47	0 57	0 00	2 52	0 15	1 60	4 01	2 94	2 39	3 39	2 60	29 80
Kincardine	7 68	1 58	0 95	R	2 65	R	2 20	2 35	3 98	2 38	4 11	2 02	29 90
Goderich	6 31	2 19	0 61	R	2 03	0 00	0 81	2 52	1 32	1 68	1 25	1 02	19 74
Orillia	4 10	3 11	.....	0 00	R	R	R	0 61	1 90	1 71	2 04	1 82	.....
Collingwood	3 80	4 03	0 39	R	R	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravenhurst	4 22	3 09	0 92	0 00	1 99	0 03	0 91	3 23	2 41	1 79	4 57	2 05	25 21
Barrie	3 86	3 15	0 87	0 00	0 84	0 00	0 00	imp.	1 51	3 50	1 46	2 20	17 39
N. Gwillimbury	4 26	3 29	0 64	0 00	2 05	R	0 40	3 95	0 94	2 40	1 80	1 00	20 73
Georgina	3 74	3 10	0 63	R	1 67	R	0 61	3 14	1 77	2 84	1 88	0 86	20 24
Moyenne pour le District	4 63	2 87	0 91	R	1 43	0 07	1 04	2 58	2 52	2 32	2 77	2 05	23 19
<i>District Central.</i>													
Newmarket	3 80	2 94	.....	R	.....	.....	.....	.....	1 08	3 19	2 22	1 68	.....
Brampton	2 62	3 03	0 25	0 00	1 85	R	0 70	3 45	2 48	1 45	2 52	2 00	20 35
Toronto	2 53	3 29	0 42	0 39	1 11	0 00	1 76	3 97	2 21	0 68	1 91	1 91	20 18
Markham	2 94	3 01	0 58	0 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Welland .....	.....	.....	0 74	0 41	0 69	0 76	3 49	3 24	1 68	1 62	2 91	2 69	.....
Moyenne pour le District	2 97	3 07	0 50	0 25	1 22	0 25	1 98	3 55	1 86	1 74	2 39	2 07	21 85
<i>District N. E. et E.</i>													
Oshawa	2 94	3 45	0 40	0 58	1 25	.....	.....	.....	1 68	1 80	.....	0 67	.....
Cornwall	3 68	4 09	1 51	0 17	0 18	0 09	1 24	2 62	1 00	1 09	5 17	1 95	22 79
Peterborough	3 86	2 66	0 48	R	0 67	R	0 42	3 15	0 50	1 48	2 10	1 74	17 06
Belleville	3 66	3 40	0 63	0 15	1 80	0 68	1 92	1 94	0 99	2 14	1 70	2 17	20 58
Erockville	3 15	4 53	1 03	0 48	0 68	0 00	2 25	2 76	1 06	1 66	3 93	1 52	26 55
Havre de Fitzroy	3 17	3 67	0 56	0 00	1 24	R	1 20	1 78	1 55	1 40	3 08	2 79	20 44
Pembroke	3 69	3 35	0 44	0 00	.....	0 00	0 00	1 77	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa	3 35	3 62	0 97	0 00	0 85	0 00	1 82	1 23	2 23	1 18	2 95	1 67	19 87
Moyenne de District	3 44	3 60	0 75	0 24	0 95	0 02	1 26	2 18	1 29	1 54	3 13	1 79	20 19
Moyenne pour Ontario	3 85	3 00	0 67	0 18	1 27	0 13	1 54	2 81	2 00	2 27	2 88	2 04	22 67

TABLEAU XXIII.—Quantité de pluie tombée dans chaque mois et durant l'année etc.—*Suite.*

	1872.				1873.								
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
QUÉBEC.													
Québec	4 27	2 60	0 80	0 00	R 0 00	R 1 94	5 07	3 03	4 11	3 45			25 27
Huntingdon.....	4 63	5 00	1 98	0 40	1 00	0 00	0 45	2 78	0 68	1 68	2 90	4 07	25 57
Montréal.....	6 45	6 13	2 91	R 1 07	0 09	1 79	3 02	1 42	1 07	2 55	1 72		28 22
Richmond.....	4 30	3 00	2 78	0 00									
Danville.....	4 59	1 98	3 62	0 00	1 60	0 50	R	R 1 56	2 70	3 18	0 93		20 66
Carleton.....	3 89	6 08	2 58	4 68	2 05								
Chicoutimi.....									0 74	1 56			0 81
Charlesbourg.....	3 67	3 14							3 11	2 98	3 51	2 16	
Lotbinière.....										0 23	3 18	1 97	
Pointe-aux-Trembles.....	2 91	3 37	2 35						1 38	3 59		3 43	
Lévis.....	3 12	2 50	2 19	0 00	0 08	0 00	0 02	2 11	4 13	4 13	5 77	2 89	26 85
Cap des Rosiers.....	0 52	2 15	0 78	0 00	0 47	0 00	0 00	0 00	1 39	0 54	0 51	4 42	10 68
Moyenne pour Quebec.....	3 84	3 59	2 22	0 64	0 90	0 10	0 38	1 64	2 23	2 11	3 21	2 51	23 37
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Yarmouth.....						1 58	1 65	3 45	1 83	3 30	1 41		
Digby.....	3 11	4 32	5 73	R									
Moyenne du District.....	3 11	4 32	5 73	R		1 58	1 65	3 45	1 83	3 30	1 41		
<i>District Central.</i>													
Halifax.....	1 41	4 88	5 71	2 87	4 78	0 49	2 46	1 93	1 58	2 96	3 90	4 45	37 42
Windsor.....	2 20												
Truro.....	1 50	7 22	7 31	0 85	3 35	0 39	1 64	1 86	1 39	2 01	4 24	3 17	34 93
Pictou.....	2 42	4 81	4 43	0 62	2 92	0 46	0 47	1 08	1 27	2 70	5 34	5 18	31 70
Seaforth.....	0 67	1 86	5 03	1 63	3 97	0 72	1 46	2 70	2 53	2 11	4 39	3 79	33 86
Beaver Bank.....	2 29	5 70	5 79	1 85	3 20		1 30	1 71	1 84	3 06	4 20	3 42	
Wolfville.....	2 43	5 31	4 25	0 74	3 32	0 65	0 95	2 28	1 43	2 08			
Moyenne du District.....	1 85	5 46	5 42	1 43	3 59	0 54	1 38	1 93	1 67	2 49	4 41	4 00	34 17
<i>District E. et N. E.</i>													
Guysborough.....	4 46	5 51	7 24	1 69	4 95	1 28	3 35	5 52	1 18	2 93	7 58	5 13	50 82
Sydney.....	5 37	5 61	5 98	2 02	4 69	1 35	2 21	3 62	1 78	2 80			4 34
Glace Bay.....	5 66	6 71	5 76	2 65		0 83	3 08	2 59	1 86	2 96	8 84	4 47	
Cow Bay.....							1 59	3 95	1 13	2 59	6 16		
Moyenne du District.....	5 16	5 94	6 33	2 12	4 82	1 16	2 53	3 92	1 49	2 82	7 53	4 65	48 50
Moyenne pour la Nouvelle-Ecosse.....	3 37	5 24	5 83	1 18	4 20	1 09	1 83	3 10	1 66	2 87	4 45	4 33	39 18
NOUVEAU-BRUNSWICK.													
St. Jean.....	4 87	6 72	6 66	0 81	5 02	0 61	1 24	2 03	1 83	4 65	4 18	2 78	41 50
Bass River.....	3 54	6 14	4 73	0 00	0 86	0 47	0 61	1 19	1 07	3 15	3 05		
Fredericton.....	3 67	7 79	5 72	0 00	1 84	0 00	1 07	1 81	1 78	4 46	4 47	1 52	34 13
Bathurst.....	1 72	6 68	3 02	0 00	0 09	0 00	1 03	0 65	1 77	2 65	2 03	2 79	22 34
Dorchester.....	3 34	7 85	5 65	1 14	4 27	0 54	1 25	2 72	2 28	4 84	2 23	4 62	40 73
Dalhousie.....	1 89									1 12	1 30	1 66	
Moyenne pour le Nouveau-Brunswick.....	3 17	7 04	5 16	0 39	2 42	0 32	1 06	1 68	1 75	3 48	2 88	2 66	32 01

TABLEAU XXIII.—Quantité de pluie tombée dans chaque mois et durant l'année etc.—*Suite.*

	1872.				1873.								Année.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
ILE du PRINCE EDOUARD.													
Charlottetown.....	3·19	4·37	2·71	0·49	2·50	0·27	0·44	2·64	1·31	4·00	3·06	3·97	28·95
MANITOBA.													
Winnipeg	7·25	1·55	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·87	2·38	3·37	3·55	1·17	20·14
Collège de St. Jean	5·43	1·57	R	0·00	0·00	0·00	0·00	0·10	1·70	3·78	4·77	3·77	21·12
TERRENEUVE.													
St. Jean.....	4·24	9·84	2·72	7·98	2·27	1·14	5·00*	1·27	1·18	1·73	3·11	2·58	43·06
Havre de Grâce.....	3·80	6·76	3·31	1·78	1·57	0·73	1·16	1·01	1·88	1·34	3·29	2·47	29·10
Fogo.....											3·35	1·98	...
COLOMBIE BRITANNIQUE.													
Pont de Spence										0·59	0·13	0·34	.....

* La neige incluse.

TABLEAU XXIV.—Quantité de pluie tombée par trimestre aux différentes stations d'observation avec indication de la quantité de neige tombée par mois, et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.

	Hauteur en pouces de la pluie tomb. par trimest.				Hauteur en pouces de la neige tombée.									Quantité totale tombée.
	Sept. à Nov. 1872.	Dec. 1872 à Fev. 1873.	Mars à mai 1873.	Juin à août 1873.	1872.			1873.						
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	
ONTARIO.														
<i>District O. et S. O.</i>														
Windsor	5.42	1.74	7.67	6.21	0.0	13.5	24.0	33.0	6.3	17.0	7.5	0.0	101.3	31.17
Glencoe	1.80	1.68	3.96		S.	4.5	38.0	22.0	2.0	11.0	3.0	0.0	80.5	
London	6.80			9.73	S.	8.5	38.0						0.0	
Granton			6.00	10.05				26.0	11.0	29.0		0.0	0.0	
Woodstock	8.04	1.80	7.97	9.46	0.0	10.3	39.0	33.1	7.8	22.5	1.5	0.0	114.2	38.69
Plattsville	7.39				S.	4.5	32.5							
Ingersoll	10.54	0.97	9.47	8.84	S.	4.0	50.0		9.0	15.0		0.0	0.0	
Simcoe	9.56	2.12	9.15	10.42	S.	5.0	23.0	26.0	4.0	13.0	0.0	0.0	71.0	38.35
Ailsa Craig		1.60			S.	5.2	2.37	5.5	3.5	17.5			1.1	
Dundas	6.76		7.65	7.93	S.	2.0				14.0	0.0	0.0		
Hamilton	7.07	1.51	8.29	10.46	S.	17.8	22.5	31.8	5.4	14.2	1.9	0.0	93.6	36.69
	7.32	1.87	7.26	8.95	S.	7.0	35.5	29.9	6.1	17.0	1.7	0.1	97.3	35.13
<i>District N. et N. O.</i>														
Petit Cuorant	6.69	1.78	6.12	6.80	S.	7.5	28.8	23.0	16.5	16.0	6.0	0.0	97.8	31.17
Pointe Clark	18.29	2.47	9.82	10.55	0.0	12.6	45.0	29.7	10.8	22.5	2.0	0.0	122.6	43.39
Seaforth		1.62	5.64	8.12	0.0	36.0	69.0	33.0	12.0	31.0	0.0	0.0	181.0	
Parkhill	10.54	0.04	4.05		S.	11.0	47.0	22.0	7.0	16.0	0.0	0.0	103.0	
Lucan	6.33	1.08	5.98		0.0	29.8	49.6	17.7	2.3	8.0	1.7	0.0	109.1	
Stratford	10.20	2.67	8.55	8.38	S.	17.5	36.7	19.0	10.1	18.5	0.8	0.0	102.6	40.06
Kincardine	10.21	2.65	8.53	8.51	0.2	16.0	41.0	46.5	12.1	22.0	3.0	0.0	140.8	43.98
Goderich	9.11	2.03	4.65	3.95	0.5	5.0	32.5	18.5	9.0	22.1	2.0	0.0	89.1	28.65
Orillia		R.	2.51	5.57			26.5	23.7	42.3	12.3	S.	0.0		
Collingwood	8.22				S.	12.0	42.5	34.0						
Gravenhurst	8.23	1.99	6.55	8.41	1.1	11.2	49.8	27.2	15.8	35.0	2.4	0.0	142.5	39.46
Barrie	7.88	0.84	1.51	7.16	S.	8.5	24.5	10.2	12.5	29.8		0.0		
N. Gwillimbury	8.19	2.05	5.29	5.20	S.	3.4	30.0	27.0	12.5	41.0	0.0	0.0	123.5	33.08
Georgina	7.47	1.67	5.52	5.58	S.	0.2	30.5	19.8	10.7	42.3	1.0	0.0	104.3	30.67
	8.41	1.50	6.14	7.14	0.1	12.9	40.5	25.1	13.3	24.3	1.5	0.0	117.7	34.84
<i>District central.</i>														
Newmarket				7.09										
Brampton	5.90	1.85	6.63	5.97	S.	1.0	21.5	20.5	8.0	23.0	2.5	0.0	76.5	28.00
Toronto	6.24	1.50	7.94	4.50	S.	1.3	38.0	39.2	10.4	25.2	S.	0.0	114.1	31.59
Markham	6.53				S.	0.5	26.0							
Welland		1.86	8.41	7.22	S.	0.8	39.8	2.0	2.5	13.3	0.0	0.0	58.4	
	6.54	1.72	7.39	6.20	S.	0.9	31.3	20.6	7.3	20.5	0.8	0.0	81.4	29.99

TABLEAU XXIV.—Quantité de pluie tombée par trimestre aux différentes stations d'observation avec indication de la quantité de neige tombée par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.—*Suite*,

	Hauteur en pouces de la pluie tomb. par trimest.				Hauteur en pouces de la neige tombée									Quantité totale tombée.
	Sept. à Nov. 1872.	Déc. 1872 à Fév. 1873.	Mars à mai 1873.	Juin à août 1873.	1872.			1873.						
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	
ONTARIO.—<i>Suite.</i>														
<i>District N. E. et E.</i>														
Oshawa	6.79													
Cornwall	9.28	0.44	4.85	8.21	0.4	10.5	26.8	21.0	7.0		0.6	0.0		
Peterborough	7.00	0.67	4.07	5.32	S.	2.3	27.6	20.6	7.9	39.4	2.0	0.0	99.8	27.00
Belleville	7.69	2.03	4.85	6.01	0.0	17.7	48.0	32.2	18.7	46.2	2.0	0.0	162.8	36.86
Brockville	8.71	1.66	6.07	10.11	0.0	10.5	32.5	32.0	13.0	34.0	1.0	0.0	123.0	38.85
Fitzroy, Havre de	7.40	1.24	4.53	7.27	S.	6.0	19.5	19.5	10.8	25.0	0.0	0.0	80.8	28.52
Pembroke	7.48				0.0	6.8	19.2		22.0				0.0	
Ottawa	7.94	0.85	5.28	5.80	0.0	8.4	23.7	19.4	19.1	21.3	0.3	0.0	92.2	29.09
Moyenne du district	7.79	1.21	4.73	6.46	S.	8.9	28.2	24.1	14.1	33.2	1.0	0.0	109.5	31.14
Moyenne d'Ontario	7.52	1.58	6.48	7.16	S.	7.4	33.9	24.9	10.2	23.8	1.3	S.	101.5	32.79
QUEBEC.														
Québec	7.67	R.	7.01	10.59	0.0	26.0	60.5	71.0	27.5	47.5	5.0	S.	237.5	49.02
Huntingdon	11.61	1.40	3.91	8.55	0.0	9.1	18.7	24.7	6.2	25.0	S.	0.0	83.7	33.94
Montréal	15.49	1.13	6.23	5.34	S.	10.7	43.3	41.3	16.6	33.5	S.	S.	145.4	42.76
Richmond	10.68				5.0	9.5	33.0							
Danville	10.19	2.10	1.56	6.81	1.0	4.7	33.7	41.1	20.0	21.5	2.5	S.	124.5	33.11
Carleton	12.55													
Chicoutimi														
Charlesbourg				8.63										
Lotbinière				5.38										
Pointe aux Trembles	8.63													
Lévis	7.81	0.08	6.26	12.70	0.0	11.5	38.1	62.2	13.8	1.2	0.0	0.0	126.8	39.53
Cap des Rosiers	3.45	0.47	1.39	5.47	0.0	1.4	34.0	59.0	36.0	23.0	39.0	2.0	199.4	30.62
Moyenne pour Québec	9.65	0.64	4.25	7.83	0.9	10.4	37.3	49.9	20.0	26.1	7.8	0.3	152.7	38.64
NOUVELLE ÉCOSSE.														
<i>District O. et S. O.</i>														
Yarmouth			6.93						3.8	7.0	0.1	0.2		
Digby	13.16				0.1	1.5	39.0	19.0	28.5	13.0	3.0	9.0	113.0	
Moyenne du District	13.16		6.93		0.1	1.5	39.0	19.0	16.2	10.0	1.6	4.6	92.0	
<i>District central.</i>														
Halifax	12.00	8.14	5.97	11.31	S.	4.4	32.3	26.6	10.7	15.5	6.5	7.4	103.4	48.48
Windsor					0.0			11.0						
Truro	16.03	4.59	4.89	9.42	0.0	6.0	46.0	15.6	28.3	28.6	8.2	0.6	133.3	50.91
Pictou	11.66	4.00	2.82	13.22	0.0	11.0	44.3	16.5	35.8	34.2	10.7	0.0	152.5	46.93
Seaforth	10.56	6.32	6.69	10.29	0.0	1.8	32.2	8.8	8.2	10.0	S.	S.	61.0	39.96
Beaver Bank	13.78		4.85	10.68	0.0	1.0	37.0	4.0	2.0	5.5	4.0	12.0	65.5	
Wolfville	11.99	4.71	4.66		0.0	1.4	36.8	14.6	19.3	18.7	S.	0.5	91.3	
Moyenne du district	12.73	5.56	4.98	10.90	S.	4.3	38.1	13.9	17.4	18.8	4.9	3.4	100.8	25.44

TABLEAU XXIV.—Quantité de pluie tombée par trimestre aux différentes stations d'observations, avec indication de la quantités de neige tombées par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis septembre 1873 jusqu'à août 1873.—*Fin.*

	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trim.				Hauteur en pouces de la neige tombée								Quantité totale tombée.	
	Sept. to Nov., 1872.	Dec., 1872, to Feb., 1873	Mars à Maie, 1873.	Juin à Août, 1873.	1872.				1873.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Maie.		Total.
NOUVELLE-ÉCOSSE.—Suite.														
<i>District N. E. et E.</i>														
Guysborough	17·21	7·92	10·05	15·64	S.	11·7	52·8	16·0	23·0	38·7	S.	S.	142·2	65·04
Sydney	16·96	8·06	7·61	.....	S.	6·3	46·0	27·0	19·0	26·3	17·5	S.	142·6	.....
Glace Bay	18·13	.....	7·53	16·27	2·2	5·0	47·5	.....	22·3	17·2	16·8	0·0	.....	.....
Cow Bay .....	.....	.....	6·67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3·8	13·9	0·0	.....	.....
Moyenne du District	17·43	8·10	7·97	15·00	0·7	7·7	48·8	21·5	21·4	21·5	12·1	0·1	133·8	61·88
Moyenne pour N. E.	14·44	6·47	6·62	11·65	0·3	4·5	42·0	18·1	18·3	16·8	6·2	2·7	108·9	50·07
NOUVEAU-BRUNSWICK.														
St. Jean	18·25	6·54	5·20	11·61	0·0	9·6	37·4	13·6	14·2	23·6	4·9	0·0	103·3	51·83
Bass River	14·41	1·33	2·87	.....	0·0	10·0	51·1	27·8	31·7	49·2	13·5	0·0	183·3	.....
Fredericton	17·18	1·84	4·66	10·45	0·0	4·2	38·7	21·9	33·5	9·3	S.	0·0	107·6	44·89
Bathurst	11·42	0·09	3·45	7·38	0·0	3·0	56·0	46·0	39·3	19·8	8·0	0·0	144·1	36·75
Dorchester	16·84	5·95	6·25	11·69	S.	2·0	48·0	13·5	24·0	31·0	4·0	0·0	122·5	52·98
Dalhousie .....	.....	.....	.....	4·08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moyenne pour N: Brunswick	15·37	3·13	4·49	9·69	S.	6·0	42·2	24·6	26·7	26·6	6·1	0·0	132·2	45·90
ILE DU PRINCE EDUARDS.														
Charlottetown	10·27	3·26	4·39	11·03	S.	6·6	50·3	18·3	20·6	19·5	9·0	0·0	124·3	41·38
MANITOBA.														
Winnipeg	8·80	0·0	3·25	8·09	S.	9·9	2·7	3·2	11·7	2·1	0·5	0·0	30·1	23·15
Collège de St. Jean	7·00	0·0	1·80	12·32	7·5	9·0	4·2	9·2	21·2	5·9	0·3	0·0	57·3	26·85
TERRENEUVE.														
St. Jean	16·80	11·39	7·45	7·42	0·0	S.	S.	27·8	56·0	16·3	12·5	4·0	116·6	54·72
Havre de Grâce	13·87	4·08	4·05	7·10	S.	*79	4·11	4·86	2·77	2·33	112·	0·44	16·42	45·52
COLOMBIE-BRITANNIQUE.														
Pont de Spence .....	.....	.....	.....	1·06	S.	S.	18·0	9·0	S.	3·0	0·0	0·0	30·0	.....

*Au Havre de Grâce, au lieu de la hauteur de la neige, c'est son équivalent en eau qui est donné.

TABLEAU XXV.—Nombre de jours de pluie pendant chaque mois et année aux stations mentionnées dans le tableau XXIII.

	1872.				1873.								Total.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	A oût.	
ONTARIO.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Windsor	12	5	3	0	4	1	4	13	8	9	8	2	69
Glencoe	5	5	1	1	4	0	2	9	4	4	.....	.....	.....
London .....	.....	10	6	3	.....	.....	.....	11	10	11	13	8	.....
Granton .....	.....	.....	.....	.....	4	2	6	10	12	9	10	11	.....
Woodstock	19	13	7	1	5	2	8	15	14	10	14	10	118
Plattsville	13	8	2	0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ingersoll	12	7	4	0	3	1	5	10	11	9	10	5	77
Simcoe	12	11	5	1	5	1	12	10	10	7	11	8	93
Ailsa Craig	11	.....	.....	0	3	2	8	11	9	8	.....	.....	.....
Dundas	12	8	3	.....	.....	.....	4	7	6	6	6	12	.....
Hamilton	14	11	11	2	4	1	7	11	9	6	7	7	90
Moyenne du District	12.2	8.7	4.7	0.9	4.0	1.3	6.2	10.7	9.3	7.9	9.9	7.9	83.7
<i>District N. et N. O.</i>													
Petit Courant	15	5	3	0	4	0	2	6	8	7	8	6	64
Pointe Clark	17	11	5	0	4	0	7	13	13	9	8	8	95
Seaforth .....	.....	.....	.....	0	6	0	2	9	10	9	4	8	.....
Parkhill	20	10	0	0	1	0	2	6	.....	.....	.....	.....	.....
Lucan	8	9	3	0	2	5	7	9	7	.....	.....	.....	.....
Stratford	16	9	4	0	5	2	7	11	10	7	10	8	89
Kincardine	14	6	8	1	4	1	7	9	12	8	9	8	87
Goderich	23	11	8	1	4	1	6	12	14	7	10	13	110
Orillia	14	12	.....	0	2	4	2	6	9	7	8	11	.....
Collingwood	12	10	5	1	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravenhurst	14	13	6	0	4	1	5	9	11	8	11	9	91
Barrie	18	13	5	0	4	1	3	8	9	8	8	8	86
N. Gwillimbury	10	8	6	0	4	2	1	8	8	4	6	5	62
Georgina	19	14	8	1	4	2	4	11	8	6	13	9	99
Moyenne du District	15.4	10.1	5.1	0.3	3.4	1.2	4.1	8.8	10.1	7.3	8.6	8.5	82.9
<i>District Centrale.</i>													
Newmarket	21	11	.....	1	.....	.....	.....	.....	5	7	9	7	.....
Brampton	16	9	5	0	4	2	6	10	8	9	10	11	90
Toronto	16	14	7	3	4	0	5	13	13	10	11	12	108
Markham	16	10	4	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Welland .....	.....	.....	6	3	3	1	6	11	8	6	8	8	.....
Moyenne du District	17.3	11.0	5.5	1.6	3.7	1.0	5.7	11.3	8.5	8.0	9.5	9.5	92.2
<i>District N. E. et E.</i>													
Oshawa	4	5	1	2	3	.....	.....	.....	6	6	.....	4	.....
Cornwall	15	11	6	1	4	2	3	12	12	10	11	9	96
Peterborough	17	14	9	2	3	2	3	10	11	8	11	10	100
Belleville	13	14	5	2	6	1	5	8	5	6	8	9	82
Brockville	8	13	5	2	6	0	6	12	5	8	12	13	90
Havre de Fitzroy	13	12	7	0	2	1	3	8	9	10	14	11	90
Pembroke	12	10	3	0	1	0	5	5	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa	13	16	8	0	2	0	6	7	6	7	9	7	81
Moyenne du District	11.9	11.9	5.5	1.1	3.4	0.9	4.4	8.9	7.7	7.9	10.8	9.0	83.4
Moyenne pour Ontario	14.2	10.4	5.2	1.0	3.6	1.1	5.1	9.9	8.9	7.8	9.7	8.7	85.6

TABLEAU XXV. — NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et pendant l'année, aux diff. stations d'observ. mentionnées dans le tableau XXIII. — *Suite.*

	1872.				1873.								Total.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
QUÉBEC.													
Québec	15	11	2	0	2	0	1	13	13	10	13	11	91
Huntingdon	18	15	4	3	3	0	3	12	9	12	12	12	103
Montréal	17	17	7	2	5	2	5	13	17	11	14	11	121
Richmond	12	10	4	0									
Danville	17	13	6	0	3	2	3	3	11	10	20	8	96
Carleton	8	11	2						6	6			9
Chicoutimi	11								7	9			13
Charlesbourg	8	7							4	7	8		5
Rivière du Loup										3	15		11
Lotbinière										4			4
Pointe-aux-Trembles	5	7	3	7					6	4			8
Lévis	11	6	3	0	3	1	1	5	10	11	6	8	65
Cap des Rosiers	4	11	5	0	2	0	0	5	12	7	11	9	66
Moyenne pour Québec	11.5	10.8	4.0	1.5	3.0	0.8	2.2	8.4	9.5	8.2	12.4	9.2	81.5
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Yarmouth						3	5	8	6	7	7		
Digby	14	13	12	7	8	2	6	12	10	12	15	11	122
Moyenne pour le district	14.0	13.0	12.0	7.0	8.0	2.5	5.5	10.0	8.0	9.5	11.5	11.0	112.0
<i>District Central.</i>													
Halifax	11	15	16	4	11	3	9	19	16	21	17	16	158
Windsor	7		4	1	4	0	6	9	5	11			
Truro	8	19	11	5	10	3	7	16	10	18	15	11	133
Pictou	13	15	13	4	5	1	3	8	6	8	13	9	98
Seaforth	9	14	16	10	13	5	10	15	11	16	17	14	150
Beaver Bank	9	10	12	5	8	3	4	7	4	11	10	7	90
Wolfville	12	11	13	6	10	2	5	9	4	9			
Moyenne pour le district	9.9	14.0	12.1	5.0	8.7	2.4	6.3	11.9	8.0	13.4	14.4	11.4	117.5
<i>District E. et N. E.</i>													
Guysborough	12	15	13	5	9	3	7	15	5	11	11	11	117
Sydney	10	13	15	7	11	3	9	7	8	12		10	
Glace Bay	12	15	12	6		2	9	8	6	12	11	5	
Cow Bay							5	5	5	13	13		
Moyenne pour le district	11.3	14.3	13.3	6.0	10.0	2.7	7.5	8.7	6.0	12.0	4.7	8.7	112.2
Moy. pour la Nouv.-É....	11.7	13.8	12.5	6.0	8.9	2.5	6.4	10.2	7.3	11.6	15.9	10.4	113.9

TABLEAU XXV.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et pendant l'année, aux différentes stations d'observations mentionnées dans le tableau XXIII.—*fin.*

	1872.				1873.								Total.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
NOUVEAU-BRUNSWICK.													
St Jean	13	13	11	6	15	1	5	13	14	17	18	8	134
Bass River	12	14	10	0	4	2	5	6	13	13	13	.....	102
Frédéricton	13	14	9	0	8	0	4	10	10	11	16	7	61
Bathurst	5	8	6	0	1	0	2	3	8	9	8	11	109
Dorchester	13	14	10	3	9	1	5	11	10	11	12	10	9
Dalhousie .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	13	9	.....
Moy. pour le N.-Brunswick.	11·2	12·6	9·2	1·8	7·4	0·8	4·2	8·6	11·0	10·8	13·3	9·0	99·9
ILE DU PRINCE EDOUARD.													
Charlottetown	16	18	8	6	10	2	8	10	10	12	20	10	130
MANITOBA.													
Winnipeg	11	6	0	0	0	0	0	5	17	10	9	10	68
Collège St. Jean	13	7	1	0	0	0	0	2	9	10	13	13	68
TERREBONNE.													
St. Jean	11	15	10	8	10	6	5	5	9	12	13	10	114
Havre de Grâce	16	17	12	9	3	4	4	7	9	14	15	12	122
Fogo .....	.....	7	7	.....	.....	3	4	2	4	6	9	6	.....
COLOMBIE BRITANNIQUE.													
Font de Spence	5	5	7	1	1	0	6	2	9	6	2	1	45

TABLEAU XXVI.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.

	No. de jours de pluie par trimestre.				No. de jours de neige.								Total.
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	1872.			1873.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	
ONTARIO.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Windsor	20	5	25	19	0	6	6	10	4	9	8	0	43
Glencee	11	5	15		0	4	6	6	1	3		0	22
London				32	1	10	12				6	0	
Granton			28	30				16	12	14	7	0	
Woodstock	39	8	37	34	0	10	20	19	10	16	5	0	80
Plattsville	23				0	6	16						
Ingersoll	23	4	26	24	1	3	12	10	5	10	2	0	43
Simcoe	28	7	32	26	1	5	5	7	3	2	1	0	24
Ailsa Craig		5	28				24	14	12			0	0
Dundas	23		17	24	1	5				7		0	0
Hamilton	36	7	27	20	2	11	25	20	14	12	2	0	86
Moyenne du district....	25·6	6·2	26·2	25·7	0·7	8·4	14·0	12·8	7·6	9·1	2·3	0·0	54·9
<i>District N. et N.O.</i>													
Petit Courant	23	4	16	21	1	3	13	9	5	8	2	0	41
Pointe Clark	33	4	33	25	0	9	23	25	10	17	4	0	88
Seaforth		6	21	21	0	12	17	17	6	13	0	0	65
Parkhill	30	1			2	6	16	10	2	5	0	0	41
Lucan	20	4	21		0	6	17	8	3	2	2	0	48
Stratford	29	7	28	25	3	12	19	11	8	11	5	0	69
Kincardine	28	6	28	25	1	9	19	15	10	8	4	0	65
Goderich	42	6	32	30	1	6	17	18	9	15	6	0	72
Orillia		6	17	26	2		20	16	21	11	8	0	
Collingwood	27				1	7	18	6					
Gravenhurst	33	5	25	28	1	11	21	16	12	14	6	0	81
Barrie	36	5	20	25	1	9	20	13	13	15	5	0	76
Gwillimbury Nord	24	6	17	15	1	6	18	11	5	11	0	0	52
Georgina	41	7	23	28	1	10	20	17	10	15	3	0	76
Moyenne du district....	30·6	4·9	23·0	24·4	1·0	7·6	17·2	12·8	8·1	10·4	3·2	0·0	60·3
<i>District Central.</i>													
Newmarket				23			12					3	1
Brampton	30	6	24	30	1	7	20	14	9	11	3	0	65
Toronto	37	7	31	33	1	9	24	17	11	15	3	0	80
Markham	30				1	5	13						
Welland		7	25	22		6	14	8	7	7	0	0	42
Moyenne du district....	33·8	6·3	25·5	27·0	1·0	6·7	16·6	13·0	9·0	11·0	2·2	0·2	59·5

TABLEAU XXVI.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.—*Suite.*

	No. de jours de pluie par trimestre.				No. de jours de neige.							Total.	
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	1872.			1873.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.		Mai.
ONTARIO.—<i>Suite.</i>													
<i>District N. et N. E.</i>													
Oshawa	10												
Cornwall	32	7	27	30	1	8	18	20	11	14	3	0	75
Peterborough	40	7	24	29	1	9	23	16	11	13	15	0	88
Belleville	32	9	18	23	0	8	13	14	5	12	1	0	53
Brockville	26	8	23	33	0	10	20	18	7	12	2	0	69
Fitzroy, havre de	32	3	20	35	1	6	12	12	8	14	0	0	53
Pembroke	25	1			0	7	10	12	6	5	2	0	42
Ottawa	37	2	19	23	0	11	19	19	7	14	2	0	72
Moyenne du district...	29.3	5.4	21.0	27.7	0.4	8.4	16.4	15.9	7.9	12.0	3.6	0.0	64.6
Moyenne pour Ontario..	29.8	5.7	23.9	26.2	0.8	7.8	16.1	13.6	8.2	10.6	2.8	0.1	60.0
QUÉBEC.													
Québec	28	2	27	34	0	7	13	16	12	15	9	1	73
Huntingdon	37	6	24	36	0	10	16	17	9	13	3	2	70
Montréal	41	9	35	36	2	10	19	20	10	15	1	3	80
Richmond	26				1	8	15						
Danville	36	5	17	38	2	8	16	13	9	12	6	2	68
Carleton	21												
Chicoutimi												0	
Charlesbourg				20									
Lotbinière				29									
Pointe-aux-Trembles	15												
Lévis	20	4	16	25	0	7	13	11	8	6	1	0	46
Cap des Rosiers	20	2	17	27	0	2	10	5	4	6	5	2	34
Moyenne pour Québec...	26.3	5.3	20.1	29.8	0.7	7.4	14.6	15.7	8.7	11.2	4.2	1.4	61.9
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
<i>District O. et S. O.</i>													
Yarmouth			19						5	3	3	1	
Digby	39	17	28	38	0	5	16	8	13	11	4	1	58
Moyenne du district...	39.0	17.5	23.5	32.0	0.0	5.0	16.0	8.0	9.0	7.0	3.5	1.0	49.5
<i>District Central.</i>													
Halifax	42	18	44	54	1	9	21	12	14	19	5	3	84
Windsor		5	20			5	6	9	7	6	4	2	
Truro	38	18	23	44	0	3	20	12	15	16	10	2	78
Pictou	41	10	17	30	0	7	12	10	10	7	6	0	52
Seaforth	39	28	36	47	0	6	11	5	12	10	2	2	48
Beaver Bank	31	16	15	28	0	5	7	2	4	5	3	1	26
Wolfville	36	18	18		0	7	19	10	15	8	2	2	63
Moyenne du district....	35.0	16.1	26.2	39.2	0.2	6.0	13.7	8.6	11.0	10.1	4.6	1.7	55.9

TABLEAU XXVI.—Nombre de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, inclusivement.—*Suite.*

	No. de jours de pluie par trimestre.				No. de jours de neige.								
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	1872.			1873.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.
NOUVELLE-ÉCOSSE,—<i>Suite</i>													
<i>District de E. et de N. E.</i>													
Guysborough.....	40	17	27	33	1	6	15	7	13	15	6	3	66
Sydney.....	38	21	24	.....	1	6	19	12	9	11	8	1	67
Glace Bay.....	39	.....	23	28	2	6	16	.....	9	9	9	0	.....
Cow Bay.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	5	0	.....
Moyenne du district..	38·9	18·7	22·2	32·4	1·3	6·0	16·7	9·5	10·3	10·0	7·0	1·3	61·1
Moyenne pour la N.-Ecosse.	38·0	17·4	23·9	37·9	0·5	5·7	15·5	8·7	10·1	9·0	5·0	1·3	55·8
NOUVEAU-BRUNSWICK.													
St. Jean.....	37	22	32	43	0	11	18	12	11	17	4	0	73
Bass River.....	36	6	24	.....	0	8	18	13	12	16	10	0	77
Frédéricton.....	36	8	24	34	0	6	14	12	11	8	4	0	55
Bathurst.....	19	1	13	28	0	3	4	9	7	6	5	0	34
Dorchester.....	37	13	26	33	1	1	11	4	9	5	1	0	32
Dalhousie.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moyenne pour le N.-Bruns.	33·0	10·0	23·8	33·2	0·2	5·8	13·0	10·0	10·0	10·4	4·8	0·0	54·2
ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD.													
Charlottetown.....	42	18	28	42	1	9	20	15	15	17	7	0	84
MANITOBA.													
Winnipeg.....	17	0	22	29	4	10	9	10	9	6	3	0	51
Collège de St. Jean.....	21	0	11	36	6	16	13	16	12	6	2	0	71
TERRENEUVE.													
St. Jean.....	36	24	19	35	0	11	16	17	17	10	8	4	83
Havre de Grâce.....	45	16	20	41	1	11	20	19	16	14	8	6	95
Fogo.....	.....	.....	10	21	1	7	.....	.....	3	6	7	2	.....
COLOMBIE BRITANNIQUE.													
Pont de Spence.....	17	2	17	9	3	2	10	6	2	4	0	0	27

TABLEAU XXVII.—Hauteur moyenne de la pluie tombée par trimestre dans les différentes provinces, et hauteur moyenne de la neige tombée par mois et année, avec indication de la moyenne du nombre de jours dans la même période.

	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.				Hauteur en pouces de la neige tombée.								Total.
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Été.	1872.			1873.					
					Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	
ONTARIO.													
District O. et S. O.	7.32	1.87	7.26	8.95	S.	7.0	35.5	29.9	6.1	17.0	1.7	0.1	97.3
District N. et N. O.	8.41	1.50	3.14	7.14	0.1	12.9	40.5	25.1	13.3	24.3	1.5	0.0	117.7
District Central.	6.54	1.72	7.39	6.20	S.	0.9	31.3	20.6	7.3	20.5	0.8	0.0	81.4
District N. et N. E.	7.79	1.21	4.73	6.46	S.	8.9	28.2	24.1	14.1	33.2	1.0	0.0	109.5
Ontario.	7.52	1.58	6.48	7.16	S.	7.4	33.9	24.9	10.2	23.8	1.3	S.	101.5
QUÉBEC.	9.65	0.64	4.25	7.83	0.9	10.4	37.3	49.9	20.0	26.1	7.8	0.3	152.7
NOUVEAU-BRUNSWICK.	15.37	3.13	4.49	9.69	S.	6.0	42.2	24.6	26.7	26.6	6.1	0.0	132.2
NOUVELLE-ÉCOSSE													
District O. et S. O.	13.16	.....	6.63	.....	0.1	1.5	39.0	19.0	16.2	10.0	1.6	4.6	92.0
District Central.	12.73	5.56	4.98	10.90	S.	4.3	38.1	13.9	17.4	18.8	4.9	3.4	100.8
District E. et N. E.	17.43	8.10	7.97	15.00	0.7	7.7	48.8	21.5	21.4	21.5	12.1	0.1	133.8
Nouvelle-Ecosse.	14.44	6.47	6.62	11.65	0.3	4.5	42.0	18.1	18.3	16.8	6.2	2.7	10.89

JOURS.

ONTARIO.													
District O. et S. O.	25.6	6.2	26.2	25.7	0.7	8.4	14.0	12.8	7.6	9.1	2.3	0.0	54.9
District N. et N. O.	30.6	4.9	23.0	24.4	1.0	7.6	17.2	12.8	8.1	10.4	3.2	0.0	60.3
District Central.	33.8	6.3	25.5	27.0	1.0	6.7	16.6	13.0	9.0	11.0	2.2	0.2	59.5
District N. et N. E.	29.3	5.4	21.0	27.7	0.4	8.4	16.4	15.9	7.9	12.0	3.6	0.0	64.6
Ontario.	29.8	5.7	23.9	26.2	0.8	7.8	16.1	13.6	8.2	10.6	2.8	0.1	60.0
QUÉBEC.	26.3	5.3	20.1	29.8	0.7	7.4	14.6	13.7	8.7	11.2	4.2	1.4	61.9
NOUVEAU-BRUNSWICK.	33.0	10.0	23.8	33.2	0.2	5.8	13.0	10.0	10.0	10.4	4.8	0.0	54.2
NOUVELLE-ÉCOSSE													
District O. et S. O.	39.0	17.5	23.5	32.0	0.0	5.0	16.0	8.0	9.0	7.0	3.5	1.0	49.5
District Central.	35.0	16.1	26.2	39.2	0.2	6.0	13.7	8.6	11.0	10.1	4.6	1.7	55.9
District E. et N. E.	38.9	18.7	22.2	32.4	1.3	6.0	16.7	9.5	10.3	10.0	7.0	1.3	61.1
Nouvelle-Ecosse.	38.0	17.4	23.9	37.9	0.5	5.7	15.5	8.7	10.1	9.0	5.0	1.3	55.8

TABLEAU XXVIII.—HAUTEUR MOYENNE en pouces de la pluie tombée dans les différentes provinces du Canada, depuis septembre 1872 jusqu'à août 1873, avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période.

	1872.				1873.								Année.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
ONTARIO.													
District O. et S. O.	4.37	2.45	0.50	0.22	1.49	0.16	1.89	3.04	2.33	3.47	3.22	2.26	25.40
District N. et N. O.	4.63	2.87	0.91	R	1.43	0.07	1.04	2.58	2.52	2.32	2.77	2.05	23.19
District Central.	2.97	3.07	0.50	0.25	1.22	0.25	1.98	3.55	1.86	1.74	2.39	2.07	21.85
District N. E. et E.	3.44	3.60	0.75	0.24	0.95	0.02	1.26	2.18	1.29	1.54	3.13	1.79	20.19
Ontario.....	3.85	3.00	0.67	0.18	1.27	0.13	1.54	2.84	2.00	2.27	2.88	2.04	22.67
QUÉBEC	3.84	3.59	2.22	0.64	0.90	0.10	0.38	1.64	2.23	2.11	3.21	2.51	23.37
NOUVEAU-BRUNSWICK.....	3.17	7.04	5.16	0.39	2.42	0.32	1.06	1.68	1.75	3.45	3.55	2.66	32.68
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
District O. et S. O.	3.11	4.32	5.73	R	.....	1.58	1.65	3.45	1.83	3.30	1.41	.....	.....
District Central.	1.85	5.46	5.42	1.43	3.59	0.54	1.38	1.93	1.67	2.49	4.41	4.00	34.17
District E. et N. E.	5.16	5.94	6.33	2.12	4.82	1.16	2.56	3.92	1.49	2.82	7.53	4.65	48.50
Nouvelle-Ecosse....	3.37	5.24	5.83	1.18	4.26	1.09	1.86	3.10	1.66	2.87	4.45	4.33	39.18

JOURS.

ONTARIO.													
District O. et S. O.	12.2	8.7	4.7	0.9	4.0	1.3	6.2	10.7	9.3	7.9	9.9	7.	83.7
District N. et N. O.	15.4	10.1	5.1	0.3	3.4	1.2	4.1	8.8	10.1	7.3	8.6	8.	82.9
District Central.	17.3	11.0	5.5	1.6	3.7	1.0	5.7	11.3	8.5	8.0	9.5	9.5	92.2
District N. E. et E.	11.9	11.9	5.5	1.1	3.4	0.9	4.4	8.9	7.7	7.9	10.8	9.0	83.4
Ontario.....	14.2	10.4	5.2	1.0	3.6	1.1	5.1	9.9	8.9	7.8	9.7	8.7	85.6
QUÉBEC	11.5	10.8	4.0	1.5	3.0	0.8	2.2	8.4	9.5	8.2	12.4	9.2	81.5
NOUVEAU-BRUNSWICK.....	11.2	12.6	9.2	1.8	7.4	0.8	4.2	8.6	11.0	10.8	13.4	9.0	100.0
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
District O. et S. O.	14.0	13.0	12.0	7.0	8.0	2.5	5.5	10.0	8.0	9.5	11.5	11.0	112.0
District Central.	9.9	14.0	12.1	5.0	8.7	2.4	6.3	11.9	8.0	13.4	14.4	11.4	117.5
District E. et N. E.	11.3	14.3	13.3	6.0	10.0	2.7	7.5	8.7	6.6	12.0	11.7	8.7	112.2
Nouvelle-Ecosse....	11.7	13.8	12.5	6.0	8.9	2.5	6.4	10.2	7.3	11.6	15.9	10.4	113.9

TABLEAU XXIX. — Différences entre la température moyenne mentionnée dans le Tableau V., et la moyenne provenant de trois ans ou plus, telle qu'indiquée dans le Tableau I. Les déviations étant marquées (+) ou (-), selon que la moyenne dans le Tableau V., est plus grande ou moindre que celle avec laquelle on la compare.

	1872.				1873.								Année
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
ONTARIO.													
Pembroke	+2.7	+0.3	+2.3	-1.9	-3.4	-0.8	+0.3	-1.3	-0.1	-3.3	-0.7	-1.8	-1.4
Havre de Fitzroy	+1.9	-2.7	+3.4	-4.6	+1.5	+0.7	+2.1	-3.4	-0.1	-0.3	+0.9	-1.9	-1.2
Cornwall	+0.3	-3.1	+1.2	-5.0	-2.6	-1.5	-1.3	-1.9	+1.0	-0.3	+0.9	-1.9	-1.2
Gravenhurst	+2.6	-2.0	+2.6	-1.1	-0.5	-2.5	-0.5	-1.1	1.4	+1.6	-1.4	-1.6	-0.3
Barrie	+1.2	-1.4	-1.9	-5.4	-4.3	-0.6	-0.1	-2.7	+0.4	+1.8	-1.7	+1.4	-1.1
Peterborough	+2.7	+0.2	+1.0	-4.0	-1.6	+1.0	+0.7	-2.0	+0.4	+1.8	-0.3	-0.6	0.0
Kincardine	-1.2	-4.0	-1.0	-2.7	-6.7	-3.5	-4.8	-5.6	-7.1	-5.6	-7.1	-5.1	-4.5
Belleville	+1.0	-1.6	-0.1	-4.6	-1.5	+0.6	0.0	-2.0	+0.6	+2.0	-0.5	-0.4	-0.6
N. Gwillimbury	+0.7	-2.5	+1.1	-3.4	-3.2	-0.6	+0.5	-3.5	-4.7	-1.4	-1.8	-1.1	-1.6
Goderich	+1.2	-1.8	-2.8	-4.6	-6.6	-3.4	-1.4	-3.2	+1.6	+3.1	+0.6	+3.3	-1.2
Toronto	+1.0	-0.3	-3.5	-6.9	-5.4	-1.5	-2.8	-2.5	+0.3	+2.0	+1.0	+0.4	-1.5
Stratford	+1.6	-1.4	-4.4	-7.6	-4.4	-2.1	-0.4	-3.7	+1.4	+2.8	+0.5	+1.3	-1.3
Dundas	-0.6	-1.3	-2.5	.....	.....	-3.5	-0.5	-4.9	-3.6	-1.4	-1.0	-2.3	.....
Hamilton	+1.8	-0.8	-2.5	-4.9	-4.4	-1.4	+0.1	-3.1	+0.1	-0.1	-0.1	+1.0	-1.2
Woodstock	+4.2	-1.9	-0.7	-5.5	-3.8	-2.3	-1.7	-2.6	-0.6	+1.1	-0.3	-1.7	-1.3
Glencoe	-2.8	-2.7	-1.9	-4.8	-3.9	-1.7	-1.9	-6.0	-3.8	+3.2	.....	.....	.....
Simcoe	+2.3	-0.3	-2.1	-4.7	-3.7	-0.5	-0.9	-2.1	+1.7	+3.2	+3.7	+5.3	+0.2
Windsor	+1.9	-0.2	-4.7	-6.2	-5.5	-2.0	-0.8	-4.3	+1.5	+3.6	-0.3	+1.1	-1.3
QUÉBEC.													
Montréal	+1.3	-1.8	+0.6	-5.3	-1.8	-0.1	+1.8	-1.6	0.0	+0.8	-0.8	-0.4	-0.6
Québec	-0.3	-1.6	-2.8	-8.9	-2.5	-3.3	-1.5	-1.8	-0.6	-2.7	0.0	-2.2	-2.3
Huntingdon	+2.4	-2.9	+0.2	-7.0	-1.1	-1.2	+0.5	-3.5	-0.9	-1.9	-0.3	-2.9	-1.6
NOUVEAU-BRUNSWICK.													
St. Jean	+0.8	+0.4	-0.1	-6.3	+1.8	-2.4	+0.9	-0.7	-0.5	-1.5	0.0	-0.1	-0.5
Rivière de l'Achigan	+2.8	-1.0	0.0	-4.8	-0.6	-3.9	+1.4	-2.3	-1.1	-3.6	+0.1	.....	.....
NOUVELLE-ÉCOSSE.													
Halifax	+1.2	+0.6	-0.1	-3.6	+0.6	-3.1	+2.0	-0.1	+0.6	-4.3	-0.1	-0.4	-0.6
Glace-Baie	+2.2	+0.1	+0.5	-1.9	.....	-3.0	+3.4	-0.2	+2.5	-1.5	0.0	+0.3	.....
Pictou	+1.5	+0.8	+1.0	-3.7	0.0	-3.5	+2.4	-0.9	+0.8	-3.1	+2.6	-0.7	-0.2
Sydney	+2.3	+1.2	+0.4	-1.6	-3.8	-6.2	+1.7	-2.1	+0.2	-4.7	-0.5	-1.4	-1.2

ETAT des dépenses du bureau Météorologique durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

TRAITEMENTS.			\$ cts.	\$ cts.
BUREAU CENTRAL.				
C. Carpmael, M.A. (9 mois)	Préposé à la télég. atmosphérique		700 00	
T. Menzies	do construction des appareils		124 00	
W. A. Stewart	Réd. des statistiques		189 00	
W. F. Davison	Gardien des approvisionnements		145 00	
T. Hope	Opérateur de Télégraphe		459 00	
F. Stupart (6 mois)	Fait une carte et autres services		70 00	
C. E. Stewart	Emploi de circonstance		108 00	
T. F. Fotheringham	do do		50 00	
F. Checkley	do do		80 00	
G. C. Haney	do do		5 00	
C. Sturgeon	Messageur		24 00	
				1,954 00
STATIONS PRINCIPALES.				
Halifax	F. Allison, M.A.	Surintendance et assistance	400 00	
St. John	G. Murdoch, C.E.	do do	400 00	
Frédéricton	Dr. Jack	do do	400 00	
Ottawa	G. C. Haney	do do	400 00	
Winnipeg	Collège St. Jean	do do	500 00	
				2,100 00
STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.				
Saugeen	J. R. Stewart	do do	339 50	
Port Stanley	M. Payne	do do	366 50	
Port Dover	H. Morgan	do do	329 50	
Kingston	S. Woods, M.A.	do do	371 50	
Montreal	Dr. Smallwood	do do	500 00	
Quebec	Captain Ashe, M.E.	do do	250 00	
Chatham, N.B.	G. A. Blair (4½ mois)	do do	112 50	
Halifax	F. Allison (1½ mois)	do do	40 50	
Winnipeg	J. Stewart (2 mois)	do do	46 00	
				2,356 00
Instruments et appareils			926 33	
Papeterie et impressions			160 24	
Télégraphiement de rapports atmosphériques			1,662 54	
Frais de voyage			127 53	
Transport d'appareils			126 07	
Bâtisse et meubles			198 24	
Charpenterie			36 16	
Peinturage			53 25	
Quincaillerie			17 92	
Bois de service			42 39	
Combustible			37 50	
Diverses dépenses aux stations			53 75	
Frais de poste			89 02	
Frais de remise des salaires et autres paiements			26 43	
Divers petits déboursés			32 63	
				3,590 00
				\$10,000 00

ANNEXE No. 23.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE FORT HOWE, SAINT-JEAN, N.-B.
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1873.

SAINT-JEAN, 24 janvier 1874.

MONSIEUR,—Le sémaphore (*Time-Ball*) de l'observatoire de Fort-Howe, jusqu'au 11 octobre 1873, a été régulièrement abaissé chaque jour à une heure. Il fut ensuite descendu pour allonger le cylindre afin de lui donner plus d'élévation. Il est maintenant placé sur le sommet de l'Hôtel des Douanes, qu'on regarde universellement comme l'endroit le plus avantageux pour un signal de ce genre. Le conseil commun, à sa dernière assemblée, a adopté un ordre pour relier les cloches d'alarme au sémaphore, afin de donner l'heure exacte par toute la ville. C'est un avantage qui sera sans doute apprécié, parce qu'il permettra aux personnes qui ne peuvent voir le sémaphore de régler leurs montres, etc.

Je suis, etc.,

GEO. HUTCHINSON, JR.,

Directeur du sémaphore.

WILLIAM SMITH, Ecr.,

Député du ministère de la marine et des pêcheries,
Ottawa.ÉTAT de la dépense pour le compte de l'observatoire de St. Jean, pour l'année
fiscale expirée le 30 juin 1873.

	\$ cts.	\$ cts.
George Hutchinson, jr., une année de traitement comme directeur.....	500 00	
G. McAuley, une année de salaire comme gardien.....	104 00	
R. P. et W. H. Starr, charbon.....	9 00	
J. Williams, huile, suif, etc.....	6 72	
Département de la milice, 2 années de loyer de l'emplacement.....	12 16	
P. Sheridan, petites dépenses.....	4 73	
		635 61

WM. SMITH,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 29.

TABLEAU des voyages faits par les navires à vapeur de la Compagnie des Vapours de Québec et des Ports du Golfe entre Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires, du 7 mai 1873 au 2 août 1873, suivant traité passé entre le gouvernement du Canada, le dit tableau indiquant le temps de l'arrivée et du départ aux ports de Québec et de Pictou.

Nom du Vapeur.	N ^o . de voy.	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Vapeur "Georgia"...	1	Mai 7, 9'45 a.m.	Mai 14, 9'0 a.m.	Mai 16, 10'0 a.m.	Mai 22, 6'0 a.m.
" " "Secret"....	1	" 13, 2'30 p.m.	" 16, 11'45 p.m.	" 20, 7'0 "	" 24, noon
" " "Georgia"....	2	" 23, 3'30 a.m.	" 28, 2'0 "	" 27, s.s. "Pictou," 7 a.m.	Jun 3, 11'0 a.m.
" " "Secret"....	2	" 27, 2'10 p.m.	" 31, 8'30 "	Jun 3, 7'0 a.m.	" 7, 9'0 "
" " "Georgia"....	3	Jun 3, 4'0 "	Jun 8, 5'30 a.m.	" 10, 7'0 "	" 14, 3'30 p.m.
" " "Secret"....	3	" 10, 2'20 p.m.	" 14, 9'30 p.m.	" 17, 7'0 "	" 21, 8'0 a.m.
" " "Miramichi"....	1	" 17, 3'15 "	" 22, 4'0 "	" 24, 7'0 "	" 28, 4'0 p.m.
" " "Secret"....	4	" 24, 2'30 "	" 28, 3'0 "	Jul. 1, 7'0 "	Jul. 5, 2'0 p.m.
" " "Miramichi"....	2	Jul. 1, 2'15 "	Jul. 6, 4'15 "	" 8, 7'0 "	" 12, 11'0 a.m.
" " "Secret"....	5	" 8, 3'20 "	" 12, 7'0 "	" 15, 7'0 "	" 19, 11'30 "
" " "Miramichi"....	3	" 15, 2'20 "	" 20, 4'0 a.m.	" 22, 7'10 "	" 26, 4'0 p.m.
" " "Secret"....	6	" 22, 2'30 "	" 26, 7'0 p.m.	" 29, 7'0 "	Août 2, 5'30 "

OBSERVATIONS.

Vapeur *Georgia*, premier voyage en aval. — La baie de Gaspé pleine de glace ainsi que la baie des Chaleurs; n'a pu en conséquence se rendre à Dalhousie; retenu par la glace à Chatham, 12 heures, et par la brume, à Newcastle, 15 heures.

Vapeur *Secret*, premier voyage, en aval du fleuve. — Impossible de se rendre à Paspébiac et à Dalhousie, à cause de la glace dans la baie des Chaleurs; en conséquence il fut obligé de porter les malles de Paspébiac et de Dalhousie à Chatham, pour être transportées par terre.

Vapeur *Georgia*, deuxième voyage, en aval. — Retenu sept heures par la brume. Le *Georgia*, par sa détention dans les glaces lors du premier voyage, ne pouvait reprendre le temps perdu de manière à partir de Québec et de Pictou les mardis. Le vapeur *Pictou* fit un voyage en amont, pour transporter les malles et les passagers, pendant que le vapeur *Georgia* venait directement de Pictou; par ce moyen les vapeurs purent reprendre leurs voyages réguliers.

Vapeur *Miramichi*, premier voyage. — Retenu par la brume plusieurs heures dans le voyage en aval.

Vapeur *Miramichi*, deuxième voyage. — Retenu douze heures par la brume entre Québec et la Pointe-au-Père.

Vapeur *Miramichi*, troisième voyage. — A Dalhousie, il ne put débarquer les passagers ni la cargaison qu'après cinq heures d'attente, à cause du vent violent qu'il faisait.

Vapeur *Secret*, sixième voyage. — Retenu douze heures par la brume à son voyage en amont du fleuve.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des Vapeurs de Québec et des Ports du Golfe, fais serment et déclare qu'au meilleur de ma connaissance et croyance, le tableau qui précède et les remarques qui le suivent sont en tous points conformes à la vérité.

W. MOORE.

Attesté sous serment devant moi, à Québec, ce quatrième jour d'août, mil huit cent soixante-et-treize.

J. PORTER, J. P.

TABLEAU des voyages faits par les navires à vapeur de la Compagnie des vapeurs de Québec et des Ports du Golfe entré Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires, du 5 août 1873 au 24 novembre 1873, suivant traité passé entre le gouvernement du Canada, le dit tableau indiquant le temps de l'arrivée et du départ aux ports de Québec et de Pictou.

Nom du Vapeur.	No. de voy.	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Vapeur "Miramichi"	4	Juil. 29, 2:20 p.m.	Août 3, 8:20 a.m.	Août 5, 7:0 a.m.	Août 9, 6:15 a.m.
"Secret"....	7	Août 5, 2:0 "	" 9, 4:0 p.m.	" 12, 7:0 "	" 16, 9:30 "
"Miramichi"	5	" 12, 2:20 "	" 16, 11:45 "	" 19, 7:0 "	" 24, 5:30 "
"Secret"....	8	" 19, 2:15 "	" 24, 4:15 "	" 26, 8:0 p.m.	" 31, 8:30 p.m.
"Georgia"...	9	" 26, 2:30 "	" 31, 5:30 a.m.	Sept. 2, 7:0 a.m.	Sept. 6, 4:30 "
"Secret"....	9	Sept. 2, 2:25 "	Sept. 7, 10:0 "	" 9, 7:0 "	" 13, 6:0 a.m.
"Georgia"...	10	" 9, 2:30 "	" 14, 6:0 "	" 16, 7:0 "	" 20, 6:0 p.m.
"Secret"....	10	" 16, 2:20 "	" 21, 6:15 "	" 23, 7:0 "	" 27, 9:20 a.m.
"Georgia"...	11	" 23, 2:0 "	" 29, 3:0 "	" 30, 5:0 "	Oct. 6, 7:0 p.m.
"Secret"....	11	" 30, 2:30 "	Oct. 4, 7:30 p.m.	Oct. 7, 7:15 "	" 11, 9:15 a.m.
"Georgia"...	12	Oct. 8, 9:30 "	" 14, 8:0 "	" 15, 5:0 p.m.	" 21, 2:0 "
"Secret"....	12	" 14, 2:20 "	" 20, 7:0 a.m.	" 21, 7:20 a.m.	" 25, 7:0 p.m.
"Miramichi"	6	" 22, 12:15 "	" 28, 7:0 p.m.	" 30, 6:30 "	Nov. 4, 3:0 a.m.
"Secret"....	13	" 28, 2:35 "	Nov. 3, 11:10 "	Nov. 4, 9:0 p.m.	" 8, 11:45 p.m.
"Miramichi"	7	Nov. 5, 11:45 a.m.	" 10, 6:0 "	" 13, 8:45 a.m.	" 19, 3:30 "
"Secret"....	14	" 11, 2:35 p.m.	" 17, 7:30 a.m.	" 19, 2:0 p.m.	" 24, 7:30 "

OBSERVATIONS.

Vapeur *Secret*, huitième voyage.—Retenu douze heures par la brume en montant entre Québec et la Pointe-au-Père.

Vapeur *Secret*, neuvième voyage.—Retenu, par la brume et une tempête venant de l'est, huit heures à Dalhousie, les 4 et 5 septembre.

Vapeur, *Secret* douzième voyage.—Retenu douze heures entre Percé et Paspébiac, en descendant, par un fort vent S.-E. et douze heures dans la rivière Miramichi par la brume.

Vapeur *Secret*, treizième voyage.—Retenu en descendant, vingt-quatre heures entre Dalhousie et Newcastle, par un vent violent d'est; retenu huit heures par une tempête de neige entre Gaspé et la Pointe-au-Père, en remontant.

Vapeur *Secret*, quatorzième voyage.—Retenu en descendant, dix-huit heures par un vent d'est et une tempête de neige entre la Pointe-au-Père et Gaspé; retenu dans le havre de Pictou jusqu'au mercredi après-midi, le 19 novembre, par un vent terrible soufflant du N.-E.

Vapeur *Miramichi*, seizième voyage.—Retardé, en descendant, douze heures entre Newcastle et Shédiac par un vent du nord; en remontant, à Paspébiac, par un très-fort vent de O.-N.-O.; la mer était trop grosse pour permettre au vapeur de partir.

Vapeur *Miramichi*, dix-septième voyage.—Retardé douze heures entre la Pointe-au-Père et Québec, en remontant, par un vent violent et une tempête de neige.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe, fais serment et déclare qu'au meilleur de ma connaissance et croyance, les états ci-haut sont en tous points conformes à la vérité.

W. MOORE.

Attesté sur serment devant moi, à Québec, ce vingt-neuvième jour de novembre en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-treize.

P. GARNEAU, J. P.

QUÉBEC, 17 février 1874.

WM SMITH, Écuyer,

Député du ministre de la marine et des pêcheries,

Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre l'état suivant des opérations des bateaux à vapeur de la compagnie durant l'année dernière.

1. Le vapeur *Secret* a fait 14 voyages entre Québec et Pictou, arrêtant à la Pointe-au-Père, à Gaspé, Percé, Paspébiac, Dalhousie, Chatham, Newcastle et Shédiac, en allant et revenant à chaque voyage.

2. Le vapeur *Miramichi* a fait sept voyages entre Québec et Pictou, arrêtant à la Pointe-au-Père, à Gaspé, Percé, Paspébiac, Dalhousie, Chatham, Newcastle, et Shédiac en allant et revenant.

3. Le vapeur *Georgia* a fait sept voyages entre Montréal, Québec, la Pointe-au-Père, Gaspé, Shédiac et Charlottetown, et sept voyages de Québec à Pictou, arrêtant à la Pointe-au-Père, à Gaspé, Percé, Paspébiac, Dalhousie, Chatham et Newcastle, en allant et revenant.

4. Le vapeur *Pictou* a fait neuf voyages entre Montréal et Pictou, arrêtant à Québec, la Pointe-au-Père, Shédiac et Charlottetown, et s'est arrêté, à un voyage de retour, à Chatham, Newcastle, Dalhousie, Paspébiac, Percé, Gaspé.

En outre, tous les vapeurs ci-haut nommés ont arrêté à Métis, durant les mois de juin, juillet, août et septembre.

5. Le vapeur *Flamborough* a fait neuf voyages entre Montréal et Pictou, arrêtant à Québec, la Pointe-au-Père, Chatham, Newcastle, Shédiac et Charlottetown, selon les affaires en descendant.

6. Le vapeur *Alhambra* a fait huit voyages entre Montréal et Pictou, arrêtant à Québec, la Pointe-au-Père, Shédiac et Charlottetown, selon les affaires en descendant.

7. Le vapeur *Hadji* a fait sept voyages entre Montréal, Québec et Pictou, arrêtant en allant, selon les affaires, à Shédiac et Charlottetown.

Le nombre total de voyages accomplis par les steamers de la compagnie, pendant la dernière saison, a été de 68. A cause de la navigation qui s'est ouverte tard et fermée de bonne heure, et du retard des steamers à Pictou, en conséquence de l'interdiction des mines de charbon intercoloniales, les bateaux de fret ont fait 15 voyages de moins que d'ordinaire, ce qui a causé des pertes sérieuses à la compagnie.

La compagnie possède les vapeurs suivants :

S.S. <i>Secret</i> , vapeur à roues en acier.....	467	tonneaux,	de la force de	180	chevaux.
S.S. <i>Miramichi</i> , vapeur à roues en acier...727	727	”	”	180	”
S.S. <i>Georgia</i> , vapeur à hélice en fer.....	648	”	”	200	”
S.S. <i>Alhambra</i> , vapeur à hélice en fer...1,063	1,063	”	”	120	”
S.S. <i>Flamborough</i> , vapeur à hélice en fer.	670	”	”	90	”
S.S. <i>Hadji</i> , vapeur à hélice en fer....	1,033	”	”	100	”
S.S. <i>Cannar</i> , vapeur à hélice en fer....	742	”	”	182	”

Je suis, monsieur,

Votre très-serviteur,

W MOORE,

Gérant.

ANNEXE

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer, depuis le 1er le département de la

Date de l'accident.	Nom du bâtiment.	Années de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Enregistré comme
1873.					
Fév. 2.	Arizona	8	St. Jean, N.B.	Newhaven à St. Jean, N.B.	Goëlette
Jan. 15.	Acadian	Neuf	Montréal	Baltimore à Halifax	Steamer
Fév. 5.	Annie Bayard	Neuf	St. Jean, N.B.	New York à Bilboa, Espagne.	Goëlette
Avril 3.	Abbie Perkins	8	Parrsboro, N.-E.	New York à Londres	do
1.	Atlantic	2	Liverpool	Liverpool à New York	Steamer
Juin —.	Annetta	8	St. Jean, N.B.	Anvers à Sydney, C.B.	Barque
Avril 18.	Alethea	23	Victoria, C.B.	Chefoo à Shanghai	do
	Altavela	6	Parrsboro N.-E.	Windsor, N.E. à New York	do
Nov. 28, 72	Agenora	7	St. Jean, N.B.	Boutouche, N.B. à Liverpool	do
Août, 18, 73	Ann	28	Maryport	Québec à Anvers	Brick
	Amy Carter	5	Halifax, N.E.	Halifax à la baie des îles, Terren.	Goëlette
août 30.	Afton	9	St. Jean, N.B.	St. Jean à Liverpool	Brigantin
	Asteriana	4	do	Rangoon à St. Jean, N.B.	Navire
Mai 3.	Arnica	9	do	St. Jean à Vineyard Hrb., E. U.	Goëlette
août 23.	Alice	1	do	Ten Mile Creek	do
21.	Alba	2	do	A l'ancre	do
21.	Arthur	7	Halifax, N.E.	Boston à Halifax	Brigantin
21.	Arctic	7	Parrsboro, N.E.	A l'ancre	do
24.	Assam Valley	19	St. Jean, N.B.	Pensacola à Liverpool	Navire
24.	Adela	16	Espagnol	Caledonia, N.E., à Boston	Barque
	Agenora		Portland, E.-U.	Pictou, N.E., à Portland, E. U.	Brick
août 24.	Alpha	7	Halifax, N.E.	Halifax à Sydney, C.B.	Goëlette
Nov. 29.	Annie Martha	3	St. Jean, N.B.	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	do
août 24.	Alice Starritt	6	Boston, E.-U.	New York à Cow Bay, C.B.	Brigantin
24.	Abdenkeene	1	Américain	Bremen, E.U., au G. du S. Laurent	Goëlette
24.	Annie C. Norwood	2	do	Etats-Unis à do	do
24.	Arizona	14	do	do do do	do
25.	Alpha	4	do	Boston au golfe du St. Laurent.	do
25.	Alexander McKenzie	4	Shelburne, N.-E.	Shelburne, N.E., à do	do
Nov. 15.	Active	7	St. Jean, Terren've	Baie Fortune Terren've, à Halifax,	do
15.	Argentine		Norvège.	Matane, G. du St. Laurent.	Barque
13.	Amoor	18	Newcastle, G.B.	Québec à Greenock	Navire
Oct. —.	Annandale	24	do	St. Jean, N.B., à Hull, G.B.	Barque
Nov. —.	Arrow	4	Ile du P. E.	Barbades à Boston, E.-U.	Goëlette
Mars 15.	A. C. Watson	1	St. Jean, N.B.	St. Jean à New York	do
Fév. 21.	B. L. George		Halifax	Demerara à Boston	Brigantin
	Brothers Pride	6	Annapolis, N.-E.	Lat. 35° N. Long. 54° O.	Goëlette
Mai 25.	Betty	18	Christiana	Christiana au cap St. Ignace, Q.	Barque
Juil. 27.	Beta	5	East Machias, Me.	Boston à Port Caledonia, C.B.	Goëlette
août 13.	Border Chieftain	6mo.	North Shields	North Shields à Montréal	Steamer
24.	Brilliant Star		Arichat, C.B.	Cap Canso à Guysboro', N.E.	Goëlette
29.	Blanch Thomas	1	Yarmouth, N.-E.	Anvers à Shelburn, N.E.	Barque
Nov. 8.	Bessie	8	Sydney, C.B.	Cow Bay à Boston, E.U.	Brigantin
25.	Breadalbane	7	St. Jean, Terren've	Montréal à Antigonish, N.E.	do
27.	Bona Fide	14	Yarmouth, N.-E.	Sauvant carg. de Helen Patterson	Goëlette
12.	Belvidere	17	La Have, N.-E.	Philadelphie à Trieste	Barque
Juillet 5.	City de Washington	18	Liverpool, G.B.	Liverpool à New York	Steamer

No. 30.

janvier 1872, jusqu'au 31 décembre 1873, compilée sur les rapports reçus par marine et des pêcheries.

Tonnage. Enregistré	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Montant des pertes.
125	3 milles E. du p. Race Pt. Mass	Echoué.	Se trompant de phare sur la côte.	Aucune.	Totale, \$3,500
596	Tom's Hole, E.U.	do	Défoncé par la glace.	do	Partielle
205	Barre de Bilboa	do	Grain	do	Totale, \$12,000
107	10 milles S. O. de Bolt Head	Explosion	Cargaison de Naphte	do	do \$2,500
2,376	Marr's Head, N.E.	Echoué	Etat anormal du courant.	545	do \$550,000
408		Collision			
575	Lat. 45° 50' N., Lon. 130° O.	Engagé d. l'eau	Gros temps	Aucune.	Totale, \$23,500
158	Life Island	Sombé.	do	do	do \$4,100
398	New Wolf Island, N.E.	Echoué	Temps brumeux.	do	do \$10,000
220	En bas de l'anse aux Sauvages				
	F. St. Laurent	Collision		do	Partielle, \$700
60	Au large de Liscomb, N.E.	Chaviré	Gros temps	do	Totale, \$960
164	Lat. 49° 55' N., Long. 37° O.	Engagé d. l'eau	do	do	do \$3,500
1,246		Jamais su	Pas connue	Toutes.	do \$36,000
94	Pas connu	Chaviré	Gros temps	3	do \$4,000
55	Près de Digby, N.E.	Echoué.	do	Aucune.	Partielle, \$2,000
138	Louisbourg, N.E.	do	do	do	do \$3,912
123	36 miles S. O. de Sambro, N.E.	Démâté	do	do	do \$1,000
267	Lingan, N.E.	Echoué.	do	do	do \$3,000
100	Lat. 34° N., Long. 67° 34' O.	Rempli d'eau, la q. en l'air	perle de mâts	do	
253	Tête du havre de Sydney, C.B.	Echoué.	Oouragan	Aucune.	Partielle, \$4,000
	Cap Jack	do	do	do	Dommages léger.
133	N. Sydney Beach, C.B.	do	Oouragan	Aucune.	Partielle.
126	Havre Dipper, Baie de Fundy.	Sombé	Voie d'eau.	do	Totale, \$5,000, Car. \$1,000
382	Cow Bay	Echoué.	Gros temps	do	Totale, \$34,000
52	C. S. O. de la b. de Plais., I.M.	do	Oouragan	do	Partielle \$1,000
60	do	do	do	do	do \$800
48	Havre d'Amherst, I.M.	do	do	do	do \$900
59	Baie de Plaisance, I.M.	do	Gros temps.	do	do \$2,000
53	Havre d'Amherst, I.M.	do	do	do	do 1,200
36	Forchett Bay, Terre-neuve	do	do	do	do
479	Grande Anse, G. St. Laurent.	do	do	do	Totale, \$15,000
1,308	St. Anne la Pocatiere, fleuve St. Laurent.	do	do	do	A pris ses quartiers d'hiver.
592	Baie de Fundy.	Voie d'eau	do	do	Partielle, \$3,000
89	Lat. 34°, Long. 68° O.	Sombé.	do	do	Totale, \$4,500
112	Ile aux Canards, Maine.	Echoué sur un récif	Nuit noir.	do	Partielle, \$1,011.
119	Pointe S.O., Ile Ste. Croix	Echoué	Temps brumeux	Aucune	Totale, \$20,000
141	En mer	Abandonné.	Gros temps.	do	do \$3,000
162	Vers l'extrém. ouest d'Anticosti	Collision	Brume	do	do
694	Ile Scattari, N.E.	Echoué	do	do	Partielle.
990	Cock Point, près Pte-aux-P.	do	Erreur de jugement.	do	do \$8,000
39	Havre de Guysboro'	do	Gros temps	do	do \$1,500
835	Près de Shelburne.	do	do	do	Totale, \$20,000.
218	Main à Dieu, N.E.	do	do	do	do \$6,000
131	Antigonish, N.E.	do	do	do	do \$2,500
45	Près de Liverpool, N.E.	do	do	do	do \$600
395	En mer	Sombé	do	4	do \$8,000
1,951	Barre du Rocher aux Mouettes.	Echoué	Fort cour. p. à la côte	Aucune.	do \$450,000

STATISTIQUES des naufrages et accidents de bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Espèce.
1873.					
Fév. 23.	Curacoa	6	Windsor, N.E.	Leith à Québec	Barque
Juil. 12.	China	17	North Shields	Lunenburg, N.E.	Navire
Avr. 21.	C. W. Lyle	16	Lunenburg, N.E.	Lunenburg, N.E.	Goëlette
21.	Carrie Douglas	8	St. André, N.B.	Lingan, C.B. à Portsmouth, N.H.	do
21.	Commissioner	Neuf	Pictou, N.E.	Pictou, N.E. aux Bermudes	Barque
24.	Charles E. Scammell	8	St. Jean, N.B.	Boston à St. Jean	Goëlette
Oct. 9.	Champion of the Seas	19	Liverpool, G.B.	St. Jean, N.B. à Liverpool	Navire
Avr. 25.	C. B. Barrett	9	E. U. Amérique	E. U. au golfe St. Laurent	Goëlette
25.	Catelena	15	do	do do	do
25.	C. P. Thompson	9	do	do do	do
24.	Charlotte Augusta	6	do	E. U. au détroit de Canso	do
Sept. 26.	Constance	21	Bristol	Québec à la rivière Plata.	Navire
Nov. 10.	Canada	7	Québec	Québec à Monte Video	Barque
Oct. 12.	Catherina	30	Tonsburg, Norvège	Québec à Londres	do
0.	Comet			Charlottetown en Angleterre	do
24.	Caroline	74	Poole, Angleterre	St. Jean, N.B., à Londres	do
Nov.	Constance	8	Halifax	Liverpool, G. B. à St. Martin I. O.	Brigantin
Avr. 24.	Confederate	1	Ile du P. E.	Anticosti à l'île P. E.	Goëlette
Nov. 25.	Christina	10	do	Pictou, N.E. à la R. Jean, N.E.	do
Fév. 23.	Duiveland	26	Halifax, N.E.	Boston à l'île de France	Barque
Avr. 21.	Dusky Lake	12	Liverpool, N.E.	A l'ancre	Goëlette
24.	David Henry	16	Arichat, N.E.	A destination du Cap Breton	do
24.	Diploma	2	Américain	Baie Booth, E. U. au golfe St. Laurent	do
25.	D. H. Mansfield	14	do	E. U. au golfe St. Laurent	do
Nov. 18.	Dolphin	25	Halifax, N.E.	Landevise, C.B., à Halifax, N.E.	do
Fév. 18.	Easley	Neuf	Londres	Havre de New York	Steamer
Juin. 17.	Eliza Alice	13	Halifax, N.E.	Halifax à Amsterdam	Barque
20.	E. & F. Williams	3	St. Jean, N.B.	New Caledonia, C.B. à New York	Goëlette
30.	Evelina Von Schroder		Memel	Québec à	Brick
Juil. 31.	Elizabeth	25	Québec	Gaspé à	Goëlette
Avr. 25.	Electa	2	St. Jean, N.B.	A l'ancre	Barque
21.	Enoch Benner	12	Halifax, N.E.	do	Goëlette
16.	Eros	4	Kragero	Brème à Québec	Barque
Juin. 24.	Est	8	Halifax, N.E.	Boston à Halifax	Brigantin
Avr. 24.	Ellen	19	Arichat, C.B.	Sydney, C.B., à Halifax	Brick
24.	Euxine	55	St. Pierre T. Neuve	St. Pierre T. Neuve à Sydney	Goëlette
24.	Ellen Jane	2	Sydney, C.B.	Rose Blanche à Sydney, C.B.	do
Oct. 7.	Erl King	8	Glasgow, G.B.	Montréal à Glasgow	Steamer
Avr. 24.	E. S. Smith	15	Américain	Baie Booth, E. U. au golfe St. Laurent	Goëlette
24.	Emma I. Rich	4	do	do do	do
Oct. 13.	Eliza Christie	3	Sydney, C.B.	Québec à Terre neuve	do
Sept. 25.	Emma Gilliatte	6	Annapolis, N.E.	Ste. Lucie à St. Thomas, I. O.	do
Oct. 27.	Escape	16	Barrwstonness	Glasgow à New York	Barque
Avr. 25.	Electric Flash		Gloucester, E. U.	Gloucester au golfe St. Laurent	Goëlette
Déc.	Echo	12	St. Jean, N.B.	R. au Saumon N.E. à St. Jean N.B.	do
Nov. 1.	Eliza Ferguson	6	Québec	Chatham, N. B. à Antigonish, N.E.	do
Avr. 24.	Ebro	11	Parrboro', N.E.	do	do

depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873.—Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes.
232	Chenal Etroit	Collision		Aucune.	
813	Banc de St. Pierre	do	Brouillard	do	Partielle
32	Rivière aux Oies	Echoué	Gros temps	do	Totale, \$150
170	Louisbourg	do	do	do	do \$3,700
399	Près du cap St. George	Sombé	do	10	do \$12,000
254	Au nord de Sidney Beach, C.B.	Jeté sur la c.	do	Aucune.	Partielle, \$4,000
1,947	Baie de Fundy	Voie d'eau	do	do	do
61	Havre d'Amherst, I.M.	Echoué	do	do	do \$1,700
57	do	do	do	do	do \$2,400
60	do	do	do	do	do \$1,300
57	Baie de Plaisance	do	do	do	do \$1,000
964	Anse Victoria, havre de Québec	do	do	do	do
384	Bout est de l'île Biequet, St. Laurent	do	Ouragan	do	Inconnue.
772	Ile aux Coudres, fleuve St. Laurent	Feu	Inconnue	1	Totale sur le navire, \$20,000
		Echoué	Serrant trop la côte et faute de sonnage régulier	Aucune.	Partielle, inconnue.
601	Pointe Davis, I.P.E.	do	Gros temps	do	do \$3,500
129	Baie de Fundy	Voie d'eau	do	do	do
48	St. Martin, I.O.	Echoué	do	do	Totale, \$8,000, carg. \$300
25	Baie aux Renards, Anticosti	do	do	do	Totale, \$3,000
528	Cap Jean, Nouvelle-Ecosse	do	do	do	do \$450
44	Lat. 27° 16', Long. 58° 09'	Abandonné	Impropre à la mer	do	do \$2,000
20	Canso	Echoué	Gros temps	do	Partielle
75	Havre de Guysboro, N.E.	do	do	do	Totale, \$400
46	Côte S. O de la baie de Plais. I.M.	do	do	do	Partielle \$7,000
47	Havre d'Amherst I.M.	do	do	do	do \$1,000
969	Maria Joseph, N.E.	do	do	do	Totale, \$1,500
582	Lat. 45° 50', N. Long. 53°, O.	Perdu ses mâts chaloupes, etc.	Gros temps	Aucune.	Partielle
108	Amsterdam	Incendié	Feu	do	Totale, \$16,000
214	Inconnu	Sombé	Gros temps	5	do \$4,800
52	St. Pierre Miquelon	Echoué	do	Aucune.	do
443	Près de Shallop Creek, Golfe St. Laurent	do	do	do	do \$600
33	La barre de Sydney nord, C.B.	do	do	do	Partielle, \$12,000
466	Canso, C.B.	do	do	do	do
149	Au large de l'Isle aux Oies	Collision	do	do	do \$2,000
122	85 milles à l'est de Boston	Chaviré	Trombe	do	Totale, \$3,000
55	Détroit de Canso	Sombé à anc.	Gros temps	Supposé tout p.	do \$1,400
21	Grève de Sydney nord, C. B.	Echoué	do	Aucune.	Partielle
1,069	Flace du lest, Sidney nord	do	do	do	do
66	Havre de Montréal	Collision	do	do	Inconnue
81	Côte S.O. baie de Plaisance, I.M.	Echoué	Ouragan	3	Totale, \$6,000
113	do	do	do	Aucune.	Partielle, \$8,500
143	Fleuve St. Laurent	Collision	Pas de renseignem.	do	do \$700
255	Récif Anegada, I.O.	Echoué	Gros temps	do	do \$2,500
82	West Head, près de Lockport, N.E.	do	do	do	Totale, \$5,000
50	Havre d'Amherst, I.M.	do	do	do	Partielle, \$3,000
40	Quaco, N.B.	do	do	do	Totale, \$500
69	Baie d'Hillsboro', I.P.E.	Incendié	Cargaison de chaux	do	do \$1,600
4-15	Cow Bay, C.B.	Echoué	Gros temps	do	do \$700

STATISTIQUE des naufrages et accidents des bâtiments de mer,

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Enregistré comme.
1873.					
Fév. 4.	Faugh a Ballagh	4	Halifax, N.E.	Demerara à Baltimore	Brick
Déc. 5.	Florence		St. Jean, N.B.	Bahia à Queenstown	do
juin 24.	Fanny Alice	5	Charlottetown, I.P.E.	St. Thomas à Rodondo, I.O.	Brigantin
Août 24.	Florence	2	St. Jean, N.B.	Boston à Cow Bay, C.B.	Goëlette
24.	Formosa	Neuf	Miramichi, N.B.	Richiboucto à Liverpool	Barque
24.	Flirt	10	Lunenburg, N.E.	Halifax à Antigonish, N.E.	Goëlette
25.	Freedom	15	E.U. d'Amérique.	E.U. au Golfe St. Laurent	do
Jan. 24.	Falco	5	St. Jean, N.B.	à Boston, E.U.	do
Août 24.	Frances Harriet	16	Yarmouth, N.E.	Yarmouth, N.E., à Pictou, N.E.	do
Nov. 8.	Floride	6	Québec	Richiboucto, N.B., à Québec	do
Août 25.	Faith	8	Swansea, G.B.	Galles à l'Île P. E.	Brick
25.	Far West	37	Américain	Golfe St. Laurent à Gloucester	Goëlette
2.	F. N. Gisbourne	2	Sydney, C.B.	Halifax au C.B.	do
Janvier	George S. Wright	10	Américain	Oregon à Sitka, E. U.	Steamer
Fév. 21.	G. W. Hunter	2	Yarmouth, N.E.	St. Jean, N.B., à Dublin	Navire
Août 21.	George Hughes	16	Arichat, C.B.	A l'ancre	Goëlette
12.	Gordon	1	Yarmouth, N.E.	Québec à Monte Video	Barque
21.	Glorianna	30	Newcastle, N.B.	Londres à St. Jean, N.B.	Navire
27.	Gamma	1	Hull, G.B.	Waterford à Montréal	Steamer
24.	Guide	3	St. Jean T.-Neuve	Pernambuco à Sydney, C.B.	Brigantin
Sept. 14.	Ganges	5	Hull, G.B.	Sydney, C.B., à Montréal	Steamer
Oct. 3.	G. F. Baird	1	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Norwich, N.E.	Goëlette
Août 25.	Good Intent	2	Arichat, N.E.	Arichat, N.E.	do
25.	G. I. Troop	3	do	Arichat, N.E., Cow Bay, C.B.	Brigantin
26.	General Grant	8	E. U. d'Amérique	E. U. au Golfe St. Laurent	Goëlette
Oct. 30.	George S. de Forest	6	St. Jean, N.B.	Hillsboro, N.B., à Boston	do
Nov. 25.	Greta	2	St. André, N.B.	Sydney, Cap Breton, à St. André, N.B.	do
Juin 20.	Gaspé	11	Québec	Pictou à St. Jean, T.-Neuve	Steamer
Jan. 29.	Humber	12	Londres	Baie Machias à St. Jean, N.B.	Navire
Juil. 2.	H. V. Cranwell	4	Parrsboro', N.E.	New York à Windsor, N.R.	Goëlette
Juil. 14.	Hannah Hicks	20	Fowey, Angleterre	Jamaïque à Greenock	Brick
Août 24.	Hunter	20	St. Jean T.-Neuve	St. Jean, T.-Neuve, à Sydney, C.B.	do
19.	Hound	2	Halifax, N.E.	Halifax à Porto Rico, I.O.	Brigantin
24.	Hattie B.	8	Boston, E.U.	Boston, E.U.	do
Sept. 25.	Heath Park	18	Dundee, G.B.	Montréal à Liverpool	Barque
25.	Humbleton	3	Sunderland, G.B.	Londres à New-York	do
Août 24.	H. M. Woodward	7	Américain	Baie Booth, E. U., au Golfe St. Laurent	Goëlette
25.	Highflyer	13	Gloucester, E.U.	Gloucester, E.U., au St. Laurent	do
Nov. 18.	Helen Patterson	4	Pictou, N.E.	Liverpool, N.E., à Portland, E.U.	Barque
Déc. 11.	Heron	6	Charlottetown, I.P.E.	Charlottetown, I.P.E.	Goëlette

depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873.—Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes
130	Currituck Beach, E. U.	Echoué	Gros temps	Aucune	Totale, \$4,000.
	En mer	Abandonné	do	do	do \$9,000.
196	Récif Anegada, I.O.	Echoué	do	do	do \$5,000.
158	Cow Bay, C.B.	do	do	do	do \$7,000.
637	Récif nord, Richiboucto	do	Ouragan	do	Partielle, \$15,000
44	Havre de Guysboro, N.E.	do	Gros temps	do	do \$400.
47	Havre d'Amherst, M.I.	do	do	do	do \$1,000.
117	Folly Cove, Maine, E. U.	do	do	do	do \$4,000.
42	Domingo Point, White Head Harbor, N.E.	do	do	do	Totale, \$1,000.
83	Shippegan Gully, N.B.	Perte de voiles, etc.	do	do	Partielle, \$500.
261	Casumpeck Bay, I.P.E.	Echoué	do	do	Totale, \$7,000.
40	Port Mulgrave, N.E.	do	do	do	Partielle, inconnu.
52	Baken Beach, C.B.	do	do	do	do \$1,000.
341	Queen Charlotte Sound, C.B.	do	On suppose dans une tempête de neige	30.	Totale, \$50,000
793	Old Proprietor Rock, Grand Manan, N.B.	Echoué	Ivresse de l'équipage	Aucune	do \$28,000
191	Lingan, C.B.	Abandonné	Gros temps	do	Partielle.
604	Au large de l'Île aux Oies, fleuve St. Laurent	Echoué	Pilote lais, son poste	do	do \$2,000.
891	Au large de St. Pierre, Miquelon	Collision	Gros temps	1.	Totale, \$22,000.
1,457	Cap La Roche, fleuve St. Laurent	Sombrié	do	do	Partielle, inconnu.
146	Place de lest Sydney, N. C.B.	Echoué	Ouragan	Aucune	Partielle, \$524.
1,543	Cap St. Charles, fleuve St. Laurent	Jeté à la côte.	Ayant un pilote à bord	do	do \$30,000.
94	Île Bliss, N.B., entrée Est du havre.	Echoué	Tempête de neige	do	do \$4,000.
12	Probablement Baie St. Georges, Terre-neuve	Echoué	Rempli d'eau	7.	Totale, \$100.
320	Cow Bay, C.B.	Echoué	Gros temps	Aucune	do \$13,900.
89	Baie de Plaisance, Îles Madelaine	do	do	do	Partielle, \$7,000.
75	Quoddy West, N.B.	do	do	do	Partielle, \$1,800.
147	Cap du Pêcheur, N.E.	do	do	do	Totale, \$4,000.
232	Île Miquelon, Terre-neuve	do	Brume	do	do \$18,000.
1,400	Grand Manan, Bishop's Head, N.B.	do	Temps brumeux	do	do \$40,000
154	Tête sud du Grand Manan, N.B.	do	Etat anormal du courant	do	do \$4,500.
194	Lat. 49° 25' N., Lon. 36° 30' W.	Sombrié	Voie d'eau	do	do \$4,000.
130	Grève de Sidney Nord, C.B.	Echoué	Gros temps	do	do \$1,300.
131	Lat. 24° 36' N., Lon. 63° 2' O.	Nauf. en mer.	Ouragan	3.	Cargaison seule, \$9,000.
299	Cow Bay, C.B.	Echoué	Gros temps	Aucune	Totale, \$13,000.
319	Havre de Québec	Collision	Obscurité; pilote en charge	do	Partielle, env. \$200
420	Île de sable	Echoué	Brouillard	do	Totale, \$16,000.
91	Côte S.O. de la baie de Plais. I.M.	do	Ouragan	do	Partielle, \$8,000.
60	Havre d'Amherst, Îles de la Madelaine	do	do	do	do \$2,000.
373	Récif de Neal, N.E.	do	Gros temps	do	Total, \$7,000.
29	Po. nte-aux-Grues, Île du P.E.	do	do	do	do \$700.

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregist.	Provenance et destination.	Enregistré comme.
1873.					
Juillet 12.	Ida E	7	St. Jean, N.B.	Cuba à New York	Barque.
Oct. 11.	Isle of Skye.....	5	Liverpool, N.E.	Mexico à New York	do
Août. 24.	Ilda.....	9	Halifax, N.E.	Arichat, N. E., au Golfe St. Laurent	Goëlette.....
25.	Ida May	8m	Lunenburg, N.S.	Halifax au Golfe St. Laurent..	do
Déc. 5, 72	James W. Elwell	3	St. Jean, N.B.	Swansea à Valparaiso	Barque.....
Mar. 12, 73	John Macdonald,....	5	do	Hillsboro, N.B., à Newark, E. U.	Brigantin....
Juill. 4.	J. S. Smith	3	Parrsboro, N.E.	Parrsboro, N.E. à Queenstown.	Barque.....
Août. 21.	J. Morton	9	Halifax, N.E.	Halifax à Porto Rico, I.O.	Goëlette.....
27.	James Jardine	16	Liverpool, G.B.	Québec à Liverpool	Navires
24.	J. K. Howard	3	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B. à Sydney, C. B.	Goëlette.....
24.	Jeddo	15m	do	St. Jean, N.B. à Cow Bay, C.B.	do
24.	Jane		Anglais	I.P.E. à l'Île St. Paul, Golfe St. Laurent.	do
24.	John Gilpin		Halifax	Sheet Harbor, N.E., à Sydney, C.B.	do
Oct. 7.	John Givira	8	Liverpool, N.E.	Philadelphia à Yarmouth, N.E.	Brigantin....
Déc. 5.	Jessie Hoyt	Neuf	Pictou, N.E.	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	Goëlette.....
5.	Janet Forbes	6	do	Charlottetown à G. B.	Barque.....
Oct. 30.	Jerome Jones	4	Yarmouth, N.E.	Yarmouth, N.E., à Havana.	do
Nov. 25.	Jenny Lind	12	Iles de la Madeleine	Halifax aux Iles de la Madeleine	Goëlette.....
Mai 29.	James Maury	48	Boston, E. U.	Musquash, N.B., à Queenstown.	Barque.....
	J. C. Lamb	1	St. Jean, N.B.	New York à Queenstown.	do
Août 25.	Kate McClintock ...	4	E. U. A.	E. U. au Golfe St. Laurent	Goëlette.....
25.	Katie	6	Île du P. E.	Détroit de Canso au do	do
Oct. 8.	Kedron	9	St. André, N.B.	Parrsboro, N.E., à Liverpool, N.E.	do
Nov. 13.	King Bird	6	St. Jean, N.B.	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	do
Août 24.	Kenadine	6	Île du P. E.	Galles à l'Île du P. E.	Brick
Fév. 12.	Linda	4	Antigonish, N. E. ....	.....	Goëlette.....
Août 24.	Lord Bury	14	Halifax, N.E.	A l'ancre	do
21.	Leading Star	3	St. Jean, N.B.	A l'ancre	do
21.	Lizzie Irvin	3	St. Jean, N.B.	Cow Bay C.B., à St. Jean, N.B.	do
24.	Laura E. Chester ...	9	E. U. A.	E. U. au Golfe St. Laurent	do
Sept. 23.	Liberty	31	Newcastle, G.B.	Port Glasgow à Québec	Barque.....
Oct. 13.	Lady Head	16	Scarborough	Sunderland à Québec	do
11.	La Imperatrice.....	6	Québec	Québec à Malpec, I.P.E.	Goëlette.....
Nov. 28.	La Tour	Neuf	St. Jean, N.B.	Drogheda, Irlande, à Little Glace Bay, N.E.	Goëlette.....
Sept. 4.	Lothair	2	do	Maracaibo à New York	do
Déc. 13.	Linga	Neuf	do	St. Jean N.B. aux Bermudes	do
Août 25.	Lizzie R.	1	.....	Sydney, C.B. à New York	do
Jan. 3.	Marquis of Lorne ...	2	Sydney, C.B.	Sydney, C.B. à Cien Fuegos, Indes Occidentales	Barque.....
7.	May	5	Parrsboro, N. E.	Riv. Ratchford à St. Jean, N.B.	Goëlette.....
Mars 12.	Morocco	4	St. Jean, N.B.	Mobile à Liverpool	Barque.....
Avril 18.	M. A. Harrera	15	St. André, N.B.	Cardenas à Baltimore	Brick
Juin 17.	Mary Ellen		Gloucester, E. U.	Gloucester, E. U., au Golfe St. Laurent	Goëlette.....
Fév. 23.	Maria	10	Yarmouth, N.E.	Galway à St. Jean	Barque.....
Juill. 12.	Margaret		Liverpool, G.B.	Boston à Pictou, N.E.	Navire
Juin 10.	M. B. Nickerson	3	Parrsboro, N.E.	Boston à Cow Bay, C.B.	Brick

depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873.—Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes.
372	Ship Head Bay, L. I., N. Y.	Echoué	Brouillard	Aucune.	Pas de dommages.
250	En mer.	Hors de service	Gros temps	do ..	Totale, \$7,000
27	Havre d'Amherst I. M.	Echoué.....	Ouragan	do ..	Partielle, \$400
43	Baie de Plaisance, Il. de la Mad	do	do	do ..	do \$100
796	150 milles O. du Cap des Piliers	Incendié	Inconnue	10	Totale, \$35,000
241	10 milles de Martin's Head B. F.	Sombré	Gros temps	Aucune.	Totale, \$12,000
396	Île de Vase du Cap Sable, N.E.	Echoué.....	Brouillard	do ..	Partielle, \$3,000
129	Lat. 36° 21' N., Long. 61° 20' O.	Sombré	Gros temps	do ..	Totale, \$5,000
811	Milieu de l'Océan	Eng. dans l'eau	do	do ..	Partielle.
99	Nord de Sydney, C. B.	Echoué.....	Ouragan	do ..	Partielle. \$1,000
103	Baie à la Vache	do	do	do ..	Totale, \$10,000
49	Sur la barre est, Cheticamp, N.E.	do	Gros temps	do ..	Partielle, \$250
62	Nord de Sydney, C.B.	do	do	do ..	Totale, \$600
185	Au milieu du havre d'Yarmouth, N.E.	do	do	do ..	Totale, \$4,000
276	Pet. Riv. près de St. Jean, N.B.	do	do	do ..	Partielle, \$7,200
412	Pointe Davis, Île du P. Édouard	do	do	do ..	do ..
636	Chenal Bahama, Indes Occid.	do	do	do ..	1
39	Baie de Plaisance, I. O.	do	do	do ..	Aucune.
431	10 milles à l'O. de Musquash, N.B.	Echoué à la remorque d'un toueur.	Jamais entendu parler ..	do ..	Partielle, \$6,000
482	En mer	do	do	do ..	Totale \$14,400
73	Amherst	Echoué.....	Gros temps	Aucune.	Partielle, \$2,000
60	Havre d'Amherst	do	do	do ..	do \$1,200
118	Iles aux Phoques, N.E.	do	Frappé rocher plus désigné sur carte ..	do ..	do \$1,200
149	Pointe Michon, C.B.	do	Gros temps	do ..	Totale, \$6,000
268	Baie Cascaum	do	do	do ..	do \$10,000
155	Lat. 41° 44' N., Long. 63° 54' O.	Désarmé abandonné ..	do	do ..	Totale, \$4,500
47	Havre d'Isaac, N.E.	Echoué.....	do	do ..	Partielle inconnue
141	Rivière du Mont, N.E.	do	do	do ..	Totale, \$6,000
172	En mer	Supposé avoir sombré	Ouragan	7	Totale, \$18,000
69	Havre d'Amherst, M. I.	Echoué.....	do	Aucune.	Partielle, \$2,400
575	Havre de Québec	do	Erreur du pilote ..	do ..	Pas connue
664	Fleuve St. Laurent	Collision	Pas connue	do ..	Pas connue
40	Havre de Malpec	Echoué.....	Courant	do ..	Partielle, \$800
199	Louisbourg, Cap Breton	do	Gros temps	Aucune.	Totale, \$15,000
195	Barre près de San Carlos	do	do	do ..	Totale, \$12,000
200	Anseau harenq, Campobello, N.B.	do	Tempête de neige ..	Aucune.	Totale, \$15,700
210	En mer	Jamais entendu parler ..	do	do ..	Totale, \$6,000
406	Havre de l'est, C. B.	Echoué.....	Gros temps	Aucune.	Totale, \$12,000
34	Rivière aux pommes, N.E.	do	do	do ..	Partielle
665	En mer	Incendié	A pris en feu	do ..	Totale, \$25,000
396	Cap Henry, N.E.	Echoué.....	do	do ..	do ..
54	Barre, côté est de Port Hood, N.E.	do	Erreur de jugement.	Aucune.	Partielle
590	Baie Galway	do	Gros temps	do ..	do ..
965	Au large de Canso, N.S.	Frappé, un roc	Pas connue	do ..	Pas connue
172	Bald, Île Tusket, N. E.	Echoué.....	Brouillard épais ..	Aucune.	Partielle, \$4,500

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Enregistré comme
1873.					
Juin 20.	Mary Jane	2	Halifax, N.E.	Liverpool à Sydney, C.B.	Barque
20.	Merriam		Boston, E.U.	Boston à St. Jean, N.B.	Goëlette
août 3.	Maryland	20	New York	Port Caledonia, C.B., à New Bedford, Mass.	do
Juil. 11.	Merritt	9	Montréal	Montréal à Pictou, N.E.	Steamer
août 11.	Maggie B.	2	Miramichi, N.B.	Miramichi, N.B. à Pictou, N.E.	Goëlette
Déc. 11.	Mary	15	Iles de la Madeleine	Iles de la Madeleine à Pictou, N.E.	do
août 19.	Matilda B.		Halifax, N.E.	Sydney, C.B. à Cuba	Brigantin
22.	Miramichi	9	Québec	Pictou, N.E. à Québec	Steamer
Juin 18.	Memento	20	St. Jean, Terre-Neuve	St. Jean, N.B. à Rose Blanche	Goëlette
août 21.	Messina	7	Digby, N.E.	Wallace, N.E. à Boston E.U.	Brigantin
21.	Mary Hart	14	Arichat, C.B.	Halifax à Cap Metor, N.E.	Goëlette
25.	Margaret Jane	6	Miramichi, N.B.	A l'ancre	do
24.	Maria Joseph	7	Halifax, N.E.	Baie des Chaleurs à Halifax, N.E.	do
21.	Martha A.	2	St. André, N.B.	Sand Point, St. Jean, N.B.	do
24.	Mary Jane	16	Swansea	St. Pierre à St. Jean, N.B.	do
24.	Maggie	1	Halifax, N.E.	Arichat, N.E. à Sydney, C.B.	do
24.	M. Sewell	21	Deer Island, Maine E.U.	Boston à Port Caledonia, C.B.	do
24.	Mary & Charles	7	St. Jean, N.B.	Arichat, N.E. à Sydney, C.B.	do
24.	Mexican	6	do	Glasgow à St. Jean, N.B.	Barque
24.	Messenger	17	Halifax, N.E.	Margaree, C.B. à l'I. du P. Edouard	Goëlette
Sept. 6.	Medway	8	Londres, Angleterre	Québec à Londres	Steamer
29.	Mary Grace	3	Parrsboro, N.E.	New York à Parrsboro, N.E.	Brigantin
août 24.	Mary Margaret	4	Ile du Pr.-Edouard	Ile du P.E. aux I. de la Madel.	Goëlette
24.	Mary Ann	15	Iles de la Madeleine	Iles de la Madeleine au Labrador	do
24.	Marion Grimes	13	E.U.	E.U. au St. Laurent	do
août 25.	M. J. Elliot	21	do	do	do
Nov. 18.	Marchioness of Queensbury	49	Hull, G.B.	Québec à Hull	Barque
Oct. 30.	Moselle	3	St. Jean, N.B.	Liverpool, N.E., à St. Jean, N.B.	Goëlette
Nov. 25.	Magaguadavic	7	do	Shelburne, N.E. à St. Jean, N.B.	Brigantin
25.	Minnie R. McKenzie	7	Ile du Pr.-Edouard	Charlottetown, I. du P.E., à St. Jean, N.B.	Goëlette
Déc. 5.	Maria Catharina	1	Miramichi, N.B.	Halifax, N.E., à Chatham, N.B.	do
Nov. 8.	Maria Emma	9	Québec	Terre-Neuve à Québec	do
août 24.	Mischief	19	Miramichi, N.B.	Croissant au large de Miramichi.	do
Janv. 14.	Mary Jane		Liverpool, G.B.	St. Jean, N.B., à Liverpool	Navire
Nov. 25.	Maggie Cummins	Nov.	Ile du Pr.-Edouard	Ile du P.E. à Shédiac, N.B.	Goëlette
Juil. —.	Magdala	5	St. Jean, N.B.	Annapolis, N.E., à Cuba	Brigantin
Fév. 4.	M. McFarlane	3	Halifax, N.E.	London à Baltimore	Brick
Juil. 4.	Neptune	15	Gloucester, E.U.	Nouv.-Ecosse à Gloucester, E.U.	Goëlette
27.	Nerid	10	St. Jean, N.B.	Philadelphie à Liverpool	Barque
août 24.	Napier	19	Halifax, N.E.	Cow Bay, C.B., à Halifax, N.E.	Goëlette
24.	Nancy	14	Shelburne, N.E.	do	do
24.	Native	9	Sydney, C.B.	Sydney, C.B. à Halifax, N.E.	do
Sept. 29.	Nelson	3	St. Jean, N.B.	New York à St. Jean, N.B.	do
Nov. 15.	New Dominion	11	Québec	Québec à Batiscan	Steamer
Déc. 5.	Nine Brothers	7	Charlottetown	Pictou, N.B. à Tatamagouche, N.E.	Goëlette
Juin 12.	Northern	8	Québec	Montréal à Pictou, N.E.	Steamer

depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873.—Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pe
636	Près de Skerries, Angleterre	Echoué	Gros temps	Aucune	Inconnue.
250	Grand Manan, N.B.	do	Brouillard	do	Totale, £7,000
197	Maria Joseph, N. E.	do	do	do	Totale, \$4,000
980	Iles de la Madeleine	do	do	do	Totale, \$10,000
85	Pictou, N. E.	Coulé à fond en feu	L'eau a atteint la cargaison de chaux	do	Totale, \$2,400
34	Merrigonish, N.E.	Echoué	Erreur de jugement.	do	Partielle \$300
179	Livingstonledge, E. U.	do	Manqué à virer	do	Inconnue
491	Ile Verte, fleuve St. Laurent	do	Brouillard	do	Partielle \$15,000
93	Récif Renewes, Baie de Fundy	do	Frappé sur un rocher	7	Totale, \$1,300
119	Canso, N. E.	do	Gros temps	Aucune	Partielle, \$2,400
27	Owls Head, N. E.	do	do	do	Totale, \$100
48	Bouctouche, N.B.	do	do	do	Totale, \$900
57	Canso, N. E.	do	do	do	Totale, \$1,800, car \$800, Total \$2,600
189	do	do	do	do	Totale, \$5,400
122	Bras N.O. du havre de Sydney, C.B.	Jeté sur la côte	Gros temps et sa durée	Aucune	Partielle, \$1,600
118	Nord de Sydney Beach, C.B.	do	do	do	Totale, \$3,500
136	Pointe Edouard, côté sud du Havre	Echoué	Ouragan	do	Partielle, \$2,500
55	Beach N. de Sydney, C.B.	do	do	do	Totale, \$300
520	Cow Bay C.B.	do	do	do	Partielle, \$4,000
21	Inconnu	Sombré	do	7	Totale, \$150
1,846	Ponte nord de Ferruleledge, Terre-Neuve	Echoué	Brouil. et cour. forts	7	Totale, £40,000
146	Outer Shotts Island, Maine	do	Gros temps	Aucune	Totale, \$6,000
26	Havre d'Amherst I. M.	do	do	do	Partielle, \$200
35	Côté du Labrador	do	do	do	Totale, \$400
61	Havre d'Amherst I. M.	do	Ouragan	do	Partielle \$1,000
53	do	do	do	do	Partielle, \$600
681	Ile aux Lièvres, fleuve St. Laurent	do	Gros temps		Remis à flot sans dommage.
108	Musquash, 12 milles S.O. St. Jean, N.B.	Echoué	Gros temps	ucune	Totale, \$4,000, carg. \$450
311	Grand Manan, Baie de Fundy	do	Tempête de neige	do	Totale, \$11,000
56	Pointe à Chêne, Shediac, N.B.	do	do	do	Partielle.
83	Bouctouche, N.B.	do	do	do	Pas de dommage.
35	Baie de Récifs, Terre-Neuve	do	Voie d'eau	9	Totale, \$1,000
25	On ne a jamais su	do	Inconnue	3	do \$300
737	Manawagonish, N. B., Baie de Fundy	do	Gros temps	Aucune	Partielle, \$5,300
297	Pointe à Chêne, N.B.	do	do	do	Légers commages.
214	Récif de Fullerton, rivière Annapolis, N. E.	Défoncé	Parti trop tard à la marée descendante	do	Partielle, \$600
349	Curretik Beach, E. U.	Echoué	Gros temps	do	Totale, \$10,000
29	Récif de la Grande Anse, 1 mille O. de Port Medway, N. E.	do	Erreur de jugement.	do	do \$1,750
563	Inconnu	Sombré	Gros temps	13	do \$12,000
55	White Lead, à 8 ou 10 milles S.	do	Ouragan	Aucune	do \$500
63	Au nord de Sydney Beach, N. E.	Echoué	do	do	Partielle.
113	Inconnu	Inconnu	do	7	Totale, \$4,600
149	Baie de ce côté Charlotte, N. B.	Echoué	Compas affo.é	Aucune	do \$9,000
38	Baie St. Croix, fleuve St. Laurent	do	do	do	do
89	Walle, N. E. Port St. Laurent, Ile d'Orléan	do	Gros temps	do	do \$2,560
		do	Erreur de jugement.	do	Partielle, \$46,000

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Enregistré comme
1873.					
Nov. 13.	Norland	7	Québec	Wallace, N.E., à Québec	Goëlette
Août 24.	N. Churchill	7	Yarmouth, N.E.	Halifax, N.E., à New York	Barque
Mai 25.	Ocean Pearl	7	Cardiff, G.B.	Liverpool à Québec	Navire
Août 21.	Oak Point	8	Halifax, N.E.	Halifax au Groënland	Brick
Juil. 1.	Ocean Belle	11	do	Sauvant la cargaison du Minerva à l'île St. Paul.	Goëlette
Août 24.	Oliver Eldridge	2	Américain	E.U., au Golfe St. Laurent	do
Sep. 22.	Ottawa	20	Glasgow	Greenock à Québec	Navire
Oct. 25.	Oder	11	Pictou, N.E.	Pictou, E.U., à Portland, E.U.	Barque
Nov. 29.	Onward	16	Yarmouth, N.E.	Sydney, C.B., à Yarmouth, N.E.	Goëlette
Août 24.	Orloff	1	Parrsboro, N.E.	Parrsboro, N.E., à Cow Bay, C.B.	Brigantin
Juin 30.	Precursor	3	Hull, G.B.	Pictou, N.E., à Montréal	Steamer
Nov. 1872	Pioneer	8	Parrsboro, N.E.	Windsor à Boston	Goëlette
Août 24.	P. R. C.	44	Jersey, G.B.	Arichat, N.E., à Pictou, N.E.	Brigantin
24.	Peter and John	4	Hawkesbury, N.E.	Halifax à Wallace, N.B.	do
Sep. 27.	Persian	31	Liverpool, G.B.	Québec à Miramichi, N.B.	Barque
Nov. 18.	Protém.	8	Swansea, G.B.	Montréal à Plymouth	Brick
Sep. 27.	Potosi	8	Liverpool, N.E.	Trinidad à St. Thomas, I.O.	Brigantin
Nov. —	Pictou	11	Québec	Québec à Pictou, N.E.	Steamer
Mai 15.	Philadelphia	24	Newcastle, G.B.	Newcastle à Québec	Navire
Août 25.	Ploughboy	10	Gloucester, E.U.	Gloucester, E.U., au Golfe St. Laurent	Goëlette
Déc. 2.	P. C. Copeland	1	St. Jean, N.B.	New Bandon, N.E., à Boston, I.O.	Goëlette
Août 24.	Quick	7	Arichat, N.E.	Cheticamp, C.B., au Golfe St. Laurent	do
Sep. 27.	Queen of the Clyde	15	Glasgow, G.B.	Québec à Greenock	Barque
Mars 12.	Royal Sovereign	8	St. Jean, N.B.	Pictou, N.E., à —	Brick
Fév. 28.	R. A. Ford	5	do	St. Jean, N.B. à Providence, I.I.	Goëlette
Juin 30.	Reaper	3	Barrington, N.E.	Groënland à Philadelphie	Brigantin
Août 21.	Renfrew	12	Halifax, N.E.	A l'ancre	Goëlette
21.	Rebecca Ann	7	Sydney, C.B.	do	do
21.	Robert Bruce	29	Arichat, C.B.	A l'ancre, Guysboro, N.E.	do
24.	Ruby	33	Guysboro, N.E.	Halifax aux îles Madeleine	do
Sept. 21.	Rivoli	6	Québec	Barbades à Québec	Barque
Nov. 15.	Red Island Light Ship	3	Québec	A l'ancre au larg. du récif de l'Î. R.	Navire léger.
Nov. 24.	Richmond	14	Île du P. E.	Pictou, N.E., à Wallace, I.E.	Goëlette
Août 24.	Rambler	6	Miramichi, N.E.	Croisant au large de Miramichi	do
Juil. 1.	Rolling Wave	3	St. Jean, N.B.	Providence, R.I., St. Jean, I.B.	do
Fév. 13.	R. H. Dexter	15	Windsor, N.E.	Cheverie, N.E., à Boston	do
Mars 3.	Scud	Neuf	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Cardenas, Cuba	Brigantin
Avril 26.	Sylph	22	St. Jean, Terre-Neuve	St. Jean, Terre-Neuve, à Sydney, C.B.	Goëlette
Juin 17.	Sea Foam	5	Arichat, N.E.	Halifax à Mabou, Terre-Neuve	do
17.	Smile	8	Québec	Pictou, N.E., à Port Hood, I.E.	do
Juin 7.	Seaview	12	Liverpool, N.E.	Liverpool, N.E., à Boston, I.U.	do
Juil. 24.	Scotia	Neuf	Québec	Québec à Liverpool	Navire
Août 10.	St. Louis	23	St. Jean, N.B.	Liverpool à Philadelphie	do
14.	St. Vincent	17	Arichat, N.E.	Halifax à Valencia	Brigantin
24.	Saltwell	1	Newcastle, G.B.	Londres à Sydney, C.B.	Steamer
24.	Samuel Jones	20	Arichat, N.E.	A l'ancre	Goëlette
24.	Sappho	3	St. Jean, N.B.	New York à Antigua, I.O.	do
24.	Silver Lake	16	American	Booth Bay, E.U., au Golf St. Laurent	do

depuis le 1er janvier 1873, au 31 décembre 1873.—Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies	Mont. des pertes.
89	Île au Caribou, fleuve St. Laurent	Echoué	Gros temps	Aucune	Totale, \$2,000
610	Cow Bay, Cap Breton	do	do	do	Partielle
960	Bout Ouest de l'île d'Anticosti	Collision	Brouillard	do	Partielle, \$800
257	En mer	Sombé	Gros temps	do	Totale, \$10,000
50	Île St. Paul	Echoué	do	do	do \$5,000
66	Baie de Plaisance, I.M.	do	do	do	Partielle, \$3,000
1046	Traverse du milieu du fleuve St. Laurent	do	Erreur du pilote	do	do \$4,000
332	Île Madame, Cap Breton	do	Gros temps	do	Totale, \$6,000
61	Île Scattered, do	Sombé	do	do	do \$1,500
235	Cow Bay do	Echoué	do	do	Partielle, \$3,700
791	Fleuve St. Laurent, près Montréal	do	Erreur du pilote	do	do \$15,000
100	Baie Courtenay, St. Jean, N.B.	do	Gros temps	do	Totale, \$3,000
104	Pointe S. E., de l'île Pictou	do	do	do	do \$1,000
216	Cap Arichat, C.B.	do	do	do	do \$11,000
582	Lat. 45° 47' N., Lon. 64° 37' O.	Voie d'eau	do	do	Partielle, \$5,000
291	Cap au Diable, St. Laurent	Echoué	do	do	do \$6,000
239	Lat. 17° 5' N., Lon. 65° 10' O.	Démâté et échoué	do	do	do \$8,000
544	En voyage	Aucune	do	do	do \$46,000
1259	Rocher aux Oiseaux, golfe St. L.	Echoué	Inconnu	do	do \$20,000
14	Côté S.O. du hav. Amherst, I.M.	do	Gros temps	do	Partielle, \$200
145	Country Harbour, N.E.	do	do	do	Totale, \$10,000
13	Havre d'Amherst, I.M.	do	Ouragan	do	do \$100
1,045	Île Verte, détroit de Belle Isle	do	Courants inconnus	do	Totale, \$20,000
330	Glasgow Head	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle, inconnu
114	Embouchure du havre de Booth Bay, E.U.	do	do	do	Totale, \$7,400
183	Scattered, N.E.	do	Brouillard et fort crt.	do	do \$16,500
42	Havre d'Isaac	do	Gros temps	do	Pas connue
123	Cap Bold	do	do	do	Totale, \$2,400
23	Guysboro, N.E.	do	do	do	do \$400
26	Côté O. du havre de Port Hood	A rompu toutes ses chaînes.	do	do	Partielle, \$400
405	Pointe au Basque	Echoué	Déviations du compas	1	Totale, \$14,500
161	Récif de l'île Blanche	do	Gros temps	Aucune	do \$36,000
26	Cape John, N.S.	do	do	do	do \$500
15	Inconnu	Aucune	do	do	do \$300
80	Leprésaux, ... N.B.	Echoué	Gros temps et brouillard	3	do \$2,500
96	Mont Desert, U.E.	do	Gros temps	do	do \$1,000
349	Côté N. de Samana, I. Oc.	do	do	do	Totale, \$29,000
108	Pointe Blanche, C.B.	do	do	do	do \$500
47	Port Hood, N.E.	do	A brisé ses amarres	do	Partielle, \$800
22	Quai Public, Port Hood, N.E.	do	do	do	do \$250
87	4 milles S.E. de l'île Baker	do	Brouillard	do	Totale, \$2,000
1,500	Pointe Riche	do	Gros temps	do	do \$18,000
849	Cap du Pin	do	do	do	do \$25,000
162	Port de la Tour, N.S.	do	do	do	do \$25,000
1,167	Au large de Scattered, N.E.	Sombé	do	do	Partielle, inconnu
46	Cheticamp, C.B.	Echoué	do	6	Totale, \$150,000
126	Lat. 34° 10' N., Lon. 67° 5' O.	Abandonné	do	Aucune	Totale, \$1,400
66	Côté S.O. de la baie Plaisance I.M.	Echoué	Ouragan	do	Partielle, \$3,700

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Année de service.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Enregistré comme
1873.					
Août 24.	Snow Squall.....	20	Américain	DeBooth Bay, E. U., au Golfe St. Laurent.....	Goëlette ...
25.	Samuel J. McKown.	4	do	do do do	do
25.	Swift	47	Jersey, chenal des Iles	Côte du Labrador aux îles de la Madeleine.....	Barque
Oct. 16.	Etoile de la mer...	10	Parrsboro, N. E.	Baie des Chaleurs à Boston.	Goëlette
18.	St. George	2	St. Jean, N. B.	Navig. dans le havre S. Jean N. B.	Steamer
.....	Spring Bird.....	28	Halifax, N. S.	Sydney, C. B., St. Jean, N. B.	Goëlette
30.	St. Kevin	12	Dublin, G. B.	Québec à Liverpool.....	Navire.....
8.	Snipe	4	Ile du P. Edouard.	Ile du P. E. à Terre-neuve.....	Goëlette ...
18.	St. Luce	6	Québec.....	Cap Breton à Montréal	do
18.	Surprise	9	St. Jean, N. B.	Joggins, N. E., à St. Martin, N. B.	do
24.	Sebastopol	14	Yarmouth, N. S.	Pictou, N. E., à Yarmouth, N. E.	Brigantin
Août. 3.	Sarah Jane	6	Parrsboro, N. S.	Indes Occidentales à New York.	Goëlette.....
Mars. 27.	Stella Maris	8	France	Halifax à St. Pierre Miquelon	do
Août. 24.	Sylvia .....	.....	Norvégien.....	Dans le havre de Richiboucto	Barque
21.	Three Sisters	10	Québec	A l'ancre	Brigantin
25.	Thetis	1	Lunenburg, N. S.	do	Goëlette.....
24.	Temperance	12	Arichat, N. S.	Halifax à Sydney, C. B.	do
24.	Typhoon	20	E. U. A.	E. U. au Golfe St. Laurent.....	do
Nov. 7.	Tangier	12	Liverpool, G. B.	Pensacola à Liverpool.....	Navire
Août. 25.	Tally Ho!	10	Gloucester, Mass	Gloucester, E. U. au Golfe St. Laurent	Goëlette
25.	Tyro	10	Halifax, N. E.	Côte du Labrador à Brooklyn, Etats-Unis	do
21.	T. H. Haveland	9	Arichat, N. E.	New York à Lingan, N. E.	Brigantin
Nov.	Thornhill	25	Fleetwood, G. B.	Québec à Liverpool.....	Barque
Août. 24.	Union.....	12	Lunenburg, N. S.	Ile du Prince Edouard à Port Hood, N. E.	Goëlette
24.	Undine	9	Liverpool, G. B.	Cap Nord, Ile du Prince Edouard à Liverpool.....	Barque
Fév. 5.	Victoria	8	St. Jean, N. B.	Cuba à St. Jean, N. B.	Brigantin
Août. 19.	Veritas	7	Annapolis, N. E.	Ile des Turcs à Providence, R. I.	Goëlette.....
24.	Vernon	1	St. Jean, N. B.	Boston à Sydney, C. B.	do
24.	Venture	2	Sydney, C. B.	do	Barque.....
24.	Volant	10	St. Jean, Terren.	St. Jean, N. B.	Brick
25.	Vanguard	5	E. U. d'Amérique.	E. U. au Golfe St. Laurent	Goëlette
Juil. 1.	W. F. Adams	6	Greenwich, comté de King, N. B.	Providence, R. I., à St. Jean	do
Mai 31.	Wolfville	32	Troon, Irlande	Troon à Québec	Barque
Août. 1.	Wild Hunter	12	Halifax, N. E.	Lisbonne à Halifax, N. E.	Brigantin
8.	William Welsh	1	Philadelphie, E. U.	Philadelphie à Pictou, N. E.	Brick
Nov. 12.	Will of the Wisp	10	Parrsboro' N. E.	Cornwallis à St. Jean, N. B.	Goëlette
Août. 25.	Willow Brae	1	Pictou, N. E.	A l'ancre	Brigantin
21.	Werwhere	7	Beverley, Mass.	do	Goëlette
Fév. 18.	William	7	St. Jean, N. B.	St. Jean, N. B., à la Havane	Brigantin
Nov. 18.	Wolf's Cove	42	Newcastle, G. B.	Riv. Ouelle, Québec, à Londres.	Barque
Sept. 15.	Wyoming	3	Liverpool, G. B.	Liverpool à New York	Steamer
Août. 25.	W. J. Starkie	1	St. Jean, N. B.	Baie à la v., C. B., à Boston, U. E.	Goëlette
Août. 24.	White Star	19	Belfast	Richiboucto, N. B., à Liverpool.	Barque.....

depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873. -- Suite.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes
46	Havre d'Amherst, I. M.	Echoué	Ouragan	Aucune	Partielle, \$700
90	Baie de Plaisance, I. M.	do	do	do	do \$1,000
154	Havre d'Amherst, I. M.	do	do	do	do \$1,200
65	Lat. 44° 30' N., Lon. 62° 15' O.	Sombré	Voie d'eau	do	Totale, \$4,600
19	Quai Salter, havre St. Jean	Explosion	Inconnue	1	Partielle, \$2,200
21	27 milles E. d'Arichat, N. E.	Sombré	do	Aucune	Totale, \$250
1,258	Aux quartiers d'hiver, Pointe St. Denis	Brûlé	do	do	do \$20,000
55	Pointe Micheau, C. B.	Sombré	Gros temps	do	Peu de dommages.
122	Kamouraska, fleuve St. Laurent	do	do	do	Partielle, \$3,000
60	do	do	do	do	do \$900
171	Ile aux Homards, p. Pubnico, N. E.	do	Tempête de neige	do	do \$1,500
116	S. O. de St. Thomas, Indes Oc.	Sombré	Gros temps	do	Totale, \$2,300
115	Ile de Sable	do	do	do	do \$2,300
385	Havre de Richiboucto	do	Ouragan	do	Partielle.
119	Pointe de Plaisance, N. E.	do	do	do	do \$300
41	do	Abandonné	do	do	Totale, \$1,000
131	Au nord de Sydney Beach, C. B.	Echoué	Gros temps	do	Partielle.
51	Havre d'Amherst, I. M.	do	do	do	do \$1,000
966	Inconnu	Abandonné	do	do	Totale, \$20,000
30	Entrée du havre d'Amherst, I. M.	Echoué	do	do	do \$800
41	Iles de la Madeleine	do	do	10	do \$2,000
252	Lingan, N. E.	Sombré	do	Aucune	Partielle, \$6,00
663	Haut-fond de Manicouagan, golfe St. Laurent	Echoué	do	17	Totale, \$6,000
34	Côté ouest du havre de Port Hood, N. E.	do	Mauvaises chaînes	Aucune	do \$200
462	South Beach, en dehors du havre de Richiboucto, N. B.	do	Ouragan	do	Partielle, \$8,100
229	Au large des Bermudes	Submergé et abandonné	Gros temps	do	Totale, \$7,000
150	250 milles de l'Ile du Havre	Voie d'eau	do	do	do \$3,000
84	Lat. 42° 17' N., Lon. 64° 0' O.	Perdu en mer	Inconnue	6	do \$7,000
330	Factory Wharf, N. Sydney, C. B.	Défoncé	Gros temps	6	Partielle, \$2,600
242	Nord de Sydney Beach, C. B.	Chassé sur ses ancres	do	6	Totale, \$6,000
50	Havre d'Amherst, I. M.	Echoué	do	6	Partielle, \$1,000
68	Près de West Quoddy, N. B.	do	do	1	Totale, \$1,000
416	7 milles au-dessus du bateau-phare de la traverse, fl. St-Laurent.	Collision	Abordage	Aucune	Partielle, \$3,200
182	Près de Lisbonne	do	do	do	Totale, \$3,000
.....	Ile Verte, N. E., Pointe S. O.	Echoué	Brouillard	do	do
26	Ile Spencer, N. B.	do	do	Aucune	do \$350
293	Pictou, N. E.	do	Gros temps	do	Partielle, remorq.
.....	Canso, C. B.	do	do	Aucune	Partielle.
228	Lat. 33° 44' N., Lon. 61° 26' O.	Sombré	Voie d'eau	do	Totale, \$8,000
626	Battures de Ste-Anne, fleuve St. Laurent	Echoué	Gros temps	Aucune	Partielle, inconnu.
2,415	Barre N.-E., Ile de Sable	Brouillard	do	do	Partielle, \$2,000
149	Lat. 43° 10' O., Lon. 61° 58' O.	Abandonné	Gros temps	do	Totale, \$4,500
252	South Beach, en dedans de la barre de Richiboucto, N. B.	Echoué	Ouragan	Aucune	Partielle.

STATISTIQUE des naufrages et accidents aux bâtiments de mer

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrem.	Provenance et destination.	Enregistré comme
1873.					
Sept. 11..	William Stewart ...	27	Falmouth	Québec à Glasgow	Navire
20...	West Point	16	E.U. d'A.	E. U. au détroit de Canso	Goëlette....
Jan. 14..	Zimi	9	St. Jean, N.B.	Nouvelle Orléans à Liverpool...	Navire.
Nov. 19..	*Zephyr.....	.....	St. Pierre, Terre-neuve.....	Inconnues.....	Goëlette....
Août 24..	Zephyr.....	3	Sydney, C.B.	Halifax à Ingonish, N.E.	do

* Ce navire fut jeté à la côte à l'île de Sable le 19 novembre 1873, démanté à bord dans un état avancé de décomposition. On suppose que ce navire

depuis le 1er janvier 1873 jusqu'au 31 décembre 1873.—Fin.

Enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes
538	Riv. au Renard, G. St. Laurent	Echoué.	Gros temps	Aucune.	Totale, \$8,000
52	Baie de Plais.I. de la Madeleine	do	do	do ..	do 6,300
962	Nouvelle-Orléans	Incendié en partie.....	Pas connue.	do ..	Partielle du nav.et de la carg.\$50,000
30	Inconnu.....	Echoué.	do	4	
48	Nord de Sydney Beach, C.B..	do	Ouragan.....	Aucune.	Partielle, \$1,000

Ce devait être une goëlette de pêche. Les corps de quatre hommes ont été trouvés et été désemparé vers le milieu de juillet dernier.

ANNEXE

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus sur les eaux de l'intérieur, depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873, compilée sur les rapports reçus par le département de la marine

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de service.	Port d'enregistrem.	Provenance et destination.	Enregistré comme.
1873.					
Avril 25.	Alice	9	Détroit	Chicago à Détroit	Barque
Juillet 3.	Algoma	10	Montréal	Collingwood à la baie du Tonnerre	Steamer
Oct. 14.	Australia	23	Toronto	Toronto à Buffalo	Goëlette
Nov. 27.	Attonabee		Québec	Ile Manitouline	do
5.	Bavarian	Neuf.	Montréal	Hamilton à Montréal	Steamer
Oct. 31.	Belle Chambers	12		Baie des Français à	Goëlette
Juin 6.	Cascade	20	Américain	Baie-Verte à Cleveland	do
3.	City of Chatham	1½	Chatham	Montréal à Hamilton	Steamer
Sept 13.	Cecilia				Barque
Juin —.	Dundee	13	Londres, Angleterre		do
11.	Empire	10	Américain	Cleveland à Ogdensburg	Steamer
Oct. 29.	Elizabeth		Canadien	Penetanguishene	Goëlette
Sep. 13.	G. D. Norris		Chicago	Chicago à Buffalo	do
Juillet 31.	Herald	3	Montréal	Bécador	Barge à vap.
Nov. 28.	Hector	Neuf.	Canadien	Port Colbourne	Steamer
Mai 12.	L. Renaud	7	Montréal	Cornwall à Montréal	do
6.	M. J. Mills	7	do		Propulseur.
Août 23.	M. Egan	12	Chicago, E.-U.	Collingwood à Margarett	Goëlette
Oct. 1.	Mary R. Robinson	1	Chatham, Ont.	Petit Courant, Ont. à Chicago, E.U.	Steamer
21.	Pieton	6	Pictou	Oswego à Belleville	Goëlette
Mars 18.	Quail	5	Pictou	Dans ses quartiers d'hiver, Chatham, Ontario	Steamer
Mai —.	Swallow			Lac Michigan à Buffalo	Goëlette
Août 14.	Shickluna				Propulseur.
7.	Sweet Home	20			Goëlette
19.	St. George	8	Québec	Quai à Québec	Barge
Oct. 19.	St. Lawrence	25	Montréal	Chicago à Hamilton	Steamer
Déc. —.	T. Kenan	14	Amherstburg	Cleveland à Amherstburg	Prame
Août 7.	Vanderbilt	2	Chatham	Saugeen à Chatham	Barge
Avril ..	Wanderer			Cleveland à Toronto	Goëlette

No. 31.

rieur, depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 31 décembre 1873, compilée sur les et des pêcheries.

Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Montant des pertes.
305	Pointe Lézard	Echoué	Jeté à la côte p. la gl.	Aucune.	Partielle, \$4,300.
624	8 milles au sud de Grand Portage, lac Supérieur	Rupture de piston	Accident	do	do \$1,000.
103	Rivière Niagara	Frappé sur roc	Grosse mer	do	do \$4,000.
	Passage Mississaga	Echoué		do	
	15 milles au large du phare de Whitby, lac Ontario	Incendié	Feu résultant du lieu impropre de la cargaison enflamm.	20	Totale, \$50,000
	1 m. à l'est du phare de Presqu'île, lac Ontario	Sombré	Gros temps	Aucune.	
600	Détroit du milieu, direction N.E.	Echoué		do	Partielle, \$2,000.
375	Hamilton	Incendié		do	
	Pointe Pelée	A bordé et coulé	Collision		
420	Pointe Morgan, lac Erié				
800	Phare du Rocher du Cheval Rouge, lac Ontario	Echoué	Faute du pilot	do	\$8,000.
	Ile du Chrétien, lac Ontario	do	Gros temps	Aucune.	Totale.
	Récif de Sister East				
84	Phare du Fort Galiot	Coulé	Collision	1	
43	Pte. S. O. durécif du Pain de Sucre	Echoué	Tempête de neige	Aucune.	Partielle.
336	Ile aux Hérons, rapides Lachine	do	Incapacité du pilot	do	Totale, \$25,000.
5	Phare de Sand Beach	Coulé		do	do
261	½ mille de l'île de Cories Light.	Echoué	Chaines brisées	do	do \$23,000.
223	Petit courant	do	Vent et courant	do	Partielle, \$5,500.
150	½ mille est de Range Light	do	Gros temps	do	Totale, \$6,000.
25	Baie de Quinté	Incendié	On croit qu'il a été mis par un incend.	do	Totale, \$7,000.
	Passage de la Pointe Pelée	Collision		do	Partielle.
	Pointe Weaver	Coulé	Frappé sur le rocher		
180	Québec	Collision			
125	Québec	Incendié	Feu		Totale, \$2,000
290	Canal d'Edwardsburg, 1 mille à l'ouest de l'écluse No. 26	Feu	Près de la chaudière.	Aucune.	Totale, \$20,000
	Musquito Cove, lac Erié	Sombré dans 5 pieds d'eau	Pompes gelées	do	Partielle.
90	Entré du chl. de la B. du Brochet	Echoué	Tempête	do	Partielle, \$650
100	Ile Kelly	Echoué			

ANNEXE No 32.

ETAT des dépenses faites pour la tenue des enquêtes sur les naufrages et accidents, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Nom.		Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
James Barber	Rapports des naufrages et accidents	44 00	
George Collins	do do	19 00	
A. Sutherland	do do	8 00	
J. J. Fox	do do	14 00	
John Bent	do do	2 00	
T. E. Moberly	do do	38 00	
J. Rose	do do	8 00	
E. D. Tremain	do do	10 00	
J. Farmer	do do	4 00	
A. Harvey	Dépenses se rapportant aux naufrages à Anticosti	25 00	
J. Mitchell	Services se rapportant aux enquêtes relatives aux naufrages et accidents	348 50	
Hon. William Miller	Services professionnels dans l'enquête sur la perte du "Sarah McLeod"	50 00	
E. D. David	Dépenses se rapportant à l'enquête sur la perte du "Louis Renaud"	329 89	
William Smith	Dépenses pour lui et sténographe dans l'enquête tenue à Québec sur la perte du steamer "Northern"	62 00	
D. M. Browne	Dépenses se rapportant à l'enquête sur la perte du "Royal Sovereign"	89 00	
E. McDonald	Dépenses se rapportant à l'enquête sur la perte du "B. L. George"	17 50	
Receveur-Général	Remboursement de la balance non dépensée		1,068 89
			431 11
			\$1,500 00

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, septembre 1873.

ANNEXE No. 33.

ETAT des dépenses faites à titre de récompenses pour sauvetage de vies, achat de chaloupes et appareils de sauvetage, etc., pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Nom.		Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
Banque de Montréal.....	Traite pour récompenser quatre matelots d'avoir porté secours à l'équipage de "l'Expert".....	80 00	
do	Pour récompenser deux matelots d'avoir porté secours à l'équipage de "l'Anticello".....	40 00	
do	Récompense pour do do	0 30	
do	Traite pour récompenser trois matelots d'avoir porté secours à l'équipage de "l'Annie McCann".....	36 00	
do	Récompense pour do do	0 25	
do	Traite pour récompenser certains matelots d'avoir porté secours aux équipages de la "Mary Givan" et du "Seriole".....	85 00	
do	Récompense pour do do	0 28	
			1241 83
Banque du Commerce.....	Pour récompenser certains matelots d'avoir porté secours à l'équipage de "l'Ida Catlor".....	60 00	
do	Pour récompenser certains matelots d'avoir porté secours à l'équipage du "Valiant".....	80 00	
do	Pour récompenser certains matelots d'avoir porté secours à l'équipage du "Uber".....	30 00	
do	Pour récompenser certains matelots d'avoir porté secours à l'équipage du "Linda".....	60 00	
			230 00
R. Stephenson.....	Pour récompenser deux hommes d'avoir aidé Thomas Cartier dans le sauvetage de vies sur le lac SteClaire.....		25 00
H. Herbert.....	Pour récompenser diverses personnes pour sauvetage de vies dans le bas du St. Laurent en automne 1871.....		105 00
W. Cline.....	Pour le rembourser d'avoir assisté des matelots naufragés depuis l'île du Loup jusqu'à Eastport.....		40 00
J. U. Gregory.....	Achat de bouées de sauvetage.....		300 00
A. M. Ingersoll.....	Chaloupe de sauvetage.....		266 72
J. Leslie.....	Facture de montres d'or, lorgnettes marines, etc., etc., présenté comme témoignages pour sauvetages.....		766 64
			1,975 19
Receveur-général.....	Balance non dépensée remise.....		246 36
			\$2,221 55

WM. SMITH,

Député du ministre de la Marine, etc.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, septembre 1873.

ANNEXE No. 34.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE A HALIFAX, POUR L'ANNÉE SOLAIRE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,

HALIFAX, N. E., 14 janvier 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon premier rapport annuel, celui de l'année expirée le 31 décembre 1873.

En entrant en fonctions, le 6 février 1873, je trouvai si grande la nécessité d'une telle charge que c'est un sujet d'étonnement qu'elle n'ait pas été créée plus tôt dans un port aussi ancien et important que l'est celui d'Halifax. Mon attention se porta immédiatement sur la funeste habitude qu'avaient les bâtiments de décharger leur lest dans le port, ce qui avait pour effet de diminuer la profondeur de l'eau et de détruire d'une manière notable la capacité de mouillage si renommée du havre d'Halifax. Sentant toute l'importance de mettre un terme à ces empiétements, je trouvai qu'il était nécessaire de m'adjoindre les services d'un assistant et d'un bateau, même à mes frais,—me fiant à ce que les émoluments de ma charge me permettraient de le payer tout en me laissant un traitement suffisant,—et j'ai l'honneur de vous annoncer que j'ai réussi à réprimer la mauvaise coutume dont je viens de parler. Cependant, je regrette de dire que les émoluments de ma charge ne permettent pas de payer de ma poche, les services d'un assistant; en conséquence je sou mets à votre considération l'urgente nécessité qu'il y a pour le gouvernement de me procurer un bon bateau et deux hommes pour protéger efficacement les intérêts du port et faire exécuter les règles et règlements de ma charge.

ENDROITS POUR DÉCHARGER LE LEST

Le manque d'endroits convenables pour décharger le lest est un inconvénient très sérieux, et je suis obligé pour y remédier de m'adresser à différents propriétaires riverains. Je suggérerais au gouvernement de procurer des lots convenables: l'un dans l'eau peu profonde, pour les bateaux et les allèges; l'autre dans les eaux profondes, pour les gros bâtiments.

RÈGLEMENTS DU HAVRE.

Tout en approuvant généralement les règles et règlements tels qu'ils sont actuellement, je demanderai d'amender la règle No 8, en rendant obligatoire l'ordre du maître du havre de baisser le grand foc ou baume, sous peine d'amende.

PERCEPTION DES HONORAIRES.

D'après le système actuel le maître de havre est obligé de voir en personne à la perception de ses honoraires, ce qui lui fait perdre un temps précieux qui serait mieux employé à d'autres fonctions plus importantes de sa charge; conséquemment, je suggérerai respectueusement, que les honoraires soient perçus à l'hôtel des douanes ou qu'il soit obligatoire à tout bâtiment faisant, en vertu de l'acte, son entrée à la douane de produire un reçu du maître de havre indiquant que ses honoraires lui ont été payés.

ÉMOLUMENTS DE LA CHARGE.

D'après l'état des recettes et des déboursés ci-annexés, on verra que le revenu net de la charge, pour 1873, n'a atteint que la somme de \$847.85. Si on considère les fonctions

onéreuses et la grande responsabilité de la charge, et le fait que l'acte a en vue un traitement de \$1,600.00 par année, je vous prierais respectueusement de prendre le sujet en considération et de trouver quelque moyen de rendre l'emploi plus rémunérateur.

En terminant mon rapport, qu'il me soit permis de reconnaître toute l'obligation que j'ai au capitaine P. A. Scott, M. R.; à G. P. Mitchell, écr., président de la Chambre des Communes; et à Alex. W. Scott, écr., secrétaire du "Royal Halifax Yacht Club", pour les bons conseils et le secours qu'ils m'ont donnés à mon entrée en fonctions, et pour le grand intérêt qu'ils ont pris dans tout ce qui regarde la prospérité du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur

Votre très-obéissant serviteur

ELIJAH WOOD,
Maître de h. r. e.

À l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

BILLETS et déboursés du maître de havre depuis le 6 février jusqu'au 31 décembre 1873.

Navires entrés en vertu de l'acte 35, chap. 41.	c.	Tonna. enregistré	Honor. perçus.
			\$ cts.
Goélettes	356	29,445	274 00
Brigantins	275	40,445	224 00
Bricks	20	5,276	41 00
Barques	50	23,771	175 00
Navires	3	3,953	20 00
Bâtiments à vapeur	216	211,366	271 00
Recettes totales		\$1,005 00	
Pour payer l'assistant et dépenses incidentes		157 15	
Revenu net		\$847 85	

ELIJAH WOOD.

Attesté sur serment devant moi, à Halifax, ce 14e jour de janvier, 1874.

WM. ACKHURST, J.P.

ANNEXE No. 35.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.

BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT.

TORONTO, 10 janvier 1874.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous transmets mon rapport annuel, pour l'année expirée le 31 décembre 1873.

Une assemblée du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur fut convoquée le 4 mars, pour prendre en considération la question de la force des chaudières carrées, et adopter une règle uniforme pour le maximum de la pression permise sur les chevilles et attaches de toute chaudière. La règle que le bureau a adoptée porte à 6,000 livres par pouce carré le maximum de la pression permise sur ces parties d'une chaudière.

Une règle fixant la force de tension des feuilles de tôle rivées dans les chaudières de bateaux à vapeur à 42,000 livres par pouce carré, fut aussi adopté par le bureau.

L'attention du bureau fut attirée sur l'insuffisance du métal dans les soupapes sphériques des plombiers, employées dans les chaudières des bateaux à vapeur, et il condamne la pratique répréhensible de visser ces soupapes à la tôle d'une chaudière sans y laisser de rebord. Il réprouva aussi la coutume de se servir de poinçons pour réparer les trous dans la tôle d'une chaudière au lieu de les faire proprement.

A la même réunion, il a été passé une résolution recommandant au département de pourvoir chaque inspecteur d'un ou deux journaux scientifiques, dans le but de les renseigner sur les améliorations et les progrès qui se font dans les bateaux à vapeur et leur machine.

Les règles et règlements ci-haut mentionnés ont été transmis au département.

La réunion annuelle du bureau à laquelle tous les inspecteurs doivent être présents, eut lieu le 1er septembre, à la Maison de la Trinité, à Montréal. Tous les membres y assistaient.

M. John Burgess, de Montréal, fut examiné par le bureau pour la charge d'inspecteur de bateaux à vapeur, à la place de feu M. Fessenden, et il obtint un certificat de première classe.

Les règles et règlements suivants ont été révisés et passés par le bureau, dans la vue de les annexer à l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, si le département juge à propos d'en recommander l'approbation à Son Excellence le Gouverneur en Conseil.

Règles et règlements passés à la réunion du bureau, concernant l'inspection des bateaux à vapeur, tenue à Montréal, les 1er et 2 septembre 1873 :—

Règle 1.—Les inspecteurs, à moins d'être autorisés par le département, n'inspecteront pas un bateau à vapeur appartenant à un autre district, sans communiquer avec l'inspecteur de ce district.

Règle 2.—Les inspecteurs ne sont pas requis de poursuivre pour infraction de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, quoiqu'ils en aient le droit en vertu de la 38^{me} section de cet acte. En cas de violation de l'acte, il sera du devoir de l'inspecteur de notifier le percepteur des douanes, tel que requis par la section 37; et dans le cas où le percepteur n'agira pas comme il est dit dans cette section, l'inspecteur fera rapport de cette omission à son département.

Règle 3.—Un mécanicien, quand il aura charge d'un bateau à vapeur, devra suspendre dans la chambre de la machine ses certificats encadrés, sous peine de se les voir révoquer.

Règle 4.—Pour les bateaux à vapeur n'exécédant pas 200 tonneaux et n'exigeant qu'une seule pompe, tel que prescrit par la sous-section 2, section 21; cette pompe sera placée à l'ar-

rière, mais si l'espace en avant est tenu libre en tout temps, de manière à avoir un prompt accès à la pompe et au boyau, la pompe, dans ce cas, pourra être placée à l'avant.

Règle 5.—En déterminant le degré de résistance des tuyaux des chaudières soumis à la pression externe, l'inspecteur, conformément à l'interprétation de la section 7 de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, prendra un tiers de la pression permise comme pression propre au fonctionnement d'une chaudière neuve, tel que prescrit dans la sous-section 2 déjà mentionnée, et aucun tuyau de plus de 16 pouces de diamètre, n'aura pas moins de $\frac{1}{4}$ de pouce d'épaisseur. Les espaces entre les supports dans la cheminée à vapeur de la chaudière, mesurés dans l'intérieur du tuyau, ne devront pas être plus que le double de ceux des supports sur la surface unie de la chaudière.

Règle 6.—Afin de se renseigner par un examen et des épreuves sur la force d'une chaudière, tel que prescrit par la section 7 de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, l'inspecteur pourra, s'il le juge nécessaire, faire pratiquer des trous dans la chaudière, et aussi demander qu'on lui procure des dessins de certaines parties de l'intérieur de la chaudière, pour lui permettre de juger sûrement quant à leur force de résistance.

Règle 7. La force réglementaire de l'enveloppe d'une chaudière, tel que prescrit par la sous-section 2, section 7 de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, limite la pression à 8,400 livres par pouce carré; mais comme les attaches, les supports et les chevilles sur les surfaces plates sont sujets à une plus grande perte à cause de la détérioration par l'usage, et à une tension plus inégale et plus irrégulière que l'enveloppe de la chaudière, le maximum de la pression permise sur ces parties sera limité à 6,000 livres par pouce carré. Cette règle s'appliquera, en autant que possible, à toutes les chaudières de bateaux à vapeur dont on se sert maintenant.

Règle 8. — Conformément à la sous-section 5, section 7, qui concerne la sûreté des tuyaux se reliant aux robinets et soupapes des chaudières de bateaux à vapeur, ces robinets et soupapes devront avoir une force suffisante pour répondre aux besoins, et dans aucun cas ils ne devront être vissés à la chaudière sans qu'on y laisse des rebords.

Règle 9. — Dans aucun cas, un certificat ne sera accordé, en vertu des dispositions de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, quand la tôle de la chaudière aurait été étendue ou affaiblie par l'usage du poinçon pour réparer les trous.

Règle 10. — La déclaration écrite du fabricant d'une chaudière, quant aux marques sur la tôle d'une chaudière mentionnées dans la sous-section 6, section 7, dans le cas où elles ne pourraient être trouvées, et quant à la qualité de la tôle et autres matériaux employés dans une chaudière, sera une autorité suffisante, en vertu des dispositions générales de la 7^{me} section déjà citée, pour l'octroi d'un certificat, pourvu que l'inspecteur soit convaincu dans son opinion que cette déclaration est exacte, et que, sous d'autres rapports, les exigences de la loi ont été remplies.

Le bureau attirera l'attention du département sur le nombre insuffisant de chaloupes sur les bateaux à passagers, et recommanda qu'on y mit autant de chaloupes qu'il y aurait de place, et d'une capacité aussi grande que le permettrait la facilité de la manœuvre.

Il a été tenu pendant l'année aux endroits ci-dessous des réunions du bureau de l'inspection de bateaux à vapeur, pour l'examen des candidats aux certificats de mécaniciens et pour renouveler les certificats de ceux qui en avaient déjà :

Montréal.....	Septembre	3, 4, 5 et 6.
Sorel.....	„	8, 9 et 10.
Québec.....	„	11, 12, 13 et 15.
Pictou, N.-E.....	„	22 et 22.
Halifax.....	„	24, 25 et 26.
St. Jean, N.-B.....	„	29, 30, oct. 1er et 2.
Frédéricton.....	Octobre	4 et 6.
Kingston, Ontario.....	Novembre	24, décembre 6.
Ottawa, Ontario.....	Décembre	9, 10 et 11.
Port Hope.....	„	2, 3 et 4.
Windsor.....	„	2, 3, 4 et 5.
Ste-Catherine.....	„	8, 9, 10, 11, 12 et 13.

Toronto (salle d'assemblée) 16, 17, 18, 19 et 20.

Durant l'année, 824 certificats ont été accordés, savoir :

Mécaniciens de première classe	42
" deuxième classe	131
" troisième classe	144
Assistants mécaniciens de première classe	155
" " deuxième classe	181
" " troisième classe	170
Total	824

J'ai reçu des candidats la somme de \$3,105 qui a été déposée au crédit du fonds de l'inspection des bateaux à vapeur.

L'état suivant indique le nombre de certificats accordés dans le cours des quatre dernières années :

Certificats de mécaniciens pour l'année 1870	385
" " " 1871	625
" " " 1872	741
" " " 1873	824

Un état, tableau No. 10, des examens et renouvellements de certificats de mécaniciens, est annexé, ainsi qu'un état du nombre de bateaux à vapeur inspectés en Canada durant l'année, dans les différentes divisions. Voici leur tonnage et le montant des honoraires payés pour leur inspection :

Nom de la division.	Tonnage total	Tonn. enregistré.	Revenu.	
			\$.	cts.
Ontario Ouest, lacs Huron et Supérieur	29,943	21,860	4,019	09
Ontario Est	14,295	8,415	1,955	10
Montréal	10,332	3,957	1,502	20
Trois-Rivières	8,764	4,610	1,133	80
Québec	14,442	8,241	1,920	22
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	14,522	9,404	1,976	90
Honoraires des miliciens				2,105 00
Canada	92,298	56,487	14,612	31

Les bateaux à vapeur sont classifiés comme suit :

Nom de la division.	Pas de steamer	A aubes.	A hélice.	A passagers.	Trét.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, lac Huron et Supérieur	177	43	134	75	36	66
Ontario Est	83	44	39	29	19	35
Montréal	83	47	36	21	14	48
Trois-Rivières	48	42	6	20	1	27
Québec	75	49	26	33	.....	42
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	88	47	41	45	2	41
Canada	554	272	282	223	72	259

Ces bateaux à vapeur sont classifiés comme suit :

85 steamers ont été ajoutés cette année aux 554 qu'il y avait en Canada à la fin de 1873.

Nom de la division.	Pas de steamers.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	Frêt.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, lacs Huron et Supérieur.....	40	4	36	10	15	15
Ontario Est.....	8	.....	8	4	3	1
Montréal.....	6	3	3	2	2	2
Trois-Rivières.....	10	8	2	4	.....	6
Québec.....	10	5	5	3	.....	7
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.....	11	6	5	6	.....	5
Puissance du Canada.....	85	26	59	29	20	36

Durant l'année dernière, 21 steamers ont été inscrits comme perdus, ayant subi des avaries les mettant hors d'état de service.

Nom de la division.	Tonnage total.	Tonnage enrégistré.	Pas de steamers.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	Frêt.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, lacs Huron et Supérieur.....	919	621	5	1	4	1	3	1
Ontario Est.....	278	132	2	1	1	1	1	.....
Montréal.....	802	240	3	2	1	.....	.....	1
Trois-Rivières.....	1,213	1,004	3	2	1	1	1	1
Québec.....	1,132	521	6	6	.....	1	.....	5
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.....	146	56	2	1	1	.....	2	.....
Puissance du Canada.....	4,490	2,574	21	13	8	6	7	8

Ci-annexés se trouvent des états complets, les tableaux 12 et 13, relativement aux steamers ajoutés à ceux qu'il y avait en Canada, et qui ont été brisés ou perdus.

Je regrette d'avoir à dire que la perte de vies par des accidents de bateaux à vapeur a été plus grande pendant l'année dernière que pendant toute autre depuis 1857, lors de l'entrée en vigueur de la loi concernant leur inspection. L'accident le plus important sous ce rapport a été l'incendie du steamer *Bavarian*, arrivé sur le lac Ontario le soir du 5 novembre, et qui coûta la vie à vingt personnes sur quarante qu'il y avait à bord. Il y avait six passagers dont trois dames. Deux des passagers seulement furent sauvés, un homme et un petit garçon.

La cause immédiate de cet accident provenait de tonneaux d'alcool placés près de la machine et de la chaudière sur le pont principal. La perte de vies a été principalement due à la conduite inhumaine du pilote, Napoléon Dufour, qui, en compagnie de huit autres, s'est sauvé du steamer dans une chaloupe capable de contenir au moins 25 personnes.

Le premier officier est aussi à blâmer pour ne pas avoir fait le tour du steamer après que sa chaloupe fut mise à l'eau; s'il l'avait fait, il est probable que les dames, que l'on vit en dernier lieu sur le pont, à l'avant du navire incendié, auraient pu être sauvées.

La conduite des officiers et de l'équipage, lors de cet accident, démontre la nécessité d'une loi concernant notre navigation intérieure, en vertu de laquelle des officiers compétents pourraient obtenir des certificats, les équipages être exercés et disciplinés convenablement, et la négligence du devoir ou la désobéissance aux ordres ne resterait pas impunie comme dans le cas actuel.

Je recommande aussi d'amender l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur en ce qui regarde le nombre de chaloupes à bord des steamers à passagers, leurs dimensions et les moyens de les mettre rapidement à l'eau, ce dont ne s'occupe point la loi actuelle.

Il est généralement admis que le nombre de chaloupes requis par la loi actuelle est insuffisant pour les passagers et l'équipage, et comme on ne peut mettre assez de chaloupes sur un steamer, il me semble qu'on devrait y ajouter des radeaux de sauvetage, et adopter une règle limitant le nombre de passagers au nombre et à la capacité des chaloupes et des radeaux à bord.

Je sais bien qu'il sera difficile de mettre une telle règle en vigueur; mais la responsabilité de charger les steamers de passagers, sans faire aucune disposition pour leur sûreté ou leur donner la chance de sauver leur vie, devrait incomber à quelqu'un.-- En mentionnant dans le certificat d'inspection le nombre de passagers que le steamer peut porter, lequel serait proportionné au nombre de chaloupes et de radeaux à bord; la responsabilité d'excéder ce nombre retomberait sur qui de droit.

Il faut aussi une loi pour fixer l'espace accordé aux substances inflammables à bord des bateaux à vapeur.

Les états suivants se rapportent aux accidents qui sont arrivés dans les différentes divisions du Canada.

ONTARIO OUEST, DIVISION DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Propulseur *City of Chatham*, incendié au quai de Hamilton quand il chargeait sa cargaison. Le feu eut lieu vers 11 heures p.m., le 3 juin, et prit dans le fond de cale. Perte totale du navire; aucune vie perdue.

Le bateau à fret à hélice *J. R. Crow*, chassé sur ses ancres au large de Leamington, lac Érié, 20 octobre. Perte totale du navire; aucune vie perdue.

Le steamer à hélice *Herald* se frappa contre le propulseur américain *Dunkirk* au large de Buader, lac Huron, vers 2 h. a.m. dans la nuit du 24 juillet, en se rendant à Détroit; le temps était clair. Le *Herald* fut frappé à babord et sombra en trois quarts d'heure. On fit signe au *Dunkirk* d'arrêter, ce qu'il fit, et il prit à bord l'équipage du *Herald*, à l'exception du premier-officier, David Thorburn, qu'on ne put trouver. Vingt-minutes avant la collision, Townsley, le mécanicien, se trouvait sur le pont, et il dit qu'en passant près du gouvernail il parla au timonier, mais qu'il ne reçut pas de réponse; il est d'opinion qu'il n'y avait pas de surveillant sur le pont lors de l'accident; que le navire n'avait pas un équipage complet et que les hommes avaient été accablés d'ouvrage tout le jour. Le navire fut remorqué dans le port Huron et réparé.

Le remorqueur *Hector* fut jeté à la côte dans une tempête de neige au large de Port-Colborne, le 28 novembre. Il ne souffrit aucun dommage sérieux.

Le petit steamer à fret *Thos. Webb* sombra dans la rivière Sydenham, au large de Saint-Clair, le 19 avril. Il fut relevé et réparé.

Le propulseur *Shickelma*, le 13 août, était vis-à-vis l'endroit du Saint-Laurent appelé Weaver's-Point, sous les soins d'un pilote, lorsqu'il s'écarta du chenal et alla s'échouer sur les rochers. Aucune vie de perdue.

DIVISION D'ONTARIO EST.

Le petit steamer à passages *Quail* fut incendié à ses quartiers d'hiver, le 18 mars à 1 h. a. m. On croit que le feu a été mis.

La barge à vapeur *Kitty Friel* fut incendiée en partie près de Péterborough le 17 juin. Le feu a été mis par les étincelles qui tomba ent de la cheminée au milieu des traverses de charbon de fer dont elle était chargée. Elle a été reconstruite depuis.

Le remorqueur *Bay of Quinte* brisa son arbre à babord le 6 juin. Il fut réparé à Mont-

La roue et les anneaux du piston du propulseur *Clabri* se brisèrent le 25 septembre. On s'en procura une autre à Kingston.

Le propulseur *Saint-Laurence* fut incendié dans le canal Edwarlsburg le 19 octobre. L'équipage se sauva. Le feu prit dans la cale près de la chaudière.

Personne ne perdit la vie ou ne fut blessé dans les accidents ci-dessus mentionnés.

Pendant l'année il n'y eut aucun cas d'ivresse de la part des mécaniciens. Aucun accident n'arriva dans les divisions de Montréal et des Trois-Rivières.

DIVISION DE QUÉBEC.

Le vapeur *Beaver*, à son premier voyage à la Baie des Chaleurs, s'est frappé sur la glace pendant la nuit et eut sa proue défoncée, et n'eût été le choc, l'épave aurait été emporté; il fut conduit à la côte et radoubé avec des planches.

Le vapeur *Clyde*, en se rendant à Chicoutimi, brisa l'arbre d'une de ses roues.

Le vapeur à passagers *Saguenay*, brisa l'arbre d'une de ses roues en face de Kamounska.

Le vapeur *Northern*, en se rendant à Pictou, N. E., s'échoua à la pointe Saint-Laurent et se remplit d'eau dans l'espace de 20 minutes. Aucune vie de perdue.

Le vapeur *Miramichi* alla s'échouer durant la brume sur l'extrémité ouest de l'Île-Verte, vers 11 p. m. le 22 août; il fut remis à flot et conduit en dedans de l'Île-Verte; temps très-clair; aucune vie de perdue.

Le remorqueur *New Dominion*, en remontant, s'échoua durant une tempête de neige à la baie Sainte-Croix; il devra y passer l'hiver; aucune vie de perdue.

Le vapeur *Northern*, le 12 juin, s'échoua sur la pointe Saint-Laurent, à environ 40 pieds du phare. Le navire était sous les soins d'un pilote commissionné; aucune vie de perdue.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Le vapeur *Highlander*, le 18 juin, brisa ses aiguilles de carène en se rendant à Woodstock, et dut être jeté à la côte; les passagers débarquèrent en sûreté.

Le navire à aubes *Fawn*, en se rendant de Saint-Jean, N.-B., à Frédéricion, dans la nuit du 9 octobre, frappa contre un tronc d'arbre dans le voisinage de Frédéricion; on s'aperçut que le navire faisait eau, et il fut en conséquence conduit sur un haut fond. Les passagers et l'équipage débarquèrent en lieu sûr.

Le remorqueur *Saint-George*, le 18 octobre, était amarré au quai de Carlton, N.-B. lorsque sa chaudière fit explosion. A l'enquête du coroner, il fut prouvé que la chaudière, était forte, arrangée selon la loi et capable de supporter une pression de 90 livres par pouce carré. La chaudière a subi une épreuve et elle a été jugée capable de supporter une pression effective de 80 livres par pouce carré. Le verdict du jury a été "qu'il ne connaissait pas la cause de l'explosion."

Avant de finir ce rapport, je dirai que, par un article inséré dans le *Nautical Magazine* au sujet de la commission nommée depuis peu par le gouvernement des États-Unis pour essayer la force de résistance des chaudières des bateaux à vapeur par une épreuve effective, je me suis convaincu de l'importance de la règle 7, mentionnée dans ce rapport, limitant la tension sur les supports et les attaches d'une chaudière de 6,000 livres par pouce carré, ou à 2,400 livres de moins que celle permise sur l'enveloppe circulaire d'une chaudière.

Dans l'article que je viens de mentionner, l'écrivain dit que: "D'après ces expériences, on en est arrivé à la conclusion qu'aucune chaudière circulaire n'a jamais fait explosion, ou ne peut jamais faire explosion, à une pression s'accroissant graduellement sans se "plaindre" ou donner avis de l'excès de pression au mécanicien ou autres personnes qui en ont la garde. Ce ne sont pas les enveloppes circulaires qui sont dangereuses, mais les surfaces plates garnies de supports, et les chaudières circulaires à haute pression dont on se sert généralement maintenant, sont beaucoup plus sûres que les chaudières à basse pression en usage autrefois."

L'introduction des chaudières à basse pression, dépendant entièrement de leurs surfaces plates étayées pour supporter la vapeur à haute pression, a conduit à l'adoption de la règle déjà mentionnée.

Mon opinion sur la sûreté de ces chaudières carrées, ou chaudières à basse pression, comme on les appelle en Europe, a été l'objet d'une forte opposition dans cette partie du globe. Cependant, je fus supporté par le bureau, et je suis heureux de dire que les expériences effectives m'ont donné gain de cause.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,
Président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur.

I.—TABLEAU DES NAVIRES à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1873.

DIVISION D'ONTARIO ET DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
International.....	Sarnia.....	Verner.....	Fév. 19	1,052	742	105 20	8	Juillet 10	113 20	Bateaux à chars du G. T.
Chicora.....	Collingwood.....	Watson.....	Avril 22	415	372	41 50	8	Avril 22	49 50	Vapeur à passagers, supérieur.
Princess of Wales.....	Toronto.....	Smith.....	do 27	94	58	9 40	5	do 10	14 40	Traversier de l'île de Toronto.
City of Chatham.....	Hamilton.....	Kittson.....	do 27	361	267	36 10	5	do 23	41 10	Fret propulseur.
Baterprise.....	Port Dalhousie.....	Clark.....	do 27	564	494	56 41	8	do 15	64 41	Chemins de fer. Welland, fret et passagers, propulseur.
City of Mouthéal.....	Hamilton.....	Kittson.....	do 16	300	220	30 00	8	do 22	38 00	Propulseur à fret et passagers.
Wales.....	Collingwood.....	Watson.....	do 19	188	96	18 80	5	do 22	23 80	Baie Georgienne, bateau remorqueur.
Wm. Reed, Hochkiss.....	do.....	do.....	do 19	15	15	1 50	5	do 22	6 50	do touage.
Mary Ann.....	do.....	do.....	do 19	69	53	6 90	5	do 22	11 90	do do
Geo. Watson.....	do.....	do.....	do 19	28	28	2 80	5	do 22	7 80	do do
Transit.....	Hamilton.....	Kittson.....	do 25	82	53	8 20	5	Mai 2	13 20	Baie Wellington, vapeur.
Argyle.....	do.....	do.....	do 25	121	82	12 10	5	do 2	17 10	Bateau remorqueur, Flats Ste. Claire.
Sovereign.....	Stc. Catharine.....	Clark.....	do 26	374	391	37 40	8	Avril 30	45 40	Prop. à fret et passager.
Scotia.....	do.....	do.....	do 26	371	300	37 10	8	do 23	45 10	do do
Sean Perry.....	do.....	do.....	do 26	42	34	4 20	5	Mai 1	9 20	Havre de touage.
Young Lion.....	Port Dalhousie.....	do.....	do 26	54	43	5 40	5	do 1	10 40	do do
Alma Munro.....	do.....	do.....	do 26	364	289	36 40	8	do 8	44 40	Prop. à passagers et fret.
Bouquet.....	do.....	do.....	do 26	364	289	36 40	8	do 1	27 10	Traversier de l'île, Toronto.
Georgian.....	Toronto.....	Smith.....	Mai 3	191	157	19 10	8	do 10	52 80	Propulseur à fret.
Ontario.....	do.....	do.....	do 2	448	345	44 80	8	do 2	8 50	Havre de touage.
Kitty Hoyt.....	do.....	do.....	do 3	35	24	3 50	5	do 3	6 10	Touage de dragueur, havre de Toronto.
Little Eva.....	do.....	do.....	Juillet 4	11	11	1 10	5	Juil. 4	8 50	do do
Algoma.....	Collingwood.....	Watson.....	Mai 5	757	623	75 70	8	Avril 22	83 70	Vapeur à passagers, lac supérieur.
Minnie Hall.....	do.....	Bennett.....	do 6	47	47	4 70	5	Mai 6	9 70	Baie Georgienne, tonnage.
N. P. Sprague.....	Port Rowan.....	Watson.....	do 8	462	353	46 20	8	do 12	54 20	Barge à bois, lac Erie.
Francis Smith.....	Collingwood.....	do.....	do 12	146	107	14 60	8	do 16	22 60	Vapeur à passagers, lac Supérieur.
Wabano.....	do.....	do.....	do 16	338	236	33 80	8	do 7	41 80	Baie Georgienne, do
Manitoba.....	Sarnia.....	Verner.....	do 23	338	222	2 20	5	Mars 28	7 20	Vapeur traversier, Sarnia.
Alex. Jones.....	do.....	do.....	do 31	22	46	7 60	5	Mai 14	12 60	Prop. de fret, lac Ste. Claire.
Herald.....	do.....	do.....	do 2	76	51	5 10	5	Mars 28	10 10	Bateau traversier, Sarnia.
Sea Gull.....	do.....	do.....	do 2	51	51	5 10	5	Mars 28	10 10	Bateau à char du Grand-Occidental,
Great Western.....	Windsor.....	Benson.....	do 5	1,262	712	125 20	8	Avril 24	133 20	Windsor.

I.—BATEAUX A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1873.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO, ET DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR.—*Suite.*

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Tonnage enregist.	Tonnages effectifs.	Date de l'inspection.	Droits de tonnage \$ cts.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Total.	Observations.
Whistle Wing	Cobourg	Perry	9	31	31	3 10	5	7	8 10	Steamer à passagers et fret, lac Rice.
Isaac Butts	do	do	9	132	67	13 20	8	Juillet 30	21 20	Steamer à passagers et fret, lac Rice.
Forest City	do	do	9	104	46	10 40	8	do 30	18 40	Steamer à passagers et fret, lac Rice.
Saginaw	Windsor	Benson	13	227	154	22 70	8	Mai 13	30 70	Traversier à chars chemin de fer Grand Occidental et Sarnia.
Transfer	do	do	26	1,222	591	123 20	8	Juin 26	130 20	Traversier à chars, du chemin de fer de l'Ouest, Canada.
Melody Isle	Lindsay	Browne	18	18	18	1 86	5	Juillet 9	6 86	Barge à fret, Lindsay.
R. L. Stoddart	Windsor	Benson	15	12	12	1 20	5	Aout 12	6 20	Steamer à passagers et fret, rivière St. Clair.
Champion	do	do	15	51	34	5 10	5	Non payé.	.....	Steamer à passagers et fret, rivière St. Clair.
Glyde	Cobourg	Perry	9	62	44	6 20	5	Aout 29	11 20	Steamer à passagers et fret, lac Rice.
M. A. Robertson	Collingwood	Geo. Watson	4	367	223	36 70	5	Juillet 5	41 70	Poulaieur à fret, Baie Georgienne.
Jerome	do	do	43	43	36	4 30	5	Mai 29	9 30	Poulaieur, Collingwood.
Albert Wright	Port Hope	E. T. Burton	7	29	29	2 90	5	Juillet 16	7 90	Dragueur de havre.
Anglo Saxon	Lindsay	D. Browne	8	47	38	4 70	5	do 9	9 70	Steamer à passagers, Port Lindsay et Perry.
Ogemah	do	do	8	102	75	10 25	8	do 7	18 25	Steamer à passagers, Lindsay et le lac Noir.
Novely	do	do	8	67	57	6 70	5	do 7	11 70	Steamer à passagers, Lindsay et Bobcatgeyn.
Ranger	do	do	8	53	40	5 30	5	do 10	10 36	Remorqueur de bois, Lindsay.
Champion	do	do	8	82	73	8 20	5	do 10	13 20	Passagers et fret, Lindsay.
Mary Ellen	do	do	9	31	31	3 10	5	do 70	8 10	Remorqueur de bois, Lindsay.
Osario	do	do	9	49	49	4 90	5	Sept. 18	9 90	Passagers et fret, Lindsay.
Spanadore	do	do	9	109	95	10 90	8	do 18	18 90	do do
Wanderbilt	do	do	9	109	53	10 90	8	do 18	18 90	do do
Wanderbilt	do	do	10	68	19	6 80	5	do 18	11 80	Remorqueur de bois, Lindsay.
W. A. Stephens	Owen Sound	W. A. Stephens	10	31	31	3 10	5	Juin 31	8 10	Steamer à aubes, passagers, Baie Georgienne.

Peria	Ste. Catharine	J. T. Clark	15	347	247	34 70	8	Juillet 14	42 70	Propulseur, passagers et fret.
Jessie Oliver	Baie du Tonnerre	J. Wilson	21	129	129	12 90	8	do 23	20 90	Vapeur côtière, lac Supérieur.
Wagman	Port William	do	21	13	13	1 30	5	do 23	6 30	do do
M. J. Mills	do	do	26	13	15	1 50	5	do 24	6 50	Explorateur do
Silver Spray	Silver Islet	do	26	150	130	13 05	5	do 26	21 05	Remorqueur à passagers, Silver Inlet.
Helen Grace	do	do	26	55	55	5 53	5	do 26	10 53	do do
Modoc	Collin's Inlet	Geo. Watson	14	26	26	2 60	5	Juin 16	7 60	Remorqueur à bois Collin Inlet.
Victoria	Windsor	Wm. Benson	15	88	69	8 80	5	Avril 29	13 80	Barge à bois, Rivière Ste. Clair.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

Norseman	Port Hope	E. Burton	Mars 27	295	74	29 50	8	Avril 2	37 50	A aubes, passagers et fret, Port Hope et Rochester, N. E.
Lothair	do	do	do 27	351	248	35 10	8	do 2	43 10	A hélice, fret, bois de const, lac Ontario
City of Dresden	Windsor	Wm. Benson	Avril 3	129	65	12 90	8	do 3	20 90	A hélice, fret, Dresden et Détroit.
P. E. McKerral	do	do	do 3	116	77	11 60	5	do 2	16 60	A hélice, fret, Baie Georgienne.
W. S. Ireland	do	Chas. Fraser	do 3	104	62	10 40	5	do 10	15 40	do do rivière Détroit et lac Huron.
City of Sandusky	do	Wm. Hemphill	do 4	605	463	60 59	8	do 23	68 59	A aubes, passagers, Port Stanley et Cleveland.
Alexander	do	Wm. Benson	do 5	129	77	12 90	5	do 5	17 90	A aubes, fret, détroit et rivière Ste. Claire.
Transit	do	do	do 8	759	327	75 90	8	do 12	83 90	A hélice, traversier de passagers, Détroit et Windsor.
Beaver	do	do	do 14	44	17	4 40	5	do 8	9 40	A hélice, rivière Détroit et lac Erié.
Minnie Morton	Amherstburgh	Ed. Anderson	do 9	28	18	2 80	5	do 9	7 80	A hélice, fret, rivière Détroit.
Thomas	do	do	do 10	31	21	3 10	5	do 10	8 10	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
City of London	Windsor	Wm. Benson	do 14	334	367	33 40	8	do 21	41 40	A hélice, fret et remorqueur, Montréal et Détroit.
Coral	do	do	do 14	93	58	9 30	5	do 14	14 30	A hélice, fret et remorqueur, Dresden et Détroit.
Bob Hackett	do	Ed. Anderson	do 14	72	52	7 20	5	Mars 28	12 20	A hélice, passagers et fret, Windsor et Leamington.
Thomas Webb	do	Wm. Benson	do 15	83	57	8 30	5	Avril 14	13 30	A hélice, fret et remorqueur, Détroit et rivière Ste. Clair.
Dominion	Chatham	Chas. Fraser	do 15	178	117	17 80	8	do 8	25 80	A aubes, passagers et fret, Chatham et Détroit.
W. T. Robb	Toronto	Chas. B. MacKay	do 17	188	114	18 80	5	do 17	23 80	A hélice, remorqueur, lac Ontario.
City of Toronto	do	do	do 18	403	255	40 30	8	do 21	48 30	A aubes, passagers, Toronto, Niagara et Lewiston, E. U.
Canada	Hamilton	W. H. Kison	do 19	353	267	35 30	8	do 19	43 30	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Indian	do	do	do 19	307	162	30 80	5	do 19	35 80	A hélice, fret, Hamilton et Montréal et real.
Lake Ontario	do	W. Beatty	do 21	375	306	37 50	8	do 21	45 50	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.

I.—Listre des navires à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1873.—Suite.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.—Suite.

Nom du navire.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honor. d'inspect.	Date du paiement.	Total.	Observations.
Dromedary	Hamilton	W. H. Kitson	Avril 21	219	175	\$ 21 90	\$ 8	19	\$ 29 90	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Osprey	do	do	do 24	375	199	37 50	8	18	45 30	Aubes, passagers et fret, Hamilton et Québec
Lincobn	Ste. Catherine	James Clark	do 23	378	335	37 80	8	23	45 80	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
America	do	do	do 23	331	302	33 00	8	23	41 00	passagers et fret, Ste. Catherine et Montréal.
Europe	do	do	do 23	370	307	37 00	8	23	45 00	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Dominion (de Ste. Catherine)	do	do	do 24	352	285	35 20	8	23	43 20	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Ocean	do	do	do 24	353	287	35 30	8	23	43 20	A hélice, rem., havre du Port Colborne
Mary A. Laughlin	Port Colborne	Wm. A. Routh	do 29	23	12	2 30	5	do	7 30	do do
Sylvester Nelson	do	do	do 29	46	28	4 60	5	do	9 60	do do
Wm. A. Routh	do	do	do 29	49	43	4 90	5	do	9 60	do do
Clara M. Carter	do	do	do 29	23	2	2 00	5	do	7 00	do do
C. F. Wadsworth	do	do	do 29	20	11	2 00	5	do	7 00	do do
R. W. Standly	Chatham	J. G. Pennefather	do 29	340	275	34 00	5	1	39 00	A hélice, fret, Chicago et Montréal.
Minnie Battle	do	do	do 1	25	14	2 50	5	do	7 50	rem., vendre du dragueur, rivière Thames.
John S. Noyes	do	do	do 2	34	22	3 40	5	do	8 40	A hélice, remorqueur, rivière Thames et lac Ste-Clair.
Union	Windsor	Wm. Benson	do 8	1190	999	119 00	8	Avril 24	127 00	Aubes, passagers, traversier, Windsor et Détroit.
Ada E. Allen	do	do	do 9	107	68	10 70	5	Mai 3	15 70	A hélice, fret, détroit et rivière Ste-Clair.
Beaver (d'Amherstburgh)	Wallaceburg	Charles Fraser	do 10	52	39	5 20	5	de 10	10 20	A hélice, fret et remorqueur, Sydenham et rivière Ste. Clair.
J. Holt	do	do	do 12	70	45	7 00	5	do 12	12 00	A hélice, passagers et fret, Dresden et Sarnia.
Messinger	do	do	do 12	12	12	1 20	5	do 10	6 20	A hélice, remorqueur, rivières Sydenham et Ste. Clair.
River King	do	do	do 12	53	48	30	5	do 9	10 30	Aubes, passagers et fret, Chatham et Walkoebe

Hero	do	do	do	12	38	19	3 80	5	do	12	8 80	A hélice, remorqueur, rivières Sydenham et Ste-Clair.
Thames	do	do	do	12	40	30	4 00	5	do	12	9 00	A hélice, remorq., rivières Sydenham et Ste-Clair.
Manitoba (de Chatham)	do	do	do	13	81	69	8 10	5	do	12	13 10	A hélice, remorq. et barge, rivières Sydenham et Ste-Clair.
Reindeer	do	do	do	13	35	23	3 50	5	do	12	8 50	A hélice, remorq. et barge, rivières Sydenham et Ste-Clair.
J. C. Clark	do	J. W. Verner	do 14	175	88	17 50	8	Mars 18	25 50	A hélice, remorq. et barge, rivières Sydenham et fret, Wallaceburg et Sarnia.		
E. Windsor	do	Chas. Fraser	do 15	68	37	6 80	5	Mai 15	11 80	A hélice, barge, rivières Sydenham et Ste-Clair.		
Isaac May	Waubushene	Chas. B. Mackay	do 21	592	490	59 20	5	do 27	64 20	A hélice, barge, Waubushene et Clevaland.		
Maid of Midland	do	do	do 21	12	12	1 20	5	Jun 3	6 20	A hélice, passagers, Penetanguishene et Coldwater.		
Bella Taylor	do	do	do 21	38	17	3 80	5	do 5	8 80	A hélice, remorq., baie Georgienne.		
Lilly Kerr	do	W. N. Rudledge	do 22	58	26	5 80	5	do 28	10 20	do do		
Lake Erie	do	Chas. B. Mackay	do 22	347	267	34 70	8	Mai 29	42 70	A hélice, passagers et fret, Chicago et Québec.		
St. Catharine's	do	W. H. Kitson	do 29	391	288	39 10	8	do 20	47 10	A hélice, fret, Hamilton et Montréal.		
Calabria	Port Dalhousie	James Clark	do 30	33	13	3 30	5	Jun 3	8 30	A hélice, remorq. havre de Toronto.		
John S. Clark	Toronto	Chas. B. Mackay	Jun 3	360	244	36 00	8	do 4	44 00	fret, Montréal et Chicago.		
Columbia	Hamilton	W. H. Kitson	do 4	27	27	2 70	5	do 5	7 70	do Canal Welland.		
Jennie Griffin	Thorold	W. A. Routh	do 5	374	301	37 40	8	do 13	45 40	do passagers et fret, Montréal et Chicago.		
Prussia	St. Catherine	James Clark	do 13	55	45	5 50	5	do 14	10 50	do havre de Port Colborne.		
Agnes McMahon	Port Colborne	W. A. Routh	do 14	31	21	3 10	5	do 14	8 10	do do		
Maggie	do	do	do 14	11	11	1 10	5	do 2	6 10	do Canal Welland.		
Wm. Ross	Port Robinson	James Clark	do 16	24	19	2 40	5	do 2	7 40	do do		
Maggie R. Mitchell	do	do	do 16	25	21	2 50	5	do 2	7 50	do do		
Maggie I. King	do	do	do 16	27	19	2 70	5	do 12	7 70	do do		
Minerva	Port Robinson	James McCoppen	do 16	25	15	2 50	5	do 12	7 50	do do		
Ada Carter	do	do	do 16	25	15	2 50	5	do 12	7 50	do do		
Argyle	Allanburgh	J. B. Benson	do 20	355	286	35 50	8	Jun 26	43 50	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.		
Georgiana	Stromness	W. A. Macrae	do 21	64	40	6 50	5	do 19	11 50	Aubes, fret, baie du Tonnerre.		
Jessie	Port Maitland	do	do 21	115	91	11 50	5	do 19	16 50	A hélice, remorq. lac Erie.		
Rescue	do	Wm. Beatty	do 27	110	110	11 00	5	do 25	18 00	do lac Ontario et Québec.		
Armenia	Chatham	J. G. Pennefather	juillet 1	365	241	36 50	5	Juillet 3	41 50	do fret, Montréal et Chicago.		
St. Clair	Rondeau	do	do 12	36	15	3 60	5	Jun 3	8 60	do remorq., havre de Rondeau.		
J. B. Crow	do	do	do 14	91	77	9 10	5	do 9	14 10	do remorq. et fret, Rondeau et l'île Pelee.		
Wm. Hall	do	do	do 14	56	31	5 60	5	Août 25	10 60	A hélice, barge et fret, Rondeau et l'île Pelee.		
Vanderbilt	Chatham	do	do 14	169	90	16 90	5	Juillet 15	21 90	A hélice, barge, baie Georgienne et lac Erie.		
California	Hamilton	Wm. Beatty	do 22	366	244	36 00	8	Jun 23	44 00	A hélice, fret, Montréal et Chicago.		
Colin Munro	Port Stanley	Wm. Hemphill	do 23	25	20	2 10	5	do 30	7 10	A hélice, remorq., havre de P. Stanley.		
Prince Alfred	Waubushene	Chas. B. Mackay	do 29	19	10	1 90	5	Mai 28	6 90	do do		

BATEAUX A VAPEU inspectés pendant l'année expirée le 31 décembre 1873.—Suite.

DIVISION OUEST D'ONTARIO.—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date d'inspection.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.	Total.	Remarques.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Victoria (de Belle Ewart).	Orillia.	Chas. B. Mackay	Juillet 30	64	39	6 40	5	Août 11	11 40	A hélice, remorq., lac Simcoe.
Isabella.	do	do	do 30	43	43	8 66	10	Oct. 4	18 66	do do
Simcoe.	do	do	do 30	26	29	2 60	5	Mai 14	7 90	do do
Carrilla.	do	do	do 30	29	19	2 90	5	Août 2	7 90	A hélice, passagers et fret, lac Couchiching.
Ida Burton.	do	do	do 31	54	20	5 48	5	do 2	10 48	A. aub's, passagers et fret, lac Couchiching.
Emily May.	Belle Ewart.	do	do 31	181	104	18 10	8	Juillet 30	26 10	A aub's, passagers et fret, lac Simcoe et Couchiching.
Emily Dunham.	do	do	Août 1	32	32	3 20	5	Août 2	8 20	A aub's, traversier, Belle Ewart et Pointe Ronch.
Advance.	do	do	do 1	41	26	4 10	4	Mai 4	9 10	A hélice, remorq., Simcoe.
G. S. Hathaway.	do	do	do 1	14	8	1 45	5	do 4	6 45	do Rivière Hollandé.
Dean.	Gravenhurst.	do	do 4	7	7	0 70	5	Juillet 9	5 70	do passagers et malles, lac Muskoka.
Nipissing.	do	do	do 5	94	52	9 40	5	do 9	14 40	A aub's, passagers et fret, lac Muskoka.
Silver Spray.	Toronto.	do	do 9	173	143	17 30	8	Sept. 2	25 30	A aub's, passagers et fret, Toronto et Port Dalhousie.
Tecumseh.	Chatham.	J. G. Pennefather	do 15	633	543	63 30	5	Août 14	68 30	A hélice, fret, Port Colborne et Chicago.
Wm. Seymour.	Goderich.	D. Doty.	do 21	77	46	7 70	5	Mai 5	12 70	A hélice, passagers et fret, Sarnia et Southampton.
Samuel R. Norrop.	do	do	do 21	22	22	2 20	5	do 8	7 20	A hélice, remorq., havre de Goderich.
Susan C. Doty.	do	do	do 22	21	17	2 10	5	do 5	7 10	do do et lac Huron.
East.	do	do	do 22	347	219	34 70	8	do 5	42 70	A hélice, passagers et fret, Port Colborne et Chicago.
Asia.	St. Catherine's.	James Clark	do 27	347	267	34 70	8	Août 28	42 70	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Cumberland.	Collingwood.	Geo. Watson.	Sept. 11	418	228	41 80	8	Juillet 11	49 80	A aub's, passagers et fret, Collingwood et Fort William.
Colonel Strickland.	Lakefield.	Charles Perry	do 16	57	44	5 75	5	Août 28	10 75	A aub's, passagers et fret, lacs Stoney et Clear.
Enterprise (of Lindsay).	Lindsay.	D. Brewne.	do 18	117	117	11 70	5	Sept. 17	16 70	A hélice, fret, Port Perry et chutes Fénolon.

Niagara.	Cobourg.	George Perry	do 24	15	6	1 50	5	do 3	6 50	A hélice, remorq., havre de Cobourg.
Emma Munson.	do	do	do 24	32	13	3 26	5	do 25	8 26	do do
Lizzie.	Port Colborne.	W. A. Macrae	Oct. 3	24	18	2 40	5	Oct. 1	7 40	do do
Olivia Gordon.	do	W. A. Routh	do 3	33	33	3 30	5	do 3	8 30	A hélice, rem., havre de Port Colborne.
Hector.	do	do	do 3	43	35	4 30	5	do 3	9 30	do do
L. N. G.	Toronto.	Chas. B. Mackay	do 18	11	7	1 10	5	do 9	6 10	do do
Florence.	Sarnia.	J. W. Vermer	do 22	108	73	10 80	8	Avril 7	18 80	A hélice, traversier, passagers, Sarnia.
Wenonah.	Gravenhurst.	Chas. B. Mackay	pas inspecté.	62	62	6 20	5	Juillet 9	11 20	et Port Huron.
T. R. Secord.	Goderich.	D. Doty.	do ..	18	14	1 40	5	Mai 8	6 40	A aub's, échant sur chantier; pas inspecté.
R. B. McPherson.	do	do	do ..	29	26	2 90	5	do 8	7 90	do do
Perry.	Chatham.	J. G. Pennefather	do ..	30	30	3 00	5	Oct. 9	8 00	do do rivières Thames et Detroit.
Acadia.	Hamilton.	W. H. Kitson	do ..	339	217	33 90	8	juin 20	41 90	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Philo Bennett.	Wallaceburg.	do	do ..	7	7	pas payé	5	.....	.....	A hélice, remorq., à présent à Owen Sound.
Minnie Walker.	Southampton.	do	do ..	19	19	1 90	5	.....	6 90	do remorq, drag., Southampton.
Almida Covell.	Toronto.	do	do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do
Cayuga.	Amherstburg.	do	do ..	33	33	.....	.....	.....	.....	A hélice, barge, rivière Déroit.

DIVISION D'ONTARIO EST.

Hiram A. Calvin.	Ile au Jardin.	W. B. Simpson.	Avril 2	309	163	30 90	5	Avril 3	35 90	A aub's, remorqueur sur le lac Ontario et la rivière St. Laurent.
Wellington.	do	do	do 7	400	221	40 00	5	do 5	45 00	A aub's, remorqueur sur le lac Ontario et la rivière St. Laurent.
Bay of Quinte.	do	do	do 7	250	150	25 00	5	do 5	30 00	A aub's, remorqueur sur le lac Ontario et la rivière St. Laurent.
William.	do	do	do 7	267	109	26 70	5	do 5	31 70	A aub's, rem. sur la riv. St. Laurent.
Pierpont.	Kingston.	do	do 9	149	82	14 90	8	do 12	22 90	do do passagers, Kingston au Cap Vincent.
Watertown.	do	do	do 9	154	103	15 40	8	do 12	23 40	A aub's, passagers, Kingston au Cap Vincent.
Metamora.	do	do	do 14	239	151	23 90	5	do 16	28 90	A hélice, remorq. sur les lacs d'en haut.
Rochester.	do	do	do 14	211	77	21 20	8	do 28	29 20	A aub's, passagers, baie de Quinté.
John Bright.	do	Anthony Dixon.	do 14	30	13	3 00	5	do 10	8 00	A hélice, remorqueur sur la rivière et la baie de Quinté.
John A. Macdonald.	Ile au Jardin.	W. B. Simpson.	do 15	268	119	26 80	5	do 5	31 80	A aub's, remorq., Montréal à Québec.
S. S. Edsall.	Kingston.	do	do 19	150	94	15 00	5	do 22	20 00	A hélice, remorqueur sur la rivière et le lac Ontario.
America.	Ile au Jardin.	do	do 21	221	109	22 10	5	do 5	27 10	A aub's, remorq. sur le lac St. Louis.
Glide.	Kingston.	do	do 22	61	20	6 10	5	do 22	11 10	A hélice, rem., Kingston à Montréal.
Corscan.	do	do	do 24	435	244	43 50	8	do 23	51 50	A aub's, passagers, Hamilton à Montréal.

DIVISION D'ONTARIO EST.—Suite.

Noms des bâtiments.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date des paiements.	Taux.	Observations.
Mand.....	Kingston.....	W. B. Simpson..	Avril 24	121	46	\$ cts 12 10	8	Avril 24	20 10	A aubes, passagers, Kingston au Cap. Vincent.
Spartan.....	do	do	do 24	424	264	42 40	8	do 23	50 40	A aubes, passagers, Hamilton à Montreal.
Bristol.....	Portsmouth.....	do	do 26	340	277	34 00	5	do 26	39 00	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Lake Michigan.....	Cornwall.....	W. H. Kittson ..	do 28	365	301	36 50	8	do 18	44 50	do passagers, do do
Nile.....	Kingston.....	W. B. Simpson..	do 28	89	59	8 90	5	do 17	13 90	do fret, canal et rivière Rideau
Wien.....	do	do	do 29	57	15	5 70	5	do 22	10 70	do remorq., Kingston à Montréal
City of Hamilton.....	Ile au Jardin.....	do	do 30	224	120	22 40	5	do 5	27 40	A aubes, remorqueur, baie de Quinté à Montréal.
Rose	Portsmouth.....	do	do 30	121	92	12 10	5	do 25	17 10	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Carlyle.....	do	do	do 30	114	75	11 50	5	do 25	16 50	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Robert Anglin.....	do	do	do 30	105	48	10 50	5	do 25	15 50	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Portsmouth.....	do	do	do 30	153	98	15 30	5	do 25	20 30	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Bruno.....	Kingston.....	do	2	359	236	35 90	5	do 25	40 90	A hélice, fret, Montréal à Chicago.
Corinthian.....	Montréal.....	A. Delisle	do 5	374	220	37 40	8	May 3	45 40	A aubes, passagers, Montréal à Ham- ton.
MargarettaStevenson.....	do	do	do 5	113	66	11 30	8	do 7	19 30	A aubes, passagers, dans le bas du St. Laurent.
Passport.....	do	do	do 5	346	162	34 60	8	do 3	42 60	A aubes, passagers, Montréal à Hamil- ton.
Pictou	do	John P. Clute ..	do 6	248	76	24 80	8	Avril 26	32 80	A aubes, passagers, Montréal et Belle- ville.
Chester.....	do	A. Delisle.....	do 7	92	40	17 40	10	May 28	27 40	A hélice, remorqueur, Montréal et lac Champlain.
Matilda.....	do	do	do 7	86	22	8 60	5	do 27	13 60	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Aid	do	do	do 7	89	23	16 20	10	do 28	26 20	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
St. Lawrence.....	do	do	do 8	244	107	42 60	5	do 8	47 60	A hélice, fret, Québec et Chicago.

Manitoba.....	Cornwall.....	R. K. Bullock..	do 9	134	66	13 40	8	do 9	21 40	A aubes, passagers et tonnage, rivière St. Laurent.
Norfolk.....	Pictou.....	John P. Clute ..	do 17	70	42	7 00	5	do 6	12 00	A aubes, passage, de la baie de Quinté.
Jessie Abbey.....	Mill Point.....	John Benson....	do 17	41	26	4 00	8	do 14	9 00	A hélice, tonnage.
Gazelle (ou Raftsmen).....	Kingston.....	W. B. Simpson..	do 17	94	52	9 40	5	do 31	17 40	A aubes, passagers, rivière St. Lau- rent.
H. M. Mixer.....	Portsmouth.....	do	do 20	21	9	2 10	5	Avril 19	7 10	A hélice, tonnage, Kingston et baie de Quinté.
Lady Franklin.....	do	do	do 20	32	19	3 20	5	do 19	8 20	A hélice, tonnage, Kingston et baie de Quinté.
Grenville.....	Kingston.....	do	do 28	21	11	2 10	5	May 19	7 10	A hélice, tonnage, sur le canal Rideau.
Stirling.....	Belleville.....	Anthony Dixon..	do 30	6	2	1 20	5	do 30	6 20	A hélice, tonnage, sur la baie de Quinté.
Elien d'effers.....	do	do	do 30	33	14	3 30	5	do 6	8 30	do do do
Prince Edward.....	do	do	do 30	72	26	7 20	5	Avril 15	12 20	A aubes, traversier, Belleville et Prin- ce-Edouard.
Simon Davis.....	Kingston.....	W. B. Simpson..	June 2	24	17	2 40	5	do 19	7 40	A hélice, bateau pêcheur, Kingston et port Ontario.
Africa.....	do	do	do 9	352	265	35 20	8	May 16	43 20	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Eleanor.....	Portsmouth.....	do	do 9	22	10	2 30	5	June 2	7 30	A hélice, tonnage, sur le canal Rideau.
Norman.....	Kingston.....	do	do 14	151	112	15 10	5	Avril 19	20 10	A hélice, fret, baie de Quinté, etc.
Kincardine.....	do	do	do 17	176	132	17 60	5	June 17	22 60	A hélice, fret, baie de Quinté et lac Ontario.
Athenian.....	Charlotte.....	do	do 25	1083	705	108 30	8	do 27	116 30	A aubes, passagers, lac Ontario et Prescott.
Byssinian.....	do	do	do 25	1044	720	104 40	8	do 27	112 40	A aubes, passagers, lac Ontario et Prescott.
York.....	Kingston.....	do	July 2	351	195	35 10	5	July 2	40 10	A aubes, fret, Hamilton et Mont- réal.
Bruce.....	Ottawa.....	Z. Wilson.....	do 16	107	87	10 70	8	June 20	18 70	A aubes, passagers, sur le canal Ri- deau.
Monitor.....	Aylmer.....	do	do 16	144	88	14 40	5	do 25	19 40	A aubes, tonnage, sur le lac du Chêne.
Jessie Cassels.....	do	do	do 16	265	181	26 50	8	May 30	34 50	do passagers, do do
Prince Arthur.....	Portage du Fort.....	do	do 17	239	169	23 90	8	do 30	31 90	A aubes, passagers, lac des Chats.
Jason Gould.....	Cobden.....	do	do 18	37	22	3 70	5	do 30	8 70	do do lac du Rat-Musqué
Deux Rivières.....	Deux Rivières ..	do	do 19	84	34	8 40	5	do 30	13 40	do do Roche Capitaine aux Deux-Rivières.
John Egan.....	Pembroke.....	do	do 21	238	98	23 80	8	do 30	31 80	A aubes, passagers, Des Joachims à Fembroke.
Alumette.....	Hargrave.....	do	do 22	22	5	2 20	5	do 28	7 20	A aubes, passagers, Chapeau à Har- grave.
Sir John Young.....	do	do	do 22	187	56	15 80	8	do 30	23 80	A aubes, passagers, Chapeau à Har- grave.
Enterprise.....	Carleton Place..	do	do 23	41	18	4 10	5	14	9 10	A aubes, remorqueur, sur le lac Mis- sissippi.
Adventure.....	Kingston.....	W. B. Simpson..	do 28	156	108	15 60	5	July 28	20 60	A hélice, fret, sur le canal et la rivière Rideau.
Lily.....	do	do	do 31	13	8	1 30	5	do 14	6 30	Remorqueur à hélice, canal, baie et rivière Rideau.
Elsworth.....	do	do	do 4	25	7	2 50	5	May 6	7 50	Remorqueur à hélice, canal, baie et rivière Rideau.

DIVISION D'ONTARIO EST.—Suite.

Noms des bâtiments	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effect.	Tonnages entrés.	Droits de tonnage.	Honoraires divers.	Date des paiements.	Tonnax.	Observations.
Saxon	Kingston	W. B. Simpson	Mai 6	172	110	\$ 17 20	\$ 5	Juillet 21	22 20	Barge à hélice, fret, baie, rivière et lac.
Kitty Friel	do	do	do 9	91	62	{ 6 60 2 50	5	6 Juin	14 10	Barge à hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Chaudière	Aylmer	Z. Wilson	do 20	284	68	23 40	5	0 Sept.	28 40	do do do
Emerald	do	do	do 21	90	56	9 00	5	do 30	14 00	do do lac du Chêne.
Oregon	Portage du Fort	do	do 21	75	50	7 50	5	do 30	12 50	do do lac des Chats.
Snow Bird	do	do	do 21	62	45	6 20	5	do 30	11 20	do do do
Alliance	do	do	do 21	191	167	19 10	5	do 30	24 10	do do do
Kepawa	Des Jochims	do	do 23	43	7	4 30	5	do 30	9 30	do do do
Forest Queen	Pembroke	do	do 23	220	93	22 90	5	do 30	27 90	do do do
Pembroke	do	do	do 23	62	57	6 20	5	do 30	11 20	do do do
St. Jean Baptiste	Prescott	B. D. Jessup	do 30	116	74	11 60	5	Juillet 15	19 60	do do do
Royal	Cornwall	E. D. Phillips	Sept. 5	6	2	0 60	5	do 4	5 60	do do do
Gatineau	Kingston	W. B. Simpson	do 12	121	85	12 10	5	Juin 23	17 10	do do do
Dell	Merrickville	Z. Wilson	do 26	9	4	0 90	5	Mai 16	5 90	Remorqueur à hélice, canal Rideau.
Mary Ann	do	do	do 27	42	32	4 20	5	do 10	9 20	do do do
Welshman	Kingston	W. B. Simpson	Oct. 3	130	90	13 00	5	Sept. 19	18 00	do do do
Ivanhoe	Napanee	J. John Benson	do 23	62	33	6 20	5	Oct. 23	11 20	do do do
Water Lily	Kingston	W. B. Simpson	do 31	97	74	9 70	5	Avril 19	14 70	A hélice, fret et tonnage, rivière et canal Rideau.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Champlain	Ottawa	Wm. Bleakley	Mai 1	117	47	11 70	5	Avril 28	16 70	A anbes, remorq., Ottawa et Whitehall.
England	do	Z. Wilson	do 1	142	54	14 20	5	do 2	19 20	do do Ottawa, et Grenville.
Engineer	do	do	do 1	27	8	2 10	5	do 2	7 70	A hélice, remorq. Ottawa et Whitehall.
Caroline	do	do	do 1	101	46	10 10	5	do 2	15 10	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Louise	do	do	do 1	167	62	15 70	5	do 2	20 70	A anbes, remorq. Ottawa et Ottawa.
Jane	do	do	do 1	99	49	9 90	5	Avril 25	14 90	A anbes, remorq. Ottawa et Grenville.
Mac	do	do	do 2	107	21	10 70	5	do 28	18 70	A anbes, passagers, Ottawa et Hull.
Rover	do	Wm. Bleakley	do 2	114	25	11 40	5	do 28	18 40	A anbes, passagers, rivière Ottawa.
Sorel	do	do	do 2	63	18	8 30	5	do 28	13 30	A anbes, remorq. rivière Ottawa.
Peer	do	Z. Wilson	do 2	327	120	82 70	5	do 2	40 70	do do do
Ferry, Victoria	do	do	do 2	104	26	10 40	5	do 2	18 40	A anbes, passagers, rivière Ottawa.
Cyrus	Lachine	do	do 5	44	16	4 40	5	do 15	9 40	do do do
British America	do	Wm. Bleakley	do 5	83	52	8 30	5	Juin 21	13 30	A anbes, rem. Pointe de Gr. Montréal.
Hope	do	do	do 5	126	40	12 60	5	do 15	17 60	do do Lachine et Carillon.
Aurora	do	do	do 5	113	87	11 30	5	Avril 22	19 30	do do Carillon et Whitehall.
Albert	do	do	do 5	104	30	10 40	5	Mai 15	15 40	A anbes, remorq., Montréal et Ottawa.
Magnet	Montréal	do	do 6	427	148	42 70	5	do 3	50 70	A anbes, remorq., Montréal et Ottawa.
H. F. Bronson	do	do	do 6	101	28	10 10	5	do 6	15 10	Harikon passagers, Montréal et Ottawa.
Arctic	do	do	do 6	104	41	10 40	5	do 2	13 40	A hélice, remorq. Montréal et Kingst.
Bytown	do	do	do 6	176	34	7 60	5	do 1	14 60	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Phanipon	do	do	do 6	124	36	12 40	5	do 7	17 40	A anbes, passagers, do
261	do	do	do 7	57	17	5 70	5	do 7	10 70	A hélice, remorq. Montréal et Whitehall.
Alice	do	do	do 7	83	33	8 30	5	do 2	13 30	do do do
Elfin	do	do	do 7	74	10	7 40	5	Mai 6	12 40	A anbes, fret, Montréal et Ottawa.
Charlottic	do	do	do 7	41	10	4 10	5	do 6	9 10	A hélice, remorq. Montréal et Kingst.
Fawn	do	do	do 8	83	30	8 30	5	do 8	13 30	do do do
Elévat. à grain, No. 3	do	do	do 8	95	Ancum.	9 50	5	do 7	14 50	A anbes, remorq., Ottawa et lac Champlain.
do do 4	do	do	do 8	95	41	9 50	5	Juin 7	14 50	do do do
do do 2	do	do	do 8	95	Ancum.	9 50	5	do 7	14 50	do do do
do do 7	do	do	do 8	98	23	9 80	5	do 7	14 80	do do do
do do 1	do	do	do 8	98	Ancum.	9 80	5	do 7	14 80	do do do
"Québec," No. 8	do	do	do 8	132	90	13 20	5	do 7	18 20	do do do
Canibear	do	do	do 8	205	41	20 50	5	Mai 15	25 50	A anbes, remorq. Carillon et Chambly.
Minnie F. Varon's	do	do	do 8	45	Ancum.	4 50	5	do 14	9 50	A hélice, remq. havre de Montréal.
Maid of Canada	do	do	do 9	314	125	31 40	5	Juin 24	39 40	A anbes, passagers Montréal et St. Lambert.
John Brown	do	do	do 9	87	59	8 70	5	Mai 14	13 70	A hélice, remorq., havre de Montréal.
Plover	do	do	do 9	45	16	4 50	5	Juin 3	9 50	do do do
Messengers	do	do	do 13	28	18	2 80	5	Juin 3	7 80	do do do
Carillon	do	do	do 13	87	8	8 70	5	Juil. 16	13 70	A anbes, remorq. Montréal et Chambly.
Sancho	do	do	do 13	30	10	3 00	5	Juin 9	8 90	A hélice, remorq. Ottawa et Whitehall.
City of Ottawa	do	do	do 13	123	65	12 30	5	Mai 14	17 30	A anbes, remorq. Montréal et Grenville.
White Bird	do	do	do 13	18	Ancum.	1 80	5	do 26	6 80	A hélice, remorq. Ottawa et Chambly.
Jennie	do	do	do 14	9	do	1 90	5	do 14	5 90	do do do

du Côteau.

DIVISION DE MONTRÉAL.—Suite.

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
Express Beaulieu	Montréal	Wm. Bleakley	Mai 14	58	42	\$ 5 80	\$ 5	Mai 27	\$ 10 80	A hélice, remorq. Montréal et Ottawa.
Marl'wain	do	do	do 14	165	44	16 80	8	Jun 9	34 50	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Laprairie	do	do	do 15	95	Aucun	9 50	5	Mai 7	14 50	A hélice, remorq. Montréal et Ottawa.
Atlas	do	do	do 19	180	168	34 20	8	Jun 3	42 20	A aubes, passagers, Montréal et Laprairie.
François	do	do	do 19	36	7	3 60	5	Mai 21	23 00	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Élévât. à grain, No. 5	do	do	do 20	95	Aucun	9 50	5	Jun 21	8 60	A hélice, remorq. Montréal et Ottawa.
Dagnar	do	do	do 20	141	55	14 10	8	do 7	14 50	A hélice, élévateur à grain, havre de Montréal.
Royal	do	do	do 23	260	164	26 00	5	Mai 21	22 10	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Adolphus	do	do	do 23	17	7	1 70	5	Jun 21	31 00	A aubes, remorq. Montréal et Québec.
Allen	do	do	do 23	57	17	5 70	5	do 21	6 70	do do Carillon.
Banshee	do	do	do 23	274	133	27 40	8	Jun 3	10 70	A hélice, remorq. Ottawa et Whitehall.
Montarville	Longueuil	do	do 23	253	114	25 30	8	Jun 23	35 40	A aubes, passagers, Montréal et Cornwall.
Longueuil	do	do	do 23	308	189	30 84	8	do 28	33 30	A aubes, passagers, Montréal et Longueuil.
J. B. A.	Montréal	do	Jun 6	124	96	12 40	5	do 28	38 80	A aubes, passagers, Hochelaga et Longueuil.
Mink	do	do	do 6	52	22	5 20	5	do 28	17 40	A aubes, remorq. Montréal et Whitehall.
Victory	do	do	do 7	42	15	4 20	5	Jul. 2	10 20	A hélice, remorq. Montréal et Ottawa.
Canada	do	do	do 9	81	11	8 10	5	Jun 6	9 20	do do Sorel.
Oak	do	Z. Wilson	do 9	93	21	9 30	5	Mai 26	13 10	do do do
Dandy	do	Wm. Bleakley	do 9	46	15	4 60	5	Jun 14	14 30	A aubes, remorq. Montréal et Whitehall.
Boston	do	Z. Wilson	do 10	83	25	8 30	5	do 16	13 30	A hélice, remorq. Ottawa et Whitehall.
Wood	do	Wm. Bleakley	do 10	97	23	9 70	5	do 17	14 70	A aubes, remorq. Montréal et Ottawa.
L. Shickluma	do	do	do 24	362	295	36 20	8	do 21	44 20	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Élévât. à grain, No. 6	do	do	do 21	100	Aucun	10 00	5	do 22	15 00	Élévateur à grain, à hélice, havre de Montréal.
Bavarian	do	do	do 30	427	230	42 70	8	Jul. 14	50 70	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.

262

Alexandra	Carillon	Z. Wilson	Juillet 15	265	95	26 50	5	Mai 2	31 50	Rem. à aubes, Montréal et Carillon.
Nil Desperanza	do	Wm. Bleakley	do 15	20	Aucun	2 00	5	do 25	7 00	Roues à l'arrière, passagers, Pointe Fortune et Carillon.
Eclair	Hawkesbury	do	do 15	7	1	0 70	5	do 18	5 70	Aubes, passagers, Grenville et Carillon.
Maude	Ottawa	do	do 16	133	43	13 30	5	Mai 21	18 30	Rem. à aubes, Ottawa et Grenville.
Queen Victoria	do	Z. Wilson	do 16	217	61	21 70	8	do 21	29 70	Aubes, passagers, Montréal, Ottawa et Grenville.
Swan	do	do	do 16	39	12	3 90	5	Jun 30	8 90	Rem. à hélice, Montréal et Ottawa.
Bohemian	Montréal	Wm. Bleakley	do 17	377	174	37 70	8	juillet 17	45 70	Aubes, passagers, Montréal et Prescott.
Albert	do	do	do 24	30	16	3 00	5	do 26	8 00	Rem. à héli., Montréal et Beauharnois.
Ste. Catherine	do	do	do 26	8	5	0 80	5	do 26	5 80	do Canal Lachine.
M. K. D.	do	do	do 26	108	37	10 80	5	Mai 13	15 80	Rem. à aubes, Montréal et Grenville.
Prince of Wales	Lachine	do	do 26	214	68	21 40	8	do 21	23 40	Aubes, passagers, Carillon et Lachine.
Élévateur à grain, No. 9	Montréal	do	do 19	100	Aucun	10 00	5	do 22	15 00	A hélice, élévateur à grain, havre de Montréal.
Relief	do	do	Sept. 23	87	17	8 70	5	Oct. 15	13 70	Rem. à aubes, rivière St. Laurent et Ottawa.
L'Ortarde	Charlemagne	do	do 25	30	Aucun	3 00	5	do 15	8 00	Aubes, passagers, Charlemagne et Pointe-aux-Trembles.
Active	Montréal	do	do 26	281	111	28 10	5	do 15	33 10	Rem. à hélice, Montréal et Hamilton.

263

DIVISION DE QUÉBEC.

Champion	Anse des S. Lévis	J. W. Dunscumb, Québec	Avril 19	185	90	18 50	8	Mai 3	26 50	Propulseur à hélice, remorq., golfe à Montréal, et transp. 25 passagers.
Georgia	Estaca de Blais	do	do 26	648	427	64 80	8	do 6	72 80	Propulseur à hélice, passagers et fret, Montréal à Pictou, N.-E.
Beaver	Estaca de Blais, Québec	do	Mai 3	147	100	14 90	8	do 6	22 70	Propulseur à hélice, passagers et fret, Québec et Campbellton.
Secret	Palais, Québec	do	do 12	466	293	46 60	8	do	54 60	Aubes, passagers et fret, Québec et Pictou, N.-E.
Samson	Dock du St. Laurent, Lévis	do	do 16	168	125	16 80	5	do 1	21 80	Aubes, touage dans la rivière Sauceny
Lévis	Lévis	do	do 9	158	100	15 80	8	do 20	23 80	Aubes, trav., Québec et Lévis.
James	New Liverpool	do	Avril 29	127	31	12 70	8	do 20	20 70	do do passagers, Québec et St. Romuald.
Hope	Dock du St. Laurent, Lévis	do	Mai 1	15	8	1 50	5	do 18	6 50	A hélice, rem. du havre de Québec.
Lord Elgin	Estaca de Blais, Québec	do	do 3	214	44	21 40	5	do 20	26 40	Aubes, touage, Montréal et Québec.
Aurelia	Dock du St. Laurent, Lévis	do	do 9	32	19	3 20	5	do 18	8 20	A hélice, touage, Montréal et Québec.
Etoile	Québec	do	do 12	152	96	15 20	8	do 26	23 20	Aubes, passagers, Québec et Grande.

DIVISION DE QUÉBEC.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date des paiements.	Totaux.	Remarques.
Port Neuf.....	Québec.....	J. W. Dunscomb, Québec.....	Mai 12	218	137	\$ 21 80	\$ 8	Mai 26	\$ 29 80	A. aubes, passagers, Québec et St. Jean.
St. Nicholas.....	New Liverpool.	do do	do 16	82	52	8 20	8	do 27	16 20	A. aubes, passagers, Québec et New Liverpool.
St. Antoine.....	Québec.....	do do	do 17	138	99	15 80	8	do 27	23 80	A. aubes, passagers, Québec et St. Antoine.
Québec.....	Lévis.....	do do	do 28	159	100	15 90	8	do 20	23 90	A. aubes, traversier, Québec et Lévis.
Notre Dame de la Victoire.....	do	do do	do 28	135	66	13 50	8	do 20	21 50	do do do
Ste. Croix.....	Québec.....	do do	do 20	149	94	14 90	8	do 31	22 90	Ste. Croix passagers, Québec et Berthier.
Express.....	Anse des Sauv. Lévis.....	do do	Avril 21	100	62	10 00	5	Jun 3	15 00	A. aubes, passagers, Québec et Berthier.
Ranger.....	Anse des Sauv., Lévis.....	do do	do 22	241	152	24 10	8	do 7	32 10	A. aubes, tonnage, Bic et Montréal, et pour transp. 25 passagers.
Helen.....	An. de Sampson, Québec.....	do do	do 24	135	85	13 50	5	do 7	18 50	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
St. Lawrence.....	An. de Sampson, Québec.....	do do	do 26	839	468	36 90	8	do 7	94 90	A. aubes, passagers, Québec et Rimouski.
Tiger.....	An. de Sampson, Québec.....	do do	do 28	141	89	14 10	8	do 7	22 10	A. aubes, passagers, Québec et St. Anne.
Hero.....	An. de Sampson, Québec.....	do do	do 29	200	137	20 00	5	do 7	25 00	A. aubes, tonnage, Pot-à-l'Eau de Vie, Montréal.
Canada.....	Anse de Wolf, Québec.....	do do	do 29	144	19	14 40	5	do 14	19 40	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Elipse.....	Anse de Wolf, Québec.....	do do	do 29	216	33	21 60	8	do 7	29 60	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal, et pour transp. quelques passagers.
St. George.....	Anse de Wolf, Québec.....	do do	do 30	203	128	20 30	8	do 7	28 30	A. aubes, traversier du Grand-Ironc, Québec et Lévis.
St. Andrew.....	Anse des Sauv., Lévis.....	do do	do	218	137	21 80	8	do 7	29 80	A. aubes, tonnage, Bic et Montréal, et pour transp. quelques passagers.
Scotchman.....	An. de Sampson, Québec.....	do do	do 2	89	36	8 90	5	do 7	13 90	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Québec.....	Anse de Wolf, Québec.....	do do	do 2	92	37	9 20	5	do 7	14 20	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.

Clyde.....	Québec.....	do do	do	149	23 70	8	do	7	31 70	A. aubes, passagers, Chicoutimi et Québec.
St. Charles.....	Lévis.....	do do	do 12	65	10 30	5	do	14	15 30	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Napoléon III.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 14	91	55	9 10	5	do 7	14 10	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Voyageur.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 14	137	17	13 70	5	do 7	18 70	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Powerful.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 14	169	125	19 90	5	do 7	24 90	A. aubes, tonnage, Pot-à-l'Eau de Vie et Montréal.
Providence.....	Québec.....	do do	do 19	133	26	13 30	5	do 3	18 30	A. aubes, tonnage, Montréal et Québec.
Albion.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 19	171	108	17 10	5	do 7	22 10	A. aubes, tonnage, Montréal et Québec.
Union.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 23	687	433	68 70	8	do 7	76 70	A. aubes, tonnage, Québec et Chicoutimi.
Gatineau.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 23	175	78	17 50	5	do 7	22 50	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Contest.....	Anse des Sauv., Lévis.....	do do	do 30	231	90	23 10	5	do 7	28 10	A. aubes, tonnage, Bic et Montréal.
Saguenay.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	Jun 4	1077	654	107 70	8	do 7	115 70	A. aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Shannon.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 5	64	29	6 40	5	do 7	11 40	A. hélice, remorqueur du havre de Québec.
Storm.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 11	55	37	5 50	5	do 7	10 50	do do do
Mersey.....	Estac. de Blais, Québec.....	do do	do 11	60	34	6 00	5	do 7	11 00	do do do
Mars.....	Québec.....	do do	do 13	37	24	3 70	5	do 13	8 70	do do do
Danville.....	do	do do	Jun 13	81	55	8 10	5	Jun 13	13 10	A. hélice, tonnage, Québec et Montréal.
Flora.....	do	do do	do 13	50	25	5 00	5	do 13	10 00	do do do
Anglésea.....	Anse des Sauv., Lévis.....	do do	Mai 26	153	97	15 30	5	do 16	20 30	A. aubes, tonnage, Bic et Montréal.
Hector.....	Lévis.....	do do	do 21	30	51	8 00	5	do 16	13 00	do do Québec et Montréal.
Maid of Orleans.....	Anse des Sauv., Lévis.....	do do	do 5	120	76	12 00	8	do 14	20 00	A. aubes, passagers, Québec et l'Île d'Orléans.
Eugénie.....	Lévis.....	do do	do 16	139	87	13 90	8	do 18	21 90	A. aubes, passagers, Québec et St. Jean de l'Île d'Orléans.
Reindeer.....	Est. de Dinning, Québec.....	do do	do 10	127	64	12 70	5	do 25	17 70	A. hélice, tonnage, Pot-à-l'Eau-de-Vie et Montréal.
Rival.....	Québec.....	do do	do 31	125	36	12 50	5	do 16	17 50	A. aubes, tonnage, Québec et Montréal.
E. P. Doré.....	Lévis.....	do do	Jun 14	42	24	4 20	5	do 16	9 20	A. hélice, remorqueur du h. de Québec.
Resolute.....	Québec.....	do do	do 3	139	40	13 90	5	do 25	18 90	do do tonnage, Bic et Montréal.
Rescue.....	Est. de Dinning, Québec.....	do do	Mai 21	182	125	18 20	5	do 25	23 20	do do do
Rescue for 1872.....	Québec.....	do do	do 21	182	125	18 20	5	do 25	23 20	do do do
Miramichi.....	Est. de Dinning, Québec.....	do do	Jun 14	722	491	72 20	8	do 17	80 20	A. aubes, passagers, Québec et Pictou, N. E.

DIVISION DE QUÉBEC.—Suite.

Nom des bateaux à vapeur.	Port de l'Inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'Inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnage enregistré.	Dr. de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Total.	Observations.
National	Lévis	J. W. Dunscomb, Québec	Mai 19	122	77	\$ 12 20	\$ 8	Jun 20	\$ 20 20	A aubes, passagers, Québec et St. Nicolas.
City	do	do	Jun 13	52	33	5 20	5	do 24	10 20	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
New Dominion	Québec	do	do 17	38	20	3 80	5	do 20	8 80	A hélice, tonnage, havre de Québec.
Hercules	Est de Dinning, Québec	do	do 21	200	125	20 00	5	do 23	25 00	A aubes, tonnage, Fort-à-l'Eau-de-Vie et Montréal.
Pointe Lévis	St. Nicholas et Lévis	do	Avril 17	93	59	9 30	5	do 26	14 30	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Humber	Lévis	do	do	13	10	1 30	5	Juillet 17	6 30	A hélice, remorqueur h. de Québec.
Arctic	Québec	do	Mai 31	153	104	15 30	8	Juillet 7	23 30	do traversier d'hiver, Québec et Lévis.
Margaret	do	do	do 17	67	36	6 70	5	do 13	11 70	A hélice, remorqueur h. de Québec.
Kate	Lévis	do	do 8	24	16	2 40	5	do 13	7 40	do do
Fire Fly	Québec	do	do 31	28	18	2 80	5	do 23	7 80	do do
Conqueror, No. 2	Lévis	do	do 11	233	24	23 35	5	Juillet 30	28 30	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
do 1	do	do	do 24	199	15	19 90	5	do 30	24 90	A aubes, tonnage, golfe et Montréal.
Fairy	Est. de Sampson, Québec	do	do 24	13	9	1 30	5	do 4	6 30	A hélice, remorqueur h. de Québec.
Amanda	Lévis	do	Août 23	11	9	1 10	5	Août 22	6 10	do do
Rival	Honor. addition.	do	do	.....	.....	.....	3	do 22	3 00	A aubes, tonnage et transport des passagers, Québec et Montréal.
Pictou	Lévis	do	Juillet 30	756	544	75 60	8	Oct. 30	83 60	A hélice, fret et passagers, Montréal et Halifax.
Flamborough	do	do	do 21	670	455	67 60	8	do	75 00	A hélice, fret et passagers, Montréal et Halifax.
St. Joseph	do	do	Août 13	22	6	2 20	5	Nov. 15	7 20	A aubes, tonnage, havre de Québec.
Artel	do	do	Jun 16	126	79	12 60	8	do 17	20 60	A hélice, pass. Québec et Natashawan.

P. nce Edward	do	do	Oct. 29	172	112	16 20	8	Déc.	24 20	A hélice, traversier d'hiver, Québec et Lévis.
So.thern	Pas inspecté	do	.....	1,622	906	.....	.....	.....	.....	A aubes, passagers, Montréal et Pictou N. E.
Northern	do	do	.....	1,622	904	.....	.....	.....	.....	A aubes, passagers, Montréal et Pictou N. E.

DIVISION DES TROIS-RIVIERES.

Nom des bateaux à vapeur.	Port de l'Inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'Inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnage enregistré.	Dr. de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Total.	Observations.
Fire Fly	Sorel	Wm. Bleakley	Avril 16	92	46	9 20	5	Mai 1	14 20	A aubes, passagers, St. François et Sorel.
Merritt	do	do	do 17	1,127	979	112 70	5	Avril 19	117 70	A hélice, fret, Québec et Montréal.
Delisle	do	do	do 21	45	17	4 50	5	Mar 14	9 50	A hélice, tonnage, havre de Montréal.
Castor	do	do	do 21	92	58	9 20	5	do 13	14 20	A aubes, tonnage, St. François et Chambly.
Sorel	do	do	do 22	86	43	8 60	8	do 1	16 60	A aubes, passagers, Berthier et Sorel.
William	do	do	do 23	207	103	20 70	8	Jun 3	31 80	do Québec et Montréal.
Chambly	do	do	do 23	238	76	23 80	8	Mal 1	31 80	do Montréal et Chambly.
Montreal	do	do	do 23	570	284	57 00	8	do	65 00	do Montréal et Québec.
Berthier	do	do	do 23	350	153	35 00	8	do	43 00	do Berthier et Montréal.
Champion	do	do	do 24	373	127	37 30	8	Jun 3	45 30	do et tonnage, Québec et Montréal.
Berthier	do	do	do 24	76	29	7 60	5	Mal 15	12 60	A aubes, tonnage, Tr. Riv. et Chambly.
Cariboo	do	do	do 24	86	4	8 60	5	do 13	13 60	A hélice, tonnage, Ottawa et Chambly.
Victoria	do	do	do 25	274	114	27 40	8	do 15	32 40	A aubes, tonnage, Montréal et Sorel.
New York	do	do	do 25	176	53	17 60	8	do	25 60	do Montréal et Chambly.
Terrebonne	do	do	do 25	153	55	19 30	8	do 1	27 30	A aubes, passagers, Montréal et Terrebonne.
Boston	do	do	do 25	177	83	17 70	5	do 12	22 70	A aubes, tonnage, Montréal et Québec.
L'Assomption	do	do	do 26	39	28	3 90	5	Juillet 4	8 90	Routes à l'arrière, passagers, L'Assomption et Montréal.
Rocket	do	do	do 26	387	172	38 70	8	Avril 26	46 70	A aubes, passagers et tonnage, Montréal et le golfe.
Ignatius Tyler	do	do	do 26	105	21	10 50	5	do 29	15 50	A aubes, tonnage, Rivière-du-Loup et Burlington.
Meteor	do	do	do 26	252	109	25 20	8	do 19	32 20	A aubes, tonnage et passagers, Montréal et Québec.
Bismark	do	do	do 28	18	10	1 80	5	Jun 12	6 80	Routes à l'arrière, tonnage, Rivière-du-Loup et Sorel.
John	do	do	do 28	104	44	10 40	5	Mai 15	15 40	A aubes, tonnage, Montréal et Whitehall.
Québec	do	do	do 28	838	527	38 50	8	do 1	91 80	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Montréal	do	do	do 3	114	29	11 40	5	do 15	16 40	A aubes, tonnage, Sorel et Chambly.
Lincoln	do	do	do 3	82	43	8 20	5	do 15	13 20	do Lachine et Ottawa.
Trois-Rivières	do	do	do 10	503	225	50 30	8	do 1	58 30	A aubes, passagers, Trois-Rivières et Montréal.
L'Assomption	do	do	do 10	176	80	17 60	5	do 15	22 60	A aubes, tonnage, Montréal et Chambly.
Canada	do	do	do 10	644	503	64 40	8	Jun 26	72 40	A aubes, pass. Montréal et Québec.
Kitchell	do	do	do 10	126	68	free	.....	.....	.....	do lumières et bonnets.
Mary	do	do	do 10	60	22	6 00	5	do	11 00	A aubes, tonnage, Montréal et Québec.
Louis Tourville	do	do	do 10	72	34	7 20	5	Mai 6	12 20	A hélice, tonnage, Ottawa et Granville.

BATEAUX A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1873.—*Suite.*

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonn. effectifs.	Tonnages enrêgistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
Abénahtis.....	Sorel.....	Wm. Bleakley.....	Mai 17	93	26	\$ 9 30	5	Mai 19	\$ cts. 14 30	Roue à l'arrière, passagers, Pterreville et Chambly, ton. Montréal et Whitehall.
L. A. Senecal.....	do.....	do.....	do 17	69	32	6 90	5	Jun 6	11 90	A hélice, ton. Montréal et Whitehall.
Lucinda.....	do.....	do.....	do 17	42	21	4 20	5	Août 7	9 20	Roue à l'arrière, tonage, Bastican et Trois-Rivières.
Manxman.....	do.....	do.....	do 17	42	21	4 20	5	Jun 28	9 20	Roue à l'arr., (Chtawa et Grenville.
Marie.....	do.....	do.....	do 30	23	13	2 30	5	do 2	7 30	do Trois-Rivières et Chambly.
Beaver.....	do.....	do.....	Jun 2	229	104	22 00	3	do 3	27 00	A anbes, tonage, Montréal et Québec.
Vermont.....	do.....	do.....	do 5	117	47	11 70	5	do 3	16 70	do Montréal et Chambly.
Jixie.....	Trois-Rivières.....	C. Godby.....	Juillet 1	185	134	18 50	8	Juillet 1	26 50	A anbes, passagers, Trois-Rivières et Ste. Geneviève.
Laval.....	do.....	do.....	do 1	90	65	9 00	5	do 1	14 00	A anbes, T. Rivières et St. Maurice.
Arthur.....	do.....	do.....	do 1	15	7	1 50	5	do 1	6 50	do do
Monasel.....	do.....	do.....	do 1	34	Inconnu.	3 40	5	do 1	8 40	do do
St. Paul.....	do.....	do.....	do 2	20	do	Non soldé	5	do 2	9 50	A anbes; en escales. Nicolet.
Dora.....	do.....	do.....	do 2	45	do	4 50	5	do 2	5 70	Roue à l'arr., tonage, Riv. du-Loup et Sorel.
King Bird.....	Rivière-du-Loup.....	Wm. Bleakley.....	do 12	7	3	70	5	Août 7	9 00	A anbes, passagers, Riv. du-Loup et Sorel.
Rivière-du-Loup.....	Sorel.....	do.....	Août 13	40	24	4 00	5	Oct. 16	5 70	A hélice, passagers, St. Hyacinthe et St. Pic.
Pic Nic.....	St. Hyacinthe.....	do.....	do 23	7	Aucun.	70	5	Août 23	5 70	A hélice, passagers, St. Hyacinthe et St. Pic.
Maskinongé.....	Sorel.....	do.....	do 29	33	22	3 30	5	Mai 1	8 30	A anbes, pass., Maskinongé et Sorel.
Malford.....	do.....	do.....	Oct. 10	.....	.....	.....	.....	Non soldé.	.....	Roue à l'arrière; en escale.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Goliath.....	Halifax, N. E.....	E. M. McDonald.....	Jan. 6	114	40	11 40	8	Jan. 5	19 04	A hél., tonage, havre d'Halifax, N. E.
Janda.....	Yarmouth, N. E.....	T. Moberly.....	Avril 10	574	390	57 40	8	Avril 8	65 40	A hélice, passagers, entre Yarmouth et St. Jean et Boston.
Gipsy.....	do.....	do.....	do 12	25	23	2 50	5	do 8	7 50	A hél., ton., havre de Yarmouth, N. E.
M. A. Starr.....	Halifax, N. E.....	E. M. McDonald.....	do 15	244	166	24 40	8	do 14	32 40	A hélice, passagers, le long des côtes, Nouvelle-Écosse.
David Weston.....	St. Jean, N. B.....	J. Johnson.....	do 18	765	552	76 50	8	do 21	84 50	A anbes, passagers, sur la rivière St. Jean.
Rothsay.....	do.....	do.....	do 22	839	627	83 90	1	Mai 1	91 40	A anbes, passagers, sur la rivière St. Jean.
Hiram Perry.....	do.....	do.....	do 23	79	39	7 90	5	Avril 23	12 90	A hélice, rem., dans le hav. de St. Jean.
Norman.....	do.....	do.....	do 24	47	12	4 70	5	do 24	9 70	do do
General.....	do.....	do.....	Mai 1	159	25	15 90	3	Mai 1	23 90	do do
Sunbury.....	do.....	do.....	do 3	184	108	18 40	8	do 3	26 40	do do
Ada G.....	do.....	do.....	do 3	102	30	10 20	8	do 3	18 20	do do
Lincoln.....	do.....	do.....	do 6	87	32	8 70	5	do 3	13 70	do do
Speck.....	do.....	do.....	do 7	36	7	3 60	5	Mars 31	8 60	A hélice, bat. rem., rivière St. Jean.
Tiger.....	do.....	do.....	do 7	105	19	10 50	8	Mai 11	18 50	A anbes, do do
Harcules.....	do.....	do.....	do 8	63	14	5 30	5	Mai 11	10 30	do do
Scout.....	do.....	do.....	do 9	481	285	48 10	8	Avril 25	56 10	A anbes, passagers, dans la baie de Fundy, N. B.
Dot.....	do.....	do.....	do 10	37	9	3 70	5	Mars 31	8 70	A hélice, bat. rem., riv. St. Jean.
Antelope.....	do.....	do.....	do 12	128	77	12 80	8	Mai 3	20 80	A anbes do do
Olive.....	do.....	do.....	do 13	366	257	36 60	8	Mai 9	44 60	A anbes, passagers, sur la rivière St. Jean.
City of Fredericton.....	Fredericton, N. B.....	A. G. Street.....	do 15	252	196	25 20	8	do 10	33 20	Roue à l'arrière, passagers, sur le haut de la rivière St. Jean.
St. Patrick.....	St. Jean, N. B.....	J. Johnson.....	do 16	52	13	5 20	5	do 12	10 20	A hélice, bat. rem., havre de St. Jean.
St. John.....	do.....	do.....	do 17	34	6	3 40	5	do 23	8 40	do do
Utopia.....	St. George, N. B.....	J. A. Moran.....	do 20	17	17	1 70	5	Avril 23	6 70	A hélice, bat. tr., St. George, N. B.
Rothsay Castle.....	Shediac, N. B.....	D. Ferguson.....	do 23	177	84	17 70	8	Mai 15	25 70	A anbes, passagers, le long des côtes de la rive nord du N. B.
City of St. John.....	St. Jean, N. B.....	J. Johnson.....	do 26	709	518	70 90	8	do 1	78 90	A anbes, passagers, le long des côtes, dans la baie de Fundy.
Victor.....	do.....	H. Whiteside.....	do 30	68	21	6 80	5	do 26	11 80	A hélice, remorq., havre de St. Jean.
Captain.....	do.....	do.....	do 27	29	8	2 90	5	do 1	7 90	do do
Starr.....	do.....	do.....	do 27	461	128	46 10	8	Jun 1	54 10	A anbes, passagers, sur le lac Washtadamoak, N. B.
Empress.....	do.....	do.....	do 6	929	660	92 90	8	do 3	100 90	A anbes, passagers, dans la baie de Fundy.
Geo. D. Hunter.....	do.....	do.....	do 21	67	13	6 70	5	do 21	11 70	A hélice, bat. rem., baie de Fundy.
Northme.....	do.....	do.....	do 23	53	19	5 20	5	do 7	10 20	do do
Fred. Leavitt.....	Annapolis, N. E.....	A. Fullerton.....	do 24	13	14	1 80	5	do 23	6 80	Roue à l'arrière, passagers, en haut de la rivière St. Jean.
Andover.....	Fredericton, N. B.....	A. G. Street.....	do 26	185	139	18 50	8	do 27	26 50	A hélice, bat. rem., Yarmouth, N. B.
Enterprise.....	Woodstock, N. B.....	H. E. Dibble.....	do 28	20	20	2 00	5	do 30	7 00	A anbes, bat. trav., Woodstock, N. B.
Western Extension.....	St. Jean, N. B.....	H. Whiteside.....	do 30	424	196	42 40	8	do 20	50 40	A anbes, bat. trav., havre de St. Jean.
Xanthus.....	do.....	do.....	do 30	64	23	6 40	5	do 28	11 40	A anbes, bat. rem., baie de Fundy.
G. W. Johnson.....	Yarmouth, N. E.....	T. Moberly.....	do 15	72	35	7 20	5	Juillet 15	12 20	do do
Tesser.....	Chatham, N. E.....	D. Ferguson.....	do 25	42	24	4 20	5	do 26	9 20	A anbes, bat. trav., Chatham, N. B.
New Era.....	Newcastle, N. B.....	R. B. Haddow.....	do 26	54	43	5 40	5	do 26	10 40	do do
Sultan.....	do.....	do.....	do 26	30	20	3 00	5	do 25	8 00	do do
Relief.....	Chatham, N. B.....	D. Ferguson.....	do 28	59	15	5 90	5	do 28	10 90	A hélice, bat. trav., Newcastle, N. B.
Laddie.....	do.....	do.....	do 29	42	42	4 20	5	do 29	9 20	do do

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—Suite.

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.	Totaux.	Observations.
Telegraph	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	Août 4	135	59	\$ 13 50	\$ 8	Août 4	\$ 21 50	A. aubes, bat. trav., Indianatown, N.-B.
Frank	Summerside, Ile du P.-E.	Wm. Longworth	do 7	48	28	4 80	5	do 7	9 80	do Summerside, I. P.-E.
Princess of Wales	Charlottetown, Ile du P.-E.	D. McCulloch	do 9	935	630	93 50	8	Juin 25	101 50	A aubes, passagers, entre l'Ile du Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
St. Lawrence	do do	G. W. Howland	do 11	845	675	84 50	8	Août 11	92 50	A aubes, passagers, entre l'Ile du Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Heather Bell	do do	do	do 12	177	95	17 70	8	do 11	25 70	A aubes, passagers, entre l'Ile du Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Elfin	do do	do	do 13	120	34	12 00	8	do 11	20 00	A aubes, bateau traversier, Charlottetown, I. du P.-E.
Maid of the Mist	do do	do	do 14	193	116	19 30	8	do 11	27 30	A aubes, passagers, Charlottetown, I. du P.-E.
Mayflower	Pictou, N.-E.	D. McCulloch	do 16	136	136	13 60	8	do 28	21 60	A aubes, bateau traversier, havre de Pictou, N.-E.
Tiger	do do	do	do 18	60	28	6 00	5	Juin 10	11 00	A hel., bat. rem., hav. de Pictou, N.-E.
East Riding	do do	do	do 19	85	85	8 50	5	do 23	13 50	A aubes, passagers, Pictou à New Glasgow.
Lion	Wallace, N.-E.	Wm. McNab	do 21	10	10	1 00	5	Août 15	6 00	A helice, b. rem., riv. Wallace, N.-E.
Dragon	Pictou, N.-E.	D. McCulloch	do 22	136	136	13 60	8	do 14	21 60	do havre de Pictou, N.-E.
Lady Head	Halifax, N.-E.	do	do 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do Steamer armé par le gouvernement de la Puissance.
Enterprise	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	do 27	72	72	7 20	5	Août 28	12 20	A aubes, bat. tra., Millidgeville, N.-B.
Alicia	do do	do	do 29	64	29	6 40	5	Mai 28	11 40	A helice, bateau remorqueur, havre de St. Jean, N.-B.
Gladiator	Richibouctou, N.-B.	H. Livingston	do 11	70	36	7 00	5	Sept. 9	12 00	A helice, bateau remorqueur, havre de Richibouctou, N.-B.
Fawn	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	do 13	621	457	62 10	8	do 11	70 10	A aubes, passagers, rivière St. Jean, N.-B.
Onangody	do do	do	do 29	294	86	29 40	8	do 29	37 40	A aubes, bat. trav., havre de St. Jean.

Highlander	Frédéricton, N.-B.	A. F. Street	Oct. 9	184	184	18 40	8	2 Oct.	26 40	Roue à l'arrière, passagers, sur le haut de la rivière St. Jean.
Ida Whittier	do do	do	do 9	250	207	25 00	8	do 2	33 00	Roue à l'arrière, passagers, sur le haut de la rivière St. Jean.
Richmond	Grand Dique, C.B.	S. Donovan	do 25	44	44	En répar.; non emp.	.....	.....	.....	A aubes, bateau traversier sur le passage de Lennox, C. B.
Marysville	Frédéricton, N.-B.	A. F. Street	do 10	25	25	2 50	5	Oct. 3	7 50	do do
New Dominion	do do	do	do 10	18	10	1 80	5	do 3	6 80	do do
Wry Second	do do	do	do 11	49	40	4 90	5	Août 28	9 90	do do
Mic Mac	Halifax, N.S.	E. M. McDonald	do 14	150	150	15 00	5	Sept. 5	23 00	do do
Clubucto	do do	do	do 15	108	108	10 80	8	do 5	18 80	do do
Sir C. Ogilvie	do do	do	do 16	126	126	12 60	8	do 5	20 60	do do
A. C. Whitney	do do	do	do 16	60	60	6 00	5	Oct 15	11 00	A helice, remorqueur, havre d'Halifax, N. E.
Lady of the Lake	Sydney, C.B.	T. T. Brown	do 18	61	32	6 10	5	do 17	11 10	A aubes, vapeur traversier, havre de Sydney, N. E.
Neptune	do do	C. L. Leonard	do 20	168	98	16 80	8	do 18	24 80	A aubes, passagers, lac du Bras d'Or, N. E.
D. G. Ingraham	Baux-Vach, C.B.	W. W. Brown	do 21	140	84	14 00	8	do 21	22 00	A helice, bateau rem., Cow Bay, B. C.
L. Boyer	Port Caledonia, C.B.	D. McKern	do 21	56	56	5 60	5	do 19	10 60	do Port Caledonia, C. B.
E. M. Cates	Little Glace Fay, C.B.	C. H. Rigby	do 22	42	42	4 20	5	do 30	9 20	do Little Glace Bay, C.B.
Unicorn	Sydney, C.B.	C. L. Leonard	do 23	46	20	4 60	5	do 21	9 60	do Havre de Sydney, C.B.
Dolphin	Lingan, C.B.	J. R. Ruel	do 23	.....	.....	Non employé; non inspecté.	.....	.....	.....	do Lingan, C. B.
Albert	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	do 28	174	87	17 40	8	do 27	25 40	A helice, remorqueur et vapeur à fret, sur la baie de Fundy.
Fred Clinch	Musquash, N.-B.	do	Nov. 5	13	13	1 30	5	Nov. 6	6 30	A helice, bat. rem., riv. Masquash, N.-B.
J. C. Vail	Gondola Point, N.-B.	do	do 8	28	14	2 80	5	do 8	7 80	A aubes, bateau traversier, Pointe Gondola, N. B.
Bismarck	Frédéricton, N.-B.	A. F. Street	do 9	49	10	4 90	5	Août 14	9 90	A aubes, bat. rem., Frédéricton, N. B.
La Have	Bridgeview, N.S.	E. M. McDonald	do 15	47	32	4 70	5	Nov. 17	9 70	A helice, bat. rem., Bridgeview, N. E.
Daisy	Liverpool, N.S.	J. Freeman	do 17	47	39	4 70	5	do 14	9 70	do do
Essie B.	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	Dec. 11	39	9	3 90	5	Juillet 7	8 90	do do
Glendon	do do	do	do 15	266	175	26 60	8	Déc. 15	34 60	A helice, bateau traversier, St. Jean et Boston.

II.—ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance pendant l'année expirée le 31 décembre 1872, indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Lochair	37	A hélice double.	Bois	351	248	Ste. Catherine, 1872.	Lac Ontario; bois de const. aux E. U., fret.
City of Sandusky	66	A aubes.	do	605-94	463	Sandusky, E. U., 1866.	Port Stanley et Cleveland, E. U.; passagers et fret.
Alexander	27	Roue à l'arrière.	do	129	77	do do 1865.	Rivière Détroit et lac Ste. Clair; fret.
Thomas Webb	3	A hélice.	do	83	21	Anderdon, 1872.	do do do
C. F. Wadsworth	39	do	do	83	57	Détroit; reconstruit, 1872.	do do do
R. W. Stanley	9	do	do	20	11	Buffalo, E. U., 1870.	Canal Welland, remorqueur.
Victoria	7	do	do	340	275	Chatham, 1873.	Montréal et Chicago, fret.
Ada E. Allen	9	do	do	107	68	Walpole Island, 1872.	Rivière Détroit et lac Ste. Claire, fret.
Leake Erie	35	do	do	88	70	Détroit, E. U., 1870.	do do do
Columbia	35	do	do	347	267	Ste. Catherine, 1873.	Chicago et Québec, passagers et fret.
Jennie Griffin	17	do	do	369	244	Hamilton, 1873.	Montréal et Chicago.
Frusia	38	do	do	374	27	Régistre inconnu.	Canal Welland, remorqueur.
Maggie	24	do	do	31	21	Buffalo, E. U., 1873.	Montréal et Chicago, passagers et fret.
Maggie R. Mitchell	16	do	do	24	19	Port Robinson, 1873.	Havre de Port Colborne, remorqueur.
Armenia	35	do	do	365	241	Chattham, 1873.	Canal Welland, remorqueur.
Vanderbilt	23	do	do	169	90	do	Baie Georgienne et lac Érié, fret.
California	35	do	do	369	244	Hamilton, 1873.	Montréal et Duluth, fret.
Colin Munro	9	do	do	95	20	Port Stanley, 1873.	Havre de Port Stanley et lac Érié, remorq.
Isabella	21	do double	do	43-33	43-33	Atherly, reconstruit, 1873.	Lac Simcoe, remorqueur.
Tecumseh	65	do	do	633	545	Chattham.	Port Colborne et Chicago, fret.
Asia	35	do	do	347	265	Ste. Catherine, 1873.	Montréal et Chicago, passagers et fret.
Enterprise	13	do	do	117	117	Lindsay, 1873.	Port Perry et Fénélon Falls, fret.
Emma Munson	24	do	do	32	13	Buffalo, E. U., 1873.	Havre de Colong et lac Ontario, remorqueur
Lizac	15	do	do	24	18	Port Robinson, 1873.	Canal Welland et havre de Port Colborne; remorqueur.
Olivia Gordon	24	do	do	33	33	Buffalo, E. U., 1873.	Canal Welland et havre de Port Colborne; remorqueur.
Hector	33	do	do	43	35	Port Colborne, 1873.	Canal Welland et havre de Port Colborne; remorqueur.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Pas enregistré.	Pas enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Almeda Covell	38	do	do	374	301	Ste. Catherine, 1873.	Havre de Toronto, dragueur.
Sovereign	60	do	do	391	288	Port Dalhousie, 1873.	Montréal et Chicago; passagers et fret.
Calabria	24	do	do	29	29	Port Hope, 1873.	Hamilton et Montréal; fret.
Albert Wright	23	Remorq. à aubes.	do	132	47	Peterborough, 1873.	Havre de Port Hope; remorqueur.
Isaac Butts	37	A hélice.	do	364	289	Port Dalhousie, 1873.	Lac Rice; passagers et fret.
Alma Munro	30	do	do	10	89	Buffalo.	Montréal et Chicago; fret.
Kitty Hoyt	190	do	do	227	154	Port Huron, E. U., 1873.	Rivière Humbert et Toronto; tonnage.
Saginaw	15	do	do	1222	591	Windsor, 1873.	do do do
Transfer	13	do	do	26	26	Toledo, E. U., 1869.	Collin Inlet, Baie Georgienne; remorqueur.
Modoc	13	do	do	43	36	Saginaw, E. U., 1872.	Havre de Collingwood; remorqueur.
Jérôme	37	do	do	347	247	Ste. Catherine, 1873.	Montréal et Chicago; 60 passagers et fret.
Persia	18	do	do	129	129	Green Bay, E. U., 1870.	Port William et baie du Tonnerre; remorq.
Jessie Oliver	35	do	do	352	265	Kingston.	L. S.; passagers et fret.
Africa	10	do	do	156	108	Dog Lake.	Fret et passagers entre Montréal et Chigo.
Aventure	6	do	do	13	8	Kingston.	Fret sur le canal Rideau et St. Laurent.
Lily	13	do	do	172	109	do	Passagers et remorqueur sur le canal Rideau et St. Laurent.
Saxon	1	do	do	6	2	Dundee.	Fret sur la baie de Quinté, rivière et lac.
Royal	10	do	do	121	85	Erewers Mills.	Fret et passagers, Cornwall et Dundee.
Gatineau	10	do	do	130	90	Kingston.	Fret entre Ottawa et Cap Vincent.
Welshman	7	A hélice.	do	62	33	Napanee.	do canal Rideau, rivière et la baie de Quinté.
Iranhoe	88-97	do	do	437	230	Montréal.	Fret sur la baie de Quinté, rivière et lac.
Bavarian	17	do	do	100	Aucun.	do	Passagers; Montréal et Hamilton.
Elevateur à grain, No. 6	17	do	do	100	93	do	Élevateur à grain, havre de Montréal.
J. B. A.	38-30	A aubes.	Bois	124	174	do	do do do
Bohemian	73-55	do	do	377	111	do	Remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Active	105-96	A hélice.	do	281	111	do	Passagers, Montréal et Prescott.
William	53-55	A aubes.	do	207	103	do	Remorqueur, Montréal et Hamilton.
Champion	72-81	do	do	373	127	Montréal.	Montréal et Québec; passagers et remorqueur
Caribon	31-28	A hélice.	do	86	4	do	do do do
Rivière-du-Loup	33-87	A aubes.	do	40	24	Sorel.	Ottawa et Chambly; remorqueur.
Mary	32-82	do	do	60	22	do	Montréal et Québec; passagers.
Lucinda	14-58	A roues latérales.	do	42	21	Sorel	Rivière-du-Loup et Sorel; passagers.
Manman	59-56	do	do	42	21	do	Montréal et Québec; remorqueur.
Pease	1-59	A aubes.	do	229	104	do	Batiscan et Ottawa; remorqueur.
Pic Nic	26-52	Hélice.	do	7	Aucun.	do	Montréal et Québec; remorqueur.
Malford	36	A roues latérales.	do	32	19	St. Hyacinthe.	St. Hyacinthe et St. Pie; passagers.
Auralla	140	A hélice.	do	869	468	Rivière-du-Loup.	Pas employé; remorqueur.
St. Lawrence	175	Remorq. à aubes.	do	1077	654	Buffalo, E. U., 1870.	Havre de Québec; remorqueur.
Sagrenay	40	do	do	126	79	New York, E. U., 1866.	Passagers, Québec à Rimouski.
Ariel	175	A hélice.	do	126	79	do	Chicoutimi.
St. Joseph	25	Remorq. à aubes.	do	22	6	St. Jean, Terre-neuve 1863	do do do
						Lévis, 1873.	Havre de Québec; remorqueur.

II.—Etat numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enrégistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.—*Suite.*

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enrégistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Rival.....	66	Remorq. à roues..	Bois ..	125	36	Québec, 1873.....	Tonage, Québec et Montréal.
Shannon.....	53	A hélice.....	do ..	64	29	Lévis, 1872.....	Havre de Québec; remorqueur.
Gatineau.....	70	Remorq. à roues..	Comp- sé.	175	78	Québec, 1873.....	Tonage, Québec et Montréal.
Humber.....	27	A hélice.....	Bois ..	13	10	Lévis, 1873.....	Havre de Québec; remorqueur.
Resolute.....	40	do ..	do ..	139	40	Québec, 1873.....	Tonage, Montréal et Bic.
Gipsy.....	5	Non classé.....	do ..	25	25	Yarmouth, N.E.....	Remorqueur à hélice, Yarmouth, N. E.
St. Norman.....	24	do ..	do ..	47	12	Etats-Unis.....	do St. Jean, N. B.
St. Patrick.....	21	do ..	do ..	52	13	do ..	do ..
Starr.....	37	do ..	do ..	461	128	St. Jean, N. B.....	A aubes, passagers, rivière St. Jean.
Andover.....	40	do ..	do ..	185	139	Frédéricton, N. B.....	Roues latérales, passagers, sur le haut de la rivière St. Jean.
G. D. Hunter.....	50	do ..	do ..	67	13	St. Jean, N. B.....	Remorq. à hélice, havre de St. Jean.
Frank.....	20	do ..	do ..	48	28	Summerside, I. P. E.....	A aubes, bateau-traversier, havre de Summerside, I. P. E.
Heather Bell.....	34	do ..	do ..	177	95	Charlottetown, I. P. E.....	A aubes, passagers, Ile du Prince Edouard.
Elfin.....	20	do ..	do ..	120	34	Georgetown, I. P. E.....	A aubes, bateau-trav., Charlottetown, I. P. E.
Maid of the Mist.....	40	do ..	do ..	193	116	Etats-Unis.....	do passagers et remorq., Charlottetown, I. P. E.
A. C. Whitney.....	50	do ..	do ..	60	60	do ..	Remorqueur à hélice, Lavre d'Halifax.

III.—ÉTAT numérique des navires à vapeur perdus, démolis ou désarmés comme hors de service dans la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et le lieu et la nature de l'accident.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieux et nature de l'accident.
City of Chatham	52	A. hélice	Bois	361	267	Chatham, 1872	Passagers et fret, Chicago et Montréal;
Ontabee	23	Remorq. à roues	do	84	23	Keene, 1853	Fret et tonnage, lac Rice;
Brantford	60	A. hélice	do	341	226	Ste. Cathérine, 1850	Fret, Hamilton et Montréal;
J. R. Croy	17	do	do	91	77	Chatham, 1870	Ile Rondeau et Pelée.
Annie Reid	19	do	do	42	28	Buffalo, 1863	Remorqueur, havre de Port Hope.
Quail	8	Remorq. à roues	do	34	25	Chatham	A passagers, dans la baie de Quinté.
St. Lawrence	48	A. hélice	do	244	107	Oswego	Fret entre Québec et Chicago.
Bavarian	88-97	A. aubes	Fer	427	230	Montréal	Passagers, Montréal et Hamilton; brûlé le 5 novembre dernier, à Oshawa, lac Ontario.
Sancho	17	A. hélice	Bois	39	10	do	Remorqueur, entre Ottawa et Whitehall, brûlé sur le lac Champlain.
Louis Renaud	73-53	A. aubes	do	336	Pas connu.	do	Montréal et Cornwall; passagers. Sombrré au Sault St. Louis.
Merrett	114-67	A. hélice	do	1,127	979	Brockville	Fret, Montréal et Pictou.
Rivière-du-Loup	33-87	A. aubes	do	41	25	Sorel	Passagers, Rivière-du-Loup et Sorel.
Dora	12-50	do	do	45	Pas connu.	St. Pierre	Remorqueur, rivière Nicolet
Advance	140	Remorq. à roues	do	393	235	Québec, 1854	Tonnage, Montréal et Bic.
Lord Elgin	50	do	do	214	44	Inconnu	do Québec et Montréal.
Tadousac	73	do	do	142	46	Lévis, 1853	do rivière Saguenay.
Midre	39	do	do	30	22	Québec, 1855	do havre de Québec.
St. Rock	70	do	do	125	79	Lévis, 1852	do Québec et Montréal.
Hochelaga	68	do	do	223	95	Montréal	Traversier; Longueuil et Montréal.
Conqueror	60	Aucune classe	do	146	56	St. Jean, N.B.	En bon ordre, mais pas employé; amarré à Pictou, N.B.
Dolphin	15	do	do	Non enregistré..		Sydney, C.B.	Doit être démolé cet hiver.

IV.—MÉCANIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1873, classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renew, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, et montant des honoraires.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'admission.	Date du 1er examen par le bureau.	No. d'examens par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'admission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Arpin, Louis	Trois'm.	Prem'ie	1865	2	7	1871	1		Sorel	Aucun	Bur. de l'I. B. V.	Jan. 1, 1874	1 00
Auger, Edouard	do	do	1868	3	2				Lévis	Tadoussac	do	do	1 00
Atkins, William	do	do	1872	3	2				Amnapolis, N.E.	Fred. Leavitt	do	do	1 00
Allan, William	do	do	1868	1	5				Cornwall	Atheman	do	do	1 00
Alexander, James	do	do	1865	1	9				Chateauguay	do	do	do	1 00
Arpin, Louis	do	do	1865	2	8				Sorel	Wood	do	do	1 00
Allen, Robert	do	do	1865	1	9				do	do	do	do	9 00
Arcand, Jean	do	do	1867	1	7				Montréal	Rivière-du-Loup	do	do	1 00
Allard, François	do	do	1869	4	1				Sorel	Montréal	do	do	5 00
Allard, Michel	do	do	1860	1	14				Sorel	Five Fly	do	do	1 00
Anderson, John	do	do	1868	1	6				Québec	Hercules	do	do	1 00
Allen, Herman	do	do	1870	1	4				St. Jean, N.B.	do	do	do	1 00
Allan, Bradford	do	do	1873	1	4				do	do	do	do	1 00
Atkinson, William C.	do	do	1868	3	3				do	do	do	do	5 00
Aird, George H.	do	do	1872	3	1				Frédéricton	May'sville	do	do	1 00
Aird, George H.	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	1 00
Ayerst, Charles	do	do	1872	1	1				Windor	Ontario	Président	May 3, 1874	1 00
Anderson, D.	do	do	1873	2	1				Kingston	Norseman	Bur. de l'I. B. V.	Jan. 1, 1874	5 00
Allen, Thomas	do	do	1873	1	1				Waubushene	Maid of Midland	do	do	5 00
Armstrong, John	do	do	1873	1	1				Ile au Jardin	Maud	do	do	5 00
Allan, James	do	do	1869	2	4				Ile au Jardin	Bay of Quinte	Bur. de l'I. B. V.	Jan. 1, 1874	0 00
Arnold, John	do	do	1869	2	2				Kingston	Rochester	do	do	1 00
Armstrong, John	do	do	1869	2	2				Ile	Glride	do	do	5 00
Allen, Andrew	do	do	1873	1	6				Chatham	W. S. Ireland	do	do	0 00
Brown, Archibald	do	do	1867	1	6				Kingston	Mary K. Robertson	Bur. de l'I. B. V.	Jan. 1, 1874	1 00
Biette, Pierre, sen	do	do	1864	1	9				Sorel	Cygne	do	do	1 00
Belleur, William	do	do	1871	1	2				Chatham	Mary Ward	do	do	1 00
Barron, George	do	do	1868	1	5				Kingston	Indian	do	do	1 00
Blondin, Moses	do	do	1866	1	7				Lachine	East	do	do	1 00
Bergson, Elizée	do	do	1868	1	5				St. Apollinaire	Helen	do	do	1 00
Bacon, Joseph	do	do	1868	1	5				Bethner	Sorel	X. Beafort	Jan. 1, 1874	1 00
Bolduc, Jean	do	do	1868	2	2				Lévis	Nepisse	Bur. de l'I.	Jan. 1, 1874	1 00
Bell, J.	do	do	1869	1	4				Newcastle, N.B.	Sultan	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'admission.	Date du 1er examen par le bureau.	No. d'examens par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'admission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Bergeron, Honoré	Trois'm.	Seconde	1868	1	4	1872	1		St. Apollinaire	Fire Fly	J. Samson	Avril 12, 73	4 00
Banks, James J.	do	do	1868	1	5				Toronto	Aquetuc	Par le bureau	Jan. 1, 1873	1 00
Blomfield, Eli.	do	do	1863	1	10				St. Lawrence	St. Lawrence	do	Jan. 1, 1874	3 00
Blomfield, Robert	do	do	1863	1	10				Springfield, N.E.	Lark	J. Taylor	Jan. 7, 1873	1 00
Burk, Michael	do	do	1865	1	11				Lindsay	Victoria	Par le bureau	Jan. 1, 1873	1 00
Balkfeuille, Eli.	do	do	1863	1	5				Montréal	St. Lawrence	do	do	1 00
Black, William	do	do	1869	3	5				Bruno	Bruno	do	do	5 00
Bonnet, Zotique	do	do	1873	2	1				St. Anne	St. Anne	do	do	5 00
Bothwell, George	do	do	1870	1	10				Oranstown	Duke	do	do	1 00
Biedet, Pierre	do	do	1864	1	8				Sorel	Cygne	do	do	1 00
Berard, Pierre	do	do	1866	1	8				do	Beaver	do	do	1 00
Bouge, Henri	do	do	1871	1	3				do	Hope	do	do	1 00
Bouge, Eli	do	do	1872	2	2				do	Québec	do	do	5 00
Belaire, François	do	do	1869	1	5				do	Ignatius Taylor	do	do	1 00
Beaulet, Noël	do	do	1867	1	7				do	Mack	do	do	1 00
Barbelle, Narcisse	do	do	1869	2	3				do	Secret	do	do	5 00
Blais, Joseph	do	do	1873	1	3				Lévis	Reaver	do	do	5 00
Boufot, Xavier	do	do	1871	1	1				do	City	do	do	1 00
Balduc, Honoré	do	do	1860	1	14				do	Samson	do	do	1 00
Bergeron, Desiré	do	do	1873	1	6				St. Apollinaire	St. Joseph	do	do	11 00
Blanchette, Honoré	do	do	1873	1	6				Québec	Paverful	do	do	5 00
Beaudette, Lesave	do	do	1873	1	1				do	Orleans	do	do	5 00
Beaudette, John	do	do	1873	1	1				do	Secret	do	do	5 00
Beghin, Ferdinand	do	do	1873	1	1				Lévis	Draughtless	do	do	5 00
Burrows, George	do	do	1872	2	5				Halifax	Gotha	do	do	1 00
Boise, Hugh	do	do	1869	1	1				St. Jean	Speck	do	do	5 00
Barton, William	do	do	1873	1	1				do	Rothsay	do	do	5 00
Blomfield, Robert	do	do	1873	1	1				Springfield, N.E.	Lark	J. Taylor	Avril 7, 1873	1 00
Bentley, J. J.	do	do	1873	1	1				Kingston	do	do	do	5 00
Brennan, John	do	do	1873	1	1				Cornwall	St. Catherine	do	do	5 00
Buchanan, James B.	do	do	1873	1	2				Keene	St. Catherine	do	do	5 00
Black, John R.	do	do	1873	2	1				Pt. Daboussie	St. Catherine	do	do	5 00
Kauks, Eleusis	do	do	1871	3	5				Pt. Daboussie	Sam Perry	do	do	5 00
Kempson, William	do	do	1869	3	1				St. Daboussie	Minerou	do	do	1 00
Empton, James	do	do	1867	2	4				do	do	do	do	1 00
Bell, William	do	do	1867	2	4				Collingwood	Cumberland	do	do	2 00
Bennett, Alired	do	do	1873	2	1				St. Catherine	America	do	do	5 00
Beatty, Harvey	do	do	1873	1	1				Welland	Aucun	do	do	5 00
Brennan, John	do	do	1873	1	1				Cornwall	Asia	do	do	5 00
Bonar, John	do	do	1865	1	1				Belleville	Ellen Jeffers	do	do	1 00
Brown, Walter	do	do	1866	1	9				Kingston	Pierpont	do	do	1 00
Bentley, F. J.	do	do	1873	1	1				do	Saxon	do	do	5 00
Bougen, Moise	do	do	1873	1	1				Off. wa.	Rafisman	do	do	5 00
Brown, Abraham J.	do	do	1873	1	1				do	Col. Strickland	do	do	5 00
Belson, William	do	do	1871	2	5				Chatham	Great Western	do	do	5 00
Beau, George	do	do	1867	2	1				Windor	Devot.	do	do	1 00
Banning, S. A.	do	do	1873	1	1				Chatham	Aucun	do	do	5 00
Burrows, Charles	do	do	1872	1	1				Wallaceburg	Manitoba	do	do	1 00
Batchelor, William	do	do	1866	2	2				Chatham	Allan	do	do	2 00
Blondin, Moses	do	do	1866	2	2				Hamilton	Lake Ontario	do	do	5 00
Black, David A.	do	do	1873	1	7				Godertich	Aucun	do	do	5 00

IV—MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, honoraires.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'ade-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	No. d'exams par le bureau.	No. de renouvel.	Letres.	Date du 1er examen local.	No. d'exams local.	Date de l'émiss'n.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Gerrigan, Thomas...	Trois'm.	Prem'ie	1867	1	7		1872	1		Ottawa	Strickland	Par le bureau	Jan. 1, 1874	\$ 1 00
Canvon, Durcan	do	do	1868	1	3		1872	1		Collingwood	Algona	W. J. Meneilley	Déc. 20, 1872	1 60
Cunningham, Wm.	do	do	1868	3	3		1872	1		Kingston	Acadia	Par le bureau	do 28, 1872	1 00
Cathline, M. H.	Seconde	do	1866	1	7		1873	1		Cleveland, N. E.	Issac May	do	Jan. 1, 1873	1 10
Cesnut, James	Trois'm.	Seconde	1871	1	13		1873	1		Ste. Catharine	City of Chatham	W. J. Meneilley	Avril 1, 1873	1 00
Castellan, Pierre	Trois'm.	Trois'm.	1860	1	13		1873	1		Lévis	Providence	Par le bureau	Jan. 1, 1873	1 00
Cote, Alphonse	Seconde	do	1872	1	1		1873	1		do	Ranger	do	do 1874	1 00
Gellot, Leon A. D.	do	do	1870	1	4		1871	1		Québec	B. Laratez, No. 1	J. Sanson	Fév. 28, 1873	1 00
Kameron, James	Seconde	do	1870	1	1		1870	1		Collingwood	Hochkiss	Chairman	Jan. 1, 1873	4 00
Chenier, Raphael	Seconde	do	1860	1	13		1873	1		Goderich	Samuel Norcross	do	Jan. 1, 1873	2 00
Cosseborne, J. B.	Prem'ie	do	1861	1	13		1873	1		Sorel	Messenger	do	Mar. 21, 1873	1 10
Carroll, Stephen	do	do	1860	1	13		1873	1		Québec	Ida Whittier	W. M. Smith	Jan. 1, 1874	1 00
Gayen, Joseph	do	do	1860	1	13		1873	1		Portneuf	Rescue	do	do 1873	1 00
Charbonneau, Phid.	Trois'm.	Seconde	1872	1	1		1873	1		Lévis	Hero	do	May 13, 1873	1 00
Crisnet, Waron	do	do	1860	1	1		1871	1		Wallaceburg	City of Chatham	do	do 1873	1 00
Cesnut, James	Seconde	do	1871	1	1		1873	1		Ste. Catharine	Mercy	J. Sanson	Jan. 1, 1873	5 00
Gayon, Igrase	Trois'm.	Trois'm.	1869	1	14		1869	1		Lévis	Sir John Young	do	do 14, 1873	1 00
Chartier, Leon	do	do	1869	1	14		1869	1		Québec	Monitor	do	Jan. 1, 1873	2 00
Chapagne, E. (pere)	Seconde	do	1860	1	13		1873	1		Aylmer	Yokor	do	do	3 00
Chapagne, E. (fils)	do	do	1868	2	13		1873	1		Montréal	Engneer	do	Jan. 1, 1874	3 00
Chapagne, E. (fils)	do	do	1861	1	6		1873	1		Montréal	Engneer	do	do	5 00
Coehran, George	Trois'm.	Trois'm.	1865	1	13		1873	1		Montréal	Messenger	do	do	2 00
Conley, Peter	do	do	1873	1	2		1872	1		Sorel	M. R. Mathewson	do	do	2 00
Collet, Leon A. D.	Seconde	do	1873	1	2		1871	1		Prescott	Shickluna	do	do	5 00
Charbonneau, Albert	Seconde	Prem'ie	1871	1	1		1871	1		Montréal	Aroic	do	do	7 00
Clement, Charles	do	do	1871	1	1		1869	1		Sorel	Mauxman	do	do	1 00
Charbonneau, Alfred	Seconde	do	1860	1	14		1869	1		do	Trois-Rivières	do	do	1 00
Charland, Nene	Seconde	do	1872	1	14		1872	1		do	Tourville	do	do	1 00
Chapdelaine, F.	Prem'ie	do	1860	1	14		1860	1		Drummondville	Ancun	do	do	1 00
Charbonneau, X. (fils)	Seconde	do	1860	1	14		1860	1		Sorel	Québec	do	do	5 00
Chaydelaine, F.	do	Prem'ie	1870	3	14		1870	3		do	Three Rivers	do	do	1 00
Charbonneau, X. (fils)	do	do	1870	3	14		1870	3		do	Québec	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'ade-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	No. d'exams par le bureau.	No. de renouvel.	Letres.	Date du 1er examen local.	No. d'exams local.	Date de l'émiss'n.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Coran, Cyprian	Trois'm.	Seconde	1873	1	2					Lévis	Ranger	do	do	5 00
Coté, Alphonse	do	do	1871	2	3					do	do	do	do	5 00
Charland, Victor	Trois'm.	Seconde	1868	1	5					St. Jean	Edon	do	do	1 00
Coté, Germain	Trois'm.	Prem.	1869	1	13					Jévis	Napoléon	do	do	1 00
Coté, Augustin	do	do	1861	1	6					do	Janes	do	do	1 00
Coston, Eugène	Prem.	do	1868	1	14					do	Shannon	do	do	5 00
Coyon, Napoléon	Trois'm.	do	1873	1	14					St. Orléans	Maid of Orleans	do	do	1 00
Carrill, Stephen	Trois'm	Seconde	1860	1	14					Québec	Druid	do	do	1 00
Gayen, Joseph	Seconde	do	1860	1	14					Portneuf	Portneuf	do	do	1 00
Gayon, Edward	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	2					Québec	Manufacture	do	do	5 00
Gayon, Joseph	do	do	1871	2	2					Lévis	Lévis	do	do	1 00
Caron, Ignace	do	do	1868	1	6					do	Mersey	do	do	1 00
Cunningg, John	Seconde	do	1871	1	6					Charlottetown	Princes of Wales	do	do	1 00
Chigg, William	Prem.	do	1871	1	3					Halifax	Henry Hoover	do	do	1 00
Collias, Thomas	Seconde	do	1872	1	3					do	Dunagundy	do	do	1 00
Clark, James	Prem.	do	1872	1	2					St. Jean	Tug Derigo	do	do	2 00
Close, Alex.	do	do	1869	1	6					do	Neptune	do	do	1 00
Carrick, John	Seconde	do	1869	1	6					do	Stunbury	do	do	1 00
Coming, John C.	do	do	1868	1	6					do	General	do	do	5 00
Campbell, Mark	do	do	1873	1	3					do	Tiger	do	do	1 00
Cox, Charles E.	Premi.	do	1869	1	15					do	Secret	do	do	1 00
Campbell, Robert	Seconde	do	1872	1	1					do	Empress	do	do	1 00
Christie, John	Seconde	do	1868	1	4					Frédéricton	Ida Whittier	do	do	5 00
Cosseborne, J. B.	do	do	1873	1	4					do	Avenue	do	do	1 00
Cameron, James	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	4					Collingwood	Fred Hochkiss	W. J. Meneilley	July 10, 1873	5 00
Coker, John	Seconde	do	1873	1	4					Windsor	Saginaw	do	do 22, 1873	5 00
Cox, John George	Seconde	do	1872	1	4					Port Dalhousie	Lincoln	do	do 7, 1873	5 00
Cowan, Charles	do	do	1872	1	4					Strathroy	Raceon	do	do	5 00
Cockburn, John	Seconde	do	1871	3	5					Dundas	Teunesh	Par le bureau	Jan. 1, 1874	10 00
Cameron, James	Prem.	do	1871	1	5					Collingwood	Mary Ann	do	do	5 00
Carbone, David E.	Trois'm.	Seconde	1873	1	1					Parry Sound	P. E. McKenat	do	do	5 00
Cosford, J. C.	Prem.	do	1872	1	1					Wanbaneshe	Prince Alfred	do	do	5 00
Calcott, William	do	do	1870	3	1					Ste. Catharine	Sovereign	do	do	7 00
Cherry, Elbert	Trois'm.	Prem.	1865	3	9					Merriton	W. J. Robb	do	do	5 00
Chestnutt, James	do	do	1871	3	1					Ste. Catharine	Europe	do	do	1 00
Cuthbert, Alex	do	do	1872	1	1					do	Severign	do	do	1 00
Cowan, Charles	Seconde	do	1872	1	1					do	Deun	do	do	1 00
Cropland, James	Trois'm	do	1873	1	1					Bradford	Isabella	do	do	5 00
Cunnin, Joseph	Seconde	do	1871	1	1					Pittsburg	Mand	do	do	5 00
Charley, George	do	do	1872	1	1					Kingston	H. M. Mixer	do	do	5 00
Corran, I.	Trois'm	do	1867	1	6					Ottawa	Jane	do	do	1 00
Collins, A.	Seconde	do	1872	1	1					Hull	Gov. Lauech	do	do	1 00
Crisner, Waron	Trois'm.	do	1873	1	1					Keafrey	Princes Arthur	do	do	6 00
Corrin, John F.	do	do	1873	1	1					Wallaceburg	Messenger	do	do	7 00
Crossley, Levi N.	Seconde	do	1871	2	2					Lindsay	do	do	do	1 00
Davis, Simon	do	do	1873	1	2					Collingwood	George Watson	do	do	5 00
Dewberry, Fred	Seconde	do	1862	1	11					Kingston	Simon Davis	do	do	1 00
Dulac, William	Trois'm.	do	1869	1	11					do	Star	X. Bafort	Jan. 1, 1873	1 00
Derry, William	Trois'm.	do	1869	2	2					Kingston	Pierpont	Par le bureau	Fév. 19, 1873	1 00

IV.—MECANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examen: et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été exam., date de leur certifi., et montant des honoraires.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'acte mécanicien.	Date du premier examen par le bureau.	No. d'examen par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du premier examen local.	No. d'examen local.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Hono. raires.
Deyssdale, Thomas	Seconde	Seconde	1871	1	2				Chateauguay	Merritt	Par le bureau.	Jan. 1, 1873	2
Dupere, Renée	Seconde	Troisième	1860	1	13				St. Nicolas	Ste. Croix	do	do	2 00
Donnelly, John	Seconde	Troisième	1873			1873			Ile au Gardien	do	J. Taylor	do	1 00
Donnelly, John	Seconde	do	1870	1	1	1873			do	do	do	do	1 00
Pemere, Joseph	Seconde	do	1870	1	1	1873			Aylmer	Jessie Cassels	do	do	1 00
Pearse, Isadore	Seconde	do	1873	1	1				Sorel	Flévateur No. 3	Par le bureau.	Jan. 1, 1874	6 00
Ducette, Roncelle	Seconde	do	1860	1	8				do	Chambly	do	do	5 00
Duon, Peter	Seconde	do	1865	1	7				do	Montréal	do	do	1 00
Ducharme, Alexis	Seconde	Troisième	1867	1	1				do	Fairly	do	do	1 00
Ducap, Mathias	Seconde	Seconde	1864	1	10				do	Cultivator	do	do	1 00
Dumas, Alexis	Seconde	do	1873	1	3	1873			do	Montréal	do	do	6 00
Duic, Etienne	Seconde	do	1869	2	1	1869			do	L'Assomption	do	do	1 00
Denis, Edouard	Troisième	Seconde	1865	1	14				do	Lincoln	do	do	1 00
Denier, Ferdinand	Seconde	do	1870	1	9				do	Bethier	do	do	1 00
Dupere, Demas	Seconde	Prem.	1870	3	1				Quebec	Sagunay	do	do	1 00
Bells, Simon	Seconde	do	1860	1	14				Levis	Lord Egin	do	do	1 00
Davidson, William	Seconde	do	1864	1	2				do	Rem., Quebec	do	do	1 00
Bechane, Josner	Seconde	Prem.	1873	1	10	1872			Quebec	Miramichi	do	do	5 00
Bion, François	Seconde	Troisième	1873	1	1				St. Nicolas	National	do	do	5 00
Desrocher, Jouis	Seconde	Prem.	1869	1	5				Levis	Manufacture	do	do	2 00
Dupee, Honoré	Seconde	do	1860	1	14				do	Champion	do	do	1 00
Deyssdale, Walter	Seconde	do	1873	1	1				Québec	Northern	do	do	5 00
Dick, George	Seconde	Prem.	1871	1	3				Chatham, L. P.	St. Lawrence	do	do	1 00
Donnan, Daniel	Seconde	Seconde	1872	1	2	1873			St. Jean	Fred. Clinch	do	do	1 00
Donnell, John	Seconde	Troisième				1873			Ile au Gardien	America	J. Taylor	Sept. 1, 73	5 00
Dunn, Charles G	Seconde	do				1873			Toronto	Higlander	W. J. Meneilly	Juill. 7, 74	5 00
Drew, Nathaniel	Seconde	do	1873	3	2	1869			Dundas	York	do	do	1 00
Davidson, John	Seconde	do	1869	3	2				Montréal	Alma Munro	do	do	5 00
Dewey, Thos	Seconde	Troisième	1872	2	1				Ste. Catherine	do	do	do	5 00
Dougherty, James	Seconde	Troisième	1872	1	1				do	do	do	do	5 00
Davis, James	Prem.	Prem.	1861	1	13				Kingston	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'acte mécanicien.	Date du premier examen par le bureau.	No. d'examen par le bureau.	No. de renouvellements.	Date du premier examen local.	No. d'examen local.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Hono. raires.
Derry, Wm.	Troisième	Troisième	1869	2	2				Ile au Jardin	Maud	do	do	1 00
Donnelly, John	Seconde	Troisième	1873	1	1	1873			America	do	do	do	5 00
Doran, John	Seconde	Seconde	1860	1	12				Kingston	Europe	do	do	1 00
Doran, William	Troisième	Seconde	1872	1	1				do	Scotia	do	do	1 00
Donzer, Charles	Seconde	do	1869	1	6				Belleville	Prince Edward	do	do	1 00
Dewsberry, Fredk.	Seconde	do	1862	1	10				Kingston	do	do	do	1 00
Dungan, John	Seconde	do	1862	1	12				Prescott	do	do	do	1 00
Dungan, James	Seconde	do	1863	1	11				do	Prince Arthur	do	do	1 00
Devlin, J.	Troisième	Troisième	1872	1	1				Ottawa	Edifices du Parlem.	do	do	1 00
Demers, J.	Seconde	Seconde	1870	2	3	1870			Aylmer	Monitor	do	do	5 00
Daval, François	Seconde	Seconde	1869	2	1				Windsor	Amazon	do	do	1 00
Davies, Violent	Seconde	Troisième	1873	2	1				Chateauguay	Canada	do	do	5 00
Doyelle, Thomas	Troisième	Première	1871	2	1				Kingston	Bruno	do	do	1 00
Elhot, Thomas	Troisième	Seconde	1863	1	10				Guelph	Wm. Hall	do	do	5 00
Evans, Richard	Troisième	Troisième	1873	1	1	1873			Sorel	Boston	X. Beaufort	Mars 28, 73	5 00
Edinburgh, Charles	Première	do	1870	2	1				Montréal	Ancun	Bur. de l'I.L.B.V.	Janv. 1, 74	1 00
Ferry, John R.	do	do	1869	3	3				St. Jean, N. B.	City of St. John	do	do	1 00
Eddy, Alexander	Seconde	do	1868	1	5				Fredericton	do	do	do	1 00
Elliotte, William	Seconde	do	1868	1	1	1873			Port Stanley	Colin Munro	W. J. Monneley	Avant 29, 73	5 00
Ellison, John, jun.	Seconde	do	1873	1	1				Guelph	Wm. Hall	Bur. de l'I.L.B.V.	Jan. 1, 74	1 00
Evans, Richard	Troisième	Troisième	1862	1	11				Kingston	Stanley	do	do	1 00
Elliott, Thomas	Première	Première	1873	1	1	1873			Port Stanley	Colin Munro	do	do	5 00
Edinon, John, jun.	Première	do	1868	1	5				Keene	Isaac Kuffs	do	do	2 00
Edinon, John, jun.	Première	do	1860	1	1				Windsor	Mary R. Robertson	do	do	1 00
Francombe, John	do	do	1860	1	1				Levis	M. Stevenson	do	do	1 00
Fitzau, Benjamin	do	do	1869	2	2	1870			Ste. Catherine	Europe	do	do	1 00
Foaldis, Wm. F.	Seconde	do	1860	1	13				do	Boiler	do	do	1 00
Fiteau, Victor	Seconde	do	1860	1	13				do	Secret	do	do	1 00
Frost, Andrew	Première	do	1860	1	13				St. Jean, N. B.	Sleepy Hollow	Wm. M. Smith	Mai 17, 73	1 00
Fiteau, Joseph	Première	do	1860	1	13				Levis	St. Lawrence	Bur. de l'I.L.B.V.	Jan. 1, 73	1 00
Freshet, William	Troisième	Troisième	1865	1	9				Montréal	Bavarian	do	do	5 00
Fournier, William	Troisième	Première	1873	1	1				do	Ancun	do	do	5 00
Fournier, Edward	Première	Seconde	1868	1	6				do	do	do	do	1 00
Fontignay, John	Seconde	do	1869	1	3	1869			Sorel	do	do	do	1 00
Fortin, Jean	Troisième	do	1860	1	14				do	Union	do	do	1 00
Fleatard, Michael	do	Première	1869	2	3				do	J. Taylor	do	do	1 00
Fortier, Michel	do	Troisième	1869	2	2				Levis	Margaret	do	do	1 00
Fiteau, George	Seconde	Troisième	1873	1	14				Buckland	Royal	do	do	5 00
Frechette, Michel	Seconde	do	1860	1	14				St. Nicolas	Powerful	do	do	1 00
Fiteau, B.	Première	do	1860	1	14				Levis	M. Stevenson	do	do	1 00
Fiteau, Victor	Seconde	do	1860	1	14				do	Ancun	do	do	1 00
Fiteau, Joseph	Première	do	1860	1	14				Ste. Catherine	do	do	do	1 00
Fletcher, Samuel	Première	Première	1871	3	3				do	St. Lawrence	do	do	5 00
Fletcher, W. S.	Seconde	do	1864	4	6				do	City of Dresden	do	do	1 00
Fairlds, Wm. F.	Troisième	do	1870	4	1				do	Donnison	do	do	1 00
Fairbairn, Richard	Troisième	do	1869	4	1				do	Sovereign	do	do	1 00
Fanningan, Patrick	do	do	1869	4	1				Kingston	Water Lily	do	do	5 00
Francomb, John	Première	do	1862	4	1				do	W. P. Clinton	do	do	1 00
Gibb, Thomas	Seconde	do	1860	1	13				Quebec	Providence	do	do	1 00
Ginac, Alfred	Troisième	Troisième	1860	1	13				Sorel	Remory, Canada	do	do	1 00

IV. — MÉCANICIENS DE BATEAUX À VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, honoraires.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'acte	Date du premier examen.	Nombre d'examens.	No. de renouv.	Date du premier examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émiss.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel ils ont servi en dern. lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Goyette, Charles		Seconde	1868	1	5	1873	1	Jan. 1, 74	Kingston	Indian	Par le bureau	Jan. 1, 74	\$ 1 00
Godin, Hilaire		Troisième							Sorel	Terrebonne	X. Bafort	do	1 00
Guyette, John M.		Seconde							Toronto	Levee and Cie	W. J. Menaille	do	1 00
Gagnache, Gabriel		do							Quebec	Manufactured actor	J. Samson	do	5 00
Gilmore, William		do							Toronto	do	W. J. Menaille	do	2 00
Gaely, Andrew		do							Halifax	Mic Mac	Wm. M. Smith	do	1 00
Gawley, Hector		do							Amherstburg	Quail	W. J. Menaille	do	1 00
Goutlet, Ambrose		do							Montréal	Longueuil	Bur. de l'I.B.V.	do	1 00
Grimard, Aimé		do							Sorel	Plover	do	do	3 00
Guillette, Nazaire		Première							do	Bismark	do	do	1 00
Gendron, Charles		do							do	Hope	do	do	1 00
Guilbeau, Joseph		Seconde							do	Victoria	do	do	5 00
Godin, Leander		do							do	John	do	do	5 00
Genard, Olivier		do							do	Sorel	do	do	2 00
Gendron, J. B.		Troisième							do	Senecal	do	do	1 00
Gendron, François		Seconde							do	New Dominion	do	do	1 00
Gégnon, Louis		Troisième							St. Nicolas	William	do	do	1 00
Gine, Alfred		do							Sorel	C. Conqueror	do	do	1 00
Guibault, Theophile		Troisième							St. Antoine	Arabia	do	do	1 00
Ganneau, Xavier		do							Levis	Flora	do	do	1 00
Golle, Thales		Troisième							Halifax	Mic Mac	do	do	5 00
Gaety, Andrew		do							St. Jean, N. B.	Victor	do	do	5 00
Gray, William		do							Frdéricton	May Queen	do	do	1 00
Gunn, Duncan		Première							do	Forty-Second	do	do	1 00
Gill, Justus		do							do	New Dominion	do	do	1 00
Gill, J. A.		do							do	Ancum	do	do	1 00
Gill, S. H.		do							Amherstburg	Thomas	W. J. Menaille	do	5 00
Gawley, Hector		Seconde							Kingston	Enterprise	Président	do	1 00
Gillie, James		Première							Amherstburg	Truxter	W. J. Menaille	do	5 00
Griffin, John T.		Troisième							Port Colborne	S. Nelson	Bur. de l'I.B.V.	do	5 00
Grant, Thomas		Seconde							Ile au Jardin	W. T. Robb	do	5 00	
Gillie, James		Première							Kingston	do	do	do	5 00
Goyette, C.		do							do	do	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'acte	Date du premier examen.	Nombre d'examens.	No. de renouv.	Date du premier examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émiss.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel ils ont servi en dern. lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Gallivan, John	Troisième	Troisième	1867	1	7	1873	1	Jan. 1, 73	Grenville	Elevateur	do	do	1 00
Gallivan, John	do	do	1865	1	8	1873	1	do	do	do	do	do	1 00
Goulet, Ambrose	Seconde	Seconde	1863	2	8	1873	1	do	do	do	do	do	1 00
Gowan, J. W.	Troisième	Seconde	1872	2	3	1873	1	Jan. 1, 73	Canada	do	do	do	5 00
Higgins, Harris	Troisième	do	1873	1	3	1873	1	Jan. 1, 73	Tigres	do	J. Samson	do	1 00
Hamilton, James	Troisième	Troisième	1865	1	8	1873	1	Jan. 1, 73	Wallaceburg	Hero	W. J. Menaille	do	1 00
Hunter, Robert	Troisième	do	1867	1	6	1873	1	Jan. 1, 73	Kingston	Emerald	Bur. de l'I.B.V.	do	1 00
Hardy, Joseph	Troisième	do	1865	1	6	1873	1	do	Toronto	None	do	do	1 00
Hay, John	do	do	1867	1	6	1873	1	do	Hamilton	do	W. J. Menaille	do	1 00
Hunter, Alex.	Troisième	Troisième	1865	1	8	1873	1	do	Montréal	Pas connu	Par le bureau	do	1 00
Hutchinson, William	Seconde	Troisième	1865	1	8	1873	1	do	Kingston	Europe	J. Taylor	do	6 00
Haywood, John	Seconde	Troisième	1868	1	5	1873	1	do	Kingston	Byssianian	Jun. 14, 73	do	1 00
Howard, John	Seconde	Première	1870	3	1	1873	1	do	Havre de Sackes.	Passport	Bur. de l'I.B.V.	do	1 00
Hamlin, Zepherin	Troisième	do	1873	1	2	1873	1	do	do	L'Angle	do	do	6 00
Halle, Joseph	do	do	1873	1	1	1873	1	do	do	Elevateur No. 5.	do	do	5 00
Hansalt, Pierre	do	do	1873	1	2	1873	1	do	do	Elevateur No. 8.	do	do	5 00
Hebert, Paul	do	do	1873	1	2	1873	1	do	do	Shickluna	do	do	7 00
Hodgson, J. P.	do	do	1873	1	2	1873	1	do	do	Champion	do	do	5 00
Hanant, Xavier	do	do	1873	1	7	1873	1	do	Ste. Gécile	do	do	do	5 00
Hutchinson, William	Seconde	do	1865	1	7	1873	1	do	Montréal	do	do	do	5 00
Humphrey, James	Troisième	Troisième	1875	1	1	1873	1	do	do	Hero	do	do	5 00
Hamel, Alfred	do	do	1873	1	1	1873	1	do	Ste. Croix	do	do	do	5 00
Hugare, Hicarie	do	do	1872	2	2	1873	1	do	Champlain	Eclipse	do	do	5 00
Hicks, Henry	do	do	1873	1	3	1873	1	do	Strom	Druid	do	do	8 00
Hamilton, John	Troisième	Troisième	1873	1	3	1873	1	do	Québec	Pictou	do	do	2 00
Hamilton, John	Troisième	do	1871	1	6	1873	1	do	Chatham	Teazer	do	do	1 00
Haviland, Thomas	Première	do	1868	1	3	1873	1	do	St. Jean	Busy Bee	do	do	2 00
Haddock, George	do	do	1865	1	6	1873	1	do	do	Speck	do	do	2 00
Haly, John	Seconde	do	1871	1	3	1873	1	do	do	Empress	do	do	1 00
Hachway, H. A.	Première	Troisième	1868	1	6	1873	1	do	Kingston	Norman	J. Taylor	do	1 00
Haywood, John	Troisième	Troisième	1873	1	2	1873	1	do	Toronto	Avon (Angleterre)	do	do	5 00
Hart, Robert	do	do	1873	1	2	1873	1	do	Wallaceburg	Union	W. J. Menaille	do	2 00
Hunter, Robert	do	do	1873	1	1	1873	1	do	Chatham	Ancun	do	do	5 00
Homes, J. C.	do	do	1873	1	1	1873	1	do	Kingston	Norman	J. Taylor	do	5 00
Hickey, John	Troisième	do	1868	1	1	1873	1	do	do	Lake Erie	Bur. de l'I.B.V.	do	1 00
Hugo, T. W.	do	do	1869	1	1	1873	1	do	do	Archigan	do	do	1 00
Hurst, William	do	do	1870	2	2	1873	1	do	do	Robert Anglin	do	do	1 00
Hearn, John	Seconde	Première	1872	1	1	1873	1	do	do	Rose	do	do	1 00
Heywood, John	do	do	1873	1	1	1873	1	do	do	Norman	do	do	5 00
Hamilton, Alex.	Troisième	Troisième	1872	1	1	1872	1	do	Newboro'	Eliswood	do	do	1 00
Hickey, James	Seconde	do	1862	1	11	1872	1	do	Ile au Jardin	William	do	do	1 00
Hazlett, William	do	do	1873	1	1	1872	1	do	do	Wellington	do	do	5 00
Heburn, B.	Troisième	Troisième	1873	2	1	1872	1	do	Kingston	Rose	do	do	1 00
Hallada	do	do	1869	3	1	1869	1	do	Prescott	Alliance	do	do	5 00
Higgins, James	Première	Première	1873	1	1	1873	1	do	Pembroke	John Egan	do	do	5 00
Homes, J. C.	Troisième	do	1873	1	1	1873	1	do	Chatham	Ancun	do	do	5 00
Hunter, Robert	do	do	1873	1	1	1873	1	do	Wallaceburg	Helen	do	do	6 00
Head, Thomas	do	do	1873	1	1	1873	1	do	Windsor	W. R. Clinton	do	do	1 00
Hogon, Thomas	Seconde	do	1862	1	12	1873	1	do	Ancaster	Lily Kerr	do	do	5 00
Hopkins, William	Troisième	Troisième	1866	1	8	1866	1	do	Lindsay	Anglo-Saxon	do	do	1 00
Hunter, Walter	do	do	1865	1	9	1865	1	do	Wallaceburg	Hero	do	do	1 00

No. IV.—MECANICIENS DE BATEAUX-A-VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat et montant des honoraires.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'ade-	Date du 1er exa-	No. d'examen men.	No. d'examen faits par le bur.	No. de renouvel-	Date du 1er exa-	No. d'examen men local.	Date de l'émiss.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Jeffers, L. W.	Seconde	Prem'ie	1865	1	1	9	1865	1	1873	Kingston	Rochester.	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1, 74	1 00
Johnson, Isaac	Prem'ie	Seconde	1869	1	1	4	1871	3	1871	do	Lothar	do	do	1 00
Johnson, Gilbert	do	do	1869	1	1	4	1873	1	1873	Pointe Dufort	Prince Arthur	do	do	2 00
Jacobs Edward	Prem'ie	Prem'ie	1860	1	1	14	1873	1	1873	Saguaw	Quail	W. J. Menelley	Avril 5, 73	1 00
Jervais, Michel	Seconde	Seconde	1871	3	3	7	1873	1	1873	Saguaw	Sorel	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1, 74	1 00
Jinkings, Evans	Prem'ie	Prem'ie	1866	1	1	11	1871	1	1871	Belle Ewart	George Watson	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1, 74	5 00
Johnson, Joseph	Seconde	Prem'ie	1871	3	3	11	1871	1	1871	do	do	do	do	1 00
Johnson, James	Seconde	Prem'ie	1866	1	1	7	1871	1	1871	do	do	do	do	1 00
Johnston, Gilbert	Trois'me	Prem'ie	1868	1	1	3	1871	1	1871	Belleville	St. Catherine	do	do	1 00
Jones, William H.	Trois'me	Prem'ie	1869	1	1	3	1871	1	1871	Kingston	Fessie Abbey	do	do	1 00
Johnson, George	Prem'ie	Prem'ie	1869	1	1	4	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00
Johnson, Isaac	do	do	1869	1	1	8	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00
Johnson, William	Seconde	Prem'ie	1872	1	1	2	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00
Kerr, David	Trois'me	Seconde	1865	1	1	7	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00
Kennedy, John	Trois'me	Seconde	1872	1	1	2	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00
Kennedy, William	Trois'me	Seconde	1873	1	1	14	1873	3	1873	do	do	do	do	1 00
Kerr, David	do	Seconde	1860	1	1	14	1872	3	1872	do	do	do	do	1 00
Kerr, Archeson, sen	Prem'ie	Prem'ie	1872	1	1	2	1872	1	1872	do	do	do	do	1 00
Kerr, Archeson, jun	Trois'me	Seconde	1872	2	2	2	1871	1	1871	Lindsay	Vanderbilt	do	do	1 00
Keats, George	Trois'me	Seconde	1871	2	2	2	1871	1	1871	do	do	do	do	1 00
Kilcray, Patrick	Seconde	Seconde	1871	2	2	2	1871	1	1871	do	do	do	do	1 00
Kenny, Philip	do	do	1865	2	2	1	1871	1	1871	do	do	do	do	1 00
Kirkpatrick, J.	Seconde	Prem'ie	1865	2	2	6	1869	1	1869	do	do	do	do	1 00
Kelly, William	Seconde	Prem'ie	1872	2	2	3	1869	1	1869	do	do	do	do	1 00
Kennedy, William	Prem'ie	do	1868	3	3	4	1872	2	1872	do	do	do	do	1 00
Kaney, W.	Prem'ie	Prem'ie	1873	2	2	13	1873	2	1873	do	do	do	do	1 00
Kerr, Adam	Trois'me	do	1860	1	1	13	1860	1	1860	do	do	do	do	1 00
Kerr, David	do	do	1860	1	1	13	1860	1	1860	do	do	do	do	1 00
Lacroix, François	Seconde	Prem'ie	1860	1	1	13	1860	1	1860	do	do	do	do	1 00
Lecier, James H.	Prem'ie	Prem'ie	1860	1	1	13	1860	1	1860	do	do	do	do	1 00
Lectere, William	Trois'me	do	1863	1	1	5	1863	1	1863	do	do	do	do	1 00
Lectere, Frank	do	do	1873	1	1	5	1873	1	1873	do	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'ade-	Date du 1er exa-	No. d'examen men.	No. d'examen faits par le bur.	No. de renouvel-	Date du 1er exa-	No. d'examen men local.	Date de l'émiss.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Lapointe, Michel	Trois'me	Prem'ie	1868	1	1	5	1873	1	1873	Lévis	Express	J. Samson	do	1 00
Laurie, William	Trois'me	Seconde	1869	1	1	4	1873	1	1873	Sorel	Pas d'emploi	Bur. de l'I. B. V.	do	1 00
Lapointe, Frank	Seconde	Prem'ie	1871	2	2	1	1873	1	1873	Toronto	Prince Alfred	do	do	2 00
Lemieux, Joseph	Prem'ie	Trois'me	1871	1	1	2	1873	1	1873	Lévis	S. S. Georgian	J. Samson	Avril 12, 73	1 00
Lachane, Alfred	Trois'me	Seconde	1871	1	1	1	1873	1	1873	St. Charles	do	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 28, 73	1 00
Lalonde, Alphonse	do	do	1871	1	1	1	1873	1	1873	Wallaceburg	Aid	W. J. Menelley	Mai 13, 73	1 00
Lyon, James E.	Trois'me	Trois'me	1871	3	3	2	1873	1	1873	do	Philo Bennet	do	do	5 00
Labé, Richard	do	do	1871	3	3	2	1873	1	1873	Lévis	Napléon	J. Samson	Jun 17, 73	5 00
Lavallier, François	Seconde	Seconde	1871	2	2	2	1873	1	1873	do	Mait of Midland	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1, 74	1 00
Lapointe, Frank	Seconde	do	1871	2	2	2	1873	1	1873	Dunee	Royal	do	do	1 00
Lacerte, Rodrigue	Trois'me	Prem'ie	1867	1	1	7	1869	1	1869	Carillon	Carillon	do	do	1 00
Lefevre, Isidore	Prem'ie	do	1866	1	1	8	1866	1	1866	Montréal	Picton	do	do	1 00
Leitch, Alex.	Prem'ie	do	1872	1	1	1	1872	1	1872	Champlain	M. K. D	do	do	5 00
Langvin, Pierre	Seconde	Seconde	1873	1	1	1	1873	1	1873	Montréal	St. Catherine	do	do	5 00
Ledere, Dominique	Trois'me	Prem'ie	1870	1	1	7	1870	1	1870	Sorel	Montréal	do	do	1 00
Lachance, Joseph	Trois'me	Prem'ie	1867	1	1	7	1867	1	1867	Lotbinière	Banshee	do	do	1 00
Lema, Isa.	Prem'ie	Prem'ie	1871	3	3	12	1871	1	1871	Rigo	Matilde	do	do	1 00
Lalonde, Alphonse	Prem'ie	Prem'ie	1860	1	1	6	1860	1	1860	Montréal	Merritt	do	do	1 00
Lectere, James H.	Trois'me	Trois'me	1868	2	2	6	1868	1	1868	Sorel	Abermthy	do	do	1 00
Lectere, William	Trois'me	Trois'me	1868	2	2	9	1868	1	1868	do	Victoria	do	do	1 00
Lefavre, François	do	do	1860	1	1	14	1860	1	1860	Montréal	Mait of Canada	do	do	1 00
Lariviere, Pierre	Seconde	do	1860	1	1	14	1860	1	1860	Sorel	Terbonne	do	do	1 00
Lafèche, Augustin	do	do	1870	1	1	2	1871	1	1871	Trois-Rivières	St. Nicholas	do	do	1 00
Lemerville, Achille	Prem'ie	Prem'ie	1864	1	1	10	1864	1	1864	St. Grégoire	Lysander	do	do	2 00
Leblanc, Pierre	Trois'me	Seconde	1869	1	1	4	1869	1	1869	Carriella	Canada	do	do	1 00
Lapine, Nstle	Prem'ie	Prem'ie	1869	1	1	4	1869	1	1869	Sorel	Lizzie	do	do	1 00
Lafleur, Jean B.	Seconde	Prem'ie	1871	2	2	1	1871	1	1871	do	Aucun	do	do	1 00
Lamontagne, N.	Seconde	Seconde	1860	1	1	14	1860	1	1860	do	Albert	do	do	1 00
Lacombe, Louis	Trois'me	Trois'me	1860	1	1	14	1860	1	1860	do	Fire Fly	do	do	1 00
Lusier, Raphael	Seconde	Trois'me	1873	1	1	14	1873	1	1873	do	Champion	do	do	5 00
Laval, David	Trois'me	Trois'me	1872	2	2	2	1872	1	1872	Pointe Lévis	Contest	do	do	5 00
Lapointe, Basile	Seconde	Prem'ie	1869	1	1	2	1869	1	1869	do	E. P. Dorr	do	do	1 00
Langlois, Olivier	Prem'ie	Prem'ie	1860	1	1	14	1860	1	1860	do	St. George	do	do	1 00
Lahay François	Seconde	do	1860	1	1	14	1860	1	1860	St. Nicolas	National	do	do	1 00
Lamotte, Louis	do	do	1860	1	1	14	1860	1	1860	Trois-Rivières	Aithur	do	do	1 00
Lacroix, Louis	Trois'me	Trois'me	1860	1	1	14	1860	1	1860	do	Monasville	do	do	1 00
Lacroix, Pierre	do	do	1860	1	1	7	1860	1	1860	Lotbinière	Royal	do	do	1 00
Lord, Rennie	do	do	1867	1	1	5	1867	1	1867	Lévis	Express	do	do	1 00
Lapointe, Michel	Seconde	Prem'ie	1868	1	1	14	1868	1	1868	Lévis	Héro	do	do	5 00
Lafleur, X.	Seconde	Seconde	1860	1	1	2	1860	1	1860	Lévis	Feiry	do	do	5 00
Lapointe, Jean B.	Seconde	Trois'me	1873	1	1	3	1873	1	1873	Isle Orléans	Angosia	do	do	1 00
Laguensse, N.	Trois'me	Trois'me	1869	2	2	3	1869	1	1869	St. Antoine	Tall	do	do	1 00
Lamotte, Nazaire	Prem'ie	do	1868	2	2	6	1868	1	1868	Lévis	Damless	do	do	1 00
Lapointe, Joseph	Seconde	Prem'ie	1860	1	1	14	1860	1	1860	St. Anne	Etoile	do	do	1 00
Lacroix, Trefy	Trois'me	Trois'me	1873	1	1	14	1873	1	1873	Lévis	Stemarde la police	do	do	5 00
Lavallier, François	Prem'ie	Prem'ie	1860	1	1	7	1860	1	1860	Québec	Stevenson	do	do	5 00
Langlois, Pierre	Prem'ie	Prem'ie	1871	1	1	3	1871	1	1871	St. Antoine	Gatineau	do	do	1 00
Lamotte, Ubald	Third	do	1867	1	1	7	1867	1	1867	Lévis	Reindeer	do	do	2 00
Lapointe, Joseph	Seconde	Seconde	1860	1	1	14	1860	1	1860	St. Jean, N. B.	City of St. John.	do	do	2 00
Leonard, Edward	do	do	1873	1	1	5	1873	1	1873	Thorold	Scratcherd	W. J. Menelley	Jul 10, 73	5 00

IV.—MECANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873, classe des mécaniciens, leur résid., année de leur premier examen, nombre de leurs renew, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, et montant des honoraires.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'aide méca.	Date du premier examen.	No. d'examens.	No. de renouvellemens.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émiss'n	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Little, Richard	Seconde	Trois'm	1872	2	1	1873	1		Wallaceburg	Argyle	W. J. Ménéilley	Sept. 27 '74	\$ 5 00
Locke, Wm.	Seconde	Prem'ie	1873	1	1	1872	1		Collingwood	Chicora	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1 '74	5 00
Lovely, Edward	Seconde	Prem'ie	1865	1	8	1871	1		do	Wales	do	do	5 00
Lunter, Charles	Seconde	do	1870	2	4				Ste. Catharine	Persia	do	do	1 00
Lawrence, Peter	do	do	1872	1	2				Welland	Modoc	do	do	1 00
Lawrence, Zacharias	do	do	1873	1	2				do	Ocean	do	do	5 00
Leach, Robert	do	do	1872	1	1				do	S. D. Colwell	do	do	5 00
Leitch, Thos.	do	Trois'm	1872	2	1				do	Ireland	do	do	1 00
Leary, Edward	do	do	1871	2	1				Port Dalhousie	Sam Perry	do	do	5 00
Leclair, Walter	do	do	1872	1	2				Port Robinson	William Ross	do	do	1 00
Long, John	do	Trois'm	1873	2	1				Lachine	York	do	do	5 00
Little, Richard	do	Trois'm	1873	1	1				Ottawa	H. H. Whitney	do	do	5 00
Little, Richard	do	Trois'm	1873	1	2				Wallaceburg	Argyle	do	do	5 00
McCann, T. H.	do	Trois'm	1871	1	8				Goderich	Seymour	do	do	1 00
McCallum, T. H.	do	Trois'm	1865	1	2				Bath	York	do	do	1 00
McArthur, P. & F.	do	Trois'm	1869	1	4				Kingston	Bristol	do	do	1 00
McArthur, James	do	Trois'm	1871	1	11				Toronto	Transit	Président	do	12 00
McIntosh, Wm. J.	do	do	1871	1	2				Toronto	Ocean	W. J. Ménéilley	Mars. 4 '73	1 00
McMaugh, Wm. J.	do	do	1867	1	4				Ste. Catharine	China	Bur. de l'I. B. V.	Avril 1 '73	1 00
McCaughy, Robert	do	do	1867	1	4				Kingston	Dunda	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1 '73	1 00
McCaughy, Henry	do	do	1869	1	4				St. Jean, N. B.	David Weston	Wm. M. Smith	Janv. 4 '73	1 00
Macdonald, Alex.	do	do	1869	3	1				Windsor	Great Western	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1 '73	5 00
McCaffrey, Thomas	do	do	1868	1	5				Cornwall	Athenian	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1 '73	5 00
Macdonald, Alex.	do	do	1873	1	1				do	H. A. Calvin	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1 '73	5 00
McCaughy, William	do	do	1873	1	1				do	Enterprise	J. Taylor	Janv. 26 '73	5 00
Macdonald, George	do	do	1873	1	1				Chateauguay	Dagmar	Bur. de l'I. B. N.	Janv. 1 '74	5 00
McRoberts, Alex.	do	do	1860	1	14				Ottawa	Tonrville	do	do	5 00
McLean, John	do	do	1872	1	2				Lévis	Ariel	do	do	10 00
McLean, John	do	do	1872	2	2				do	Dragon	do	do	1 00
McDonald, John	do	do	1870	1	3				do	New Era	do	do	1 00
McDonald, Angus	do	do	1871	1	3				Chatham, N. B.	do	do	do	1 00
McDonald, John	do	do	1872	1	6				do	Sunbury	do	do	1 00
McKane, David	do	do	1872	1	1				do	Lincoln	do	do	1 00
McMurray, Jas. B.	do	do	1873	2	4				do	Enterprise	do	do	9 00
McCaughy, Henry	do	do	1873	2	1				do	Derigo	do	do	1 00
McMurray, Alex.	do	do	1868	1	6				do	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'aide méca.	Date du premier examen.	No. d'examens.	No. de renouvellemens.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émiss'n	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
McAleer, Edward	Prem'ie	Prem'ie	1871	1	3				do	Aucun	do	do	1 00
McMurray, John S.	Prem'ie	Prem'ie	1868	6	1				do	Bat. traversier	do	do	1 00
McAlear, Michael	Prem'ie	Trois'm	1868	1	6				do	Mist	do	do	5 00
McKenzie, Wm.	Prem'ie	Trois'm	1873	1	1				do	Secret Western	do	do	5 00
McMillan, Donald	Prem'ie	Trois'm	1873	1	1				Windsor, Ont.	Great Western	W. J. Ménéilley	10 juillet '73	5 00
McDonald, Charles	do	do	1873	1	1				Ste. Catharine	America	do	do	5 00
McDonald, James	do	do	1869	2	3				Dundas	Sovereign	do	do	5 00
McArthur, James	do	do	1871	3	2				Kingston	Bristol	do	do	5 00
McMaugh, Wm. J.	do	do	1872	1	1				Ste. Catharine	Ocean	do	do	5 00
McGuinness, Wm.	do	do	1872	1	1				Port Colborne	Hector	do	do	1 00
McCulloch, John	do	do	1869	1	2				do	C. M. Carter	do	do	1 00
McClear, Thos.	do	do	1868	3	1				Ste. Catharine	Enterprise	do	do	1 00
McMaugh, Robert	do	do	1873	1	1				do	Dominion	do	do	1 00
McIntyre, Angus	do	do	1865	1	9				do	Aucun	do	do	5 00
McNeil, Michael	do	do	1870	1	1				Kingston	John Bright	do	do	1 00
McReady, William	do	do	1873	1	1				do	Aucun	do	do	1 00
McEwen, Daniel	do	do	1870	1	1				do	do	do	do	5 00
McEwan, J. F.	do	do	1870	2	1				do	do	do	do	1 00
McBride, A.	do	do	1863	2	9				do	do	do	do	5 00
McBride, R.	do	do	1863	1	9				do	do	do	do	1 00
McArthur, Alex.	do	do	1871	3	1				do	do	do	do	5 00
McCaughy, Thos.	do	do	1869	2	2				do	do	do	do	1 00
McCaughy, Wm.	do	do	1865	3	1				do	do	do	do	1 00
McGowan, Wm.	do	do	1872	2	2				do	do	do	do	1 00
McPherson, Wm. C.	do	do	1869	2	1				do	do	do	do	5 00
McLean, D.	do	do	1867	2	3				do	do	do	do	1 00
McElroy, T.	do	do	1873	1	6				do	do	do	do	1 00
McLeary, James	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	5 00
McDonald, Charles	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	5 00
McDonald, Alex.	do	do	1869	4	1				do	do	do	do	5 00
McDonald, H. L.	do	do	1870	2	2				do	do	do	do	5 00
McDonald, David	do	do	1861	1	9				do	do	do	do	1 00
Murphy, Thomas	do	do	1868	1	5				do	do	do	do	1 00
Moore, W. H.	do	do	1872	1	1				do	do	do	do	1 00
Mores, Friend	do	do	1872	1	1				do	do	do	do	1 00
Morreau, J. A.	do	do	1869	2	2				do	do	do	do	1 00
Morreau, Louis	do	do	1860	1	13				do	do	do	do	1 00
Madden, Stephen	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	1 00
Morrison, Stephen	do	do	1873	1	2				do	do	do	do	1 00
McLonsen, Samuel	do	do	1869	2	1				do	do	do	do	5 00
Manson, Jean B.	do	do	1871	1	1				do	do	do	do	5 00
Moyat, Jean B.	do	do	1873	1	2				do	do	do	do	5 00
Mottat, James	do	do	1871	1	3				do	do	do	do	1 00
Milne, William	do	do	1864	1	9				do	do	do	do	1 00
Morland, Edward	do	do	1864	1	1				do	do	do	do	1 00
Milne, Alex.	do	do	1862	1	11				do	do	do	do	1 00
Munro, George	do	do	1865	1	8				do	do	do	do	1 00
Meikle, James	do	do	1863	1	10				do	do	do	do	1 00
Marchand, Albert	do	do	1868	2	3				do	do	do	do	1 00
Marchand, Thos.	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	1 00
Mills, Thos.	do	do	1873	1	1				do	do	do	do	5 00

IV.—MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certifi., et montant des honoraires.—*Suite*

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er exam.	Date du 2e exam.	No. de bureaux d'examen.	No. de renouvellemens.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Mathews, John, A.	.....	Trois'm.	.....	.....	.....	.....	1873	2	.....	Toronto	W. J. Menelle	2 juillet 73	5 00
Mathews, John A.	.....	do	.....	.....	.....	.....	1873	2	.....	do	do	do	5 00
Morin, Dumais	.....	Seconde	.....	.....	.....	.....	1873	1	.....	Deschambault	X. Bafort	10 juillet 73	3 00
Maxwell, James	.....	do	.....	.....	.....	.....	1873	1	.....	Chateaugay	Par le bureau	1 janvier 74	1 00
Mahier, J. B.	Prem'ie	.....	1869	.....	2	.....	.....	.....	.....	Berthier	do	do	5 00
Martineau, Jos, jun	.....	Trois'm.	1869	.....	1	.....	.....	.....	.....	Montréal	do	do	1 00
Maxwell, James	.....	Trois'm.	1873	.....	1	.....	.....	.....	.....	Chateaugay	do	do	1 00
Marchand, Narcisse	.....	do	1873	.....	1	.....	.....	.....	.....	Montréal	do	do	1 00
Marchand, Joseph	.....	Prem'ie	1867	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Chateaugay	do	do	1 00
Martin, Pierre	.....	do	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Bohemian	do	do	5 00
Marchand, Joseph	Trois'm.	.....	1870	.....	.....	.....	1873	1	.....	do	do	do	7 00
Morrison, Peter	Trois'm.	Seconde	1866	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Matte, Jean Baptiste	Trois'm.	do	1864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	2 00
Mathew, Thomas	do	do	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Mandeville François	do	do	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Matte Charles	Prem'ie	.....	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Marcotte St. Jean	Trois'm.	.....	1873	.....	.....	.....	1873	1	.....	do	do	do	1 00
Marcotte, Pierre	Trois'm.	.....	1866	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Melotte, Pierre	Prem'ie	.....	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Martin, Asa	Trois'm.	.....	1862	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	1 00
Martin, Alexis	Trois'm.	Seconde	1872	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	1 00
Martin, William	.....	do	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Martin, Joseph	Seconde	.....	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Matte, Jean	do	do	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Morreau, Guillaume	Seconde	.....	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Morreau, Louis	Trois'm.	.....	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Morreau, Edvard	Prem'ie	.....	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Manly, Edward	Trois'm.	.....	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Morin, Pierre	do	do	1871	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Morton, William	.....	.....	1868	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Movbray, James	Seconde	.....	1872	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	1 00
Mathews, Jesse	.....	do	1868	.....	.....	.....	1873	1	.....	do	do	do	1 00
Means, Wm. H.	.....	.....	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Moore, Wm. W.	.....	.....	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00
Moore, Wm. W.	.....	.....	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er exam.	Date du 2e exam.	No. de bureaux d'examen.	No. de renouvellemens.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Marshall, Thomas	Seconde	1873	.....	.....	.....	1873	1	.....	Orillia	Carriella	W. J. Menelle	27, 73	5 00
Myers, Friend	do	1872	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	F. Hochkiss	do	do	2 00
Myers, Friend	Trois'm	1872	.....	.....	.....	1872	2	.....	do	do	do	do	2 00
Mills, Thomas	Seconde	1873	.....	.....	.....	1873	1	.....	Collingwood	Carriella	Par le bureau	Jan. 1er, 73	5 00
Marshall Thomas	do	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
Mallory, Charles	Prem'ie	.....	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
Murphy, Peter	Trois'm	.....	1869	.....	.....	.....	1873	1	.....	do	do	do	do	1 00
Mills, J. Albert	do	do	1867	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Mitchell, George	do	Seconde	1870	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Morrison, R. A.	Seconde	.....	1861	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	do	5 00
Murphy, John	Prem'ie	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Murphy, John	do	1864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Murphy, L.	Trois'm	.....	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Murphy, Thomas	do	1868	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Murphy, Thomas	Seconde	1872	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	do	1 00
Miller, John	do	1865	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Madden, M.	Seconde	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Mathews, J.	do	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Madden, Daniel	Trois'm	.....	1867	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Milne, Wm	do	1864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Murray, James	Seconde	.....	1861	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Munroe, F.	do	1862	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Mungo, F.	Trois'm	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
Mahony, D.	Seconde	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
May, John	do	1864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
Miller, John	Prem'ie	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Munro, Daniel	do	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Narotte, Thomas	Trois'm	1873	.....	.....	.....	1873	1	.....	do	do	do	do	1 00
Nadeau, Jean	Prem'ie	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Noble, Henry	do	1870	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Nadeau, Jean	do	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Nadeau, Robert	do	1872	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	2 00
Neilson, Robert	Seconde	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	9 00
Noble, Henry	Prem'ie	1873	.....	.....	.....	1872	1	.....	do	do	do	do	1 00
Norcross, Samuel R.	Trois'm	.....	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Norcross, R. R.	do	1863	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
O'Brien, Timothy	Prem'ie	.....	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	2 00
Ouellet, François	Trois'm	1871	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Ouellet, Hiram	Seconde	1871	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
O'Reilly, James	Prem'ie	1867	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
O'Reilly, Thomas	Trois'm	1865	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Oakmont, George	Seconde	1863	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
O'Leary, Henry	Prem'ie	1870	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	0 00
O'Hara, John	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
O'Hara, John	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Pahour, Thomas	Prem'ie	1860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	6 00
Parsell, Thomas	do	1865	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	5 00
Potts, Frederick	Trois'm	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Parry, Joseph	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Parry, Joseph	1865	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Phipps, A. P.	Seconde	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00
Phipps, A. P.	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do	do	do	do	1 00

IV.—MECANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du bateau à vapeur sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur examen, date de leur certificat, et montant des honoraires.

Nom du mécanicien	Classe du mécanicien	Classe de l'acte mécanicien	Date du premier examen	No. du bureau d'examen	Nom de renouvellements	Date du 1er examen local	No. d'examens locaux	Date de l'examen	Lieu de résidence	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui il a été examiné	Date du certificat	Honoraires
Perks, Joseph	Troisième	Seconde	1865	1	8	1873	2	1873	Windsor	Union	W. J. Menelle	Avril 1, 73	\$ 1.00
Patterson, Joseph	Troisième	Seconde	1865	1	1	1873	1	1873	Toronto	Lake Erie	do	Jan 1, 73	5.00
Park, Joseph	Troisième	Troisième	1869	1	1	1873	1	1873	Windsor	Union	do	do	5.00
Pettigrew, Thos.	Première	Seconde	1869	1	9	1873	1	1873	Port Traverse	Simon Davis	Par le bureau	Jan 6, 73	3.00
Pinkinson, Johnson	Seconde	Seconde	1860	1	4	1873	2	1873	Montréal	Montarville	do	Jan 1, 74	1.00
Potras, J. B.	Troisième	Seconde	1869	2	5	1873	2	1873	Lachine	Atlas	do	do	5.00
Piché, Michel	Troisième	Seconde	1871	2	1	1873	2	1873	Stonfield	M. K. D.	do	do	5.00
Potvin, J. B.	Troisième	Troisième	1873	2	1	1873	2	1873	Deschambault	White Bird	do	do	1.00
Parent, Pierre	Seconde	Troisième	1860	1	14	1873	1	1873	Longueuil	Benson	do	do	5.00
Pacquette, Modest	Troisième	Troisième	1865	1	1	1873	1	1873	Montréal	Montréal	do	do	6.00
Piché, Ferdinand	Première	Première	1870	3	6	1873	1	1873	Kingston	City of Ottawa	do	do	1.00
Pelletier, Edouard	Troisième	Troisième	1868	2	2	1873	1	1873	Montréal	Caribou	do	do	5.00
Pétri, Philias	Troisième	Troisième	1873	2	6	1873	1	1873	St. Hyacinthe	Mill	do	do	1.00
Pétri, Bartholomé	do	do	1873	1	6	1873	1	1873	Sorel	Aucun	do	do	1.00
Faouque, Narcisse	Troisième	do	1869	1	5	1873	1	1873	Lévis	Amanda	do	do	11.00
Fearce, William	Troisième	Seconde	1869	1	5	1873	1	1873	Parmouth	Mars	do	do	1.00
Pearce, Abraham	Seconde	Première	1869	1	5	1873	1	1873	St. Jean, N. B.	Aucun	do	do	1.00
Phillips, Asor J.	Seconde	Première	1873	1	5	1873	1	1873	do	Aucun	do	do	5.00
Porter, Samuel	do	do	1873	1	5	1873	1	1873	do	Aucun	do	do	1.00
Porter, John, E.	do	do	1868	1	5	1873	1	1873	do	St. Patrick	do	do	2.00
Perkins, Edward	Première	Première	1871	1	3	1871	1	1871	do	Telegraph	do	do	1.00
Pratt, W. T.	Première	Première	1871	1	3	1871	1	1871	do	Robbsey	do	do	1.00
Paul, François	Seconde	Première	1869	1	4	1873	1	1873	do	Hiram P.	do	do	1.00
Payden, Clément	do	do	1873	1	4	1873	1	1873	do	Relief	Président	Jan 1, 73	5.00
Fotts, Fred.	do	do	1870	2	3	1873	1	1873	Lakefield	Col. Strickland	Par le bureau	Jan 1, 74	5.00
Fowers, Patrick	Première	Première	1873	1	3	1871	1	1871	St. Catherine	Domination	do	do	1.00
Fendergast, J.	Seconde	Seconde	1871	1	3	1871	1	1871	Kingston	Elevateur	do	do	5.00
Fraeur, D.	do	do	1868	1	5	1871	1	1871	Corwall	Corinthian	do	do	1.00
Painter, John	Troisième	do	1868	1	5	1871	1	1871	Ile au Jardin	City of Hamilton	do	do	1.00
Peplin, L. L. Dil.	Troisième	Troisième	1873	1	5	1873	1	1873	Kingston	Lily	do	do	1.00
									Hull	Jane	do	do	1.00

Nom du mécanicien	Classe du mécanicien	Classe de l'acte mécanicien	Date du premier examen	No. du bureau d'examen	Nom de renouvellements	Date du 1er examen local	No. d'examens locaux	Date de l'examen	Lieu de résidence	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu	Par qui il a été examiné	Date du certificat	Honoraires
Purtell, Patrick	Troisième	Troisième	1873	1	9	1873	1	1873	Windsor	Great Western	do	do	5.00
Faching, Albert	Seconde	do	1873	1	9	1873	1	1873	Windsor	Aucun	do	do	5.00
Park, Joseph	Seconde	do	1865	1	2	1873	1	1873	do	Aucun	do	do	5.00
Pettigrew, Thos.	Première	Première	1869	1	13	1873	1	1873	Collingwood	Aucun	do	do	5.00
Quig, J. Samuel	Seconde	Seconde	1860	1	14	1873	1	1873	Sorel	Banshee	do	Jan 1, 73	1.00
Quig, Onésime	Première	Première	1860	1	14	1873	1	1873	Beauharnois	Union	do	Jan 1, 74	1.00
Quig, Samuel	Seconde	Seconde	1862	1	12	1873	1	1873	Sorel	Union	do	do	1.00
Quinn, Henry	Première	Première	1873	2	2	1873	1	1873	Beauharnois	Champion	do	do	1.00
Quinn, George	Troisième	Troisième	1873	2	2	1873	1	1873	Québec	Steamer de la police	do	do	5.00
Quail, George	do	do	1873	1	7	1873	1	1873	Hamilton	Lake Erie	W. J. Menelle	Jul 21, 73	5.00
Quinn, George	do	do	1873	1	7	1873	1	1873	Orillia	Bella Taylor	do	Sept 26, 73	5.00
Quigley, James	Première	Première	1869	1	4	1873	1	1873	Québec	do	Par le bureau	Jan 1, 74	5.00
Quinn, Michael	Seconde	Première	1869	1	4	1873	1	1873	W. S. Robb	do	do	do	1.00
Reid, Thos. G.	Troisième	Troisième	1865	1	9	1873	1	1873	Kingston	Carlisle	do	do	1.00
Reynolds, James	Troisième	Seconde	1869	2	2	1873	1	1873	Montréal	Wren	do	do	1.00
Roy, Alfred	Première	Première	1868	1	5	1873	1	1873	Wallaceburg	Aucun	do	Jan 1, 73	1.00
Robert, Alexis	Première	Première	1861	1	12	1873	1	1873	Dundas	Dalhousie	W. J. Menelle	Avril 1, 73	1.00
Riddle, John	Seconde	Seconde	1869	1	2	1872	1	1872	Port Lévis	Conqueror	Par le bureau	Jan 1, 73	1.00
Reynolds, James	Troisième	Troisième	1869	2	2	1872	1	1872	Dover	Silver Spray	do	do	1.00
Robertson, Henry	Seconde	Seconde	1866	1	7	1869	3	1869	Port Huron	Beaver	W. J. Menelle	May 12, 73	3.00
Robitaille, Louis	Troisième	Seconde	1864	1	14	1869	3	1869	Dundas	E. W. Standly	do	Jun 1, 73	1.00
Ryan, Thos.	Seconde	Première	1869	2	3	1873	1	1873	Kingston	Air	Par le bureau	Jan 1, 74	9.00
Roy, François	Troisième	do	1867	1	7	1873	1	1873	Montréal	Prince of Wales	do	do	3.00
Robert, Flacte	Troisième	Première	1873	1	3	1873	1	1873	Lachine	Beauharnois	do	do	2.00
Robitaille, Chas.	Troisième	Première	1867	1	3	1873	1	1873	Trois-Rivières	No. 4	do	do	1.00
Ritter, Arthur	Troisième	Seconde	1871	1	7	1873	1	1873	Montréal	Abernethy	do	do	1.00
Rousseau, Joseph	Première	Première	1873	3	2	1873	1	1873	do	Aucun	do	do	1.00
Rousseau, Edouard	Seconde	Première	1872	1	1	1872	1	1872	do	Montréal	do	do	7.00
Rouleau, Médéric	Third	Third	1873	1	14	1872	1	1872	do	Pas d'emploi	do	do	5.00
Rousseau, Élie	Troisième	Troisième	1860	1	14	1872	1	1872	Lévis	Resene	do	do	5.00
Ruthven, James	Troisième	Première	1868	1	6	1872	1	1872	do	Ranger	do	do	1.00
Roy, Alfred	Seconde	Première	1868	2	6	1872	1	1872	Québec	Beaver	do	do	1.00
Roy, Timoléans	Troisième	Première	1868	1	6	1872	1	1872	Lévis	Conqueror	do	do	1.00
Russell, Robert	Seconde	Première	1868	1	6	1872	1	1872	do	Aucun	do	do	1.00
Rowe, Wm. C.	Troisième	Première	1868	1	3	1871	1	1871	Pictou	East Riding	do	do	1.00
Riddit, Geo. W.	do	do	1871	1	3	1871	1	1871	Yarmouth	Linda	do	do	1.00
Retallick, John	Seconde	Seconde	1870	1	6	1868	1	1868	St. Jean, N. B.	Western Extension	do	do	2.00
Robson, Wm	Première	Première	1868	1	4	1868	1	1868	do	do	do	do	5.00
Ross, John	Première	Première	1868	1	2	1872	1	1872	do	do	do	do	1.00
Roach, Thos	Seconde	Seconde	1868	1	2	1872	1	1872	do	do	do	do	1.00
Ross, Robt. F.	do	do	1872	1	2	1872	1	1872	do	do	do	do	5.00
Reynolds, Saml.	do	do	1872	1	2	1872	1	1872	do	do	do	do	5.00
Roberts, D. H.	do	do	1869	1	3	1872	1	1872	Port Hope	Norssman	do	do	5.00
Reynolds, James	Troisième	Troisième	1872	1	3	1869	2	1869	Wallaceburg	Bella Taylor	do	do	1.00
Ross, George	Première	Première	1872	1	1	1869	1	1869	Dundas	Lebanon	W. J. Menelle	Oct 1, 73	5.00
Ross, Wm.	do	do	1869	1	1	1869	1	1869	Port Roberson	M. R. King	Par le bureau	Jan 1, 74	1.00
Ross, John	do	do	1869	1	1	1869	1	1869	do	do	do	do	1.00
Ross, E.	do	do	1873	1	4	1873	1	1873	do	do	do	do	1.00

IV.—MECANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvel., nom du bat. à vapeur sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été exam., date de leur certificat, et montant des honor.—Suite.

Table with columns: Nom du mécanicien, Classe du mécanicien, Classe de l'admission, Date du 1er examen, No. du bureau, No. de renouvel., Date du 2e examen, No. de locaux, Date du 3e examen, No. de locaux, Date de l'admission, Lieu de résidence, Nom du bat. à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu, Par qui il a été examiné, Date du certificat, Honoraires.

Continuation of the table from the previous page, listing names, classes, examination dates, and honoraria for various mechanics.

IV.—MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 décembre 1873; classe des mécaniciens, leur résidence, anuée de leur premier examen, nombre de leurs renouvellem. nom du bat. à vp. sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certifi., et montant des honoraires.—*Fin.*

Nom du mécanicien.	Classes du méca-nicien.	Classe de l'ade-mécien.	Date du 1er exa-men.	No du bureau.	No. de renou-vellements.	Date du 1er exa-men local.	No. d'examens locaux.	Date de l'é-mission.	Lien de résidence.	Nom du bat. à vp. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Thorburn, John	Seconde	Seconde	1872	1	1	1871	2		Kincardine	Herald	Bur. de l'I. B. V.	Juillet 5, 73	\$ 1 00
Thompson, Andrew	Première	Première	1873	1	1				St. Louis de Horn-sage	Spartan	do	do	7 00
Tavernier, Nicolas	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	1				Longueuil	do	do	do	1 00
Trudeau, Adolphe	Seconde	Seconde	1869	1	1				Man. C. def. G. T.	do	do	do	5 00
Trémpé, Pierre	Trois'm.	Trois'm.	1860	1	9				Champlain	do	do	do	1 00
Therrien, Labe	do	do	1860	1	14				do	do	do	do	1 00
Tôt, Pierre	Seconde	Seconde	1860	3	2				Lorne	do	do	do	5 00
Thibodeau, Alexis	Première	Première	1869	1	14				Trois-Rivières	Laval	do	do	5 00
Toutin, Joseph	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	1				Saguenay	do	do	do	1 00
Terresault, J. B.	do	do	1860	1	14				Arctique	do	do	do	5 00
Thompson, Thos. P.	do	do	1869	1	1				Québec	do	do	do	1 00
Thérreault, Simeon	do	do	1860	1	14				St. Lawrence	do	do	do	1 00
Turner, James	Première	Première	1868	1	6				Princes of Wales	do	do	do	1 00
Tralle, William	do	do	1872	1	2				do	do	do	do	1 00
Tudvin, David	do	do	1869	1	3				Heather Bell	do	do	do	1 00
Tapley, El E.	do	do	1870	2	2				St. George	do	do	do	1 00
Thorne, Fred	Seconde	Seconde	1870	2	1				do	do	do	do	1 00
Thurpe, George	Trois'm.	Trois'm.	1872	1	1				Ancun	do	do	do	1 00
Taylor, Henry	do	do	1872	1	1				Chatham	John S. Noyes	W. J. Menelley	Jul. 16, 73	5 00
Thorburn, John	Seconde	Seconde	1872	1	1				Goderich	Vanderbilt	Président	Jan. 1, 73	1 00
Turner, Angus	Trois'm.	Trois'm.	1865	1	8				Napawa	Kincardine	Bur. de l'I. B. V.	do	1 00
Taylor, J. F.	Première	Première	1861	1	13				St. Catherine	do	do	do	1 00
Taylor, J. H.	Seconde	Seconde	1864	1	8				do	do	do	do	1 00
Townsend, William	Trois'm.	Trois'm.	1861	1	13				Port Dalhousie	Young Lion	do	do	5 00
Thorne, Robert	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	1				Collingwood	City of Hamilton	do	do	1 00
Therault, F.	Seconde	Seconde	1866	1	8				Ile au jardin	Steam Mill	do	do	5 00
Thorp, William	Première	Première	1870	1	3	1870	1		Hull	Shop	do	do	2 00
Thorp, George	Seconde	Seconde	1873	1	1				Windsor	Ancun	do	do	5 00
Trotter, Samuel	Trois'm.	Trois'm.	18 2	1	1				Chatham	do	do	do	1 00
Taylor, Andrew	do	do	1860	1	14				Windsor	do	do	do	5 00
Vincent, Francis	Seconde	Première	1869	3	2				Montréal	L'aprairie	do	do	1 00
Valer, Augustin	Trois'm.	Trois'm.	1866	1	8				do	Spartan	do	do	5 00
Vreeland, D.	do	do	1866	1	8				Sarnia	International	do	do	6 00

Nom du mécanicien.	Classes du méca-nicien.	Classe de l'ade-mécien.	Date du 1er exa-men.	No du bureau.	No. de renou-vellements.	Date du 1er exa-men local.	No. d'examens locaux.	Date de l'é-mission.	Lien de résidence.	Nom du bat. à vp. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Williamson, Andrew	Seconde	Seconde	1869	1	4	1873	1		Silver Islet	Ancun	do	Janv. 1, 73	1 00
Wair, Allan	Première	Première	1873	1	2				Halifax, N. E.	R. W. Standly	Wm. M. Smith	Mars 21, 73	6 00
Wright, D. L.	Trois'm.	Trois'm.	1873	1	1				Chatham	do	Président	Jun 1, 73	2 00
Whitman, James E.	Seconde	Seconde	1873	1	1				Xarmonth, N. E.	Gipsy	Wm. M. Smith	Jun 2, 73	1 00
Walker, James L.	do	do	1873	2	2				Thorout	J. H. Doyle	W. J. Menelley	Mai 28, 73	5 00
Wright, D. L.	Première	Première	1872	1	1				Chatham	R. W. Standly	Président	Adot 1, 73	1 00
Wair, Robert	do	do	1865	1	3				Montréal	Champion	Par le bureau.	Janv. 1, 74	1 00
Wood, James	Trois'm.	Trois'm.	1871	1	1				Lachine	Canada	do	do	1 00
Webster, James	Seconde	Seconde	1868	1	3				Québec	Voyageur	do	do	1 00
Wilson, William	Première	Première	1873	1	6				Pictou	Dragon	do	do	5 00
White, William	Seconde	Seconde	1873	1	3				Dartmouth	Ancun	do	do	6 00
Webster, John	Seconde	Première	1870	1	4				St. Jean	Linda	do	do	1 00
Wilson, Alex. jun.	Première	do	1-68	2	4				do	Ancun	do	do	1 00
Welsh, John	do	do	1868	1	6				St. Jean, N. B.	Western Extension	do	do	1 00
Wilson, Alexander	Première	Première	1865	1	3				do	Dot	do	do	1 00
Wright, D. L.	Seconde	Trois'm.	1865	1	6				Chatham	Antelope	do	do	1 00
Walsh, William	do	do	1868	1	3				Thorout	R. W. Standly	Président	Oct. 1, 73	1 00
Wright, Emerson	Trois'm.	Trois'm.	1872	1	5				St. Catherine	J. H. Doyle	W. J. Menelley	Adot 19, 73	5 00
Wright, R.	Seconde	Seconde	1867	1	8				do	America	Par le bureau.	Janv. 1, 73	1 00
Wilcox, David	Première	Première	1872	1	5				Allanburgh	Adela Carter	do	do	1 00
Wilson, H. T.	Trois'm.	Trois'm.	1872	1	2				Port Colborne	do	do	do	5 00
Wardell, William	Première	Première	1872	1	6				St. Catherine	Ancun	do	do	7 00
Ward, William	Trois'm.	Trois'm.	1871	1	2				Belle Ewart	E. Dunham	do	do	1 00
Ward, R. A.	do	do	1873	1	2				Kingson	Norseman	do	do	5 00
Wright, D. L.	Seconde	Seconde	1873	2	2				Chatham	Ancun	do	do	1 00
Walker, David	Première	Première	1870	1	1				do	R. W. Standly	Par le bureau.	Janv. 1, 74	5 00
Young, Francis	do	do	1872	1	4				Lindsay	do	do	do	1 00
Yoniden, H.	Seconde	Seconde	1872	1	1				Owen Sound	do	do	do	1 00
Yates, George	do	do	1872	1	1				do	do	do	do	4 00
	do	do	1871	1	1				Kingson	do	do	do	1 00
	do	do	1871	1	1				Wallaceburg	Pempe à incendie	Par le bureau.	Janv. 1, 73	1 00

SAMUEL RISLEY,
Président du Bureau d'Inspection de bateaux à vapeur.

TORONTO, janvier, 1874.

ETAT des droits et honoraires perçus durant l'année expirée le 30 juin 1873, pour le fonds de l'inspection des bateaux-à-vapeur.

	\$ cts.	\$ cts.
Amhertsburg	28 10	
Belleville	155 90	
Breckville	18 70	
Chatham	154 70	
Coburg	49 40	
Colborne	75 30	
Cornwall	21 40	
Dundas	20 10	
Dunnville	27 90	
Fort Erié	105 20	
Goderich	111 50	
Hamilton	542 10	
Hope	111 30	
Kingston	1,140 10	
Napanee	9 20	
Ottawa	645 10	
Owen Sound	71 40	
Peterboro'	16 20	
Pictou	56 80	
Prescott	19 60	
Rowan	33 80	
Ste. Catherine	668 00	
Sarnia	342 60	
Sault Ste. Marie	58 99	
Stanley	120 09	
Toronto	2,512 88	
Wallaceburg	131 10	
Windsor	1,088 50	
	8,335 96	
Moins, remboursé à Kingston et Rowan	23 40	8,3
<i>Québec.</i>		
Montréal	2,651 90	
Québec	2,367 90	
Trois-Rivières	70 80	5,090
<i>Nouveau-Brunswick.</i>		
Chatham	34 99	
Frédéricton	116 80	
Newcastle	28 40	
Shédiac	12 00	
St. George	6 70	
St. Jean	1,164 90	
Woodstock	7 00	1,
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>		
Annapolis	6 80	
Arichat	9 44	
Halifax	51 80	
Pictou	147 60	
Port Hawkesbury	00 19	
Sydney	45 27	
Yarmouth	71 60	
		332 70

ETAT des droits et honoraires perçus durant l'année expirée le 30 juin 1873, pour le fonds de l'inspection des bateaux-à-vapeur.—*Fin.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Manitoba.</i>		
Winnipeg.....	70 00	70 00
<i>Colombie Britannique.</i>		
Victoria.....	236 19	236 19
Total.....		15,412 75

WM. SMITH,

Deputé du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Janvier, 1874.

ANNEXE

LISTE DES PHARES DU CANADA SOUS LA DIRECTION

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en bas de Québec, y compris ceux le 10 décembre et allumés le 1er avril de chaque année.

Les phares du golfe St. Laurent, du Déroit de Belle-Isle, du Déroit de Northum Rochers aux Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre, et du phare de la pointe Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est de la Nouvelle-Ecosse sont Les phares au-dessus de Québec et sur les lacs sont allumés pendant la saison de Tous les relèvements sont magnétiques et pris du côté du large.

ABRÉVIATIONS :—F., Fixe ou immobile.—Ecl. : A éclats.—F. et à Ecl. : Fixe avec des éclats blancs ou ques.—D. Dioptriques ou à len-

LABRA

Nom du phare.	Position	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.—A écl.—F. et à écl.—Tourn.—Infern.—Albern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Belle Isle.....	Déroit de Belle-Isle, pointe extrême sud de l'île.	51 53	0 55 22 15	Une.....	F.....	.....	28
Pointe Amour.....	Côté S. E., baie de Forteau.	51 27 35	56 50 55	Une.....	F.....	.....	18

TERRE

Cap Norman.....	Déroit de Belle Isle ...	51 38	0 55 53 40	Une.....	Tr.	Ttes les 2 minut	20
Pointe Riche.....	Déroit de Belle-Isle ...	50 41 50	57 27 40	Une.....	Ecl.	Ttes les 15 secds.	18
Cap Ray.....	Côté ouest du Cap.....	47 37	0 59 18 0	Une.....	T. et E.	Rv. tes les 2½ m., Ecl. Ttes les 10 sec	20
Cap Ray, sifflet d'alarme.	Terreneuve.....	47 37	0 59 17 45	.....	.....	.....	Enten. de 3 à 16.

GOLFE ET FLEUVE DU

Ile St. Paul.....	Sur rocher vis-à-vis la pointe N. E. de l'île.	47 13 50	60 8 20	Une.....	F.....	.....	20
Ile St. Paul.....	Pointe sud-ouest de l'île.	47 11 20	60 9 36	Une.....	Tr.	Ttes les minutes.	20

No. 36.

DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

de la Pointe des Monts, du Cap Chatte, des Sept Iles et de l'île aux Œufs, sont éteints

berland et du Déroit de Canso sont éteints le 20 décembre, à l'exception du phare des S. O. de l'île St. Paul, qui est tenu allumé pendant toute l'année. tenus allumés pendant toute l'année. navigation.

rouges, précédés et suivis d'une courte éclipse.—Tr. Tournant.—C. Catoptrique ou à réflecteurs métalliques à réfraction.

DOR.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en p'ds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des haute. aux	Hauteur en pieds, du sol à la girouette.	Année où le p. a été allu.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour circul. recouverte en planche, blanche.	470	62	1858	D. 1er ordre.	Visible entre les points N. O. quart N. jusqu'à est, par sud. Par temps de brume, et tempêtes de neige, coup de canon d'h. en heure. Dépôt de prov. pour naufragés. Var. en 1869, 39° 10' O.
Tour circulaire, blanche...	155	109	1858	D. 2me. ordre...	Coup de can. d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.

NEUVE.

Tour hexagone, blanche...	138	40	1871	Catoptrique....	Visible à tous les points d'approche du côté de la mer.
do do.....	130	40	1871	do.....	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
do do.....	.....	41	1871	do.....	A grande dist. les écl. ne sont pas visibles
.....	.....	.....	.....	do.....	Le sifflet d'alarme résonne dans les tempêtes de neige, et par temps obscur ou brumeux, dix sec., par min., ce qui laisse un int. de 50 sec. entre ch. coup, éclats de deux en deux minutes.

ST. LAURENT.

Tour octagone, blanche....	140	40	1839	Dioptrique, 3me ordre.	Masqué entre N. quart N. E. ¼ E. e E. N. E.
d do.....	140	40	1831	do	Un sifflet d'alarme a été construit sur le côté sud ouest de l'île. Atlantic Cove, environ ¼ mille de l'établissement de secours; il se fera entendre cinq secondes toutes les minutes dur. les temps couverts et les tempêtes.

LISTE des phares du Canada, sous la direction

GOLFE ET FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.		Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tr. ; Int. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		°	'					
Rocher aux Oiseaux	Ile de la Madeleine	47	50 40 61	8 20	Une	F		21
Ile de la Meule	do do	47	23 30 61 58	0	Une	Tr.		20
Ile d'Amherst	Pointe sud de l'île d'Amherst. Iles de la Made.	47	13 0 61 58	0	Une	Tr.	Rouge 30 seconde blanc. 30 sec.	20
Paspébiac	Sur la langue de terre	48	0 54 65 14	20	Une	F		13
Pointe Carleton	Baie des Chaleurs	48	5 15 66 7	0	Une	F		12
Cap Gaspé	Comté de Gaspé, P. Q.	48	45 15 64 9	15	Rouge fixe			12
Havre de Gaspé	Batt. de la Pte. au Sable bat. lum. ancré à l'ext. de la pointe	48	50 45 64 24	30	2 rouges, 29 pds et blanc 35 pds du pont.	F		
	Pointe O'Hara, bassin du quai	48	49 53 64 31	41	Une	F		7
Cap Rosier	Sur le cap	48	51 57 64 12	0	Une	F		16
Port Neuf	Port neuf, en bas du St. Laurent, P. Q.	48	37 0 69 6	0	Une	F		15
	Extrém. est d'Anticosti	49	6 30 61 42	30	Une	F		15
Ile d'Anticosti	Pointe sud ouest d'Anticosti	49	23 45 63 35	46	Une	Tr.	Toutes les minu.	15
	Sur l'ext. pointe ouest d'Anticosti	49	52 30 64 31	40	Une	F		15
	A $\frac{2}{3}$ de mille O. de la pte. d'Anticosti	49	4 30 62 17	30	Une	AE.	Eccl. ch. 20 sec	14
Matane	Riv. Matane, Rimouski, Fl. St. Laurent, P. Q.	48	52 0 67 33	0		F		10
Cap Madeleine	Sur le cap	49	15 40 65 19	30	Une	Tr.	Rouge et blanc t. les 2 min.	15
Ile aux Œufs	Sur l'île à 600 pieds de l'extrémité sud	49	38 0 67 10	0	Une	Tr.	T. les $1\frac{1}{2}$ minute.	15
Cap Chatte	Pointe nord-ouest du cap.	49	5 50 66 45	50	Une	AE.	Interv. de 30 sec entre chaque éclat	18
Pointe des Monts	Environ $1\frac{1}{2}$ mille au N. E. de la pointe	49	19 35 67 21	55	Une	F		15
Pointe aux Pères	Sur la pointe	48	31 25 68 27	40	Une	F		10
Rimouski.								
Ile Biquette	Près du centre de l'île	48	25 18 63 53	20	Une	Tr.	Tous les 2 min.	17

du ministère de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*SAINT LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour hexagone, blanche	140	50	1870	D. second ordre.	Habitation blanche aussi. 200 pieds de la tour. Coup de canon toutes les heures par brume et neige. depuis 15 août '73. Pour être allumé le 20 avril 1874.
Tour carrée, do	200	28	1874	C	
Tour hexagone, do			1871		do
Tour carrée en bois, blanche	55	54	1870	do	Situé vers l'extrémité de la pointe.
Tour en bois, do	32	28	1872	do	Lumière rouge.
Tour carrée en bois, 30 pds. de hauteur, avec l'habitation du gardien	350		1873	do	
Peint en rouge av. les mots "Light Vessel" sur le côté			1871	do	Sifflet d'alarme en voie de construction. Lumière rouge av. lum. blanche 6 pieds au-dessus.
	50			do	Lumière rouge.
Tour circulaire recouverte en planches, blanche	136	112	1858	D. 1er ordre	Coup de canon d'heure en heu. par temps brum. et neige. Var. en 1869, 26° 16' O.
Tour carrée en bois, 27 pds. de haut. peinte en blanc.	40		1873	C	
Tour circulaire recouverte en planche, blanche	110	90	1835	do	Doit toujours être ouvert au sud de la pointe Cormoran. Visible entre les points S. O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.
Tour circulaire recouverte en planches, blanche	100	75	1831	do	Visible entre les points N. N. O. et S. E. quart E. par E.
Tour circulaire recouverte en planches, blanche	112	109	1858	D. second ordre.	Coup de canon d'heure en heure par temps brum. et de neige. Provisions pour naufragés.
Tour hexagone, blanche	75	54	1871	C	On fait résonner le sifflet dans les temps de neige et par temps obscur et brum. dix sec. par min., ce qui laisse un intervalle de 50 sec. entre chaque coup.
Carré, en bois, 28 pieds de hauteur, avec l'habitation du gardien comprise, peint en blanc	65		1873	do	Lumière rouge.
Tour hexagone, blanche	147	54	1871	do	Un intervalle de 2 minutes entre chaque coup.
Octogone, surmontant l'habitation du gardien	70	35	1871	do	
Tour basse, carrée, compris l'habitation du gardien, blanche	110	37	1871	do	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour circulaire, recouverte en planches, blanche	100	75	1830	do	Dépôt de provisions pour naufragés. Var. en 1869, 25° 40' O. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.
Tour carrée, blanche	43		1859	do	Station de pilotes.
Circul. recouv. plan. blanc	112	65	1844	do	Coup de can. de demi-h. en demi-h. par temps de brume et tempêtes de neige.

LISTE des phares du Canada sous la direction

GOLFE ET FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. — A. — Écl. — Int. — Alt. — Tour.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Récif de l'île Rouge	Phare flottant N. E. de l'île Rouge, dans 10 brasses d'eau.	48 6 30	69 30 20	Deux — une à l'avant, l'autre à l'arrière.	F		12
Batture de Manicouagan	Phare flotant, 4 milles de la côte, péninsule est, direction N. E. et péninsule O. direction O. N. O. ancré d. 25 brasses d'eau.	49 2 0	68 15 0	Deux, une à 27 pieds et l'autre à 24 pieds du pont.	F		12
Île Rouge	Au centre de l'île.	48 4 20	69 32 56	Une	F		12
Île aux Allouettes	À l'entrée du Saguenay.	48 5 30	69 49 0	Une	F		10
Île Verte	Sur la pointe N. de l'île.	48 3 17	69 25 10	Une	F		13
Pot à l'Eau-de-Vie	A 42 brasses du bout S. E. de l'île.	47 52 30	69 40 50	Une	F		10
Gros Pélerins	A 20 brasses O. du centre de l'île et à 54 brasses S. du bord de l'eau.	47 43 15	69 44 20	Une	F		12
Grande Île, Kamouraska	A 120 brasses du bout N. E. de l'île, à 80 brasses du bord de l'eau.	47 38 20	69 51 40	Une	F		18
Traverse sud	Phare flottant, part. N. E. des battures St. Roch.	47 22 10	70 14 50	Deux. Principale lumière 4 pieds au-dessus de l'autre.	F		9
Traverse sud	Bord N. E. des battures St. Roch.	47 19 50	70 16 0	Deux. Principale lumière 8 pieds au-dessus de l'autre.	F		6
Pilier de Pierre	A 50 brasses de la pointe S. de l'île.	47 12 25	70 21 26	Une	Tr.	(Chaq. 1½ minute.	13

FLEUVE

Île aux Grues	A 1½ mille de la pointe O. de l'île.	47 3 0	70 34 30	Une	F		10
Bellechasse	Pointe est de l'île.	46 56 0	70 46 0	Une	F		8
Pointe St. Laurent	Île d'Orléans.	46 51 50	71 0 40	Une	F		8
Montée du Lac	Cap Rouge	47 7 40	70 42 30	Une	F		10

du ministère de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur, ou caractère du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Bateau peint en rouge avec les mots "Red Island Light Ship" sur les côtés.	34 pds. du pont.	1871	C		Le phare-flottant est ancré dans dix brasses d'eau, direction N. E. de l'île Rouge, un peu ouvert au N. de l'île aux Lièves, ayant la bouée rouge à environ un demi-mille à l'O. S. O. Un sifflet a été installé sur le bateau, et par les brouillards et les tempêtes de neige, on le fera résonner dix secondes par minutes, laissant entre chaque sifflement un intervalle de 50 secondes.
		1872			Un sifflet d'alarme a été placé sur ce navire et se fera entendre 8 secondes à la fois; et après un silence de 8 secondes, il fonctionnera pendant 8 autres, laissant ensuite un intervalle de 2 minutes et 20 secondes.
Circulaire, pierre grise.	75	51	1848	C	
Carré en bois, blanc.	35	29	1872	do	
Octagone, recouverte en bois blanc.	60	40	1809	do	Coup de canon de demi-heure en demi-h. pendant la brume et les tmp. de neige.
Brique, couleur maron.	78	39	1862	D. Q. u. 1 ^{er} ordre.	
do	180	39	1862	do	
En bois.	166	39	1862	C	Variation en 1869, 19° 0' O.
Deux mâts, peint en rouge			1836	do	On sonne les cloches du bateau-phr. par temps de brume et tempêtes de neige. Quand le bateau est déplacé, on descend pendant le jour la bouée qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusq. ce qu'il soit réinstallé dans sa position normale.
			1871	do	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allumé, et pendant le jour on descend la bouée qui couronne le grand mât. Une cloche se fera entendre pendant les brouillards et les tempêtes de neige.
Pierre, conique, blanc.	68	38	1843	do	

ST. LAURENT.

En bois.	44	37	1862	C	Variation en 1870, 17° 50' O.
do	70	30	1862	do	
do blanc	38		1869	do	
Tour carré, blanche.	175	30	1870	do	

LISTE des phares du Canada sous la direction
FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour ; Int. ; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
St. Antoine	Rive sud	46 39 40	71 36 10	Une	F		10
Sta. Croix	Sur rivage près de la marque des hautes eaux et à ¼ de mille N. de l'église.	46 37 45	71 44 10	Une	F		6
Portneuf	Sur la rive N. à ¾ de mille du fleuve.	46 41 48 lum. N.	71 52 10	Deux. S. O. et N. E., à près de 180 verges d'intervalle.	F		5
Pointe Platon	Sur le côté S. à 1½ m. au-dessous de l'île Richelieu.	46 39 13 lum. N.	71 53 3	Deux S. 72° O. 169 verges d'intervalle.	F		12
Richelieu	Centre de l'île	46 38 30	71 54 51	Une	F		6
Pointe Langlais	Sur rive S. à ½ m. au-dessous de la gr. riv. du O.	46 35 5	71 59 35	Une	F		5
Cap Charles	Sur le cap	46 33 39	72 4 15	Deux N. 67° O. 80 verges d'intervalle.	F		4
Grondines	Rive nord	46 35 49	72 4 12	Deux. S 66° O., 1,350 verges d'intervalle.	F		5
St. Pierre les Becquets	Rive S., sur le sommet de de la pointe St. Pierre.	64 30 28	72 12 30	Une	F		5
Batiscan	Rive N., à 1¼ m. au-dessous de l'église Batiscan	46 30 16 lum. S.	72 14 52	Deux, S. 73° O., 222 verges d'intervalle.	F		3
Champlain	Rive N., près de l'église de Champlain	46 24 34	72 20 32	Une	F		4
Cap Madeleine.	Lum. inf., rive N., à 3 m. au-dessous du cap.	46 23 46 lum. S.	72 27 18	Deux, S. 60° O., 200 verges d'intervalle.	F		4
	Lum. supér., rive N., à 2 m. au-dessous du cap.	46 23 16 lum. O.	72 28 38	Deux, S. 85° O., 235 verges d'intervalle.	F		6
Port St. François.	Rive S. ; feu supérieur sur une jetée.	46 16 20 lum. O.	72 37 15	Deux, S. 76° O., 3,240 verges d'intervalle.	F		3
Pointe du Lac.	Rive nord.	46 16 50	72 40 22	Une	F		12
	Est	Bat. phare sur le lac	46 15 56	72 42 18	Une	F	6
	Centre	Bat. phare, S. S. E. 2½ milles de la Rivière-du-Loup.	46 11 39	72 53 20	Une	F	6
Lac St. Pierre.	Ouest	Bateau-phare, côté N. du chenal N. E. quart N., 3 milles de l'île Plate...	46 9 39	72 56 50	Une	F	6
	Île aux Raisins.	Sur l'île Partie sud de l'île	46 6 14 72 57 50 46 6 0 72 58 0	Une Une	F F		6

du département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*
ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois, blanc	96		1858	do	Petite lumière aidant à suivre le chenal pour une certaine distance, en amont et en aval.
do	30	20	1842	do	
Tous les deux en pierre, blancs, lanterne inférieure sur le toit d'une maison.	200 120		1842	do	Tenus l'un par l'autre, guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'île Richelieu.
En bois, octogones, blancs.	152 130	24 7	1816 1824	do	Guident en remontant le Richelieu. Variation en 1868, 15° O.
Octogone, en pierre	27		1816	Catoptrique	Cette lumière et celle de la pointe Platon sont presque dans les mêmes relevements : N. 73° E.
En bois	35	8	1844	do	Signale les battures des Grondines et fait parer les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.
do	110	20	1856	do	Guide du cap à la Roche au cap Charles et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.
Octogone, en bois, blanc.	50 et 25	30	1837	do	Guide du cap à la Roche à Levrard.
do do	85	12	1844	do	Fait connaître le plus grand détour à donner au cap à la Roche. Var. en 1870, 14° 10' O.
do do	39 20	31 11	1844	do	Fait passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au S. et le poulcier au N.
do do	30	10	1844	do	Point de reconnaissance pour la pointe inférieure de la baie Champlain.
do do	53 33	13 10	1843	do	Font parer la batture Bigot. Variation en 1869, 14° O.
do do	55 35	30 10	1843	do	Font parer le poulcier Provencher.
En bois, octogones, blancs, l'un en haut et l'aut. en bas.	31 12	21 4	1849	do	Tenus l'un par l'autre avec le phare-flottant de l'est sur le lac, font passer le chenal dragué, S. 70° O. Feu supérieur sur une jetée ; est enlevé l'hiver.
Octogone, en bois, blanc.	71	24	1843	do	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.
Rouge	15	8		do	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la rivière du Loup.
do	15	8	1816	do	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.
do	15	8	1828	do	En rapport avec l'île à la Pierre et en ligne avec le No. 1, fait éviter les battures de St. François et à la Carpe. Variation en 1869, 13° O.
do	30	20	1843	do	Guident de l'entrée de la batture du lac St. Pierre au phare-flottant No. 1, en remontant et en descendant.
do			1863		

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; int. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile à la Pierre.....	Sur la partie est de l'île.	46 5 54	72 59 40	Une.....	F	.....	6
Lavaltrie.....	Côté sud de l'île.....	45 52 55	73 16 0	Deux, S. 38° O., à 320 vgs. d'intervalle.	F	.....	.....
Traverse.....	2½ milles au-dessus de Contrecoeur.....	45 49 52	73 17 0	Deux, S. 28° O., à 1,500 verges d'intervalle.	F	.....	.....
Iles aux Prunes.....	Vis-à-vis Verchères.....	45 46 50	73 22 30	Une.....	F	.....	.....
Répentigny.....	A ½ de mille au-dessous de Répentigny.....	45 45 27	73 26 8	Deux, S. 22° O., à 170 verges d'intervalle.	F	.....	4
Ile à la Bague.....	Sur l'ilot.....	45 44 14	73 26 15	Une.....	F	.....	4
Ste. Thérèse.....	Sur l'île.....	45 41 22	73 27 40	Deux, S. 50° O., à 220 verges d'intervalle.	F	.....	4
Pte. aux Trembles.....	Rive nord.....	45 38 26	73 29 20	Deux, S. 46° O., à 600 verges d'intervalle.	F	.....	.....
Montréal.....	Sur le quai de l'île.....	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O., à 73 vgs. d'int.	F	.....	4 chac
Lachine.....	Sur la jetée à l'ent. du canal, rive nord.....	45 27 0	73 41 0	Une.....	F	.....	6
Lac St. Louis.....	Bat.-phare, à 4-5 de mille au-dessus de Lachine..	45 26 30	73 42 10	Une.....	F	.....	6
	Bat.-phare, à 2½ milles au-dessus de Lachine..	45 25 40	73 44 15	Une.....	F	.....	6
Rivière Ottawa :—							
Pointe aux Anglais.....	Frès de Carillon.....	45 13 0	74 15 0	Une.....	F	.....	10
	Bat.-ph. côté S. du chen à 63 chaînes au-dessus de Dewal, de la lumière No. 3 sur le St. Laurent, près de la Pointe Claire	45 24 30	73 45 20	Une.....	F	.....	.....
Pointe Claire.....	Sur la batt. côté N. du chen, env. 1½ mil. au-dessus de la Pointe Claire, à 120 chaînes à l'ouest du bateau-phare près de la Pointe Claire.	45 26 0	73 48 10	Une.....	F	.....	7
Banc Wade.....	Sur la pointe.....	45 25 0	75 37 0	Une.....	F	.....	8
Pointe L'Original.....	Sur la pointe.....	45 42 0	74 46 15	Une.....	F	.....	6
Pointe McTavish.....	Sur la jetée.....	45 50 6	74 52 30	Une.....	F	.....	.....
Batture Verte.....	Sur une jetée, côté sud du chenai, à 7 mil. en bas de la cité d'Ottawa.	45 29 30	75 31 20	Une.....	F	.....	9
Lac Morris.....	Lac des Chats.....						8
Ue Campbell.....	do.....						8
Ilot à l'embouch. de la rivière Creuse.....				Trois.....	F	.....	10

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage	Remarques.
Rouge.....	30	.....	.....	Catoptrique.....	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.
do.....	{ 21 13 }	{ 17 9 }	1831	do.....	Conduisent au chenal des Iles Plates...
En bois, blanc, carré.....	.....	.....	1857	do.....	Guide au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indique le nouveau chenal et doit être tenu en ligne jus. ce que les lum. de Lavaltrie soient l'une par l'aut. Fait éviter l'île.
Octogone, en bois, blanc.....	.....	.....	1866	do.....	.....
En bois, blanc.....	{ 30 14 }	{ 26 14 }	1843	do.....	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le poulier au nord, et la batture au sud.
Octogone, en bois, blanc.....	24	.....	1831	do.....	Indique l'île, qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.
Carré, en bois, blanc.....	.....	.....	.....	do.....	Conduise à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descend. le fleuve. Variation en 1869, 123° ouest.
Phare haut et ph. bas ; octogones, en bois, blancs.....	{ 53 25 }	.....	1846	do.....	Guident dans le chenal entre la Pointe-aux-Trembles et Varennes, en remontant jusqu'à la Longue-Pointe.
En bois, octogones.....	{ 38 29 }	{ 31 21 }	1830	do.....	Lumières rouges ; indiquent le chenal le plus profond jusqu'au et depuis le havre. Variation en 1870, 11° 45' O., Variation en 1870, 11° 25' O.
Carré, en bois, blanc.....	23	17	1849	do.....	.....
Circulaire ; en fer ; rouge.....	20	.....	1849	d.....	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.
Rouge.....	20	.....	.....	do.....	do do
Blanc.....	22	27	1873	do.....	Phare de rivière.
En fer, rouge.....	21	17	.....	do.....	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.
En bois.....	29	25	.....	d.....	.....
Lant. sur une const. en charp.	35	25	1870	do.....	.....
Hexagone, blanc.....	45	30	1871	do.....	Balise lumière.
En bois, blanc.....	35	30	1871	do.....	do
En bois, blanc.....	36	17	.....	.....	.....
Constructions carrées, en bois 20 pieds de hauteur ; peinturées en blanc.....	.....	.....	.....	do.....	Balises-lumière, blanches.

LISTES des phares du Canada sous la direction du

FLEUVE

Nom du Phare.	Position.	Latitude N.	Longitude W.	Nombre de situations relatives des lumières.	Fixe; A. éol.; F. et à ecl.; Tourn.; Intermit.; Alb.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Chateauguay	Bateau-lumière à 4½ mil. au-dessus de Lachine...	45 24	0 73 49 18	Une.....	F	.....	6
Beauharnois	Entrée inférieure du canal, rive sud.....	45 19 40	73 54 30	Deux N. 61° E., à 414 verges d'intervalle.	F	.....	10
Grosse Pointe	Entrée supérieure du canal Beauharnois.	45 15 35	74 9 25	Deux.....	F	.....	8
Vis-à-vis la Grosse Pointe	Sur des jetées dans le fleuve	45 15 30	74 9 30	Deux.....	F	.....	3 ou 4

LAC ST.

Côteau du Lac.....	Sur le débarc. de la jetée.	45 15 30	74 13 10	Une.....	F	.....	3
Pointe McGee	Rive nord	45 12 25	74 19 10	Une.....	F	.....	10
Ile aux Cerises.....	Côté sud du chenal nord.	45 9 10	74 22 30	Une.....	F	.....	10
do	Sur une jetée dans le fleuve	45 8 20	74 25 40	Une.....	F	.....	8
Crib	Côté nord du chen sur une jetée à 4 mil. au sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une.....	F	.....	8
Canal Cornwall.....	.....	45 1 0	74 55 25	Une.....	F	.....	.....

ENTRE LES LACS ST.

Pt. du Moul. à Vent	Prescott, Ontario, fleuve St. Laurent.	44 46 20	75 28 40	Une.....	F	.....	15
Ile Hamilton	Comté de Glengarry, Ont.	45 4 28	74 32 27	Une.....	F	.....	10
Glengarry, ou Pte. de la Mai. de Pierre	do do	45 3 32	74 36 45	Une.....	F	.....	10
Batture de Coles...	Sur la jetée 5 mil. à ouest de Brockville, à ½ de mille de la rive nord..	44 34 10	75 45 40	Une.....	F	.....	6
Ile du Grenadier...	Pte. S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles au-dessous de Rockport..	44 24 30	75 54 10	Une.....	F	.....	10
Ile Lindoe	Pte. N. O. de l'île, côté S. du chenal. à 5 milles O. de Rockport.....	44 22 30	76 0 10	Une.....	F	.....	7

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne, au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Rouge.....	20	.....	1849	Catoptrique....	Tour blanche, lanterne rouge.
En bois, charpente carrée.	.....	.....	1850	do	En les tenant l'un par l'autre, on court sur le feu de Chateauguay. Variation en 1869, 11° 15' O.
Carré, en bois, l'une rouge et l'autre blanc.	20	20	1845 1850	do	Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.
Carrés, en bois, l'un rouge et l'autre blanc.	.....	.....	1850	do	

FRANÇOIS.

Au bout d'une perche.....	24	.....	.....	Catoptrique.....	Lumière rouge
Carré, en bois, blanc.....	30	24	.....	do	A mi-chemin entre le Côteau et l'île aux Cerises.
do do	40	30	1847	do	
do do .....	.....	.....	1849	do	Vis-à-vis la lumière, il y a une balise au nord du chenal.
do do	20	20	1844	do	
.....	.....	.....	1865	do	Variation en 1869, 9½° O. Sous le contrôle du surintend. des travaux publics.

FRANCOIS ET ONTARIO.

Construction ronde, 62 pieds de hauteur.	92	.....	.....	Catoptrique....	Lumière blanche.
Const. en bois, carré, 27 pds de haut., peint en blanc.	42	.....	.....	do	do
Const. en bois, carré, 27 pds de hauteur, peinturé en blanc, avec logement du gardien.	42	.....	.....	do	do
Blanc, carré, en bois.....	33	31	1856	do	
do do	55	37	1856	do	
do do	40	26	1856	do	

LISTE des phares du Canada sous la direction

ENTRE LES LACS ST

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; à éclat ; fixe et à écl. ; Tour. ; Intermitt. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Porté en milles par un temps clair.
Passé Gananoque...	Pointe N.E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 milles au-dessous de Gananoque.	44 20 50	76 4 10	Une.....	F	.....
Batterie Jack Straw	Sur jetée, côté nord du chenal, à trois milles de Gananoque.	44 21 07	76 6 30	Une.....	F	.....
Batterie Spectacle.	Sur jetée, côté nord du chenal, à 2 milles O. de Gananoque.	44 20 15	76 10 40	Une.....	F	.....	9
Rocher du Cheval Rouge.....	Sur jetée, côté S. E. du chenal, à ½ mille O. de la batterie Jack Straw.	44 19 30	76 11 20	Une.....	F	.....
Ile Brulée.....	Pointe S. E. de l'île ; côté nord du chenal, à ¾ de mille de la batterie Spectacle.	44 19 57	76 11 40	Une.....	F	.....	10
Ile Wolfe.....	Sur la pte. Québec ou p. E.	44 14 40	77 16 20	Une.....	F	.....	6

LAC

Ile aux Serpents...	Sur jetée sur la barre, côté N. du chenal, à 5 milles ouest de Kingston.	44 11 30	76 37 40	Une.....	F	.....	6
Simcoe ou Gage.....	Pointe sud-ouest de l'île Simcoe, à 9 milles à l'O. de Kingston.	44 9 20	76 38 40	Une.....	F	.....	15
Ile aux Tourtes.....	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.	44 4 10	76 38 10	Une.....	Tr.	Une minute, 10 secondes.	15
Outer Drake ou False Ducks.	Pointe E. de l'île.....	43 57 07	76 49 0	Une.....	F	.....	22
Pointe Plaisante.....	Entr. de la baie de Quinté	44 6 30	76 55 30	Une.....	F	.....	10½
Pointe Pierre.....	Sur la pointe.	43 51 07	77 13 40	Une.....	Tr.	Toutes les minut. et 40 secondes.	21
Pointe au Saumon ou Maligne.....	Sur la pointe.	43 52 07	77 19 45	Une.....	F	.....
Ile du Télégraphe..	Baie de Quinté.	44 10 20	77 9 45	Une.....	F	.....	12
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs.....	Sur petite île, 1 mille S. O. de l'île Nicholson.	43 54 07	77 38 0	Une.....	F	.....	12
Presqu' Ile}.....	Pointe E.	43 59 30	77 45 30	Une.....	F	.....	18
	Sur côté ou rivage.	44 0 20	77 46 0	Deux, O. S. O. et E. N. E. environ.	F	.....	30r4
Cobourg.....	Sur tête de jetée.	43 57 10	78 14 0	Une.....	F	.....	8
Peter Rock ou Ile au Goëland.....	O. par S., à 4 milles de Cobourg.	43 56 10	78 17 0	Une.....	F	.....	10

département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

FRANÇOIS ET ONTARIO.—Suite.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois, carré, blanc.....	44	37	1856	Catoptric.....	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Milles Îles, entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15' O.
do do.....	31	29	1856	do.....	
do do.....	28	26	1856	do.....	
do do.....	28	26	1856	do.....	
do do.....	64	26	1856	do.....	
do do.....	.....	.....	1856	do.....

ONTARIO.

En pierre, carré.....	35	35	1858	do.....	Lumière rouge. Une cloche d'alarme est stationnée ici et sonnera dans les temps de brume et les tempêtes de neige pendant la navigation. La cloche fonctionne par mécanisme 4 fois en 1 minutes. Etendue à une distance de 4 milles.
Rond, en pierre, blanc.....	45	40	1833	do.....	
Blanc.....	46	41	1870	do.....	Variation en 1860, 6° O.
do.....	68	62	1828	do.....	
Octogone.....	.....	52	1866	do.....	Lumière rouge.
Rond, en pierre.....	.....	62	1833	do.....	
Construction carrée, surmontant la maison du gardien, et peinte en blanc	46	41	1870	do.....	Lumière de phare ; n'est pas sous contrôle du département de la Marine. Sur un rocher vis-à-vis la pointe.
Tour sur habitation ; carré et blanc.	51	54	1856	do.....	
Octogone, en pierre.....	67	63	1840	do.....	
.....	.....	.....	1851	do.....	
Carré, en bois, blanc.....	20	16	1844	.....
Octogone, en pierre.....	45	48	1840	.....

LISTE des phares du Canada sous la direction du

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe, A. écl.; F. et à écl.; Tourm.; Intermit.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Écarté en milles par un temps clair.
Port Hope	Sur tête de la jet., côté E.	43 56 15	78 20 0	Une.....	F	.....	4
Darlington	Sur tête de la jetée.....	43 52 30	78 43 20	Une.....	F	.....	4
Port d'Oshawa	Sur tête de la jetée.....	43 52 0	78 52 30	Une.....	F	.....	5
Havre de Whitby..	Jetée O	43 51 0	79 1 30	Une.....	F	.....	5
Pickering ou Liver-pool.	Tête de la jetée E.....	43 48 45	79 7 20	Une.....	F	.....	18
Toronto.....	Pointe Gibraltar, côté S. O. de la pointe, à 1½ m. S. de Toronto.....	43 37 0	79 28 30	Une.....	F	.....	6
	Quai de la Reine, partie O. l'eau, fensur l'aile de la jet.,	43 38 20	79 28 45	Deux.....	F	.....	6
Port Crédit.....	Sur quai.....	43 33 30	79 40 10	Une.....	F	.....	12
Oakville	Sur tête de la jetée.....	43 26 45	79 45 20	Une.....	F	.....	15
Baie de Burlington.	Jetée S. de l'entrée.....	43 18 0	79 53 30	Deux.....	F	.....	4
Port Dalhousie....	Sur tête de la jetée Est.	43 13 40	79 20 30	Une.....	To'r	.....	10
Ile au Renard.....	Lac Simcoe.....	44 19 30	79 30 0	Une.....	F	.....	12

LAC

Port Colborne, feu d'alignement.	Tête de la jetée O.	42 53 0	79 19 30	Deux.....	F	.....	12
Ile Mohawk.....	Sur une île entre les Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S.-O. de la terre ferme.....	42 50 10	79 37 0	Une.....	To'r	Tous les 3 min.	10
Port Maitland	Jetée ouest	42 51 40	79 39 50	Une.....	F	.....	8
Port Dover.....	Jetée ouest	42 47 30	80 16 30	Une.....	F	.....	25
Longue Pointe ou Pointe Nord.....	Extrémité est	42 33 0	80 9 10	Une.....	F	.....	12
Riv. à la Loutre ou Port Burwell.....	A 333 verges du rivage..	42 39 0	80 54 30	Une.....	F	.....	12
Riv. à la Barbe ou Port Bruce.....	.....	42 39 20	81 5 40	Une.....	F	.....	4
Port Stanley	Extrémité de la jetée O..	42 40 0	81 17 0	Une.....	F	.....	9
Ile Pelée	Pointe N. E	41 50 20	82 45 30	Une.....	F	.....	20
Pointe Pelée.....	Sur caisson, à 2½ milles S. de l'extrémité de la pointe, rive nord.....	41 52 20	82 38 0	Une.....	To'r	.....	12
Ile du Milieu.....	Entre la pointe Pelée et l'île Kelly	41 40 58	82 40 15	Une.....	.....	.....	18
Amherstburg.....	Ile au Bois Blanc, Pointe S.....	42 6 0	83 13 30	Une.....	.....	.....	18

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

ONTARIO.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.		Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
	Hauteur en pieds du sol à la girouette.				
.....	.....	.....	.....	.....	Rouge vu du sud; blanc vu de l'est; et de l'ouest; lum. de havre, n'est pas sous le cont. du département de la Marine.
Sur maison de pierre.....	.....	.....	1863	.....	Variat. en 1859, 3° 30' O. lum. de h. n'est pas sous le cont. du dép. de la Mar.
Carré, en bois.....	12	8	1844	.....	N'est pas sous le cont. du dép. de la Mar.
.....	.....	.....	1863	.....	N'est pas sous le cont. du dép. de la Mar.
Hexagone, en pierre.....	66	62	1820	.....	Il y a une cloche d'alarme à cette station.
En bois, carré, rouge.....	22	6	1838	.....	Lumière rouge sur le bras du qui doit être rangée de près à babord. Variation en 1868, 2° 50' O. Lum. de h. n'est pas sous le cont. du dép. de la Mar.
.....	.....	.....	1863	.....	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.
Octogone, en bois.....	42	36	1836	Catoptrique.	.....
Haut phare, en pierre.....	60	54	1838	} do	.....
Petit phare, en bois, blanc.....	18	14	1845		.....
En bois; blanc.....	53	44	1852	do	A l'entrée du canal Welland.
Tour carrée, brune.....	46	39	1870	do	.....

ÉRIÉ.

En bois, blanc.....	{ 58 14 }	{ 54 10 }	1852	do	A l'entrée du canal Welland.
Rond, en pierre, blanc.....	64	60	1848	do	Variation en 1870, 2° 40' O.
Hexagone, en bois, blanc.....	.....	.....	1848	do	A l'entrée de la Grande Rivière.
do do	20	20	1846	do	.....
Octogone, en bois.....	65	60	1843	do	Variation en 1860, 1° 40' O.
do	96	46	1840	do	.....
Sur un poteau.....	.....	.....	.....	do	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.
Lanterne.....	20	20	1844	do	.....
Rond, en pierre.....	45	40	1833	do	O. par N.; fait éviter la batture de l'île Pelée. Variation en 1870, 9° 46' E. Le 21 sept. 1872, la lumière sur l'île Pelée fut changée en lumière blanche fixe, et Pelée Spit en lumière blanche, tournante.
Octogone.....	76	61	1861	do	.....
Carrée, en bois, blanc.....	70	49	1872?	do	Rouge.
Rond, en pierre.....	56	40	1837	do	.....

LISTE des phares du Canada sur la direction de

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relative des lumières.	F. - A écl. - F. et à écl. - Tourn. - Intern. - Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Rivière Thames....	Emb. de la rivière, rive S.	42 18 40	82 36 0	Deux S. 26° E., et N. 26° W., à 450 verges d'intervalles.	F	.....	12 } 6 }

LAC

Goderich	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N.	43 45 10	81 32 30	Trois	F	.....	lum. élevée. 25
Quai McKenzie, Presqu'île.	Owen Sound, Baie Georgienne, Ontario.....	44 41 30	80 53 40	Une.....	F	.....	12
Pointe Clark	Rive N. environ 20 milles N. E. de Goderich....	44 4 40	81 34 30	Une.....	Tr	Chaq. ½ minute.	15
Ile Chantry	Côté sud, environ 2½ milles ouest de Saugeen	44 29 40	81 13 0	Une.....	F	.....	15
Ile aux Anses.....	Pte. N. E. de l'île; entrée de la baie Georgienne.	45 19 40	81 32 10	Une.....	Tr	De 3 m. en 3 m. Inter. des éclats 1½ minute.	15
Ile Griffith, N.	Ext. N. E. de l'île; à 20 milles d'Owen Sound.	44 50 30	80 42 40	Une.....	F	.....	12
Ile Nottawasaga...	A environ 4 milles N. O. de Collingwood.....	44 32 30	80 4 20	Une.....	à écl	Chaq. ½ minute.	10
Collingwood	Brise-lames.....	44 31 0	80 2 10	Une.....	F	.....	6
Pointe Michel.....	Baie Michel, côté S. de la Grande Manitouline....	45 34 20	81 56 0	Une.....	F	.....	13
Ile aux Chrétien...	Partie S. E. de l'île; 1½ m. de la terre ferme.....	44 47 20	79 57 30	Une.....	F	.....	8
Parry Sound	Ile au Vison.....	45 22 0	80 12 45	Une.....	F	.....	16
Ile Solitaire.....	.....	45 33 30	81 15 48	Une.....	F	.....	20
Byng Inlet .....	.....	45 44 12	80 27 30	.....	F	.....	.....
Rocher Rouge.....	A un m. E. de Killarney sur la pte. du Rocher Ro.	45 58 40	81 16 30	Deux.....	F	.....	8
Ile aux Perdrix....	1½ mille N. O. du phare du Rocher Rouge.....	45 59 20	81 19 50	Une.....	F	.....	5
Feux d'alignement.	Shaftesbury ou Petit Courant.....	45 59 30	81 47 40	Deux.....	F	.....	6
Ile Clapperton.....	Pointe Nord.....	46 3 0	82 5 0	Une.....	F	.....	8
Ile au Soufre.....	Extrémité O. de l'île..	46 9 0	83 30 0	Une.....	F	.....	12

LAC

Pointe aux Pins ...	Rivière Ste. Marie, près du Sault.	46 28 30	84 40 50	Une.....	F	8
---------------------	------------------------------------	----------	----------	----------	---	-------	---

département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

STE. CLAIRE.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds, du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée, en bois, tour ronde, en pierre.....	{ 34 15	30 15	1837 1845	.....	Les deux lumières tenues l'une par l'autre font passer la barre

HURON.

Tour carrée, blanche....	150	20	1847	Catoptrique....	Variation en 1870, 0° 50' O. Lumière sur la berge est seule sous le contrôle du département de la Marine, Lumière blanche.
Constr'n. en bois, carré, 27 pieds, peinturé en blanc.	35	.....	.....	do
Ronde, blanche	87	87	1859	Dioptrique, seconde ordre.	Variation en 1870, 0° 50' O.
do	86	86	1859	do	
Rond, blanc	90	85	1859	do	
do	130	85	1859	Dioptrique, troisième ordre.	
do	86	85	1859	Dioptrique, second ordre.	Lumière rouge; n'est pas sous le contrôle du département de la Marine.
Sur charpente	24	.....	1858	Catoptrique....
Blanche, carré.....	40	28	1870	do	Au côté N. du chenal, guident pour entrer dans le havre de Killarney.
Blanche, rond.....	61	60	1859	Dioptrique, 4me ordre.	
Tour carrée sur l'habitation du gardien, blanche	56	40	1870	Catoptrique.	
Blanche, carré	195	42	1870	do	
Sur une charpente en bois,	60	1870	do	do	
En bois, carrés, blancs....	{ 80 20	{ 20 12	1866	do	
do	30	20	1866	do	
do	{ 24 22	{	1866	do	
do .....	.....	35	1866	do
Tour car. en bois, blanc....	45	20	1867	do	

SUPÉRIEUR.

Tour carrée, en bois, 23 pieds de haut, blanc....	30	Catoptrique, ..
---	----	-------	-------	-----------------

LISTE des phares du Canada sous la direction

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre de situations relatives des lumières.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	F. — A. écl. — F. et a. écl. — Tours. — Interim. — Al. — ven.		Porté en milles par un temps clair.
						F.	A.	
Pointe Corbay.....	B. Batchewana, 40 milles au-dessus du Sault.	46 54	0 84 50 30	Une.....	F.....			20
Pointe au Porphyry	Entrée de la Ba Noire, Ile Edouard, Algoma, Lac Supérieur.	48 21	5 88 51 30	Une.....	F.....			16
St. Ignace.....	A 3 milles de l'île St. Ignace.	48 42 15	88 10 30	Une.....	F.....			8
Ile Michipicoten...	Pointe sud de l'île Michipicoten.	47 42 15	86 1 35	Une.....	F.....			18
Hav. de Québec, pr. du havre de l'île Michipicoten.....	Ile Agate, havre de Québec.	47 42 50	86 2 10	Une.....	F.....			10

NOUVEAU-

GOLFE ST.

Dalhousie.....	Côté sud de l'entrée du havre.	48 3 45	66 20 50	Une.....	F.....			13
Bathurst.....	Sur la pointe Alston	47 39 10	65 36 40	Deux.....	F.....			10
Caraquette.....	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs.	47 49 40	65 54 0	Une.....	F.....			14
Shippegan.....	Sur l'île, havre de Shippegan	47 43 0	64 38 0	Une.....	F.....			11
Ile Miscou.....	Pointe aux Bouïeux	48 1 0	64 29 25	Une.....	F.....			12
Tracadie.....	Côté N. du ravin Tracadie	47 30 0	64 52 0	Une.....	F.....			12
Tabusintac.....	Ile au Crabe, comté de Northumberland.	47 18 53	64 59 30	Une.....	F.....			7
Neguac.....	Comté de Northumberland	47 17 47	65 3 20	Une.....	F.....			11
Ile du Portage.....	Sur la pointe sud de l'île.	47 9 50	65 2 40	Une.....	F.....			12
Ile au Renard.....	Sur la pointe N.-O.	47 8 10	65 2 50	Deux.....	F.....			10
do.....	Extrémité E.	47 6 50	65 0 10	Deux.....	F.....			10
Phare flottant.....	Barre du fer a cheval, entre îles du Portage au Renard, B. de Miramichi	47 8 0	65 3 0	Une.....	F.....			8
Balises de l'île Shel-drake.....	Baie de Miramichi	47 6 50	65 18 0	Deux.....	F.....			9
Pointe aux Chênes.....	Baie de Miramichi	47 7 40	65 15 10	Deux.....	F.....			10
Plage de Grant.....	Baie de Miramichi	47 5 30	65 28 10	Deux, étant S. O. et N.-E. l'une de l'autre.	F.....			10
Place de Preston ..	Baie de Miramichi	47 4 50	65 54 40	Deux.....	F.....			10 ⁷
Pointe Escuminac.....	Sur la pointe	47 4 32	64 47 30	Une.....	F.....			14

du Département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

SUPÉRIEUR—Suite.

Couleur ou caractère particulier de phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds, du sol à la girouette.	Année ou le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Octogone, 63 pieds, blanc, avec habitation.				C.....	
En bois, carré, 36 pieds, blanc.	56			C.....	Ce phare sert à des fins générales et pour guider les navires à l'îlot d'Argent. Lumière blanche. Discontinué jusqu'à avis ultérieur, 1873.
Tour car., en bois, blanc.			1866	do.....	
Carré, en bois, blanc.	56	32	1872	do.....	
do do	32	20	1872	do.....	

BRUNSWICK.

LAURENT.

Carré, en bois blanc.	49	33	1870	C.....	Vu de tous les points d'approche.
Balises-lumières, hexagones, blanches.	{ 31 ¹ / ₂ } 27		1871	do.....	Tenues l'une par l'autre, ces lumières servent à diriger les bâtiments qui entrent dans le havre. La lumière intérieure est la plus haute et de couleur rouge. La lumière extérieure est blanche.
Tour carrée, sur la maison du gardien, blanc.	52	48	1870	do.....	Lumière rouge.
Carré, en bois, blanc.	32	20	1872	do.....	Phare de côté et de havre. Lumière rouge.
do do	35	20	1840	do.....	Phare de côté et de havre, situé au nord du chenal.
Blanc	46	42	1869	do.....	Deux balises lum. 1/2 de mille l'une de l'autre, pour guider les navires dans le chenal de Swashway. Une goëlette grée.
En bois, blanc.	50		1872	do.....	
En bois, blanc.	30		1872	do.....	
do do	35		1873	do.....	do do
1/2 de mille les uns des autres.	48			do.....	Deux balises lum. à un 1/2 mille l'une de l'autre pour guider les navires dans le chenal de Swashway.
En bois, blanc.	{ 40 } 60		1869	do.....	do do
Blanc.	{ 120 } 140		1869	do.....	
do	{ 55 } 66		1869	do.....	do do
En bois, blanc.	70	58	1841	D. 3e ordre.....	Variation en 1869, 23° 20' O.

LISTE des phares du Canada, sous la direction

NOUVEAU BRUNSWICK.

GOLFE ST.

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F. ; A. écl. — F. et à écl. — Int. ; Alt. Tour.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Richiboucto	Sur tête de jetée	46 39 40	64 42 30	Une.....	F	.....	14
Pointe Cassie	Sur la pointe.....	46 19 15	64 30 20	Une	Tr.	Eclats tous les $\frac{1}{2}$ min. alternat.	14
Shediac (Balises)...	Ile Shediac	46 15 20	64 31 50	Deux	F	.....	10
Shediac	Quai Du Chêne	46 14 20	64 31 0	Une.....	F	.....	6
Jourimain	Cap Jourimain	46 10 0	63 49 30	Une.....	F	.....	15

ILE DU

Pointe Nord.....	Sur la pointe.....	47 3 46	63 59 10	Deux.....	F	.....	12
Cascumpec, côté nord.	Ile de Sable.....	46 48 22	64 2 15	Une.....	F	.....	12
Bai Bedegue.....	Quai de Green	46 23 32	63 47 5	Une.....	F	.....	7
Tête de la V. de Mer	Salutation ou Tête de la Vache de mer.....	46 19 0	63 48 30	Une.....	F	.....	15
Pointe Est	200 veg. sur le rivage, de la partie sud de la pointe	46 27 9	61 58 15	Une.....	F	.....	9
Havre de Charlotte-town.....	Pointe Blockhouse, côté ouest de l'entrée	46 11 36	63 7 28	Une.....	F	.....	10
Pointe Prim.....	Baie de Hillsborough, 100 verges de la pointe, partie sud-est de la Baie..	46 3 10	63 2 6	Une.....	F	.....	12
Petit Chenal.....	.....	46 40 0	63 53 0	Deux.....	F	.....	9
Tête Panmure.....	Baie Cardigan, havre de Georgetown, entrés sud	46 8 47	62 27 40	Une.....	F	.....	16
Georgetown	Pointe St. André.....	46 9 57	62 31 23	One.....	F	.....	10
Havre de Richmond	Bill Hook ou Ile à la Pêche, côté nord de l'entrée	46 34 44	63 42 29	Une.....	F	.....	10
Crapaud.....	Crapaud	46 13 0	64 8 0	Une.....	F	.....	3
Summerside.....	Summerside	46 24 0	64 8 0	Une.....	F	.....	7
Havre de Murray.....	Havre de Murray	46 0 2	62 25 57	Deux.....	F	.....	5
St. Pierre.....	Havre de St. Pierre.....	46 32 0	62 34 0	Deux.....	F	.....	6
Tracadie	Havre de Tracadie.....	46 13 0	63 10 0	Deux.....	F	.....	12

NOUVELLE

GOLFE ST.

Pugwash.....	Havre de Pugwash.....	45 52 30	63 40 20	.....	F	.....	8
Ile Amet	Centre de l'île, détroit de Northumberland.....	45 50 15	63 10 10	Une.....	F	.....	10

du département de la Marine et des Pêcheries—*Suite.*

—*Suite.*

LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée, blanc.....	70	50	1864	Dioptrique, quatrième ordre.	
Carré, en bois blanc.....	40	27	1872	Catoptrique.	
Blanc	{ 48 56 }	{	1869	do	
Au bout d'une perche.....	15	.....	1860	do	Hors du contrôle du dépt. de la Marine.
Blanc, octogone.....	72	45	1870	do	Visible du S.E. par N. à O.

PRINCE-ÉDOUARD.

Blanc.....	80	60	1866	.....	Lumière blanche.
Tour octogone, en bois, blanc	33	25	1856	Catoptrique.	do
Lant. au bout d'une perche, Blanc, octogone.....	15 88	..... 60	1856 1863	.....	do
En bois, octogone, blanc....	130	60	1867	.....	do
Sur le toit de block house, blanc.	37	19	1851	.....
En brique, blanc, circulaire.	68	55	1846	.....	Plusieurs balises indiquent les dangers dans la baie.....
Balises blanches.....	22	.....	1872	.....
En bois, octogone, blanc...	96	50	1853	Catoptrique.....	La lumière doit être tenue vis-à-vis la Pointe Terras, pour éclairer le récif vis-à-vis le Cap à l'Ours.
Rayé de rouge et de blanc, vertical.	36	20	1868	Lanterne avec huile de charb.	
Blanc, carré.....	40	36	1856	.....
Poteau	34	32	.....	.....
Couleur, drape, octogone..	20	16	1854	.....	Lumière blanche.
Un sur poteau, et un autre sur pignon d'une grange env. 1 mille l'un de l'autre	30 on p'st. 45 on brn	.....	.....	.....	Tous deux avec lumières blanches.
Balises rouges.....	20	26	1868	Dioptr. Ire ordre.	Lumière blanche.
Poteaux	40	.....	.....	.....	do

ÉCOSSE.

LAURENT.

Carré, blanc.....	48	44	1871	Catoptrique.....	Paraît rouge quand on le voit de la mer et blanc quand on le voit du havre...
Carré, en bois, blanc.....	44	26	1866	do	Il éclaire partout à l'horizon.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

NOUVELLE-ÉCOSSE.

GOLFE DU ST.

Nom du phare.	Position.	Latitude N.		Longitude W.		Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl. Tourm.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.		
		°	'	°	'						
Ile Caribou.....	Partie nord-est.....	45	46	0	62	42	20	Une.....	Tr	Toutes les min..	10
Port de Pictou....	Pointe S. de l'entrée....	45	41	25	62	39	26	2, verticales; la sup. blanche, infé. rouge; à 25 pieds d'intervalle.	F	.....	11
Ile Pictou.....	Pointe sud-est.....	45	49	10	62	30	29	Une.....	F	.....	12
Cap St. George....	Sur le côté N. du cap....	45	52	35	61	54	40	Une.....	Tr	De ½ m. en ½ m.	25
Pomquet, baie St. George.	Extrémité N.-E. de l'île.	45	39	40	61	44	30	Une.....	F	.....	9

ILE DU

Port Hood.....	Entrée S. du havre....	46	0	0	61	31	40	Une.....	F	.....	10
Ile au Loup de Mer ou Margaree.	Sommet ou milieu de l'île	46	21	30	61	15	33	Une.....	F	.....	21
Cheticamp.....	Près du bout S. de l'île...	46	36	32	61	3	10	Une.....	Tr	Toutes les 45 sec	20
Ingonish.....	Ile Ingonish.....	46	41	20	60	20	0	Une.....	F	.....	15
Ile aux Oiseaux....	Ile Ciboux, à ½ de mille l'extrémité N.....	46	23	10	60	22	30	Une.....	Rev	Toutes les minu.	14
Havre Ste. Anne....	Sur la pointe N. de la grève	47	17	30	60	32	15	.....	F	.....	8
Pte. du Roch. Noir.	Côté S. de l'entrée du Grand Bras d'Or.....	46	18	30	60	23	30	Une.....	F	.....	.....
Pointe Basse.....	Pointe Plate côté E. de la Baie des Espagnols.	46	16	30	60	7	30	Une.....	F	.....	14
Ile Flint.....	Sur l'île.....	46	11	5	59	46	50	Une.....	Tr	Toutes les 15 sec.	12
Ile Scatterie.....	Pte. N. E. sur le rocher Trap.....	46	2	13	59	40	18	Une.....	Tr	Visible 1 minute, éclipsee une ½ minute.	15
Main-a-Dieu.....	Sur le côté sud de la pte. O. de l'île Scatterie....	46	0	30	59	47	30	.....	F	.....	9
Hav. de Louisburg.	Côté N. de l'en. à 60 brasses en dedans de la pte.	45	54	34	59	57	15	Une.....	F	.....	16
Ile Verte.....	Sommet de l'île.....	45	28	51	60	53	40	Une.....	F	.....	14
Havre de Sydney..	A l'extré. O de la Bar. S.	46	12	40	60	12	40	Une.....	F	.....	10.

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

—*Suite.*

LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. de hautes eaux.		Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
	Hauteur en pieds du sol à la girouette.				
Carré, blanc.....	35	26	1868	do	Allumé quand la navigation est libre de glace. Une petite lumière rouge est placée sous la lanterne. En les tenant O. S. O., on pare les récifs E. devant l'île Pictou. Variation en 1870, 22° 40' O.
Octagone, en bois, bandes vertic., rouges et blanches.	65	55	1834	do	
Carré, blanc.....	52	.....	1853	do	Lumière rouge, visible de l'ouest au sud par le nord.
do.....	350	39	1861	d	
do.....	50	23	1868	do	

CAP BRETON.

Tour carrée, blanc.....	55	.....	1854	do	Lumière rouge coté nord, lumière blanche coté sud.
do.....	298	.....	1854	do	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.
Carré, en bois, blanc.....	149	24	1872	do	Eclats alternatifs blancs et rouges.
.....	237	40	1871	D. 5e ordre. ...	
.....	77	33	1863	Catoptric.....	.....
Blanc.....	24	30	1871	do	Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.
Carré, blanc.....	45	23	1868	do	.....
Octogone; bandes verticales rouges et blanches.....	70	51	1832	do	Variation en 1869, 25° 45' O.
Octogone; blanc.....	65	43	1856	do	Visible partout à l'horizon.
do.....	90	70	1839	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argaud.....	Ce feu ne doit jamais être amené à l'est du N. N. E. ou au sud du S. S. O., et il ne faut pas en approcher de plus près qu'à 1½ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.
Carré, en bois, blanc.....	90	40	1871	Catoptric.....	Feu rouge.
Blanc, avec bande noire verticale.....	85	35	1842	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argaud.....	Sur l'habitation du gardien. Variation en 1869, 26° O.
En bois, carré, blanc.....	70	31	1865	do	Lumière rouge, au centre de l'habitation du gardien, visible partout à l'horizon.
do.....	30½	20	1872	do	Feu rouge.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

NOUVELLE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Écl. ; F. et à écl. ; Tour. ; Inérim. ; A. L.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Cap Canso	Partie nord de l'île aux Atocas	45 19 50	60 55 29	2 dans un tour, placées vert., à 12 vgs. l'une de l'autre.	F		la haute 15 la basse 9
Havre de Canso	Sur l'île Hart ou Cutler	45 21 0	60 58 31	Une	F		12
Havre d'Arichat	Pointe Marache, entrée sud, Ile Madame	45 29 2	61 1 52	Une	F		8
Havre d'Arichat	Sur l'île du Jersiais	45 30 20	61 3 4	Une	F		11
Havre de Guysboro.	Côté O. de l'entrée près de la Pointe Peart, Baie de Chedabouctou	45 22 47	61 29 11	Une	F		8
Pointe de Sable	Entrée S. Pointe d'Eddy ou de Sable	45 31 30	61 14 40	Deux horizontales, à 8 vgs. d'intervalle.	F		8
Pointe Tupper	Havre aux Vaisseaux	45 36 40	61 22 0	Une	F		7
Canso Nord	Entrée N., côté O. 120 verges en dedans	45 41 42	61 29 10	Une	F		18
Ile White Head	Extrémité S. O.	45 11 58	61 8 15	Une	Rev	Toutes les 20 secondes	11
Ile Verte	Comté de Guysboro	45 6 18	61 32 31	Une	F		14 to 16
Liscomb	Sur l'île Liscomb	44 59 20	61 57 51	Une	Rev	Rouge et blanc, écl. toutes les 2m	15
Ile au Castor	Partie S. E. de l'île au Castor ou Ile William	44 48 10	62 20 30	Une	Rev	Toutes les deux minutes.	12
Ile aux Œufs	Centre de l'île	44 39 51	62 51 32	Une	Rev	Toutes les min.	15
Ile au Sable	1/2 mille de l'extr. est.	43 58 30	59 46 0	Une	F		18

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ÉCOSSE.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Octogone, en bois, bandes horizontales rouges et blanches	75 } 40 }	60	1815	Lum. cat. avec reflect. parabolique et bec d'Argand	Un sifflet d'alarme à environ 100 milles au sud du phare; en temps de brume on le fera résonner huit secondes par minute.
En bois, carré, blanc	42	28	1872	do	Lumière rouge.
do do	34		1851	do	
do do	39	28	1872	Catoptrique	do
do do	30	20	1864	do	Variation en 1869, 23° 10' W.
do do avec un carreau noir	25 chaq.		1851	do	Lum. aux fenêtres à chaque bout du phare.
Carré, blanc	44	24	1870	do	Lumière rouge. Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.
En bois, carré, blanc	110	35	1842	do	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.
En bois, pyramidal, lanterne octogone.	55	35	1854	do	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de dix secondes.
En bois, carré, blanc	51	28	1873	do	Pour service comme phare côtier, et pour guider les vaisseaux fréquentant les havres du Pays et du Pêcheur.
do do	64	28	1872	do	
Blanc, avec 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O.	70	35	1846	do	Sur maison.
En bois, octogone, avec bandes verticales noires et blanches du côté de la mer.	80	45	1865	do	Lumières blanche et rouge alternativement, visibles sur tout l'horizon.
Octogone, blanc et brun alternativement.	128	86	1873	Dioptrique, 2de ordre.	Dans les temps de brouillard et de brume, ainsi que dans les tempêtes de neige, un sifflet d'alarme se fait entendre à 50 verges au sud du phare, trois fois en une minute, comme suit: 1o, un coup de trois secondes et un intervalle de trois secondes; ensuite un autre coup avec intervalle de même durée; puis un coup de trois secondes, avec un intervalle de 45 secondes pour compléter la minute. Le sifflet sera probablement entendu, dans les temps calmes ou avec le vent à 10 ou 15 milles; dans le temp. ou contre le vent à 3 ou 6 milles

LISTE des phares du Canada sous la direction de

NOUVELLE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.		Longitude O.		Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. éol.; F. et à éol.; Tourm.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.	
		°	'	°	'					
Ile au Sabie.....	Extrémité Ouest.....	43	57	0	60	8	0	Une.....	Tr. Trn. en trois min. laissant voir 3 éclairs à des interval. d'une demi-minute; ensuite cessat. de lumière pendant 1½ m. par chaque révol.	18
"Halifax" (phare flottant).....	Havre d'Halifax.....	44	24	20	63	27	30	.....	.....	.....
Ile au Diable.....	Ile au Diable, partie S.O. entrée E. du havre.	44	34	48	63	27	15	Une.....	F.....	8
Pointe Mullin.....	Côté N. de l'entrée du havre Wallace, comté de Cumberland.	45	49	45	63	25	16	Une.....	F.....	11
Plage de Meagher.....	Tour Sherbrooke, plage de Meagher, côté E. de l'entrée.	44	36	6	63	31	55	Une.....	F.....	12
Tête de Chébouctou.....	Côté O. entrée du havre d'Halifax.	44	30	21	63	30	49	Une.....	Tr. Eclats blancs à chaque minute.	18
Sambro'.....	Milieu de l'île.....	44	26	11	63	33	30	Une.....	F.....	20 or 21
Pointe à Peggy.....	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite.	44	29	30	63	55	0	Une.....	F.....	.....
Phare du havre Walton.....	Bassin des Mines, comté de Hauts.	45	14	0	64	0	45	Une.....	F.....	10
Baie de Mahone.....	Robson's Nose, B. Mahone	44	24	56	64	13	46	Une.....	F.....	11
Chester, baie de Mahone.....	Sur l'île Ironbound Est, un peu à l'est du centre de l'île.	44	26	10	64	4	50	Une.....	F.....	16
Ile de la Croix.....	Ile de la Croix, pointe E. baie de Lunenburg.	44	18	43	64	9	57	Deux, verticales, à 15 verges d'intervalle.	Haute à éol. Basse fixe.	De m. en m. } La haute 14, La basse 6.
Havre de Shelburne.....	Entrée du havre de Shelburne, comté de Shelburne.	43	41	15	65	19	5	Une.....	F.....	11
Ile Verte.....	Baie Marguerite, comté de Lunenburg.	44	23	0	64	2	45	Une.....	Tr. Eclats rouges et blancs alternativ. à chaque 1½ minute. Rev. complète en 3 minutes.	.....

département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

ECOSSE.—Suite.

Coteur ou caractère particulier du phare	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.		Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
	Hauteur en pieds du sol à la grouette.	Année où le phare a été allumé.			
En bois, octogone, blanc....	123	98	1873	Catoptrique.....	Dans les temps de brouillard et de brume ainsi que dans les tempêtes de neige, un sifflet à vapeur résonne 8 secondes par chaque minute, laissant un intervalle de 52 secondes entre chaque coup. Le sifflet sera probablement entendu, en temps calme ou avec le vent, à 10 ou 15 milles, et dans les tempêtes ou contre le vent, à 3 ou 6 milles. Retiré de sa station, le 27 nov. 1873, à cause d'une violente tempête.
Octogone, rouge brun, avec bandes blanches.....	45	.....	1852	do	Le rouge brun tourné vers la mer. Des pilotes sont stationnés ici.
En bois, carré, 25 pieds, peint en blanc.....	36	.....	.....	do	Pour guider les navires entrant ou sortant du havre Wallace.
Blanc, toit circulaire, et rouge.....	58	48	1815	do	Quand on relève le feu de Sambro, à l'O. S. O., on ne doit pas relever celui-ci à l'O. du N. pour parer l'écueil du Cap Thrum. Variation en 1869, 20° 10' O.
Carré, en bois, blanc.....	132	22½	1872	.....	.....
Octogone, blanc.....	115	60	1758	do	Dans les temps de brouillard et de brume on tirera du canon à la station de signaux sur l'île Sambro comme suit:—Deux canons de 24 seront tirés successivement, en réponse aux coups de canon d'alarme des navires, et le même signal sera donné de l'île en réponse au sifflet des vapeurs.
Blanc, carré.....	65	26	1868	do	Lumière rouge, lanterne sur habitation.
En bois, carré, 20 pieds, peint en blanc.....	60	.....	.....	do	Pour guider les navires dans le havre de Walton. Lumière rouge.
Bois, carré, blanc.....	68	29	1872	do	Lumière rouge.
Oblong, en bois, blanc, tour et lanterne sur l'habitation du gardien.	150	46	1871	Dioptrique.....	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Construction cachée par les arbres.
} Rouge, base octogone.....	{ 100 } 65	{ 53	1832	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et bees d'Argand.	Pilotes viennent ici. On peut y trouver un abri au besoin. Feu supérieur: éclats, 45 secondes; éclipses, 15 secondes. Variation en 1869, 19½° O.
Carré, 20 pieds.....	67	.....	.....	Catoptrique.....	Pour guider les navires dans le havre et indiquer les dangers de la Pte. de Sable.
Carré, 28 pieds, blanc, avec habitation.....	.....	.....	.....	do	Comme phare côtier.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

NOUVELLE-

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl.; Tourm.; Inérimut.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Port Mouton.....	Ile Spectacle, comté de Queen, pointe N.-E.	43 55 36	64 48 8	Une.....	F	.....	11
Lunenburg ou Pte. de la Batterie.	.....	44 21 41	64 17 36	Une.....	F	.....	12
Ile Moser	Sur l'île côté, O. de l'entrée de la rivière La Have.	44 14 15	64 18 50	Une.....	F	.....	.....
Ile Ironbound Ouest côté S.	Près du cap La Have, emb. rivière La Have.	44 13 43	64 16 19	Une.....	Tr	T. les 30 secondes	13
Port Medway.....	Tête de la Medway, côté O. de l'entrée.	44 6 10	64 32 14	Une.....	F	.....	10
Liverpool.....	Ile Coffin, Pointe S., baie de Liverpool.	44 1 58	64 37 34	Une.....	Tr	De 2min. en 2m.	16
Pointe du Fort....	Pointe du Fort, baie de Liverpool, entrée S.	44 2 30	64 42 20	Une.....	F	.....	7
Little Hope.....	Vers le centre de l'île. Côté E. du hayre de Pte. Hébert	43 48 31	64 47 15	Une.....	Tr	De min. en min.	12
Port Hébert.....	Hébert	43 48 40	64 55 24	Une.....	F	.....	10
Havre de Ragged Island.	Rocher aux Goëlands.....	43 39 14	65 5 50	Une.....	F	.....	10
Havre de Shelburne Cap Roseway ...	Cap Roseway, près de l'entrée S.E. de l'île Macnutt,	43 37 17	65 15 45	Deux, vertic., à 21 verg. de distance.	F	.....	} La haute 18 } } La basse 10 }
Ile au Nègre.....	Sur l'île au Nègre.....	43 30 54	65 20 58	Une.....	Tr	Eclats rouge et blanc de min. en minute.		12
Barrington.....	Pointe Baccaro, côté O. de l'entrée.	43 26 54	65 28 12	Une.....	F	.....	10
Ile Carter.....	Havre de Ragged Island.	43 42 15	65 5 29	Une.....	F	.....	11
Cap de Sable.....	Sur le Cap.....	43 23 19	65 37 11	Une.....	Tr	Eclat 15 secondes Eclip. 25 second.	12
Havre de Pubnico.	Beach Point, côté E. de l'entrée, à 60 brasses de la marque de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une.....	F	.....	8
Rivière Tousquet..	Ile au Gros Poisson, pointe S.-O.	43 42 10	65 57 15	Deux, horizon. tales à 8 vgs. d'intervalle.	F	.....	12
Havre Yarmouth..	A l'extrémité du récif, vis-à-vis la pointe S.-O. de l'île Bunker, côté E. de l'entrée du havre.	43 48 30	66 8 45	Une, rouge....	F	.....	10

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ÉCOSSE.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.
En bois, carré, 20 pieds....	47	....	.....	Catoptrique....	Pour guider les navires dans le havre.
Carré, blanc.....	50	24	1864	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Sur le toit de l'habitation, qui est blanche.
Carré, blanc.....	55	26	1868	do	Lumière rouge.
Tour carrée, blanc.....	72	29	1855	do	Près du bord de la falaise, qui a 40 pieds d'élevation.
Carré, blanc, avec carreau noir du côté de la mer....	44	23	1851	do	Ressemble à une maison.
Base octogone, bandes horizontales rouges et blanches au nombre de huit.	65	50	1812	do	Eclats de 30 secondes; éclipses de 90 secondes. Variation en 1869, 18 ^h 30' O.
Carré, blanc.....	30	17	1855	do	Lumière rouge, se passe à babord en entrant dans le havre.
Carré, blanc.....	40	26	1865	do	Lumière rouge, au centre de la maison du gardien, visible sur tout l'horizon.
En bois, carré, blanc.....	33	29	1872	do	Lumière rouge.
Carré, blanc.....	56	31	1853	do	.....
Octogone, bandes verticales noires et blanches..	120	} 77	} 1788 réparé 1858	do	Variation en 1869, 17 ^h 30' O.
Carré, en bois, blanc.....	48			29	1872	do	.....
Carré, blanc avec rond noir du côté de la mer.....	49	35	1850	do	Lumière rouge.
En bois, carré, blanc.....	66	29	1872	.....	Lumière rouge.
Blanc, octogone.....	53	50	1861	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Variation en 1869, 17 ^h 10' O.
Carré, blanc.....	28	20	1854	do	Ouvert à l'O. de l'île St. Jean et relevé au N. E. $\frac{1}{2}$ N. il faut parer le banc; en venant au port de tout autre côté il faut relever le feu au N. de l'E. N. E. avant de courir dessus, pour parer l'écueil devant la pointe Ste. Anne.
En bois, blanc, carré.....	.....	.....	1864	do	Visible du large aux fenêtres des deux pignons d'une maison habitée.
La lanterne sur habitation, construite sur une jetée, le tout formant une balise.	27	.....	1874	Catoptrique....	Une lumière rouge pour guider les navires dans le havre. Visible du nord entre N. E. par N. et N $\frac{1}{2}$ E. Elle peut aussi être vue par dessus la plage de Stanwood, quand le vent est de S. $\frac{1}{2}$ E. à S. E. $\frac{1}{2}$ E. mais elle ne peut être suivie, car la seule entrée dans le havre est par le détroit de Yarmouth et autour du Cap Est.

LISTE des phares du Canada sous la

NOUVELLE-

BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. éol.; F. et à éol.; Tour.; Intermit.; Alt.	Intervalle des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile aux Phoques...	Pointe S., $\frac{1}{2}$ de mil. de l'île	43 23 34	66 0 52	Une.....	F.....	.....	18
Yarmouth ou Cap Forchu.	Cap Est, Pointe Sud.	43 47 28	66 9 21	Une.....	Tr.....	Toutes les minut. et 45 secondes.	18
Cap Ste. Marie....	Côté est de la baie..	44 5 20	66 12 40	Une.....	Tr.....	Toutes les 30 secondes, rouge et blanc, alternat.	.....
Sissibou.....	Côté sud de l'entrée de la rivière.	44 26 30	66 1 15	Une.....	F.....	.....	8
Ile aux Eglantiers.	Pointe nord-ouest.....	44 14 57	66 23 30	Une.....	F.....	.....	10
Westport.....	Ile Peter, entrée sud du Grand Passage.	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pds. d'intervalle.	F.....	.....	10
Tête du Sanglier....	Tête du Sanglier, 50 pieds du nord de la falaise.	44 24 16	66 13 0	Une.....	Tr.....	Altern. rouge et blanc, éclats de minut. en min.	.....
Digby ou Annapolis.	Pointe Prim, pointe sud de l'entrée.	41 34 65	67 20	Une.....	F.....	.....	13
Cap Spencer.....	Pointe du Cap.....	45 12 30	65 54 0	Une.....	Tr.....	Altern. rouge et blanc, pendant des espaces de 45 second. cha. et un intervalle de 45 secondes.	20
Anse Marshall ou Port Williams.	Rive sud, Baie de Fundy	44 56 52	65 16 0	Deux, vertic., 20 pds., d'int.	F.....	.....	10
Margaretsville....	do do	45 2 57	65 4 0	Deux.....	F.....	.....	8
Roche Noire.....	Rive sud.....	45 10 10	64 46 0	Une.....	F.....	.....	12
Horton.....	Sur la côte, rive ouest de la rivière Avon.	45 6 15	64 13 30	Une.....	F.....	.....	20
Burnt Coat Head.	Bassin de Minas, rive sud.	45 18 40	63 48 30	Une.....	F.....	.....	13

direction du département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ECOSSE.—*Suite.*

FUNDY.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et l'ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Octogone, blanc.....	98	60	1830	Dioptrique, 2me ordre.	Le roch. de la Blonde reste à $3\frac{1}{2}$ milles S. $\frac{1}{2}$ S. O. du phare. Variation en 1869 16° 48' O. sifflet à vapeur près du phare.
Octogone, bandes verticales rouges et blanches.....	117	59	1839	Lumières catoptriq. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand..	Eclats $1\frac{1}{2}$ min.; éclipses $\frac{1}{2}$ min. Sifflet d'alarme sur le côté O. résonne par temps de brume et de neige 10 sec. par minute.
Octogone, blanc.....	103	43	1868	do	Lumières rouge et blanche alternatives..
Blanc, en bois, pyramidal	36	33	1870	do	
Octogone, blanc.....	92	55	1809	do	Variation en 1869, 17° 45' O. Un sifflet d'alarme a été placé au N. O. de l'île aux Eglantiers, côté sud du phare. Il sera sonné comme suit par temps de brume et de neige : Coup de 4 secondes Intervalle de do Coup de do Intervalle de do Coup de do Intervalle de 40 second. } 60 secondes.
Carré, blanc.....	40 each.	15	1850	Lumière catop. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.....	Visibles du nord quand on les relève entre le S. $\frac{1}{2}$ S. O. et S. S. O., et du S. quand on les relève entre le N. E. $\frac{1}{2}$ E., et N. N. O. $\frac{1}{2}$ O.
Carré, blanc.....	.....	.....	1864	do	Sur toit de l'habitation qui est blanche.
Carré, bandes verticales rouges et blanches.....	76	22	1817	do	Variation en 1869. 18° 50' O. Sifflet d'alarme sur pointe à Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 sec. par min., laissant entre les coups une intervalle de 52 secondes
Carré, avec tour.....	207	35	1873	Catoptrique....	Visible entre E. S. E par S. à O. N. O. le phare de l'île aux Perdrix, portant au compas N. O. par O $\frac{1}{2}$ O. vers le nord, la distance d'un phare à l'autre étant de $6\frac{1}{2}$ milles.
Carré, blanc.....	{ 60 } { 57 }	22	1859	do	Lumière sur toit de l'habitation; lum. inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.
Carré, blanc et noir, bandes horizontales.....	{ 30 } { 27 }	22	1859	do	Lumière rouge, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.
Carré, blanc.....	45	35	1848	do	Lumière sur toit de maison, visible de tous les points d'approche.
Carré, blanc.....	92	20	1851	do	Variation en 1869, 20 $\frac{1}{2}$ O. Lumière dans une fenêtre.
Carré, blanc.....	75	35	1859	do	Sur l'habitation du gardien; visible de tous les points d'approche.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

NOUVELLE-

BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A. écl.; F. et à écl. Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Pointe Spencer....	Pointe Spencer, rive N. Baie Cobequid	45 23 30	63 37 0	Une.....	F	.....	6
Ile aux Perdrix ou Parrisboro.	Côté O. de la rivière.....	45 23 0	64 19 0	Une.....	F	.....	9
Riv. aux Pommes.	Cap. Capston ou pointe Hetty, entré N.	45 28 20	64 51 30	Une.....	F	.....	12

NOUVEAU-

BAIE DE

Grindstone	Partie O. de l'Ile.....	45 43 13	64 37 25	Une.....	F	.....	12
Enragé	Sommet du Cap.....	45 35 34	64 46 55	Une.....	F	.....	15
Quaco	Petitroch. v. a. v. la pointe	45 19 20	65 31 55	Une.....	.....	Toutes les 20 sec.	15
Havre St. Jean....	Ile aux Perdrix	45 14 20	66 3 20	Une.....	F	.....	20
	Tour-balise	45 15 10	66 3 40	Une.....	F	.....	10
Pointe Le Préau	Sur la pointe	45 3 40	66 27 39	Deux, vert. à 9 vgs. d'interv.	.....	.....	15
Ile Wolf S. O.	Sur la pointe S. E. de l'Ile S. O.	44 56 30	66 44 10	Une.....	Tour	1/2 minute entre chaque éclat	17 à 20
Havre Whitehead Bliss	O. de l'Ile Bliss.....	45 1 15	66 51 0	Une.....	F	.....	12
Ile Campobello....	Pointe nord de Head Harbor.	44 57 40	66 54 10	Une.....	F	.....	15
Port St. André....	Pointe N. de l'entrée.....	45 4 10	67 2 50	Une.....	F	.....	10
Ile Grand Manan partie N.E.	Swallow Tail.....	44 45 52	66 44 0	Une.....	F	.....	17

département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*ÉCOSSE—*Suite.*FUNDY.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds du foyer de la lentille au-dessus du niv. des hautes eaux.	Huteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Observations.
Dans une fenêt. d'une mais.	35	20	1863	do	
Carré, blanc.....	37	32	1852	do	Lanterne sur l'habitation du gardien...
Oblong avec tour, blanc...	64	45	1870	do	Reconstruit à environ 160 pieds S.S.E. de l'ancien.

BRUNSWICK.

FUNDY.—*Suite.*

En bois; octogone; blanc.	60	.....	1854	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et bec-soleil perforés..	Visible du N. E., 1/4 E. par le N. à E. 1/4 S. E., ou 315°. Le phare du Cap Enragé est S. O. 1/4 O. 1/4 à environ 10 milles. Variation en 1869, 20° 30' O.
Blanc, carré.....	120	23	1840	D. 4e ord.....	Visible entre Nord-Ouest et Nord-Est par Sud.
Octogone, bandes horizontales rouges et blanches..	58	46	1835	C.....	
Octogone, bandes verticales rouges et blanches.....	119	40	1791	do	Par temps de brume, on fait résonner un sifflet d'alar. de min. en min. pend. dix sec. Une bouée à cloche est posée p. du c.E. du récif de l'île aux Perdrix. Variation en 1869, 19 1/2° O.
do do	35	15	1828	D. 4e ord.	
Octogone, bandes horizontales rouges et blanches... { 81 } { 53 }	31	1831	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et bec-soleil perforés..	Visible entre O. N. O. et 1/4 N. E. par Sud. Variation en 1869, 18° 50' O. Sifflet d'alarme résonne par temps de brume et de neige.	
La lantr. surmonte l'habitation du gardien, qui est une construction en bois, carrée, et peinte en blanc. Carré, en bois, blanc.....	111	35	1871	Catoptrique....	Visible de tous les points d'approche.
Octogone, blanc, avec croix rouge	45	30	1871	do	
Octogone, blanc.....	64	34	1829	do	Variation en 1869, 18 1/2° O.
Octogone, blanc.....	42	22	1833	do	Visible entre Nord-Ouest quart Nord. et Sud-Est quart Sud. Variation en 1869, 16 1/2° O.
Octogone, en bois, blanc...	148	50	1860	do	Visible entre S. O. et N. O. par S. Variation en 1869, 17 1/2° O.

LISTE des phares du Canada sous la direction

NOUVEAU
BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile Machias, deux lumières.	Sur l'île.	44 30	7 67 6 13	Deux. O. $\frac{1}{2}$ N. $\frac{1}{2}$ N., et E. $\frac{1}{2}$ S. $\frac{1}{2}$ S., à 56 $\frac{1}{2}$ verges d'intervalle.	F		15
Rocher Gannet.	Sur le rocher.	44 0 38	66 47 0	Une	F et à écl.	Eclat de 4 $\frac{1}{2}$ sec. de min. en min.	12

RIVIÈRE

Green Head.		45 18	0 66 7 20	Une.	F		10
Pointe de Sable.		45 22	0 66 11 0	Une.	F		10
Pointe du Chêne.		45 32	0 66 6 0	Une.	F		10
No Man's Friend.		45 47	0 66 7 30	Une.	F		10
Batture Oromocto.		45 53	0 66 27 0	Une.	F		10
Wilmot's Bluff.		45 56	0 66 30 0	Une.	F		10
Pointe Cox.	Grand Lac.	46 2	0 66 1 0	Une.	F		10
Pointe Robertson.	Grand Lac, Co. de Queen	46 53	0 60 13 0	Une.	F		10
Pointe Fanjoy.	do do	45 55 10	60 4 0	Une.	F		10

PROVINCE DE LA

Race Rocks.	Sur Race Rocks, détroit de Fuca.	48 17 45	123 32 0	Une.	à écl.	De 10 s. en 10 s.	18
Fisgard.	Sur rocher, à l'entrée du havre d'Esquimalt.	48 26	0 123 27 15	Une.	F		12
Bateau-phare Fraser.	Sur Sand Head, S. à l'entrée de la rivière Fraser	49 3 50	123 16 40	Une.	F		9

Département de la Marine et des Pêcheries.—Suite.

BRUNSWICK.—Suite.

FUNDY.—Suite.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Blanc	58 E., 54 O.	36	1832	Une lumière catoptrique, l'autre dioptrique de 2e ordre.	Un sifflet d'alarme a été placé sur l'île, et il sera sonné comme suit :— Deux coups de 5 secondes par minute, avec intervalle de 25 secondes entre chaque coup. 1er coup 5 secondes Intervalle 25 do 2e coup 5 do Intervalle 25 do Faisant 60 do Sonné pour la prem. fois le 30 nov. 1873. Par le temps de br on tire un coup de can. pour rép. aux signaux. Une dangereuse chaîne de roch. s'ét. 4 mil. à l'E. du ph. Lumière fixe 45 secondes. Eclipse 5 $\frac{1}{2}$ do Eclat 4 $\frac{1}{2}$ do Eclipse 5 $\frac{1}{2}$ do
Octogone, avec banderoles noires et blanches, alternativement	66	41	1831	D. de 4e ordre.	

ST. JEAN.

Blanc	105		1869	Catoptrique.	
do	50		1869	do	
do	50		1869	do	
do	55		1869	do	
do	54		1869	do	
do	104		1869	do	
do	20		1869	do	
Carré, bois, blanc.	16	16	1873	do	
Carré, bois, blanc.	16	16	1873	do	

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Tour circulaire, en pierre, peinte avec bandes horizontales noires et blanches, alternativement, et une maison en brique rouge.	118	105	1861	D. 2e ordre.	Variation, 22° 05' Est. Une cloche est sonnée par temps de brume.
Corne rouge, avec une boule au haut du petit mât.	70		1866	C	Parait rouge du côté du hav. Variation 22° 05' E.
					Variation, 22° 30' Est.

ANNEXE

LE FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC en compte courant

Dt:

1873.	Pour les pensions suivantes et secours payés durant l'année 1873 :—	\$ cts.	\$ cts.
	Pour arrâges de pension, le 31 décembre 1873	327 66	
	Montant de la liste de pensions pour le trimestre expirant le 31 jan. 1872.	2,810 33	
	do do do 30 avril, 1873	2,772 07	
	do do do 31 juillet, 1873	2,756 06	
	do do do 31 octobre	2,658 54	
	Secours durant l'année 1873		11,324 66
			511 79
	<i>Pour les sommes suivantes payées :—</i>		
	A. Côté et Cie. pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Journal de Québec"	39 06	
	J. J. Foote pour publication de l'état du fonds dans le "Morning Chronicle" de Québec	21 48	
	Octroi annuel au secrétaire-trésorier pour un commis devant l'aider dans la perception et la distribution du fonds des pilotes invalides	440 00	
			500 54
	P. A. Shaw, pour \$1,000 d'effets canadiens 6% de prime, intérêt accumulé; courtage et certificat	1,066 48	
	"La Banque Nationale," dépôt spécial	50 00	
			1,116 48
	Montant des dépôts temporaires dans la "Caisse d'Economie N. D."		9,300 00
	Balance		304 30
			23,057 80

Attesté sous serment comme étant exacte et vrai, ce 27 janvier 1874.

(Signé) J. W. DUNSCOMB, J.P., Dist. de Québec.

Balance examinée en mains, trois cent quatre piastres et trente-trois centins.

(Signé) VITAL TÊTU,
Maître.

No. 37.

avec A. Le Moine, écr., secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.
Av.

1873.		\$ cts.	\$ cts.
	Balance entre les mains du secrétaire-trésorier le 31 décembre 1872		3,498 31
	<i>Capital et intérêt reçus des personnes suivantes durant l'année 1873 :—</i>		
	De la corporation de Québec, une année d'intérêt sur \$9,000, au 1er juillet 1873	630 00	
	Syndics du chemin de Québec, une année d'intérêt sur \$22,800, au 1er juillet 1873	1,368 00	
	Commissaire du havre de Québec, montant du		
	" do do No. 190	\$1,000	
	" do do 21 mois d'intérêt au 1er octobre, 1873	165	
			1,165 00
	Succession P. Boisseau, une année d'intérêt sur 2,600 au 26 janvier 1873		156 00
	Syndics de l'église St. André, une année d'intérêt sur \$2,000, au 17 novembre 1873		120 00
	Puissance du Canada, une année d'intérêt sur \$16,400 au 30 septembre 1873		984 00
	Joseph Pouliot, à compte de son obligation	\$50 00	
	Intérêt	6 00	
			56 00
	A. Marmen, 1 an d'intérêt sur \$240, au 26 mars 1873	14 40	
	Antoine Lapointe, une année d'intérêt sur \$100, au 20 novembre 1873	6 00	
	A. Fournier, une année d'intérêt sur 1,200, au 27 janvier 1873	72 00	
	"La Banque Nationale," sur dépôt spécial	122 25	
	"la Caisse d'Economie, N.D.," à compte de dépôts temporaires	7,388 85	
			12,082 50
	<i>Amendes.</i>		
	Montant reçu durant l'année 1873		15 00
	<i>Droit de tonnage.</i>		
	Montant durant l'année 1873		7,449 99
	<i>Pensions.</i>		
	Montant de pension payé en plus à Amb. Dumas		12 00
			23,057 80

(E. E.)

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre, 1873.(Signé) A. LEMOINE,
Secrétaire-trésorier.

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte de fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1873.

RECETTES.	\$ cts.	\$ cts.
Pourcentage ou contributions des pilotes.....		7,449 99
Capital payé et intérêt sur prêts reçus.....		4,705 65
Dépôts temporaires dans la banque d'épargne.....		7,388 85
Amendes.....		15 00
		19,559 49
DÉPENSES.		
Pensions.....		11,324 66
Secours.....		511 79
Placements.....		1,116 48
Dépôts temporaires dans la banque d'épargne.....		9,300 00
Paiements divers.....		500 54
		22,753 47
PERSONNES SECOURUES A MÊME LE FONDS.		
Henri Gauthier, pilote.....		96 00
N. Fortin, do.....		29 05
Isaïe Marticotte, do.....		24 00
Henri Noël, do.....		28 00
Edouard Rousseau, do.....		48 00
Isaac Forbes, do.....		48 00
Ed. Demers, do.....		96 00
F. X. Lapointe, do.....		90 74
Wm. Russell, do.....		52 00
		511 79
PENSIONNAIRES A LA CHARGE DU FONDS.		
<i>Pilotes invalides.</i>		
D'Amour, J. S.....	120 00	
Lapointe, F. J.....	120 00	
Paradis, N.....	120 00	
Adam, J. E.....	96 00	
Benville, R.....	96 00	
Boucher, A.....	96 00	
Caron, J. B.....	96 00	
Chamberland, A.....	96 00	
Charest, P.....	96 00	
Charest, V.....	96 00	
Cinqmars, L.....	96 00	
Coté, F.....	96 00	
Curodeau, F.....	96 00	
Corriveau, F. X.....	96 00	
Dick, P.....	96 00	
Dion, C.....	96 00	
Fournier, G.....	96 00	
Fournier, M.....	96 00	
Gaulin, J. B.....	96 00	
Genest, A.....	96 00	
Genest, J.....	96 00	
Gourdeau, J.....	96 00	
Gourdeau, P.....	96 00	
Lapointe, J.....	96 00	
Lavoie, J.....	96 00	
Lemieux, J.....	96 00	
Menard, F. X.....	96 00	
Morin, M.....	96 00	
Nadeau, F.....	96 00	
A reporter.....		

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>			
<i>Pilotes invalides.—Suite.</i>			
Pâquet, P.....		96 00	
Pelletier, F.....		96 00	
Pelletier, J.....		96 00	
Plante, G.....		96 00	
Pouliot, P.....		96 00	
Roussel, A.....		96 00	
Roy, A.....		96 00	
Roy, J. L.....		96 00	
Smith, M.....		96 00	
St. Pierre, C.....		96 00	
Vaillancourt, E.....		96 00	
Vézina, C.....		96 00	
Vézina, M.....		96 00	
Vézina, O.....		96 00	
Forbes, J.....		80 00	
Côté, R.....		40 00	
Lapierre, Denis J.....		40 00	
			4,360
<i>Veuves de pilotes.</i>			
Veuve Adam, C. J.....		80 00	
do Asselin, J. B.....		80 00	
do Asselin, L.....		80 00	
do Asselin, L. (M. L.).....		80 00	
do Baquet, F.....		80 00	
do Blanchette, L. D.....		80 00	
do Bernier, G.....		80 00	
do Bouchard, M.....		80 00	
do Caron, F.....		80 00	
do Caron, G.....		80 00	
do Chevalier, Ed.....		80 00	
do Couillard, F.....		80 00	
do Desrosiers, J.....		80 00	
do Dick, J.....		80 00	
do Dick, Ths.....		80 00	
do Dion, J.....		80 00	
do Doiron, A.....		80 00	
do Dumas, Christ.....		80 00	
do Dumas, J.....		80 00	
do Dunford, T.....		80 00	
do Fournier, J.....		80 00	
do Glynn, D.....		80 00	
do Gourdeau, P.....		80 00	
do Irvine, W.....		80 00	
do Kœnig, C. F.....		80 00	
do Lachance, O.....		80 00	
do Langellier, F.....		80 00	
do Langlois, J.....		80 00	
do Langlois, L.....		80 00	
do Langlois, P.....		80 00	
do Lapointe, A.....		80 00	
do Lapointe, F.....		80 00	
do Laroche, J. B.....		80 00	
do Lavoie, A. (L. M.).....		80 00	
do Lavoie, A. (U. S.).....		80 00	
do Lavoie H.....		80 00	
do Lévesque, F.....		80 00	
do Marcoux, J.....		80 00	
do Marticotte, H.....		80 00	
do Mercier, J.....		80 00	
do Michaud, A.....		80 00	
<i>A reporter.....</i>			

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			
<i>Veuves de pilotes.—Suite.</i>			
euv ³	Normand, P.....	80 00	
do	Ouellet, A.....	80 00	
do	Ouellet, E.....	80 00	
do	Pettigrew, D.....	80 00	
do	Pineau, B.....	80 00	
do	Pouliot, Paul.....	80 00	
do	Plante, J. M.....	80 00	
do	Rioux, F.....	80 00	
do	Ruelle, J.....	80 00	
do	Simpson, F.....	80 00	
do	Simpson, John.....	80 00	
do	Simpson, Jos.....	80 00	
do	St. Amand, G.....	80 00	
do	Simard, R. E.....	80 00	
do	Amiot, W.....	64 00	
do	Blouin, P.....	64 00	
do	Bossinot, F.....	64 00	
do	Campbell, J.....	64 00	
do	Côté, C.....	64 00	
do	Desnoyers, F.....	64 00	
do	Desrosiers, P.....	64 00	
do	Lachance, F. X.....	64 00	
do	Lachance, P. P.....	64 00	
do	Leclerc, F.....	64 00	
do	Pelletier, M.....	64 00	
do	Reilly, J.....	64 00	
do	Royer, A.....	64 00	
do	Ballantyne, P.....	48 00	
do	Chassez, Z.....	48 00	
do	Chouinard, C. W.....	48 00	
do	Dandurand, J.....	48 00	
do	Fortin, J.....	48 00	
do	Keable, A.....	48 00	
do	Morency, G.....	48 00	
do	Rioux, M.....	48 00	
do	Rouleau, P.....	48 00	
do	Servant, J. B.....	48 00	
do	Verrault, H.....	48 00	
do	Blanchet, Z.....	40 00	
do	Cavanagh, M.....	40 00	
do	Caron, F.....	40 00	
do	Côté, M.....	40 00	
do	Fortier, A.....	40 00	
do	Langlois, L.....	40 00	
do	Lapierre, P.....	40 00	
do	Lapointe, P.....	40 00	
do	Michaud, P.....	40 00	
do	McNeil, T.....	40 00	
do	Plante, G.....	40 00	
do	Raymond, A.....	40 00	
do	Thivierge, L.....	40 00	
			6,280 00
<i>Enfants de pilotes.</i>			
	Chasseur, Abraham (aliéné).....	48 00	
	Enfant de D. Charest, (David) infirme.....	48 00	
do	H. Couillard, infirme.....	48 00	
do	L. N. Morency.....	40 00	
do	D. Charest, (Gervais) infirme.....	32 00	
do	Gourdeau, J., infirme.....	30 00	
do	Pettigrew, W. (2).....	50 00	
<i>A reporter</i>			

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Fin.*

	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		
<i>Enfants de pilotes.—Suite.</i>		
Enfant de Boutin, T. infirme.....	24 00	
do Toussaint, P. do	24 00	
do Baquet, P. do	20 00	
do Dupuis, F. do	20 00	
do Forbes, P. do	20 00	
do Fortin, N. do	20 00	
do Gauthier, H. do	20 00	
do Jahan, J. do	20 00	
do McNeil, N. do	20 00	
do Lavoie, E. et 3 infirme (4).....	76 80	
do Pouliot, J. infirme.....	16 00	
do Turcotte, M. do	16 00	
do Turcotte, M. (mg).....	16 00	
do Garneau, P. (3).....	48 00	
do Garneau, P. (2).....	32 00	
do Pineau, B.	12 00	
do Raymond, J. (2).....	20 00	
		720 80
ETAT DU FONDS.		
		11,360 00
Argent placé.....		56,475 79
Intérêts dus par diverses personnes.....		201 61
En caisse, savoir :—		
Dans les caisses d'épargne.....	2,000 00	
Entre les mains du secrétaire-trésorier.....	304 33	
		2,304 33
		58,981 73
A déduire, arrérages de pensions dûs maintenant.....		408 16
		58,573 57

(E. E.)

MAISON DE LA TRINITÉ,
QUÉBEC, 31 décembre 1873.

A. LEMOINE,
Sec.-Trésorier.

Examiné et approuvé,

V. TÊTU,
Maître.

31 janvier 1874.

ANNEXE No. 38.

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU NAVIRE
A VAPEUR "ATLANTIC".

HALIFAX, N.-E., 18 avril 1873.

Conformément à l'avis d'ajournement, la Cour s'est ouverte à 3 heures p. m. ; étaient présents : le commissaire, les capitaines Scott et McKenzie. Après avoir passé les témoignages en revue, le commissaire rendit le jugement suivant : —

Le naufrage du navire à vapeur *Atlantic* et les pertes de vie qui en ont été le résultat et sur les causes duquel cette Cour a fait enquête, est un des désastres maritimes les plus effrayables que notre siècle ait vus. Un navire magnifique, un des plus beaux qui soient sortis des chantiers de construction, ayant à son bord près de mille âmes et une cargaison considérable, est venu de toute sa vitesse frapper contre les rochers de nos côtes et a fait en quelques minutes un naufrage complet, et plus de cinq cents âmes ont été précipitées dans l'éternité.

Le but de cette enquête a été de constater, si c'était possible, si ce désastre épouvantable a été une de ces mystérieuses dispensations de la Providence, le résultat de causes qu'il est impossible au pouvoir de l'habileté, de la prudence et de la prévoyance humaines de prévenir ; ou s'il est le résultat d'un manque de cette habileté, de cette prudence et de cette prévoyance chez ceux auxquels étaient confiés le soin et la garde de tant de vies chères et de tant de propriétés. Dans cette enquête où j'ai été aidé par le capitaine P. A. Scott et le capitaine Geo. A. MacKenzie, tous les efforts ont été employés pour obtenir des survivants en mesure de les connaître, tous les faits se rattachant aux causes du désastre et aux circonstances immédiates qui l'ont provoqué ; mais dans toute l'enquête on a éprouvé la difficulté qu'à cause de la perte totale de toutes les archives du navire, les témoins ont dû s'en rapporter à leur mémoire pour relater les circonstances et les données sur lesquelles le jugement qui va être rendu a été basé légalement. Et il se peut que sous l'influence de l'excitation naturellement créée par les circonstances, la preuve fournie sur quelques points n'ait pas été aussi ample et aussi exacte dans les détails qu'elle l'aurait été si les livres de loch et autres papiers du navire avaient pu aider la mémoire des témoins.

Des témoignages recueillis il ressort que le navire à vapeur *Atlantic*, de la ligne *White Star*, de 2,376 tonneaux, était parti de Liverpool le 20ème jour de mars et de Queenstown le 21, pour New-York, commandé par le capitaine James A. Williams, qui avait un certificat de commandant extra ; le premier officier était James W. Firth, porteur d'un certificat de patron, second officier W. Metcalf, troisième officier C. L. Brady, porteur d'un certificat de patron, et quatrième officier John Brown porteur d'un certificat de patron, avec 811 passagers y compris 35 de salon et un équipage de 141 hommes, faisant un total de 957 personnes, dont je crois 535 se sont noyées. Le navire paraît avoir joui d'un beau temps et n'avoir éprouvé aucune difficulté jusqu'au 26 mars où il essuya au coup de vent qui dura trois jours, pendant lesquels sa marche fut lente, à peu près sept ou huit nœuds à l'heure.

A midi, lundi, le trente et unième jour de mars, il était à environ 460 milles de Sandy Hook. L'ingénieur fit rapport qu'il ne lui restait que 127 tonnes de charbon, et comme le vent continuait à être contraire et que le baromètre indiquait du mauvais temps, le capitaine Williams, après s'être consulté avec le premier officier et l'ingénieur en chef, décida prudemment de ne pas essayer d'atteindre New-York avec un approvisionnement de charbon aussi insuffisant, mais de dévier de sa marche et de larguer sur Halifax,

Pendant les trois jours précédents le navire avait eu une consommation de charbon réduite ; et du fait qu'après cette consommation réduite, il n'avait plus, le onzième jour, qu'un approvisionnement de quarante-huit heures, il devenait évident qu'à son départ il n'avait pas suffisamment de charbon pour un navire de sa classe. Les ingénieurs nous apprennent que

quand le navire employait du charbon Gallois, sa consommation était de 55 à 60 tonnes par jour. Il avait à bord, avant de quitter Liverpool, 967 tonnes, dont 80 furent consommées avant que le voyage ne fût commencé, — ne laissant qu'un approvisionnement de quatorze jours, en supposant que le charbon fût de la meilleure qualité. Mais au lieu d'être de la meilleure qualité, le charbon était un mélange de Gallois et d'anglais, dont le navire consommait 70 tonnes par jour, — ce qui ne lui donnait plus qu'un approvisionnement de moins de treize jours quand il laissa la rade.

Si les circonstances de la traversée avaient été favorables, et si les vents contraires et le gros temps n'y avaient pas mis d'obstacles, cette quantité de charbon aurait sans aucun doute porté le navire et les passagers à destination. Mais la traversée de l'Atlantique en hiver, avec un temps plus ou moins favorable, est l'exception, non la règle. Raisonnablement on ne peut s'attendre que la température soit extrêmement favorable pendant le mois de mars, et on aurait dû se pourvoir contre l'éventualité d'une petite vitesse résultant des vents contraires et du gros temps.

Eu égard aux circonstances, le capitaine Williams paraît avoir été justifiable de dévier de sa route et de larguer vers Halifax. Pendant l'heure qui s'écoula entre le moment où le navire changea de position, le 31, jusqu'à 1 h. p.m., il franchit à peu près sept milles vers l'ouest, ce qui, d'après le capitaine Williams, mettait sa position lat : 41°39' N., long : 63°54' O., à environ 170 milles du phare de Sambro. En supposant que cette position fût correcte, la direction suivie N. 24' E. ou N. 33' E., magnétique, aurait pu le conduire sans encombre à l'est de Sambro s'il n'y avait pas eu de courant. Il ressort de la preuve que pendant l'après-midi on se procura des azimuts et qu'on prit durant la soirée la portée de l'étoile polaire pour corriger l'erreur du compas. Si la preuve sur ces points est exacte (car il faut se rappeler que ces faits ne sont donnés que de mémoire), alors il très-évident que le navire doit avoir été porté à l'ouest par un courant de plus d'un nœud à l'heure. A minuit on calcula sur le loch commun, à des intervalles de deux heures, qu'il avait parcouru 122 milles en une moyenne de 11 milles à l'heure, depuis le moment où sa direction avait été changée, ce qui le mettait à environ 48 milles de Sambro. A cette heure le quart fut changé, le premier et le troisième officiers descendirent et furent relevés par le second et le quatrième. Un peu après minuit le capitaine laissa le pont et se retira dans sa chambre, après avoir donné à son domestique l'ordre de le réveiller à 2.40., et à l'officier de quart celui de l'appeler à 3 heures ou plus tôt s'il apercevait le phare ou s'il s'opérait un changement dans la température.

Pendant les trois heures on n'aperçut aucun phare ; le domestique du capitaine alla pour l'éveiller à 2.40 ainsi qu'il en avait reçu l'ordre, mais il en fut empêché par le premier officier. Il paraît aussi que les officiers de quart n'ont pas obéi à l'ordre donné par le capitaine Williams de l'éveiller à 3 heures, car je vois qu'il dormit jusqu'à ce qu'il fût réveillé par le choc du navire frappant contre le rocher, quinze ou vingt minutes après trois heures.

Le navire frappa contre un rocher qu'une visite sur les lieux me fit voir être de 70 à 80 pieds de largeur environ, à une cinquantaine de verges de l'île Meagher. Il paraît avoir frappé presque d'aplomb, la proue tournée vers le nord, l'avant restant ferme, mais la poupe tournant immédiatement vers l'est. Quelques minutes après qu'il eut touché, plusieurs centaines de passagers et d'hommes de l'équipage se précipitèrent sur le pont ; mais au bout de ces quelques minutes, il inclina vers la mer, son pont prit une position perpendiculaire, l'accès aux escaliers conduisant du salon et de l'entrepont fut coupé, et ceux qui restaient entre les deux ponts furent noyés par l'eau qui remplissait le navire. La conduite du capitaine Williams et de ses officiers pendant l'épreuve qui suivit l'accident paraît avoir été telle qu'on pourrait l'exiger chez des hommes placés dans leur position. Leurs efforts pour sauver les vies paraissent avoir été caractérisés par le jugement, le sang-froid et la bravoure ; mais malheureusement tous les efforts humains, dans cette circonstance critique, ne pouvaient servir qu'à peu de choses. La mer qui passait par-dessus le navire balayait les timides et les faibles ; les hommes doués d'une grande énergie purent seuls se sauver au moyen du cable qui communiquait du navire au rocher et du rocher au rivage et qui avait été établi par quelques-uns des officiers inférieurs. Le navire sombrant aussi vite après avoir touché, il devint impossible de descendre les chaloupes, et avant que les pêcheurs résidant sur la côte pussent leur porter

secours, plusieurs de ceux qui avaient réussi à atteindre le pont avant que le vaisseau eut sombré, furent emportés par la vague et se noyèrent.

J'ai déjà dit que je crois que l'action du capitaine Williams, en larguant vers Halifax à 1 h. p. m., le 31 mars, était prudente et justifiable, et que sa conduite, ainsi que celle de ses officiers, à partir du moment que le navire frappa, a été remarquable d'intrépidité et de sang-froid et signalée par le désir de faire tout ce qui était possible pour sauver ceux qui avaient été confiés à leur garde. Mais je regrette qu'il me soit impossible d'approuver la gouverne du navire depuis le moment où sa direction fut changée, à 1 h. p. m. le lundi, jusqu'à celui où il fit naufrage le mardi matin. Le fait que le vaisseau a touché terre à 12 ou 13 milles à l'ouest du point où le capitaine Williams croit que la direction qu'il suivait aurait dû être établie, est mis au compte du courant d'ouest qui se fait sentir à un degré plus ou moins grand sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et qu'on dit avoir plus de force pendant les mois de mars, avril et mai que durant le reste de l'année.

Que le capitaine Williams ait fait à ce courant une marge plus ou moins suffisante dans la direction qu'il suivait, ce n'est pas une question d'une importance vitale ; car il est très-probable que la même erreur quant à la vitesse du navire, le manque de vigilance de la part des officiers de quart (lequel est si apparent), et la négligence de faire des sondages et de prendre en approchant des côtes les précautions les plus ordinaires, auraient fait échouer le navire quand même il se serait trouvé dans la direction où le capt. Williams le supposait. La distance de son point de départ, à 1 h. p. m. lundi, jusqu'à terre, si sa direction avait été observée, était à peu près la même que de son point de départ jusqu'à l'endroit où il fit naufrage. Le fait qu'on n'a pas aperçu les phares ne peut être mis qu'à la charge d'un manque de vigilance complet. Il a été prouvé que, cette nuit-là, les phares de l'Île Sambro, de Chebucto Head et de l'Île au Diable étaient tous en bon ordre ; le phare de Sambro était très-visible du phare de l'Île au Diable, distance d'environ neuf milles et demi, un peu avant le naufrage et alors que le navire ne devait être qu'à sept ou huit milles du phare de l'Île Sambro. La nuit paraît avoir été belle ; le capitaine Williams déclare que quand il laissa le pont à minuit, et plus tard quand il y revint après que le vaisseau eût touché, la nuit était belle, que la lumière du phare aurait dû être aperçue et que même on aurait dû voir la terre à deux ou trois milles de distance. Quelques-uns des hommes qui étaient de quart ont affirmé qu'à un moment, dans l'intervalle de minuit à trois heures, le temps était très-sombre et qu'il tombait un grésil très-fin ; mais l'ensemble des témoignages tend à prouver que la nuit était une de celles pendant lesquelles le phare aurait dû être aperçu si la vigilance nécessaire avait été déployée. Une grave erreur a dû être commise dans le calcul de la vitesse du navire ; d'une consommation de charbon réduite et d'une vitesse de sept nœuds avant que sa direction fût changée lundi, la consommation du charbon a été augmentée, après qu'il eut largué vers Sambro, jusqu'au point de lui donner sa plus grande vitesse possible. Il paraît évident que dans des circonstances favorables l'*Atlantic* aurait pu faire douze ou treize nœuds à l'heure avec la vapeur seulement. Après avoir fait les relevés à 1 h. p. m. lundi, les circonstances paraissent très-favorables pour donner au vaisseau sa plus grande vitesse, car il n'y avait pas trop de vent et la mer était calme ; cependant il ressort des témoignages qu'à minuit le capitaine Williams calcula qu'il n'avait fait en moyenne que onze nœuds, calcul dont les événements ont démontré l'inexactitude. Le loch commun a été employé, et cela qu'à des intervalles de deux heures seulement, et les officiers paraissent avoir abandonné aux quartiers-mâtres le soin de filer le loch et de marquer sur l'ardoise de loch le taux de la vitesse.

Depuis le moment où le navire largua sur Halifax jusqu'à celui où il frappa, il a fait en moyenne 12 nœuds à l'heure. En supposant que son point de départ lundi à 1 h. p. m. ait été constaté d'une manière exacte, il n'y a pas de preuves de l'existence de courants du nord entre la distance que le navire a réellement parcourue jusqu'à minuit et celle qu'en se basant sur le loch le capitaine suppose qu'il a franchie. Or dit qu'un changement de vent peut quelquefois produire un changement de courant pendant quelques heures sur les bancs de Lahave et de l'Île de Sable, distance de 50 à 70 milles du rivage ; mais c'est un fait très-authentique que pendant les mois du printemps il n'y a pas de série de courants du nord sur cette côte. Le fait que le corps d'un des passagers de l'*Atlantic* a été recueilli, quelques jours après le naufrage, à une distance de 25 milles à l'ouest et au sud et que deux valises ont été recueillies à une distance de 18 milles dans la même direction, démontre que le cou-

rant relève du rivage. Des balles de marchandises emportées à la dérive vers la mer, du navire à vapeur *Dacian* naufragé dans le havre de Clam le 3 avril de l'année dernière, prouve qu'il y avait alors un courant du rivage, et nous avons tous les ans la confirmation de l'existence de ce courant dans le fait que la glace qui est emportée à la dérive du nord autour du Cap Breton, au lieu de longer de près nos côtes (ce qui serait le cas s'il y avait un courant du nord) se montre très-rarement en vue de nos rivages à l'ouest de Canso. Dès lors il paraît impossible de se rendre compte de l'erreur qui a été commise dans le calcul de la vitesse du vaisseau, à moins qu'elle ne soit due à l'incompétence ou à l'incurie chez ceux qui étaient chargés de veiller au loch. Je dois aussi faire remarquer que la conduite du capitaine, en laissant le pont après minuit, me paraît avoir été pour le moins imprudente et propre à créer dans l'esprit des officiers de quart l'impression qu'ils n'étaient pas assez près de terre pour rendre nécessaire de leur part une plus grande vigilance que d'habitude. Le capitaine Williams déclare qu'alors il croyait lui-même n'être qu'à environ 48 milles de terre. On sait maintenant qu'il était à ce sujet dans l'erreur, et ça paraît avoir été de sa part une témérité coupable dans les circonstances que de faire larguer le navire vers terre, pendant trois heures au maximum de sa vitesse, sans prendre la précaution de se garder contre une erreur possible dans le calcul de sa position, ou contre la possibilité que le phare, qui aurait dû être vu à 18 ou 20 milles de distance, ne fût pas alors visible. Si on avait pris la précaution très-ordinaire d'envoyer de temps en temps une vigie à la tête du mât, le désastre, selon toute probabilité humaine, aurait été évité. Mais la plus grande erreur, j'oserais dire l'erreur fatale, a été de ne jamais employer le plomb, bien que le navire fût sur la sonde pendant huit heures avant de sombrer. C'est une négligence pour laquelle il n'y a positivement pas d'excuse possible. Les sondes telles qu'indiquées sur la carte sont si exactes, que si on avait employé le plomb à des intervalles convenables, la sûreté du navire aurait été garantie, lors même que la nuit aurait été assez sombre pour empêcher d'apercevoir la lumière des phares. Il est vrai que l'emploi fréquent du plomb aurait retardé de quelques heures l'arrivée du navire au port; mais au point de vue du temps il n'y avait rien à gagner en entrant dans le port avant l'aurore; et quand même il y aurait eu un retard de quelques heures, est-ce que cela ne valait pas mieux que de mettre en péril un millier d'existences, dont plus de la moitié ont été perdues grâce à cette négligence manifeste.

Après une revue minutieuse de tous les faits de la cause, je me crois obligé de déclarer que, suivant moi, la conduite du capitaine Williams, dans le gouvernement de son navire pendant les 12 ou 14 heures qui ont précédé le désastre, a été si gravement en désaccord avec celle qu'aurait dû tenir un homme placé dans une position aussi responsable, qu'elle mérite une censure rigoureuse et me justifie de dire que son certificat de patron-extra et de capitaine doit être détruit; mais en considération des efforts énergiques et dignes de louanges qu'il a déployés pour sauver les naufragés, le tribunal doit lui imposer la pénalité mitigée de la suspension de son certificat pendant deux ans.

Je crois aussi de mon devoir de déclarer que la conduite de M. Brown, le quatrième officier, en empêchant le domestique d'aller éveiller le capitaine Williams à 3 heures moins 20 minutes, a été dans les circonstances une infraction flagrante aux ordres du capitaine; de plus, que comme il était un des officiers de quart après minuit, il aurait dû voir le phare et ne l'a pas vu, et aurait dû apercevoir la terre et ne l'a pas aperçue. C'est une preuve de négligence et d'un manque de vigilance flagrants dont l'intérêt de la sûreté publique exige la punition par la censure et un châtement modéré. C'est pourquoi, je décide que le certificat du quatrième officier, John Brown, comme patron, soit suspendu pendant trois mois.

Daté à Halifax, ce 18ème jour d'avril 1873.

(Signé)

E. M. MACDONALD.

Nous adhérons au jugement ci-dessus.

(Signé)

P. A. SCOTT.

GEO. A. MACKENZIE.

ANNEXE No. 39.

RAPPORT D'UNE ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU
VAPEUR "L. RENAUD."

CANADA, PROVINCE DE QUÉBEC.

Les soussignés, Louis Marchand, maître, l'hon. Jean Louis Beaudry, Victor Hudon, Pierre Edouard Cotté et Benjamin Lyman, écuiers, syndics de la "Maison de la Trinité de Montréal," réunis en cour ou tribunal nommée et instituée par le Gouverneur en conseil le 24^{ème} jour de mai dernier, pour tenir une enquête sur le naufrage du vapeur *L. Renaud*, ainsi que sur la conduite du capitaine et de l'équipage de ce vapeur après l'accident, et pour faire rapport à ce sujet conformément aux dispositions du Statut 32 et 33 Vict., chap. 38, ayant chacun, avant d'entrer en fonctions comme membres de cette cour, prêté le serment prescrit par la 8^{ème} section du dit Statut, font rapport comme suit :

L'accident a eu lieu, le 12^{ème} jour de mai dernier, vers six heures du soir, dans les Rapides de Lachine, au-dessus de l'Île au Héron.

Au moment de l'accident, le vapeur était commandé par John — Rankin, son capitaine ou patron, et conduit par Louis Hains, pilote, dont l'expérience dans ces rapides ne datait que d'un peu plus d'une année, assisté par trois hommes ; et il y avait à bord environ 150 passagers, dont un grand nombre de dames et quelques enfants, — et une cargaison complète. Les officiers et hommes formant l'équipage étaient au nombre de 27.

Le bateau toucha trois fois, et la troisième fois il resta immobile sur les rochers, le tuyau à vapeur fit explosion et plusieurs des passagers furent sérieusement échaudés.

Quand il échoua, le vapeur était considérablement hors du bon chenal ; et, quoique l'eau fût extraordinairement haute, il ne paraît pas que ce fait ait présenté de difficulté sérieuse à la navigation du bateau, bien que les circonstances exigeassent plus de précaution que d'habitude de la part de ceux qui le conduisaient.

Le capitaine n'a pris aucune mesure pour calmer l'excitation et les craintes des passagers et pour maintenir l'ordre à bord ; mais quitta aussitôt le bateau, et, accompagné de trois passagers, embarqua dans une chaloupe de sauvetage qui, d'après son dire à lui-même, aurait pu contenir de dix-huit à vingt personnes, et ne laissa aucun de ses officiers ni personne au soin du vapeur.

De plus, le capitaine n'a fait aucun effort sérieux pour remplir la chaloupe de sauvetage au complet, et M. Hedge (un des passagers échaudés) s'en est même vu refuser l'accès. M. Hedge jure que c'est le capitaine qui lui a refusé admission ; mais les faits affirmés par d'autres établissent qu'il a dû se tromper dans l'identité du capitaine.

La raison donnée par le capitaine pour abandonner le bateau comme il l'a fait, c'est qu'il voulait prouver aux passagers que les chaloupes pouvaient facilement se rendre jusqu'à l'île et aller chercher du secours à l'île et à terre.

Le reste des passagers fut sauvé, pendant la nuit et le lendemain matin, par les deux dernières chaloupes du vapeur et des canots que le capitaine avait loués après son arrivée à l'île.

La première de ces deux chaloupes était sous la conduite de l'un des passagers, M. Peter McMartin, de Beauharnois, et la seconde commandée par le pilote ; le second et le boursier embarquèrent aussi dans cette chaloupe. — laissant à bord l'ingénieur en chef, James Quig, et son aide, ainsi que le munitionnaire, quelques hommes de l'équipage et la grande majorité des passagers.

M. Quig a eu toutes les attentions possibles pour les passagers et a fait tout ce qu'il a pu pour calmer leurs craintes, et fut le dernier à quitter le bateau ; mais en réalité le commandement à bord a été pris par ceux des passagers qui possédaient le nerf et l'énergie né-

cessaires pour entreprendre cette tâche ;— parmi eux on remarquait MM. Leboeuf, Macdonald, Esplin, Johnson, Bryson et Brossois.

Le capitaine paraît avoir fait plusieurs efforts pour retourner au bateau, mais il n'a pas réussi. Il aurait dû savoir qu'il lui était impossible d'y retourner dans la chaloupe qui l'avait amené à terre, comme l'a prouvé le témoignage de plusieurs.

Quant au fret, il paraît n'avoir été fait, par les officiers ou agents du vapeur, que des efforts partiels pour le sauver ; et même dans quelques cas, ils ont positivement refusé d'aider ou de voir à son enlèvement,— et il en est résulté qu'une partie considérable de fret, y compris le bétail, a été totalement perdue.

Sur toute l'affaire, telle que l'enquête vient de la révéler, le tribunal, après avoir entendu le capitaine par son avocat et après mûre délibération, prononce le jugement ou opinion qui suit :

1. Que l'accident a été causé par un manque de connaissance ou d'expérience suffisante chez le pilote, et un manque d'attention dans la conduite du vapeur.

2. Que la conduite du capitaine, en laissant le vapeur comme il a fait et sans laisser personne pour en prendre le commandement, a été répréhensible au plus haut degré.

3. Que la conduite des autres officiers et de l'équipage du vapeur (à l'exception de l'ingénieur-en-chef, dont la conduite mérite les plus grands éloges) a été aussi répréhensible ; car ils paraissent avoir travaillé à leur sûreté et confort personnels avant ceux des passagers.

4. Que les officiers et l'équipage du vapeur, ainsi que son agent et ses propriétaires, n'ont pas été aussi attentifs, qu'ils auraient dû l'être en envoyant les passagers à leur destination, après l'accident, et ont été coupables d'une grave négligence à l'égard du sauvetage du fret, lors du naufrage.

Indépendamment de ce jugement ou opinion, le tribunal désire témoigner de sa haute appréciation de la noble conduite de l'ingénieur-en-chef et de ceux des passagers dont les noms sont mentionnés dans ce rapport, à la fermeté et à l'intrépidité desquels on peut avec raison attribuer le sauvetage d'un grand nombre de vies.

Et finalement, le tribunal doit exprimer le regret qu'il ne soit pas en son pouvoir d'infliger une punition à ceux dont la conduite a été condamnée dans le rapport qui précède, et recommander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries l'opportunité d'empêcher les capitaines ou patrons ou autres personnes commandant des navires qui naviguent dans les eaux intérieures du Canada, de remplir ces fonctions sans avoir un certificat officiel qui établisse leur compétence à agir comme tels.

Donné sous la signature de tous les membres de la cour ou tribunal en la cité de Montréal, ce cinquième jour de juin mil huit-cent soixante-et-treize.

L. MARCHAND,
J. L. BEAUDRY,
V. HUDON,
P. E. COTTÉ,
B. LYMAN.
E. D. DAVID.

ANNEXE No. 40.

RAPPORT D'UNE ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU
NAVIRE A VAPEUR "NORTHERN."

A l'honorable P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Les soussignés ayant été nommés, sur votre recommandation, par un arrêté de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil daté le 17 juin 1873 (dont copie ci-jointe) pour former une cour ou tribunal ayant pour mission de faire une enquête sur les causes du naufrage du bâtiment à vapeur *Northern* récemment arrivé sur un banc de roches près l'Île d'Orléans, fleuve St. Laurent, ont l'honneur de faire rapport qu'aussitôt après avoir été notifiés de leur nomination ils sont allés examiner le navire tel qu'il se trouvait sur les rochers en aval du phare de la pointe St. Laurent, et que le 18 juin 1873 ils ouvrirent la cour en la Maison de la Trinité, à Québec, après avoir prêté le serment exigé par la 8^{ème} section de l'acte plus haut mentionné, devant W. D. Campbell, écuier, l'un des juges de paix de Sa Majesté pour le district de Québec.

D'après le Régistre Britannique des navires, il paraît que le bâtiment à vapeur *Northern* a été construit en acier, à Liverpool, en l'année 1865; qu'il est mis en mouvement par des roues à aubes; a 274 pieds de longueur, 33 $\frac{1}{10}$ de largeur et 23 $\frac{8}{10}$ de profondeur. Son jaugeage brut est de 1,622 tonneaux, son jaugeage de registre est de 905 tonneaux, et il possède des machines de la force de 300 chevaux. Il paraît que son propriétaire ou propriétaire-gérant est William Henry Ross, de Liverpool. John Cassels, l'ingénieur, dit dans son témoignage que le navire a une paire de machines diagonales à double oscillation et que l'une ou l'autre de ces machines peut mettre les deux roues à aubes en mouvement; que ses chaudières sont presque neuves et qu'il peut courir 12 ou 18 nœuds par heure, selon la quantité de vapeur employée et selon le temps; qu'il le considérait comme un bateau de première classe sous tous les rapports. Le capitaine Fullarton, qui en était le commandant au moment de l'accident, dit dans son témoignage que quand il partit de Montréal le navire tirait 11 $\frac{1}{2}$ pieds en avant et 12 $\frac{1}{2}$ pieds à l'arrière; qu'il a débarqué un peu de cargaison à Québec, ce qui l'a rendu un peu plus léger en avant, mais que son tirant d'eau à l'arrière est resté à peu près le même. Il a deux étambots et le gouvernail est placé entre eux,—le sommet se trouve à environ 5 pieds de la ligne de charge.

Il a un gouvernail à l'avant, mais on ne s'en sert plus. Il est très-fin aux deux extrémités. Il ressort de la preuve que ce navire à vapeur était venu d'Angleterre à Québec au mois de mai 1872, qu'il y était resté jusqu'au mois de novembre de la même année, alors qu'il avait été envoyé à Sydney pour porter secours au *Southern*, un navire à vapeur qui était la contre-partie du *Northern* et qui y avait fait naufrage. Après être resté pendant quelque temps à Sydney, il se rendit à New-York où il resta jusqu'en mai 1873, alors qu'il revint à Québec sous le commandement du capitaine Fullarton qui paraît être un homme très-intelligent. Le 8 juin il se rendit à Montréal où il resta jusqu'au 11, alors qu'il partit entre 4 et 5 heures a.m., pour Québec et les ports du Golfe St. Laurent. Il prit 13 heures pour se rendre à Québec, y compris une heure d'arrêt, en sorte qu'il arriva à Québec vers 6 heures du soir. D'après le témoignage de l'ingénieur, il partit de Québec quelques minutes avant minuit mercredi le 11 courant,—suivant l'horloge de la chambre du mécanicien qui avait été réglée sur le temps de Montréal. Dès qu'il fût sorti de parmi les autres navires où il était mouillé, il fut mis, par l'ordre du pilote, à sa pleine vitesse jusqu'à 1 heure moins 15 minutes jeudi matin,—d'après l'horloge de la chambre du mécanicien,—alors qu'il toucha les rochers sur lesquels il se trouve maintenant, n'ayant levé l'ancre à Québec qu'un peu plus de 45 minutes auparavant. Entre le moment de

son départ de Québec jusqu'à celui où il toucha, il faisait de 16 à 17 tours à la minute, ce qui lui aurait fait $10\frac{1}{2}$ nœuds à l'heure en eau calme; mais comme c'était alors le temps de la marée basse, le mécanicien crut qu'il filait $11\frac{1}{2}$ ou 12 nœuds à l'heure. La distance de Québec au phare de la Pointe St. Laurent est d'environ $9\frac{1}{2}$ milles. La nuit était calme et claire, la lune alors dans son plein était brillante. Depuis son départ jusqu'au moment où il toucha, il était sous la conduite de M. Louis Honorius Lachance, un pilote lamaneur pour et en aval du port de Québec, et qui possède un certificat de capitaine qui lui a été octroyé par le gouvernement du Canada. M. Lachance, quoique jeune et n'étant qu'un pilote lamaneur, a déjà traversé l'Atlantique 28 fois dans des navires à voiles et des navires à vapeur pendant six hivers consécutifs; il a souvent servi comme timonier et comme troisième officier marinier sur les steamers Allan. Pendant la saison de 1869 il a servi comme pilote lamaneur pour et en aval de Québec; en 1870 il fut promu au commandement de la goëlette fédérale *Stella Maris*, position qu'il occupa pendant trois saisons, et en 1873 il recommença le pilotage. Avant d'être choisi pour piloter le steamer de M. Ross, il avait monté deux navires à voiles cette année-là, et piloté 11 navires à voiles en 1869, ce qui fait 13 navires pilotés par lui dans le St. Laurent.

Voilà tout ce qu'il avait piloté de navires dans le St. Laurent, et il n'avait jamais, avant le *Northern*, piloté de steamers en montant ou en descendant le St. Laurent. C'est un homme très-respectable et intelligent, il jouit d'une excellente réputation comme pilote sobre et attentif. Il déclare dans son témoignage que, bien qu'il n'eut pas d'expérience dans le pilotage des navires à vapeur sur le fleuve St. Laurent, il se croyait capable de piloter le *Northern* en montant ou en descendant le fleuve, et il crut qu'il ne faut pas une expérience différente pour piloter un navire à vapeur que pour un navire à voiles. M. Numas Lachance, qui est un pilote lamaneur pour le fleuve en aval de Québec et qui a une grande expérience dans le pilotage des navires à vapeur, dit dans son témoignage que son frère Honorius a fait son temps avec lui, qu'il l'a toujours trouvé attentif à ses devoirs et qu'il le sait très-capable de prendre la direction de n'importe quel navire à vapeur. Le capitaine Fullarton déclare dans son témoignage que le pilote était parfaitement sobre, et qu'il n'a pas le moindre motif pour l'accuser de négligence ou d'inattention. Il dit aussi qu'au moment de l'accident le timonier était parfaitement sobre et qu'il ne l'a jamais vu pris de boissons. Il est donc clair, d'après les témoignages, que l'accident n'a été causé par aucune des personnes en rapport avec l'administration ou le pilotage du navire sous l'influence des liqueurs enivrantes ou le moindre coupables de négligence ou d'inattention. Tous ceux qui étaient liés à la manœuvre du navire paraissent avoir été fidèles au poste, remplissant leurs devoirs respectifs, et il ne paraît pas y avoir eu de difficultés particulières à surmonter, attendu que la nuit était claire et la lumière du phare de la Pointe St. Laurent parfaitement visible pour le pilote. Les circonstances du départ du navire semblent avoir été favorables, bien que l'eau fût presque basse et que la marée baissât de deux à trois nœuds à l'heure.

Le capitaine Fullarton déclare dans son témoignage qu'il avait amené le *Northern* de New-York, faisant escale à la Baie des Vaches pour prendre du charbon, qu'il n'a éprouvé aucune difficulté à le piloter et a toujours pu faire avec lui ce qu'il fallait; mais que comme c'était un navire long, étroit aux deux extrémités et à fond plat, son pilotage exigeait plus de soin qu'à l'ordinaire. Dans la Baie des Vaches il l'avait amené au quai sans aucune difficulté. Il trouvait qu'il sentait son gouvernail très-rapidement, et le pilote qui l'avait amené à Québec n'avait fait aucune objection contre son pilotage. Cependant, il est évident que le capitaine avait trouvé quelques particularités au sujet de son pilotage, car il déclare dans son témoignage qu'il en avait informé le pilote de Montréal, ainsi que le pilote qui en avait pris la conduite au Bic, et M. Lachance. Il déclare aussi que s'il l'avait piloté, il l'aurait conduit un peu plus au milieu du chenal. Il croit que le navire était affecté par des influences de localité, car il paraissait y avoir un courant détourné d'une petite baie en amont du phare, lequel rejeta l'arrière en dehors et l'avant en dedans vers le rivage.

Edouard Naud, un pilote lamaneur pour et en amont de Québec, déclare dans son témoignage que quand il avertit le capitaine Fullarton que le navire naviguait mal, le capitaine lui répondit que c'était parce qu'il était long et n'avait pas de quille.

Le capitaine Hatfield, commandant du *Southern*, déclare dans son témoignage qu'il accompagna le *Northern* sur un espace d'environ 9 milles en descendant le chenal quand il partit de New-York, et qu'il n'a eu aucune difficulté pour le piloter ou le manœuvrer ; que quand il sortit le *Southern* de New-York le long de navires et de vaisseaux qui passaient dans toutes les directions, il n'a éprouvé aucune difficulté à les éviter ; et il ne sache pas qu'il y ait la plus légère différence entre les deux bateaux, soit dans le pilotage ou en toute autre chose. Lorsque le pilote partit de Québec pour son dernier voyage, le capitaine Hatfield ne crut pas qu'il le manœuvrait de la bonne manière, et, en apprenant l'accident, il pensa que le bateau avait été trop près du rivage, mais il n'était pas alors à bord. Il croit que s'il avait été arrêté et reculé, il n'aurait pas échoué.

M. Guanard, un pilote lamaneur pour et en aval de Québec, dépose que s'il avait descendu le *Northern*, il l'aurait tenu autant que possible dans le milieu du chenal, et s'il avait trouvé qu'il ne sentait pas son gouvernail, il aurait donné l'ordre d'arrêter immédiatement.

William Henry Ross qui, d'après le registre, paraît être le seul propriétaire ou gérant du *Northern*, déclare dans son témoignage que le *Southern*, qui en est sous tous les rapports une seconde édition, vient de passer le Détroit de Canso, conduit par un capitaine qui n'y avait jamais navigué auparavant, et qu'il n'a pas éprouvé la moindre difficulté. Il déclare aussi solennellement qu'il n'a jamais entendu dire qu'il ait touché une partie du chenal de Charlottetown et qu'il y ait eu des difficultés à le piloter.

Elzéar Bernier, premier officier marinier du *Northern* lors de l'accident, dit dans son témoignage qu'il était embarqué à son bord à New-York au mois de mai dernier, et que comme c'était un long vaisseau il fallait le surveiller de très-près, mais qu'il n'a pas éprouvé de difficulté à le conduire où il voulait. Il sentait toujours son gouvernail quand c'était de bâbord, mais quand c'était dans le port et que l'ordre de tribord était donné, il s'écouait du temps avant qu'il le sentit. Il croit que c'est généralement le cas pour les vaisseaux longs, et que leur pilotage dépend beaucoup des pilotes et de la manière dont ils donnent leurs ordres. Son avis sur la cause de l'accident, — il était alors de quart et se tenait sur le sommet de la cabane des roues quelques moments auparavant, — c'est que le vaisseau étant près du rivage, le courant principal, qui était plus fort que le courant intérieur causé par une pointe qui se trouve un peu au-dessus de la Pointe St. Laurent, l'a fait rouler contre son gouvernail, et, avant d'avoir le temps de reprendre son équilibre, il échoua. Il croit que si le pilote avait tenu le navire dans le milieu du chenal où il aurait eu de la place pour rouler, l'accident n'aurait pas eu lieu.

David Macdonald, qui était quartier-maître à bord du *Northern*, et qui a été timonier dix ans, pendant lesquels il a acquis une grande expérience dans le pilotage des navires et des gros bâtiments à vapeur, déclare, dans son témoignage, qu'il tenait le gouvernail depuis le moment où le navire partit de Québec jusqu'à celui où il alla frapper sur les rochers. Il dit que la gouverne aurait été assez bonne si l'ordre de gouverner babord et tribord avait été donné à temps, et qu'il n'avait eu aucune difficulté à le piloter en mer jusqu'à son entrée dans le fleuve Saint-Laurent. S'il est bien surveillé, il ne prend pas beaucoup d'espace, et navigue avec très-peu de gouvernail s'il est pris à temps ; mais dans un chenal étroit il exige beaucoup d'attention, et si on lui donne beaucoup de gouvernail il navigue mal. Quand il est piloté par une personne qui ne connaît pas ses qualités de pilotage, il roule passablement si on lui donne beaucoup de gouvernail. Il informa le pilote de ce fait, et qu'il serait préférable de lui donner peu de gouvernail. Il dit que quand il partit de Québec le bateau naviguait mal parce que le pilote lui avait donné trop de gouvernail, et que, à son avis, il était trop près de terre sur le côté nord du chenal.

Quand le capitaine donna l'ordre de bâbord, immédiatement avant l'accident, le bateau ne paraissait pas bien sentir son gouvernail, mais se tenait passablement en ligne droite. Il donna alors l'ordre barre toute à bord, et quand il tourna la roue, il (Macdonald) remarqua que la proue inclinait à tribord, et il était évident que le bateau commençait à sentir son gouvernail, et immédiatement après il donna sur les rochers. Il croit que l'accident aurait pu être évité si c'eût été un navire qui sentit rapidement son gouvernail, ce qu'il n'a pas fait en cette occasion aussi vite qu'à l'ordinaire. Il ne croit pas que le *Northern* sente son gouvernail aussi bien que les navires qu'il a vus.

Après avoir parlé de cette partie de la preuve qui tend à prouver qu'il n'y avait rien de défectueux dans le *Northern*, ou son pilotage, et que l'accident doit avoir eu pour cause une mauvaise gouverne de la part de ceux qui le conduisaient alors, le soussigné va maintenant donner quelques parties de la preuve. d'autre part, laquelle tend à prouver que l'accident est dû à la difficulté de piloter le navire, et qu'il ne sentait pas suffisamment son gouvernail pour l'empêcher de rouler et éviter les écueils. M. Edouard Naud, pilote lamaneur, qui l'avait monté de Québec à Montréal, déclare, dans son témoignage, qu'il a trouvé sa gouverne très-mauvaise et qu'il a eu beaucoup de difficulté à le monter. Il prenait beaucoup de temps à sentir son gouvernail, surtout quand il roulait. Dans les rapides Richelieu, on fut obligé de le mettre à demi-vitesse, parce qu'il roulait fréquemment et qu'on craignait qu'il échouât; et en passant dans les endroits étroits, le pilote pria le second d'aider le timonier, parce que le vaisseau naviguait mal. Jamais auparavant M. Naud n'avait monté ou descendu un navire à vapeur à roues. M. Paul Baquet, pilote lamaneur pour et en aval de Québec, déclare dans son témoignage, que l'éché dernier il a piloté le *Northern* depuis le Trou Saint-Patrick jusqu'à Québec, et qu'il a trouvé que, quand il roulait d'un côté, il prenait du temps à sentir son gouvernail, et que, pour le piloter comme il faut, il fallait un homme qui eût été à son bord longtemps auparavant et le connaît bien. Il (Baquet) a été averti par M. Tremblay, un autre pilote lamaneur qui le conduisait à cette époque, que le navire était difficile à piloter et roulait d'un côté et de l'autre, et qu'en conséquence de cet avertissement, il avait pris beaucoup de soin à le piloter et l'avait amené sain et sauf à Québec. William Cooper, quartier-maître à bord du *Northern*, déclare, dans son témoignage, qu'il a piloté des navires à vapeur pendant trois ou quatre ans, quelques-uns aussi longs que le *Northern*. Le second l'avait averti, quand il embarqua à Montréal, que ce navire naviguait mal, et en descendant de Montréal à Québec, il remarqua qu'il prenait beaucoup de gouvernail, et trouva que c'était le plus difficile à piloter des bateaux qu'il avait vus. Il croit que c'est un navire de pilotage difficile. Pendant cinq mois il (Cooper) a été timonier dans le navire de roues à aubes *Connecticut*, qui était à peu près aussi long que le *Northern*, et il a trouvé qu'il marchait avec deux ou trois enrayures de la roue, soit à tribord ou à babord; mais le *Northern* avait besoin de un ou deux tours de la roue pour sentir son gouvernail. A environ un mille et demi avant d'arriver au phare de la Pointe St. Laurent, il crut que le vaisseau était trop près de terre, et il en parla à Macdonald, l'autre timonier. Quand il mit le gouvernail à babord il ne le sentit pas, alors le pilote donna l'ordre barre toute à bord; et après que la roue fut mise babord et barre toute à bord, il venait de doubler le phare et échoua. Il dit qu'après que la roue eût été mise babord et barre toute à bord, le vaisseau ne sentait pas son gouvernail de la même manière que les autres navires qu'il a vus. S'il avait été semblable aux autres navires qu'il a déjà pilotés, il aurait senti son gouvernail et évité les rochers. Immédiatement avant l'accident, il n'a pas senti son gouvernail assez vite. Il crut qu'il n'était pas plus qu'à un quart de mille du rivage quand le pilote donna l'ordre "babord." Immédiatement avant d'échouer il était aussi près de terre que quand il (Cooper) avait fait remarquer à Macdonald qu'il le croyait trop près pour être en sûreté, et, d'après son expérience, il croit que tout le long de la route en descendant il avait été trop près de terre. Avant que la roue pût être mise barre toute à bord, il échoua. Après que l'ordre "barre toute à bord" eut été donné, il n'avait pas le temps de passer à tribord avant de toucher et il n'avait pas le temps non plus de sentir son gouvernail. Quand même il aurait navigué comme un vaisseau ordinaire, il n'avait pas le temps de doubler les rochers après que l'ordre "barre toute à bord" fut donné, car il était trop près de terre.

William McLaughlin, timonier, dépose qu'il était quartier-maître du *Southern* quand ce navire sombra le long du quai de Sydney, Cap Breton, et embarqua là en qualité de marin invalide à bord du *Northern* en destination de New-York. Il a piloté le *Southern* seul, mais il n'aurait pu le faire avec le *Northern*. Il croit que ce dernier n'a pas un gouvernail droit, et que le cylindre de la roue est trop petit. Il n'entreprendrait pas de le piloter longtemps à la mer, car il y a vu deux hommes frappés par sa roue. Il défie n'importe qui de le piloter sans rouler. En allant à New-York le pilote menaça de battre le timonier, parce que le vaisseau ne sentait pas son gouvernail, croyant que c'était la faute du timonier. Il a déjà voyagé dans des navires à vapeur aussi longs que le *Northern*, mais jamais dans aucun qui ait navigué aussi mal que lui, et il ne croit pas possible que personne puisse comprendre son

pilottage ; il croit que la raison en est qu'il a été haussé et élargi après avoir été construit, et que le gouvernail est resté ce qu'il était dans le principe. Il croit que le gouvernail devrait être en dehors de l'étambot, au lieu d'être entre deux étambots. Quand il apprit que le *Southern* et le *Northern* venaient dans le St. Laurent, il fit la remarque qu'ils ne conviendraient pas pour ce fleuve, car ils couleraient à fond ou échoueraient. Si étant à bord du *Northern*, il rencontrait un autre navire, il lui donnerait un espace d'un demi-mille, dans le cas où il roulerait, à cause de son mauvais pilotage. Il marchait bien cependant sur la grosse mer. Son opinion est qu'il ne marchera jamais droit tant qu'on n'aura pas mis le gouvernail en dehors de l'étambot.

N. Curadeau, pilote lamaneur sur le fleuve St. Laurent, dépose qu'au mois de novembre dernier, il est allé de Québec à New-York comme pilote et premier officier du *Northern*, et qu'il a eu fort à faire avec ce navire, parce qu'il ne voulait pas marcher. En descendant près de l'Île d'Orléans il garda le côté nord du chenal, et depuis le Trou St. Patrice jusqu'à la Pointe St. Laurent il avança à un quart de mille du rivage et à un quart de mille du phare. Il garda cette distance du phare, dans la crainte de toucher les rochers. Il a été tout près d'échouer l'automne dernier dans la Traverse Sud parce qu'il ne voulait pas marcher. En aval du Pot à l'Eau-de-Vie, où le chenal à quatre milles de largeur, il a encore failli échouer. Il roula droit en travers d'un côté du chenal à l'autre, à l'Île Blanche. Il eut à tenir son gouvernail barre tout à bord et tribord tout, presque tout le temps. Après être entré dans le golfe il marcha mal, et il fallut le faire changer presque constamment. Il déclare sous serment qu'il a été dans l'habitude de piloter de longs et gros navires à vapeur pendant trois ans, et que le *Northern* est le vaisseau le plus difficile à manœuvrer qu'il ait jamais rencontré. Il croit que le gouvernail est trop enfoncé dans l'intérieur. Il croit que le seul moyen de le bien faire marcher est de le faire aller à pleine vitesse. En allant de Sydney à New-York, il a marché la plupart du temps avec une seule roue, et il marchait presque aussi bien avec une seule roue qu'avec deux, quelques fois droit, quelques fois en roulant. En allant à New-York le pilote faisait des imprécations contre le timonier, parce qu'il croyait qu'il pilotait mal. Cependant c'est un bon vaisseau de mer, et il vogue facilement.

Isaac Saunders dépose qu'il était second officier marinier du *Northern* dans son voyage de Québec à Sydney et New-York, au mois de novembre dernier. Quand il laissa le quai de Québec, le *Northern* roula droit en travers la rivière, et il fallut l'arrêter pendant longtemps et le reculer avant de le faire entrer dans le chenal sud. Pendant presque tout le temps que dura la descente du golfe il roulait et ne pouvait être maintenu ferme ; il est le vaisseau le plus difficile à manœuvrer qu'il (Saunders) ait jamais vu, car il n'était pas certain de lui une minute après l'avoir rendu solide. Il croit que le gouvernail est trop petit,—ou ne le croit pas à sa ligne ordinaire de charge. Le gouvernail n'a pas d'effet sur lui quand il marche à demi ou au quart de la vitesse. A son bord Saunders craignait toujours qu'il survînt des accidents à cause de sa mauvaise gouverne.

James Foley dépose qu'il était comme marin habile à bord du *Northern* de New-York à Québec, au mois de mai dernier ; quand vint son tour il servit comme timonier et se convainquit qu'il marchait mal. Il n'a jamais vu dans sa vie un vaisseau qui marchât aussi mal. Ce n'est qu'avec des difficultés considérables qu'on l'a monté jusqu'à Québec, mais il est difficile de le monter dans un chenal étroit.

E. Toupin dépose qu'il est pilote lamaneur pour et en aval de Québec et qu'il a piloté le *Northern* de Montréal à Québec, le 11 juin dernier. Il trouva qu'il marchait mal. Il l'a cependant descendu sans encombre. Il a piloté un grand nombre de navires à vapeur aussi longs que le *Northern*, mais il n'en a pas vus d'aussi difficiles à piloter que lui. Le capitaine lui avait recommandé d'user de beaucoup de précautions dans le pilotage, et de ne pas lui donner trop de gouvernail, car il roulerait trop. Il ne voudrait pas le piloter encore une fois sans faire avec le propriétaire un arrangement par écrit, convenant qu'il ne serait pas tenu responsable des accidents qui pourraient survenir à la suite d'une collision avec les autres navires, mais il préférerait ne pas le piloter du tout.

Robert Shortas dépose qu'il était marin habile à bord du *Northern*, dans son voyage de Québec à New-York, et qu'il l'a trouvé très-difficile à manœuvrer,—plus difficile qu'aucun autre. Il croit que son gouvernail est trop petit et ne devrait pas être à l'intérieur de l'étambot. Dans le trajet, le *Northern* a roulé presque tout le temps, variant de trois

à cinq points. Le pilote de New-York s'est plaint de lui (Shortas) et a menacé de le battre parce qu'il croyait qu'il pilotait mal. Il croit qu'il ne sert à rien de lui donner un petit gouvernail, car il ne pourrait être conduit de cette manière.

Charles Hoffman dépose qu'il s'est embarqué à bord du *Northern* à Québec, en qualité de second officier ; qu'il est allé à Montréal et en est revenu à son bord où il se trouvait quand l'accident eut lieu. Ce vaisseau marchait très-mal. Quand le premier ordre de barre toute à bord fut donné, il croit qu'il était trop près de terre et ne sentait pas du tout son gouvernail. Quand le second ordre de babord fut donné, il commença à aller au nord au lieu de sentir son gouvernail et d'aller au sud ; il croit que le second ordre aurait dû être barre toute à bord, et que s'il n'était pas tant allé au nord il n'aurait pas échoué. S'il n'avait pas senti très-rapidement son gouvernail, il aurait frappé le quai et pu renverser le phare. Si la vapeur avait été renversée, le navire était trop lourd et trop près du quai pour produire l'effet de l'empêcher d'échouer ; mais si la vapeur avait été renversée quand fut donné le premier ordre de babord, il y aurait eu bonne chance de le faire doubler. Il croit qu'il serait difficile de décider si l'accident a été causé parce que le navire était trop près du rivage ou parce qu'il marchait mal, mais pour un navire qui marchait aussi mal il était trop près de terre.

Joseph Côté, cultivateur résidant en la paroisse de St Laurent, Ile d'Orléans, dépose qu'il a vu passer le *Northern* immédiatement avant l'accident, et il croit qu'il se trouvait plus près de terre que les navires de sa proportion ; il s'attendit à voir un accident résulter de cette trop grande proximité.

Louis N. Lachance, le pilote en charge du *Northern* au moment de l'accident, dépose qu'il remarqua, peu de temps après le départ de Québec, que le navire ne sentait pas bien son gouvernail, et qu'il ne le sentit que trois minutes après qu'il fût mis barre toute à bord. Pendant la descente à l'Anse au Sauvage, il se convainquit que c'était un très-mauvais marcheur et qu'on ne pouvait prévoir le moment où il roulerait d'un côté ou de l'autre ; il ne croit pas qu'il soit possible de trouver un plus mauvais marcheur que le *Northern*. Entre Québec et le Trou St. Patrice il roula de temps en temps, et il (Lachance) essaya de le tenir ferme avec aussi peu de gouvernail que possible. Près du Trou St. Patrice il crut qu'il était trop près de la rive nord et l'ordre barre toute à bord fut donné, ce qui le fit rouler considérablement. Il donna alors l'ordre de tribord, et quand il fut parvenu à le mettre droit, il ordonna que le gouvernail restât au repos. A un peu moins qu'un demi-mille du phare de la Pointe St. Laurent, à peu près un quart de mille au sud de la rive nord, il remarqua qu'il inclinait légèrement vers le nord, et il donna immédiatement l'ordre "babord." Voyant qu'il inclinait davantage, il donna l'ordre "babord encore." Voyant qu'il inclinait toujours, il cria "babord tout," et on lui répondit "babord tout." Voyant qu'il roulait, il demanda "le gouvernail est-il babord tout ?," et la réponse fut "babord tout." Il envoya alors le premier officier à la cabane aux roues pour voir si tout était bien, et on lui répondit que le gouvernail était "babord tout." Un peu en amont du quai, le navire sentait bien son gouvernail en allant tribord et il crut qu'il doublerait, mais il toucha fond juste en face du quai de la Pointe St. Laurent, pour la raison, croit-il, qu'il avait mis trop de temps à sentir son gouvernail. S'il avait été à vingt ou vingt-cinq pieds de l'endroit où il est aujourd'hui échoué, il aurait pu doubler. La raison pour laquelle il ne l'a pas arrêté avant qu'il échouât, c'est parcequ'il était alors en voie de bien sentir son gouvernail, et qu'il aurait été trop tard soit pour l'arrêter ou pour laisser aller l'ancre, parcequ'il marchait alors au taux de 12 à 13 nœuds. Si c'eût été un navire bon marcheur, il aurait doublé très-bien. En touchant, sa proue tourna un peu sur son axe.

Après avoir donné les principaux points de la preuve produite devant la cour et soigneusement examiné toute l'affaire, le soussigné en est venu à la conclusion que la cause de l'accident a été en premier lieu la difficulté de piloter le navire et de lui faire sentir rapidement son gouvernail. La majorité des témoins, de fait presque tous ont déclaré que le navire naviguait mal et qu'on ne pouvait pas compter sur lui pour sentir promptement son gouvernail, surtout dans les rivières et les chenaux étroits où il était sujet à échouer ou à couler d'autres navires à fond en roulant.

Cela est probablement dû à quelque déféctuosité dans la forme ou la dimension de

son gouvernail, ou dans la manière de le placer; et il ressort des déclarations de quelques-uns des témoins que le *Northern* est gouverné différemment de la majorité des autres navires à vapeur ou à voiles. Il paraît être longtemps sous l'empire de quelques circonstances en sentant son gouvernail, et alors il roule.

Le soussigné est d'opinion que si le *Northern* avait senti son gouvernail aussi promptement que les autres navires de sa dimension le sentent d'ordinaire, l'accident n'aurait probablement pas eu lieu.

Le soussigné est d'avis que la seconde cause de l'accident a été la mauvaise direction du pilote en le faisant descendre trop près du côté nord du chenal et en retardant trop à mettre la barre à bâbord ou même babord tout quand il s'est aperçu qu'il était si près de terre.

Il ne paraît pas, d'après la preuve, que le *Northern* fût très-longtemps à sentir son gouvernail immédiatement avant l'accident, quand il fut mis à bâbord et barre toute à bord; mais au taux de la vitesse qu'il filait avec la marée pour lui, et par conséquent ayant moins de sillage qu'il en aurait eu s'il avait marché contre la marée, et étant un navire aussi long, le pilote semble avoir trop tardé à donner l'ordre de mettre à bâbord et barre tout à bord. Quand le gouvernail fut mis barre toute à bord, il paraît, d'après le témoignage de Cooper, le quartier-maître qui était alors à la roue, que le navire était juste en face du phare et prenait terre, ce qui démontre que l'ordre a été donné trop tard. Hoffman, le second officier marinier, dépose aussi qu'il ne s'est écoulé que cinq ou six secondes entre le premier et le second ordre de mettre le gouvernail à bâbord, et seulement dix ou treize secondes entre le premier ordre "bâbord" et le dernier ordre "barre tout à bord;" et le moment où l'ordre "barre toute à bord" fut donné et celui où le navire toucha, il ne s'écoula pas plus que cinq ou six secondes. Il croit qu'il ne s'écoula pas plus que deux minutes et demi depuis le moment où le navire se trouvait au Trou St. Patrice, ou un peu en aval, jusqu'à celui où il toucha. Bernier, le second, dit dans son témoignage qu'il croit que le pilote a tenu le navire trop près de l'île après qu'il eut passé le Trou St. Patrice. Macdonald, qui était timonier au moment de l'accident, croit qu'il était très-près de terre et déclare que pendant qu'il était ferme, à quelque distance avant d'arriver au phare, l'ordre de "bâbord" fut donné, puis "bâbord encore," qu'il ne parut pas sentir, puis "barre toute à bord," et immédiatement après il remarqua que sa proue inclinait à tribord; il devint alors évident qu'il commença à sentir son gouvernail immédiatement avant de toucher. Tous ces témoignages tendent à démontrer qu'on n'accorda pas au navire un temps suffisant pour sentir son gouvernail et doubler les rochers.

Si le *Northern* avait été entre les mains d'un pilote plus vieux, qui aurait eu quelque expérience dans le pilotage des gros navires à vapeur en remontant et descendant le fleuve, il est probable que ce pilote aurait usé de plus de précautions en descendant et l'aurait tenu dans le milieu du chenal, quand même il aurait dû aller moins qu'à pleine vitesse.

C'était le premier navire à vapeur que M. Lachance eut piloté dans le St. Laurent depuis qu'il était devenu pilote, quoiqu'il paraisse avoir été très-désireux de faire son devoir et très-attentif. Il savait cependant que c'était un navire très-difficile à manœuvrer; et comme c'était le premier navire à vapeur qu'il pilotait, il ne paraît pas avoir employé les précautions suffisantes en le descendant comme il a fait. D'autres pilotes l'avaient monté et descendu, et avaient évité les accidents; et il est probable qu'entre des mains plus expérimentées et plus précautionneuses, cet accident n'aurait pas eu lieu.

C'est pourquoi le soussigné est d'avis que le pilote est à blâmer dans cette affaire, et doit être censuré en conséquence.

Le soussigné ne voit pas matière à résilier ou suspendre le certificat de compétence ou de service possédé par les personnes préposées à la conduite du navire à vapeur *Northern* dans le voyage où il a fait naufrage.

Respectueusement soumis,

WM. SMITH.

Maison de la Trinité, Québec, 24 juin 1873.

QUÉBEC, 26 juillet 1873.

MONSIEUR,—Après avoir soigneusement examiné les témoignages recueillis dans l'enquête sur les causes du naufrage du *Northern*, je suis d'avis que si le *Northern* avait

navigué aussi bien que tous les autres navires de sa dimension, l'accident n'aurait pas eu lieu ; mais je considère que le pilote, ayant été averti avant de laisser le port que le navire avait besoin d'être surveillé attentivement, il aurait dû le tenir plus dans le milieu du chenal, plutôt que d'aller si près du côté nord du fleuve ; et par conséquent qu'il n'a pas exercé assez de jugement et de précautions en le descendant. Je crois que le pilote a donné les ordres "bâbord" et "barre toute à bord" au bon moment, et que le *Northern* aurait doublé les roches s'il avait rapidement senti son gouvernail.

J'ai, etc.,

VITAL TÊTU.

L'Hon. P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 41.

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU
NAVIRE A VAPEUR "CITY OF WASHINGTON."

Ayant appris que le navire à vapeur *City of Washington*, de la ligne Inman, avait fait naufrage sur les récifs au large de Petit Port Hébert, sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, le Gouverneur-Général en conseil ordonna l'institution d'une enquête, conformément à l'acte 32 et 33, Vict., chap. 38, sur les circonstances de ce désastre.

Dans cette enquête j'ai été aidé par le capitaine George A. Mackenzie, patron en retraite, et par M. D. M. Browne, lieutenant dans la marine royale, et tous les efforts possibles ont été déployés pour arriver aux causes qui ont provoqué la perte de ce navire.

Il paraît que le *City of Washington* avait une capacité de 1,951 tonneaux et portait alors une cargaison générale, dont une partie consistait en rails d'acier et en 700 boîtes de ferblanc. Il était commandé par William Robert Phillips, porteur d'un certificat de service du bureau de commerce (No. 45,472). Il y avait aussi à bord quatre officiers exécutifs ; mais, sauf le 3me, le patron et les autres officiers voyageaient pour la première fois à bord de ce vaisseau. Son équipage se composait de quatre-vingt-seize hommes, y compris les chauffeurs, intendants, etc. ; et il avait à son bord 29 passagers de chambre et 442 d'entrepont.

Il partit de Liverpool le 24 juin dernier, en destination de New-York, et fit escale à Queenstown le lendemain. Il ressort de la preuve que dans le trajet jusqu'à Queenstown il n'y eut pas de dérangement dans la boussole. Le phare du rocher Fastnet fut passé à 11.38 p. m. le 25 juin, et la route fut dirigée O.-N.-O. Le 26 au matin, des observations, et le soleil au méridien placèrent le navire dans la latitude 51°29' N. et la longitude 13°14' O. ; et en suivant le loch il ne paraît pas y avoir de différence sensible entre la position par observation et la latitude estimée. Dans la matinée du 27, la mire et le soleil au méridien placèrent le navire dans la latitude 51°45' N. et la longitude 19°40' O. ; mais la route estimée (non indiquée au livre de loch) met le navire à quarante milles au sud de celle accusée par l'observation, et ici, sans aucun doute, se trouve le commencement du malheur qui devait frapper le *City of Washington*. Il ne paraît pas que la route estimée ait été tenue jusqu'à ce moment ; si elle l'eût été, on aurait vu clairement que la boussole était dérangée. Le 2 juillet, à minuit, le relèvement de l'étoile polaire a été observé par le premier officier entre des nuages qui passaient ; mais, comme il dit lui-même que c'était une observation très-indifférente, on ne peut pas lui attacher une grande confiance. Du 27 juin jusqu'au moment du naufrage (sauf ce relèvement) il n'a pu être pris aucune observation à cause de brouillards épais, et conséquemment il fallut conduire le vaisseau uniquement d'après les latitudes estimées. Les 2 et 3 juillet il a dû passer sur les grands bancs de Terre-neuve où l'on aurait pu faire des sondages et constater par ce moyen une nouvelle différence en longitude ; mais, malheureusement, la présomption qu'il était trop loin au sud pour faire des sondages prévalut et porta le capitaine à négliger cette précaution nécessaire. A cette omission ainsi qu'à la différence dans la déviation de la boussole peut être attribuée la perte de ce beau navire.

Il paraîtrait que le quart a été bien fait durant le trajet et qu'aucun blâme ne doit être attribué aux officiers subalternes du navire ; que quand il toucha terre, le 5 juillet à 1.15 p. m., les chaloupes furent mises à la mer avec promptitude, et que les passagers furent débarqués sains et saufs.

Que cet accident ait eu lieu si près de terre, en plein jour et par un beau temps, tout le monde doit en être profondément reconnaissant, car s'il fut arrivé pendant la nuit et une tem-
pête, très-peu des 567 âmes qu'il y avait à bord auraient été sauvées.

Après avoir mûrement pesé toutes les circonstances et étudié les estimations telles que consignées au livre de loch, je suis d'opinion qu'il était imprudent d'ignorer la latitude estimée entre les 25 et 27 juin et qui montrait que le navire était considérablement au nord; et comme cela ne pouvait pas être dû au courant de Rennell, elle aurait fait voir que la boussole déviait considérablement vers l'est.

Il était également imprudent de passer sur les grands bancs de Terre-Neuve sans essayer de faire des sondages pour corriger l'estimation, si l'on considère que depuis six jours aucune observation n'avait pu être obtenue; et comme le brouillard prévalait depuis deux jours après avoir passé les bancs, il était de la plus haute imprudence de continuer à pleine vitesse sans faire un coup de sonde, surtout puisque le capitaine devait savoir qu'il y avait tant de fer et d'acier à bord depuis que les corrections de la boussole avaient été obtenues.

Vu ces circonstances, je suis d'opinion que le certificat de service du capitaine William Robert Phillips devrait être suspendu pendant un an depuis l'époque du naufrage du *City of Washington*, et le dit certificat est par le présent suspendu en conséquence.

Donné sous ma signature à Halifax, Nouvelle-Ecosse, le 17ème jour de juillet, 1873.

P. A. SCOTT,

Capt. M. R., Commissaire.

Nous concourons dans ce que dessus,

G. A. MACKENZIE,

D. M. BROWN.

Approuvé et confirmé,

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 42.

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU NAVIRE
A VAPEUR "PRECURSOR."

MONTRÉAL, 30 juillet 1873.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception d'une communication officielle du ministère de la Marine et des Pêcheries, portant la date du 9 du présent mois et nous informant que, conformément aux dispositions de l'acte 32 et 33 Vict., chap. 38, nous avons été nommés en vertu d'un arrêté en conseil, par Son Excellence le Gouverneur-Général, pour former une cour ou tribunal chargé de faire une enquête formelle et légale dans le but de connaître la cause du naufrage du navire à vapeur *Precursor*, le 30 du mois dernier.

Nous avons l'honneur de faire rapport que le 22 du présent mois, après avoir prêté le serment d'office exigé par le statut plus haut mentionné, nous avons ouvert l'enquête en la manière voulue. Les personnes suivantes étaient présentes : John Johnson, capitaine du dit navire *Precursor*, assisté de son procureur, M. Lunn, avocat de Montréal, Hector Hamelin, pilote lamaneur en charge du *Precursor*, au moment où l'accident eut lieu, assisté de son procureur M. Angers, de la société Langlois, Angers et Colston, de Québec.

Avant de commencer, nous jugeâmes à propos, afin d'accélérer la procédure, de prendre les services de M. Matthew Hutchinson comme greffier, afin de consigner les témoignages au moyen de la sténographie, d'après le mode récemment introduit dans nos cours de loi.

Nous avons l'honneur de vous transmettre la preuve ainsi recueillie en notre présence. Elle comprend les dépositions de John Johnson, capitaine susdit, Hector Hamelin, pilote susdit et George Parkin, premier officier, James Newdick, second officier, Carl Carlson, matelot, James Marshall, second mécanicien, tous quatre étant officiers du dit navire à vapeur *Precursor* au moment du désastre ; aussi les dépositions de George Demerce, aubergiste à Montréal, Pierre Gagnon, pilote, Alfred Rudolf, maître de havre, et Alexander Sclater, gardien de port, —ces derniers en qualité d'anciens capitaines maritimes expérimentés,—ce qui est toute la preuve alléguée dans la cause. Ces témoins furent tous produits par le capitaine Johnson et le pilote Hamelin, sauf MM. Rudolf et Sclater qui furent appelés par les commissaires.

Comme vous le verrez, la preuve est quelque peu contradictoire, mais sur des points qui, dans l'opinion des commissaires, ne sont pas d'une grande importance.

Le *Precursor*, un navire de 216 pieds de quille, 24 pieds de tirant et de la force de 90 chevaux, après avoir traversé l'Atlantique et reçu une cargaison de charbon à Pictou, arriva à Québec le 23 juin, et après avoir été mis à la conduite du pilote plus haut nommé, arriva au courant Ste. Marie, Hochelaga, vers 9 heures dans la matinée du 30, et, en essayant de remonter le courant, alla s'échouer sur un rocher ou une batture le long de l'île Ronde.

Les points suivants ressortent de la preuve. D'après l'impression que le pilote avait reçue du pouvoir d'hélice du navire, d'après l'observation et la déclaration du capitaine que sa plus grande vitesse était de $7\frac{1}{2}$ à 8 nœuds,—pouvoir qui, dans son opinion, n'était pas suffisant pour remonter dans le milieu du chenal,—et sous l'impression acceptée que le courant est moins rapide dans la partie sud que dans la partie nord du chenal, le pilote décida de tenter de monter aussi près que possible de la rive de l'île Ronde ; et il déclare dans son témoignage que, rendu à la pointe appelée "Eperon" sur l'île Ronde, le navire se trouvait à 500 pieds du rivage, et que, de ce point, il fut emporté par la force du courant à 500 pieds où il toucha fond, ayant dans sa descente dérivé vers l'île.

En supposant que le navire ait dérivé comme le prétend le pilote, son avant, quand il échoua, n'était qu'à 50 ou 60 pieds du rivage ; l'estimation des distances du pilote est inexacte, car il déclare que la largeur de la rivière est de 900 verges ou 2,700 pieds, tandis que d'autres témoins établissent qu'elle n'a que 1,300 pieds à ce point, et que le chenal a 800 pieds de largeur. Les commissaires sont d'avis qu'au plus haut point qu'il eut atteint, le navire était plus prêt de terre que le dit le pilote.

Celui-ci prétend que pendant que le navire était entraîné par le courant, quoiqu'il eût le maximum de la vapeur, tout contrôle de pilotage sur lui était perdu; un autre pilote appelé par lui dit que le contrôle était beaucoup moindre qu'en montant; tandis que les capitaines Rudoff et Sclater disent que le contrôle du navire par le gouvernail n'était pas diminué par les circonstances invoquées et qu'un ordre de mettre la barre à bâbord aurait en n'importe quel temps avant l'échouement, amené le navire dans le chenal et évité l'accident.

Le capitaine et le second du *Precursor* disent que le taux de vitesse annoncé au pilote avait été le résultat d'observations faites pendant le voyage, et le second mécanicien dit que quand il échoua le navire faisait 53 révolutions et avait une pression de 52 lbs de vapeur, ce qui était le maximum de sa capacité.

Tout en reconnaissant que le motif qui a porté le pilote à tenir vers la rive de l'île Ronde est le résultat du doute où il se trouvait quant à la capacité du navire de faire tête au courant dans l'endroit où il était le plus fort, les commissaires doivent cependant déclarer que, dans leur opinion, il est tout-à-fait blâmable de l'accident.

D'après la connaissance qu'il avait de la route, et l'occasion qu'il avait eue en le montant de Québec de constater la capacité du navire confié à sa garde, le pilote doit être tenu responsable, en l'absence de tout faux exposé de la part des officiers, ou en l'absence de tout accident dans l'intervalle, tel que dérangement de la machine ou toute autre éventualité au-dessus de sa connaissance ou de son contrôle. Aucun accident de ce genre n'étant survenu, le navire n'était pas nécessairement en péril parceque sa capacité était insuffisante pour faire tête au courant; ou, s'il y en avait, le devoir du pilote n'était pas de faire une tentative qui l'aurait mis en péril dans cette éventualité.

Les notions du pilote sur la largeur du fleuve et du chenal en cet endroit sont des plus inexactes; car, tandis qu'il dit dans son témoignage que la largeur du fleuve est de 900 verges ou 2,700 pieds, le capitaine Rudolf établit qu'elle n'est que d'environ 1,300 pieds et celle du chenal que d'environ 800 pieds. Le pilote déclare que, parvenu à l'endroit appelé "Eperon" sur l'île, le navire se trouvait à environ 500 pieds en aval de l'"Eperon." En acceptant cette déclaration pour exacte, comme l'avant du navire quand il échoua, n'était qu'à 50 ou 60 pieds du rivage, il doit être évident que s'il s'était trouvé alors à la distance que prétend le pilote, il y avait suffisamment d'espace et de temps pour mettre à bâbord et éviter ainsi l'accident. Les commissaires sont d'opinion qu'en allant de l'avant, le navire était beaucoup plus près de terre que le dit M. Hamelin.

Il se peut que sa grossière inexactitude quant à la largeur du chenal sont la cause de son erreur dans le calcul de la distance du rivage au navire en montant. Ce résultat est d'autant plus regrettable que M. Hamelin est un pilote de 25 années d'expérience, qu'il a longtemps piloté les paquebots-poste (ligne Allan) et que pendant tout ce temps il n'a jamais donné lieu à des plaintes; mais pour remplir notre devoir nous sommes forcés d'exprimer notre opinion, d'autant plus que la loi nous y oblige. Quoiqu'il en soit, la preuve que nous vous transmettons contient exactement ce qui a été dit par les témoins; de cette manière vous serez plus en mesure d'apprécier l'opinion à laquelle nous en sommes venus.

Nous avons, etc.,

A. M. DELISLE,

Président du comité.

WILLIAM WORKMAN.

HUGH McLENNAN.

A l'hon. PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 43.

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU BRIGANTIN *ROYAL SOVEREIGN*.

HALIFAX, 28 mai 1873.

MONSIEUR, — Conformément à un arrêté en conseil daté le 24 avril, et à des directions du ministère à ce sujet, j'ai fait une enquête attentive sur les circonstances se rapportant au naufrage du brigantin *Royal Sovereign* sur les rochers au large de Glasgow Head, baie de Chedaboucto, le 11 mars dernier.

Le *Royal Sovereign* est un brigantin de 330 tonneaux, enregistré à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et avait pour propriétaires A. L. Palmer, écrl., M. P., D. J. McLaughlin, fils et autres de cette ville. Il était commandé par William Cornelius Breen, comme patron, mais qui n'avait pas de certificat de compétence ou de service. Le 12 décembre, il partit de Sydney, Cap-Breton, avec une cargaison de charbon pour Boston, mais le lendemain matin il essuya une violente bourrasque qui déchira toutes ses voiles et l'obligea à faire escale pour se radouber. Vû ces circonstances, je considère que le patron a agi sagement en faisant escale au cap Canso, car avec les voiles qu'il avait alors, le vaisseau ne se trouvait pas en état d'affronter du gros temps ou de disputer le vent. Au cap Canso les facilités pour faire des voiles et radouber un navire sont très-limitées, ce qui explique pourquoi il n'a pas été prêt à reprendre la mer avant le 20 janvier. Le patron n'a pas continué le voyage, mais est resté dans le havre Canso pendant plus de trois semaines, alors que le navire a chassé sur ses ancres jusqu'au rivage au niveau des hautes eaux. Il donne pour excuse d'être resté si longtemps au port le fait que le temps était impétueux; mais après avoir attentivement examiné le journal météorologique tenu par le gardien du port de l'île aux Atoças, je suis d'opinion qu'il aurait pu continuer le voyage s'il l'eût voulu. Ce long et inutile délai au port fit naître des scupçons dans l'esprit des propriétaires et les induisit à envoyer au cap Canso, George Eccles Sands, un patron de navire, possesseur d'un certificat de compétence, pour prendre possession du vaisseau. En même temps ils écrivaient au capitaine Breen d'avoir à lui remettre le commandement, et au percepteur des douanes de cap Canso de vouloir bien inscrire le nom du capitaine Sands au registre comme patron. Cependant le capitaine Breen refusa positivement de remettre le commandement, sous prétexte que son successeur n'était pas prêt à solder les gages qui lui étaient dûs et qui s'élevaient à \$408, et le percepteur refusa d'intervenir. Voyant qu'il ne pouvait pas prendre possession de son poste, le capitaine Sands partit de Canso le 6 mars avec l'intention de se mettre en communication avec les propriétaires, et le 10 le capitaine Breen reprit la mer avec le *Royal Sovereign*; mais bientôt surpris par une tempête de neige, il essaya de retourner dans le havre, et en faisant cette tentative il échoua le brigantin sur les rochers vis-à-vis Glasgow Head. Il n'y a pas de doute que le vaisseau se trouvait dans une position dangereuse; et, prenant en considération l'état du temps, je suis d'opinion que par aucun moyen disponible il aurait été possible de le tenir à flot pendant les trois ou quatre jours qui se sont écoulés avant sa vente; mais cependant je considère que le capitaine aurait dû faire un effort pour communiquer avec les propriétaires avant de le laisser vendre, d'autant plus qu'il aurait dû savoir que, vû les circonstances particulières dans lesquelles il avait retenu le commandement, ses actions seraient probablement mises en question.

Je désire particulièrement signaler à l'attention du ministère la manière dont le vaisseau a été vendu et comment la vente a été conduite. M. Thomas C. Cook, de Cap Canso, qui savait fort bien que le capitaine Breen agissait pour les propriétaires après qu'il eut reçu ordre d'abandonner le navire, fut nommé par le capitaine pour agir comme son agent, et il annonça que le vaisseau serait vendu et que la vente aurait lieu le 14. Il ne restait qu'un intervalle de trois jours, bien que les chemins fussent bloqués par la neige au point de rendre impossible toute communication avec cette place dans un aussi

court espace de temps. Les conditions de la vente furent fixées : argent comptant pour les sommes de plus de mille piastres, mais traites approuvées au-delà de ce montant. Dans une localité commerciale aussi petite que Cap Canso, fermée à toute communication comme elle l'était alors, et à si court avis, il ne me paraît pas raisonnable qu'on s'attendît qu'il y eût grand nombre d'acheteurs à argent comptant pour un montant aussi considérable ; et il y a toute raison de croire que si l'argent comptant n'eût pas été une des conditions de la vente, le vaisseau et sa cargaison n'auraient pas été vendus pour une telle bagatelle. M. Cook, qui agissait aussi en qualité de notaire public et d'encanteur, indépendamment de celle d'agent, acheta la coque pour \$650 et la cargaison, qui renfermait environ 500 tonnes de charbon, pour \$60 ; la garniture fut vendue à différentes personnes : faisant un produit total de \$1,530. M. Cook déduisit de cette somme les honoraires qui revenaient à ses différentes qualités, avant de remettre l'argent au capitaine Breen. A son tour le capitaine en déduisit ses gages, paya celles de son équipage et d'autres sommes, puis remit aux propriétaires la faible balance de \$347.

Le temps s'étant modéré, le vaisseau fut allégé de sa cargaison et retiré des rochers le 19 mars ; il se trouve maintenant dans le havre de Canso.

J'ai dit qu'après avoir laissé le port le 10 mars, le *Royal Sovereign* avait été surpris par une tempête de neige qui obligea son capitaine à rebrousser chemin dans le havre de Canso et qu'en ce faisant il avait échoué son vaisseau sur les rochers vis-à-vis Glasgow Head. Le capitaine Breen dit qu'il avait évité de très-près les Rochers Noirs, et, par conséquent, connaissait son exacte position ; et cependant, dans un circuit de moins de $\frac{3}{4}$ de mille après avoir passé ces rochers, le vaisseau s'est échoué. On ne peut expliquer ceci que par le fait que, marchant contre une violente tempête de neige, le capitaine n'a pris aucune mesure pour constater la vitesse du vaisseau et qu'il n'a pas jeté la sonde une seule fois. Si cette dernière précaution si simple avait été prise, elle aurait fait voir à quel moment le vaisseau était dans le chenal qui conduit dans le havre.

Vu toutes ces circonstances, je crois de mon devoir de faire rapport que M. C. Breen, capitaine du brigantin *Royal Sovereign*, a mis son vaisseau à la mer après avoir reçu de ses propriétaires l'ordre formel d'en remettre le commandement ; qu'il a échoué son vaisseau sur les rochers vis-à-vis Glasgow Head, grâce à sa coupable négligence de prendre les précautions les plus ordinaires pour sa sûreté ; et que, aidé et encouragé par M. Thomas C. Cook, un magistrat de Cap Canso qui agissait comme agent du vaisseau et encanteur, il l'a laissé vendre à l'encau de manière à sacrifier considérablement les intérêts des propriétaires.

11 août 1873.

Approuvé,

J'ai, etc.,

D. M. BROWN.

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 44.

RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU
BATEAU A VAPEUR "BAVARIAN."

TORONTO, 11 décembre 1873.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Conformément à la lettre de votre ministère en date du 10 novembre m'informant que, d'après la 5^{me} sect. de l'acte 32 et 33 Vict., chap. 38, j'avais été chargé de tenir une cour ou tribunal pour faire une enquête sur les circonstances se rattachant à l'incendie du bateau à vapeur *Bavarian* sur le lac Ontario, dans la nuit du 5 novembre, incendie qui, disait-on, avait coûté la vie à 14 personnes, j'ai immédiatement pris des mesures pour assigner des témoins et je leur fixai lundi le 17^{me} jour de novembre pour comparaître devant moi dans la Maison de la Trinité, à Montréal. La preuve, à Montréal, absorba une semaine; puis l'enquête fut continuée à Kingston et à Toronto.

Ci-suit une transcription de la preuve qui a été recueillie au moyen de la sténographie.

Le *Bavarian* était un bateau à vapeur avec roues à aubes, de 230 tonneaux de registre et 427 tonneaux de masse. Il fut construit à Montréal et lancé en 1873. La machine avait à peu près 18 ans. Elle avait été enlevée du *Kingston* après l'incendie de ce bateau, réparée et mise dans une coque neuve. La machine, qui était connue comme machine à balancier, fut placée vers le centre du bateau, avec le cylindre à vapeur vers la poupe et la manivelle en avant. La chambre de la machine ouvrait sur le pont principal faisant face à la cabine des dames. Les chaudières étaient sous le pont de chaque côté de la machine, le devant des chaudières vers l'avant et aussitôt après la chambre de la manivelle. Les cheminées de la vapeur avec leurs tuyaux se trouvaient immédiatement en avant de la chambre de la manivelle.

Le bateau était équipé de la manière ordinaire, avec un salon principal sur le pont de promenade, s'étendant d'environ trente pieds depuis la poupe, avec loges de chaque côté et le passage ordinaire le long de la cabane de la machine.

Il y avait un salon sur le principal pont de derrière, avec le bureau du boursier et la cabine des dames.

Les côtés de ce salon s'ouvraient sur le ponton des passe-avant.

Les roues à aubes étaient tout près du centre du bateau. Le balancier de la machine, qui était en fonte, pesant plusieurs tonneaux, se trouvait à environ sept ou huit pieds au-dessus du dernier pont. L'équipage du vaisseau, tout compris, se composait ordinairement d'environ 32 personnes, et il y avait des chambres pour 175 à 180 passagers. Il y avait deux paires de daviers de chaloupes, une de chaque côté immédiatement en arrière de la cabane des roues. Il y avait trois chaloupes de sauvetage et un canot, deux à bâbord et une à tribord. Le canot se trouvait aussi à bâbord. Toutes les chaloupes furent portées sur le dernier pont. Il paraît que deux chaloupes étaient prêtes à être descendues. Le canot fut porté dans l'intérieur de l'une des chaloupes.

La troisième chaloupe fut portée sur le pont supérieur, le long des daviers. Il y avait deux appareils de sauvetage dans chaque loge, en tout 200. Ceux qui ne se trouvaient pas dans les chambres étaient dans une dépense au milieu du vapeur, vis-à-vis le grand salon. Le vapeur paraissait avoir été bien construit, avait été inspecté au mois de juin et avait obtenu un certificat de M. l'inspecteur Béfort.

Le vapeur partit de Toronto à 5 heures p. m. le 5 novembre, avec une cargaison générale dont la facture est ci-jointe, et en bon arriimage. Il y avait à bord six passagers—trois dames, deux messieurs et un jeune garçon,—et 34 hommes d'équipage tout compris, dont deux travaillaient pour leur passage. Le vent venait de terre du côté du nord,—la course du vapeur en descendant le lac, courant 10 ou 11 milles à l'heure, sous une pression de 38 lbs de vapeur. Il paraît que la cargaison se composait de 22 barriques de spiritueux; elles

étaient placées près de la chambre de la manivelle en avant, entre les cheminées de la vapeur et au-dessus du devant des chaudières. Vers 8 heures p. m., à 12 ou 15 milles du phare de Whitby, le temps étant encore calme avec une légère brise soufflant de la rive, tout le monde à bord fut saisi par le bruit d'une vive détonation qui semblait venir soit des machines ou des chaudières.

Cette détonation fut immédiatement suivie par une seconde et une troisième. Le premier officier Henderson, qui était alors dans la cabane du pilote, fut le premier à s'apercevoir que la machine était brisée et que l'entrait qui unit ensemble les têtiers des poinçons d'avant sur le toit du salon avait été emporté par la chute de la bielle et cette partie du balancier qui lui était attachée. A en juger d'après la preuve, le balancier de la machine (qui est brisé verticalement par le milieu) a été la première cause de l'accident.

Cette détonation a été suivie par le bruit du balancier qui tombait. La troisième détonation fut produite par le piston de la machine qui fut emporté par le haut du cylindre. La partie du balancier qui était attachée à la bielle se fit une issue à travers le toit et le pont du salon jusqu'au premier pont où comme je l'ai déjà dit, les barriques de spiritueux étaient arrimées ; celles-ci furent brisées et leur contenu, se répandant dans les fournaises des chaudières, prit feu. On peut facilement s'imaginer la rapidité avec laquelle le feu prit. La crainte que les chaudières fissent explosion (et qui était sans fondement) parut partagée par tous ceux qui étaient à bord. Henderson, le premier officier, qui était alors dans la cabane du pilote, donna au timonier l'ordre de diriger le bateau vers la terre, — ce qui fut fait, car le timonier déclare que le bateau vint droit à terre jusqu'à ce que le vent entrât par la fenêtre ouverte devant lui.

Alors le second prépara immédiatement les chaloupes qui étaient à bâbord et y fut suivi par le pilote Dufour, qui arriva du grand salon où il était assis près du poêle avec les dames et qui, en entendant le bruit, se précipita au dehors et courut aux échelles sur le dernier pont, où il rejoignit le second. Le second officier Bradley et six hommes de l'équipage arrivèrent aux chaloupes presque en même temps, et quelques-uns aidèrent à descendre la première chaloupe de sauvetage. Cette chaloupe fut descendue rapidement, peut-être pas plus qu'une minute et demie après que le premier bruit se fut fait entendre. En arrivant à l'eau, l'arrière de la chaloupe était justement devant le passe-avant de bâbord, et aussitôt six hommes de l'équipage, y compris le pilote Dufour, s'y embarquèrent et s'éloignèrent du bateau, — sans tendre la main pour sauver ou secourir ceux qui les environnaient, sauf le cuisinier, nègre, auquel ils tendirent une rame, — quoique le boursier les suppliât de prendre la fille de chambre ainsi que le passager Parmenter qui était sur le passe-avant, tout près de la chaloupe, et d'où la fille de chambre sauta dans la chaloupe, — sans tenir compte non plus de l'ordre que leur donnait le premier officier Henderson, qui commandait au pilote de revenir au bateau. Pendant ce temps-là, les deux autres seconds étaient restés en haut et travaillaient à descendre la seconde chaloupe de sauvetage ; et grâce surtout aux efforts de Henderson, treize vies furent sauvées dans cette chaloupe : pour cela il mérite les plus grands éloges. Le feu faisant rapidement son chemin, grand nombre de personnes s'étaient jetées à l'eau ; elles en furent retirées par celles qui avaient pu embarquer dans la chaloupe. Le garçon de l'ordinaire, Barry, qui était à l'autre bout du râtelier, parvint à atteindre la chaloupe et y fut recueilli. L'extrémité du râtelier débarrassé du poids du petit garçon s'éleva hors de l'eau, et l'autre bout s'enfonça dans l'eau avec le capitaine qui se trouvait dessus : ce fut la dernière fois qu'on vit celui-ci. Excepté ceux qui avaient atteint la chaloupe d'eux-mêmes, rien ne paraît avoir été fait pour sauver personne ; la chaloupe étant remplie d'eau, tous ceux qui étaient à bord crurent sans doute qu'il y avait peu d'espoir de salut pour eux.

Il fallait maintenant vider la chaloupe, ce qui fut fait avec des chapeaux et des casquettes, et prit vingt ou trente minutes, alors que la chaloupe laissa le bateau pour atteindre, d'après le témoignage du premier officier Henderson, la chaloupe du pilote et revenir au bateau. Cela était impossible cependant, car la chaloupe du pilote avait une trop grande avance. Quoique l'on puisse dire pour atténuer la conduite de personnes agissant sous l'empire d'une émotion aussi terrible, rien ne saurait excuser le pilote Dufour d'avoir abandonné le bateau comme il a fait, avec seulement 9 personnes dans une chaloupe capable d'en conte-

nir 25 ou 30, ni le premier officier d'être parti, après avoir vidé l'eau de la chaloupe, avec seulement 13 personnes dans une embarcation capable d'en contenir le double de ce nombre.

Il est raisonnable de supposer que les dames qui étaient toutes sur le pont la dernière fois qu'on les vit, s'y trouvaient intactes quand la seconde chaloupe laissa le bateau et y restèrent pour périr dans les flammes. Si la chaloupe avait fait le tour du bateau après avoir été vidée de l'eau qui l'encombrait, les dames et autres auraient été sauvées.

Le feu commença dans les tuyaux, près le centre du bateau ; et comme la proue avait été tournée contre le vent et que la poupe y était plus exposée que le devant, il aurait conservé sa position et le feu aurait mis du temps à atteindre le devant. Le fait que l'étambot est resté debout et la hampe intacte démontre que cette partie du bateau aurait dû être la dernière à brûler et la moins exposée à l'incendie. Au sujet du capitaine Carmichael, la preuve est contradictoire. Le pilote Dufour déclare qu'il était avec lui dans le salon supérieur, près du poêle et avec les dames, quand le premier bruit se fit entendre. McGowan, le chauffeur, affirme positivement que le capitaine passa devant lui dans le salon immédiatement à l'extérieur de la chambre de la machine ; qu'il lui dit "Ça va être un gros feu," et qu'il ordonna à tout le monde d'aller aux chaloupes. Après cela il fut vu avec les dames sur le pont de promenade en avant, ayant sur lui un appareil de sauvetage ; de là il sauta par-dessus bord, suivant Barry, le garçon de l'ordinaire.

Tous deux nagèrent au râtelier des seaux et avec lui nagèrent vers la seconde chaloupe. Le garçon, comme je l'ai déjà dit, fut sauvé, et le capitaine perdu. Si le témoignage du chauffeur est accepté, et je crois qu'il est moins sujet à caution que celui du pilote qui peut faire erreur quant au moment précis où il vit le capitaine pour la dernière fois près du poêle, l'ordre donné par le capitaine au chauffeur d'aller aux chaloupes était judicieux, et le fait qu'il fit mettre le passe-avant tout près de l'endroit où les chaloupes devaient être descendues, est une preuve que son but était de sauver les dames. L'impossibilité où il s'est trouvé de retourner aux chaloupes à cause du feu, après être parvenu auprès des dames sur le pont d'avant, et le fait qu'il a sauté par-dessus bord était probablement avec l'intention d'amener la chaloupe pour les sauver.

En consultant le témoignage de M. Alexander Milloy, secrétaire de la compagnie, et celui du capitaine Howard, surintendant des bateaux à vapeur de la compagnie, on verra que les officiers de ces bateaux sont engagés par ces messieurs. M. Milloy engage les capitaines qui sont choisis parmi les boursiers, et le capitaine Howard engage les seconds et autres officiers. Les officiers ne sont soumis à aucun examen pour établir leur compétence à remplir les devoirs qui leur sont assignés et la compagnie n'exige à cet égard aucun autre certificat, excepté pour les mécaniciens, que la recommandation des messieurs que je viens de nommer. L'absence de discipline dont les officiers et l'équipage ont fait preuve dans cette occasion démontre la nécessité de faire une législation qui mette un terme à pareil état de choses. Il serait déraisonnable de supposer qu'un commis de bureau, quel que habile ou expérimenté qu'il soit, puisse garder son sang-froid ou faire preuve des qualités d'un marin dans les moments d'extrême péril. Si le pilote, dans le cas actuel, s'était conformé aux ordres qui lui avaient été donnés et s'il avait tenu sa chaloupe près du vapeur, il est probable que tout le monde à bord aurait été sauvé.

L'arrimage des spiritueux en avant de la chambre de la manivelle, entre les chaudières, a été la cause immédiate de la perte de vies. Il a été fait par ordre du second officier qui avait la liberté d'arrimer le fret où il jugeait à propos, sans en connaître la nature ou le danger qui pouvait en résulter. Il est aussi désirable que la loi contienne des dispositions pour l'arrimage des matières inflammables à bord des bateaux à vapeur. Si la futaille avait coulé ou s'était brisée par accident, il en serait probablement résulté la même perte de vies. Quant à l'équipement du vapeur, M. l'inspecteur Béfot dit qu'il était, lorsqu'il en fit l'inspection au mois de juin dernier, conforme sous tous les rapports aux exigences de la loi. Le second, Henderson, déclare aussi que le vapeur était bien construit, et les chaloupes bien équipées sous tous rapports.

L'insuffisance des chaloupes sur ce bateau à vapeur, pendant la saison de navigation, —insuffisance qui s'applique aussi aux autres vapeurs des lacs et du golfe,—est évidente pour tous ceux qui voyagent à bord de ces bateaux. Le *Bavarian* avait le complément

de chaloupes exigé par la loi, il était de fait mieux pourvu que tous les autres. Chacune de ces chaloupes avait 20 pieds de longueur et environ 5 pieds de tirant.

D'après la preuve, elles auraient pu contenir chacune en temps ordinaire, 20 à 30 personnes,—un peu plus qu'un tiers du nombre qu'en transportait quelques fois ce vapeur.

Quant au bris du balancier, il paraît qu'il avait une vieille brisure dans la nervure extérieure, aux deux bouts. Qu'elle ait été occasionnée par le feu auquel il fut exposé l'année dernière dans l'incendie du *Kingston*, c'est ce qu'il est impossible de dire. La machine ne travaillait pas extraordinairement quand le balancier tomba, et elle avait été soumise pendant la saison à une force beaucoup plus grande.

Le transfert du vieux balancier, après avoir passé par le feu dans le *Kingston*, a été très-peu judicieux, car ce balancier était entièrement en fonte; mais il paraît qu'il avait été examiné avec soin et qu'on supposait qu'il n'avait pas été endommagé.

La loi exige que les vapeurs à passagers, du tonnage du *Bavarian*, portent trois chaloupes; mais, elle ne définit leurs dimensions ou capacité proportionnellement au nombre des passagers, autrement qu'en disant qu'ils ne devront pas avoir moins que dix-sept pieds de quille; elle ne stipule pas non plus clairement que chaque chaloupe devra être suspendue à des daviers séparés.

Je recommande que la loi soit amendée sous ce rapport, et que chaque bateau à vapeur transportant des passagers sur les lacs ou rivières de la Confédération soit pourvu d'autant de chaloupes qu'il en peut contenir, et que ces chaloupes soient de la plus grande capacité que les hommes d'équipage puissent manœuvrer; que chaque chaloupe soit suspendue à de bons daviers, prête à être descendue en tout temps, et que l'équipage soit préposé à chaque chaloupe et exercé dans la pratique de la descente; et que le nombre et la capacité des chaloupes soient déterminés par le bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur.

Par l'accident du *Bavarian*, des six passagers qu'il portait, quatre furent perdus, y compris trois dames, ainsi que seize hommes de l'équipage, y compris le capitaine et le mécanicien en chef. Ci-jointe se trouve une liste des noms de ceux qui furent sauvés et perdus.

En terminant, je dois dire que c'est au ministère de décider si les recommandations que je viens de faire pour amender la loi dans l'intérêt de la sûreté des passagers et des personnes à bord des bateaux à vapeur peuvent être mises à exécution. Le public demande plus de sécurité contre des dangers provenant de causes sur lesquelles la loi ne lui donne aucun contrôle. Le désastre du *Bavarian* démontre l'urgente nécessité d'une loi maritime pour l'examen et l'octroi de brevets à des officiers strictement compétents, et pour régler la discipline et l'administration des bateaux à vapeur.

J'ai, etc.,

SAMUEL RISLEY,

Commissaire.

ANNEXE No. 45.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, depuis le 30 juin 1872 jusqu'au 31 décembre 1873, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. James Cummins, gardien du phare à l'île Pelée, lac Érié, Ontario.	Pour avoir sauvé (1) la vie de Andrew Poustic, patron de la goëlette <i>George Warren</i> et celle de deux autres personnes du même navire qui avait chaviré pendant une violente tempête sur le lac Érié; et (2) les vies du capitaine et de l'équipage de la goëlette <i>Tartar</i> , de Buffalo, naufragée sur le récif extérieur de l'île de la Pointe Pelée. M. Cummins a déployé une grande bravoure et beaucoup de persévérance dans ces deux occasions.	3 juillet 1869.	Montre d'or, valeur \$75
		5 déc. 1870.	
M. William Cline, gardien du phare à l'île au Loup, du sud, baie de Fundy.	Pour avoir sauvé la vie de l'équipage, au nombre de six—de la goëlette <i>Tempo</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick, naufragée sur le Rocher Vert, un des groupes des îles aux Loups; cet équipage est resté sur le rocher pendant plusieurs heures, sans abri et exposé à une violente tempête de neige	17 déc. 1872.	Verre-binocle, valeur \$30.
Le patron de la barque de l'Allemagne du Nord <i>Collmar</i> , de Collmar.	Le bâtiment <i>Princess Louise</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick, ayant été abandonné au moment où il sombrait, l'équipage fut sauvé par la barque <i>Collmar</i> et débarqué à Foyal. Aucun risque n'a été encouru dans ce sauvetage.	9 oct. 1872.	Remerciements du gouvernement canadien.
Capt. Samuelsen, barque norvégienne <i>Helen</i> .	Le patron et l'équipage du navire <i>Levanter</i> , ayant été obligés de l'abandonner au moment où il sombrait, à environ 120 milles du Cap Roca, furent recueillis par la barque norvégienne <i>Helen</i> , et débarqués à Balina, un des groupes des îles Ténériffe. Aucun risque n'a été encouru par l' <i>Helen</i> dans ce sauvetage.	22 nov. 1872.	do do
M. S. Austin Smith, gardien des chaloupes No. 76 et 77 de la Société de Secours du Mass.	Le navire <i>Mary Givan</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick, en se rendant de Philadelphie à St. Jean, ayant touché les rochers devant la pointe sud-ouest de Nashawena, fit un naufrage complet. M. Austin Smith, voyant le navire dans cette condition, et l'équipage en péril imminent, lança sa chaloupe, et accompagné de trois hommes, parvint après beaucoup d'efforts à sauver six hommes de l'équipage. Cependant, un des matelots, avant que le sauvetage ne fût effectué, tomba malheureusement par-dessus bord et se noya.	1 déc. 1872	Montre d'or, valeur \$30
M. Charles C. Church. M. O. Reeny. M. William Veder, fils.			Verre-binocle, valeur \$30. do do do do

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. J. L. Sears, du brigantin américain <i>Eliza Stephens</i> , de Boston, Massachusetts. M. Charles Cleveland, 1er officier. Deux matelots.	La goélette <i>Seriole</i> , de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, se rendant de Liverpool à Demerara, fit naufrage complet sous l'effet d'une tempête, et l'équipage, après être resté sur les lieux pendant 20 jours presque sans nourriture ou eau, endurant les plus grandes privations et les plus dures souffrances à la suite desquelles le patron et un matelot moururent, fut sauvé par le brigantin <i>Eliza Stephens</i> . Le capt. Sears, de ce navire, envoya sa chaloupe de sauvetage montée par le second et deux matelots qui, après plusieurs tentatives, réussirent enfin à sauver les survivants, au nombre de quatre.	14 sept. 1872....	Montre d'or, valeur \$75. Montre d'or, valeur \$75. \$20 chacun.
Le patron du vaisseau <i>J. A. Wright</i> , de Bath, Etats-Unis.	Pour avoir sauvé du naufrage du brigantin <i>Napier</i> , de Sydney, Cap Breton, le patron et l'équipage de ce navire. Aucun risque encouru.	15 déc. 1872.....	Remerciements du gouvernement au capitaine.
M. Archibald McLean, de Boularderie, Cap Breton, Nouv.-Ecosse.	La goélette <i>Anna Maria</i> , de Arichat, Nouvelle-Ecosse, se rendant de Sydney à Arichat, frappa contre la Pointe Aconi, près de l'entrée du lac Gros Bras d'Or. Cette pointe offre une apparence très-inegale, et les falaises s'élèvent presque perpendiculairement à une hauteur d'environ 50 pieds. Peu de temps après avoir touché, la goélette commença à se démâter, la mer la balaya complètement et l'envoya frapper avec la plus grande violence contre la falaise. Pour ne pas être emporté pardessus bord, l'équipage fut obligé de se cramponner aux cordages et aux voiles et resta dans cette position toute une journée, au vu de personnes qui étaient sur le rivage et que la mer en furie ainsi que la distance qui les séparait du navire empêchaient de se porter à leur secours. A la longue cependant tout l'équipage, à l'exception du capitaine, fut sauvé, grâce surtout aux efforts de M. McLean, et escalada les falaises au moyen de cordes. Le capitaine, après être resté longtemps dans sa périlleuse position, fut obligé par l'épuisement de lâcher prise, ce que voyant, M. McLean sauta sur les brise-glace, passa une corde autour du capitaine et le hâla sur la falaise.	12 déc. 1872....	Montre d'or, val. \$100.
Capt. John Cooper Wilson, du S. <i>Acadia</i> , de la ligne Allan.	Pour avoir sauvé l'équipage de la goélette <i>Swordfish</i> , de Miramichi, Nouveau-Brunswick, pendant que ce navire sombrait, et au moment où l'équipage avait perdu tout espoir de salut.	8 nov. 1872.....	Montre d'or, val. \$100, au capitaine.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Le patron du navire à vapeur allemand <i>Humboldt</i> .	La barque <i>Jessore</i> , de Windsor, Nouvelle-Ecosse, se rendant de New-York à Liverpool, fut découverte sombrant par le navire à vapeur <i>Humboldt</i> dont le capitaine, en essayant d'envoyer au secours du naufragé, eut une de ses chaloupes mise en pièces et une autre crevée; ce qui restait de l'équipage de la <i>Jessore</i> parvint à se sauver dans sa propre chaloupe et à atteindre le <i>Humboldt</i> ; trois des hommes furent emportés par-dessus bord auparavant.	29 jan. 1873....	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Le patron et les officiers du S.S. <i>Oceanic</i> , de Liverpool, Angleterre. Matelots.	Le vaisseau <i>Linda</i> , de Pictou, Nouvelle-Ecosse, étant près du port de New-York, avait perdu son gouvernail et reçu plusieurs autres dommages, était devenu ingouvernable et rempli d'eau. Dans cette position l' <i>Oceanic</i> parut en vue; en réponse aux signaux de détresse qui lui étaient faits, le capitaine de ce dernier envoya promptement une chaloupe au secours des naufragés; il recueillit tout l'équipage, au nombre de 7 hommes, et le débarqua sain et sauf à New-York.	Février 1873....	Remerciements du gouvernement au patron et aux officiers. \$30 à l'équipage de la chaloupe de sauvetage.
Le Rév. M. Ancient, de Turn's Bay, comté de Halifax, N.-E.	Pour bravoure et humanité déployées dans le sauvetage de vies lors du naufrage du malheureux navire à vapeur <i>Atlantic</i> sur le rocher de Meagher, Nouvelle-Ecosse.	1er avril 1873 ...	Montre d'or, val. \$120, et \$500 en argent.
Edward Ryan, Ecr., J. P., de Lower Prospect, comté de Halifax, N.-E. Un certain nomb. de per.	Pour services éminents rendus aux survivants des passagers et de l'équipage de l' <i>Atlantic</i> . do do	do do do	Montre d'or, val. \$120. 560 distribuées, parmi elles.
M. William F. Calvert, premier officier de la barque <i>Freeman Dennis</i> , de Yarmouth, N.E. Quatre matelots.	La barque <i>Glenalladale</i> , de Pictou, Nouvelle-Ecosse, ayant été abandonnée en mer faisant eau de toutes parts, son équipage,—au nombre de dix hommes,—fut sauvé par la barque <i>Freeman Dennis</i> et débarqué dans le port de New-York.	22 mars 1873....	Remerciements et verre binoche, val. \$30, au premier officier, et \$10 à chacun des quatre matelots.
Seize hommes.	Le brigantin <i>Branch</i> ayant, pendant une furieuse tempête de neige, la nuit, frappé lourdement contre le récif de Duncan, la mer brisa sa poupe et sa proue et le jeta à tribord. Pour se sauver, l'équipage fut obligé de se cramponner au lof jusqu'au jour, au milieu d'un froid intense. Ayant été aperçu par les habitants de l'anse de Duncan et du voisinage, quatre chaloupes furent montées et s'avancèrent par un froid des plus piquants, vers le lieu du naufrage—distance de plus d'un mille—après deux tentatives, l'équipage, au nombre de 9 hommes, fut sauvé, plus ou moins gelé.	28 déc. 1872	\$200 distribuées en parts égales parmi les 16 hommes qui ont opéré le sauvetage, les propriétaires des chaloupes recevant en outre une part chacun.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Suite.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. Simon Herman, de la goélette <i>Jessen</i> , de Lunenburg, N.-E. Mr. Geo. Myra, 2 ^e officier. Un matelot.	Le brigantin <i>Mary</i> , de Freeport, Digby, Nouvelle-Ecosse, était dégréé et faisait eau; l'équipage, presque mourant de faim après être resté 14 jours sur le théâtre du naufrage, fut aperçu par l'équipage de la goélette <i>Jessen</i> , de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, dont le capitaine, aidé de son second officier et d'un matelot, mit à la mer la seule chaloupe que la <i>Jessen</i> possédait et réussit à sauver tous les naufragés.	27 sept. 1872....	Baromètre anéroïde, valeur \$50, au capitaine. Verre-binocle, valeur \$30, au 2 ^d officier. \$30 au matelot.
Capt. Henry Parsell, du navire à vapeur <i>Tropic</i> , de la ligne White Star.	La barque <i>James W. Elwell</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick, ayant pris feu en se rendant d'Angleterre à Valparaiso, l'équipage fut obligé de prendre les chaloupes, et, après avoir enduré pendant 71 jours les plus terribles souffrances qui se puissent imaginer et à la suite desquelles sept hommes moururent, les survivants furent recueillis par le navire à vapeur <i>Tropic</i> dans les détroits de Magellan, traités avec la plus grande bonté et transportés en Angleterre.	18 fév. 1873	Montre d'or, valeur \$100, au capitaine.
Le patron de la barque <i>Howland</i> , de Boston, E.-U.	Le navire <i>Brothers Pride</i> , d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse, fut trouvé par la barque <i>Howland</i> , en voie de faire naufrage, son grand mât ayant été emporté ainsi que deux hommes de l'équipage; le capitaine de la barque, en opérant le sauvetage du reste de l'équipage, eut une chaloupe défoncée, mais ni lui ni ses hommes n'encoururent de risque personnel.	23 fév. 1873	Remerciements du gouvernement au capitaine.
Capt. J. S. Crosby, du vaisseau <i>Moses Day</i> , de Philadelphie.	La barque <i>Morocco</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick, en se rendant de Mobile à Liverpool, fut découverte en feu par le vaisseau <i>Moses Day</i> de Philadelphie qui vola immédiatement à son secours. La mer étaient en ce moment très-grosse et menaçante; mais le patron du <i>Moses Day</i> envoya ses chaloupes au secours du navire en feu et réussit à sauver l'équipage, bien qu'avant que les naufragés fussent rendus à bord, le vent eut pris les proportions d'une violente bourrasque; la dernière chaloupe ne réussit à mettre son contenu à bord qu'après une lutte désespérée.	Mars 1873.....	Montre d'or, valeur \$100, au capitaine.
Capt. Francisco Goncalves de Aranjo, de la goélette portugaise <i>Conceicas</i> .	Le brigantin <i>Wild Hunter</i> , d'Halifax, N.-E., en se rendant de Lisbon à Halifax, vint en collision avec le brigantin <i>Marius</i> , de Monaco, et l'équipage du <i>Wild Hunter</i> , s'apercevant que celui-ci sombrait, sauta dans les chaloupes et fut recueilli six heures après par la goélette portugaise <i>Conceicas</i> , dont le capitaine les débarqua le lendemain dans la baie de Cascaes, après l'avoir traité avec la plus grande humanité.	30 juillet 1873 ...	Remerciements du gouvernement au capitaine.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées, etc.—*Fin.*

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.
Capt. W. Lewis, de la goëlette américaine <i>Gertie Lewis</i> , de Boothbay, Maine. Quatre matelots.	Le brig <i>Oak Point</i> , en se rendant de Halifax à Greenland, fut désemparé par une violente bourrasque, et le capitaine et l'équipage furent recueillis par la <i>Gertie Lewis</i> qui se tenait près de là depuis plus de 30 heures, car la mer était grosse en ce moment; quand une chaloupe fut envoyée au sauvetage, elle courut de grands risques et fut obligée de faire quatre voyages pour sauver tout le monde.	24 août 1873	Montre d'or, valeur \$80, au capitaine. \$20 à chacun des matelots.
Capt. Wm. Hopewell, du navire <i>Countess</i> , de Halifax, N. E. Deux matelots.	Le navire <i>Sappho</i> , de St. Jean, N.-B., ayant fait naufrage pendant une violente bourrasque, la <i>Countess</i> se tint près de là pendant 12 heures, attendant que le temps se calmât un peu pour permettre à l'équipage de lancer une chaloupe au secours des naufragés. En arrivant à l'eau la chaloupe enfonça et ce ne fut qu'avec les plus grandes difficultés que les matelots y remontèrent. Proposition étant faite de la remettre à la mer, les matelots s'y refusèrent; ce que voyant, le capitaine, quoique vieux, s'offrit pour y aller, mais en fut empêché par deux matelots qui avaient fait la première tentative, qui s'emparèrent cette fois de la chaloupe pour aller au secours des naufragés, et réussirent en deux voyages à sauver les six personnes qu'il y avait à bord du <i>Sappho</i> .	24 août 1873	Baromètre anéroïde, valeur \$50, au capitaine. Remerciements du gouvernement aux deux matelots.
Capt. Aikens, de la goëlette américaine <i>J. G. H. Perkins</i> . Capt. Broadstreet, de la <i>May Queen</i> . Un matelot de la <i>J. H. G. Perkins</i> . Trois matelots américains de la goëlette <i>May Queen</i> .	La barque <i>Helen Patterson</i> , de Pictou, Nouvelle-Ecosse, se rendait de Pictou à Portland avec du charbon, fit eau, et, se dirigeant vers le havre de Liverpool, mit à l'ancre en-dehors du brisepool, une bourrasque étant survenue, la barque se remplit d'eau. L'équipage s'empara du cordage où il resta toute la nuit et jusqu'à 9 heures le lendemain; la mer était si furieuse qu'on crut impossible d'approcher le navire d'assez près pour sauver les naufragés. Voyant le danger, le capt. Aikens sauta dans une chaloupe, accompagné par l'un de ses hommes, et tous deux, au risque de leur propre vie, réussirent à sauver dix des naufragés. Suivant l'exemple donné par le capitaine Aikens, le capitaine Broadstreet, de la <i>May Queen</i> , envoya sa chaloupe montée par trois hommes qui parvinrent à sauver le reste de l'équipage naufragé, quatre personnes.	19 déc. 1873.	Montre d'or, valeur \$80, au capitaine de la <i>J. G. H. Perkins</i> . Remerciements du gouvernement au capitaine de la <i>May Queen</i> . Remerciements du gouvernement aux quatre matelots.

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, 31 décembre 1874.

ANNEXE No. 46.

LISTE DES PERSONNES, sujettes du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements anglais et étrangers, depuis le 30 juin 1872 jusqu'au 31 décembre 1873, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.

4-24

Noms des personnes.	Nature des services.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses données.	Par quel gouvernement données.
Capt. George S. Pearse, du navire <i>St. Louis</i> , de St. Jean, Nouveau-Brunswick.	Pour avoir sauvé pendant une violente bourrasque, le capitaine et l'équipage, — en tout 18 personnes, — de la barque naufragée <i>Ratan</i> , de Londres; le capt. Pearse a fait preuve d'une grande bravoure en cette occasion.	26 nov. 1872	Montre d'or	Gouv. anglais.
M. Thomas White, second officier			£3 sterling	do
M. John Brown, M. Henricks Gericks, et M. Alfred Anns, matelots.			£2 chacun	do
Capt. Eldon Mathews, de la barque <i>Peter Ozerar</i> , de Pictou, Nouvelle-Ecosse.	Pour services rendus à l'équipage du navire français <i>l'Elisa</i> , de Dunkerque.		Verre-binoche en argent	Gouv. français.
Capt. John Cook, du brigantin <i>Annie Brown</i> , de Windsor, Nouvelle-Ecosse.	Pour services rendus en mer à l'équipage naufragé de la goélette américaine <i>Ravenwing</i> .		Chronomètre	Gouvernement des Etats-Unis.

WM. SMITH,
Député du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1874.

369

ANNEXE No. 47.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 25 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, un état des recettes et dépenses des commissaires pendant l'année expirée le 31 décembre 1873.

Les recettes provenant de toutes sources ont été comme suit, savoir :—

A L'ENTRÉE.		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage <i>ad valorem</i> :—							
Valeur, \$2,430,925 @ $\frac{1}{8}\%$		4,051	54				
do \$7,910,776 @ $\frac{1}{4}\%$		19,776	94				
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage spécifiques.....		62,947	04				
Du ch. de fer Grand-Tronc, droits sur marchandises en passe.....		4,000	00				
Plus, reçu en fractions.....		6	95				
Total à l'entrée.....				90,782	47		
A LA SORTIE.							
Droits de quaiage perçus sur navires à voiles :—							
Navires à vapeur et leurs cargaisons (à la sortie).....				102,719	05		
						193,501	52
TRAFFIC LOCAL.							
Quaiage sur marchandises, à l'entrée.....		9,868	75				
do do à la sortie.....		2,269	45				
Droits sur barges et petites embarcations.....		15,408	86				
do navires à vapeur.....		3,500	85				
Echanges sur bateaux-traversiers et navires à vapeur.....		14,392	00				
Pour le droit d'empiler du bois de chauffage sur les quais.....		3,025	74				
do do bois de construction do.....		7,267	00				
Reçu du gouvernement :—							
Pour draguage, au Cap à la Roche, etc.....		12,000	00				
do balance, et pour travaux à Contrecoeur.....		18,752	37				
		86,485	02				
Moins, droits de quaiage remis.....		349	21				
				86,135	81		
Intérêt :—							
Banque de la Cité, au 30 juin.....		231	66				
Intérêt accumulé sur débetures.....		74	58				
do do.....		9	22				
do do.....		8	49				
Banque de la Cité, du 1er juillet au 31 décembre.....		1,077	28				
do compte de 12 mois, No. 2.....		3,148	84				
				4,550	07		
Débetures vendues durant l'année.....		95,000	00				
do do.....		32,000	00				
do do.....		32,000	00				
do do.....		4,000	00				
do do.....		4,000	00				
do do.....		20,000	00				
				187,000	00		
A reporter.....				277,685	88	193,501	52

RAPPORT du secrétaire aux commissaires du havre.—*Suite.*

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		277,685 88	193,501 52
Gouvernement fédéral :—			
Pour outillage de draguage.....		50,000 00	
Loyer de bureau, etc.....		333 33	
Maison de la Trinité, chauffage de bureau.....		60 00	
De la vente de vieux fer.....	-200 25		
do de madriers (Therrien).....	55 50		
do divers du maître de havre.....	45 80		
do charbon, etc.....	86 13		
		387 68	
Total des recettes.....			328,466 89
			521,968 41

Les dépenses de l'année ont été comme suit, savoir :

	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intérêt sur le havre.....		78,411 01	
Draguage du havre.....		75,990 81	
Réparations do.....		13,915 92	
Salaires, réparations et administration générale du havre.....		15,400 41	
Bassin du marché et quai Jacques-Cartier.....	3,020 67		
George Bowie et frères.....	9,375 08		
		12,395 75	
Payé pour charbon.....		17,742 75	
Débitures payées durant l'année.....		62,000 00	
Nouvel outillage de draguage, à compte.....	6,753 00		
do do do.....	262 85		
do do do.....	30,101 88		
do do do.....	68 10		
do do do.....	2,141 16		
		39,326 99	
Nouveaux bateaux à fond plat.....		4,788 00	
Prolongement du quai du bateau-traversier de Longueuil.....		8,864 02	
do do des Commissaires.....	7,266 08		
George Bowie et frères.....	7,069 00		
		14,335 08	
Nouveau dragueur à augets, No. 5.....		17,765 59	
Remorqueur à mancelle—balance dépensée cette année.....		5,099 16	
George Bowie et frères— avance sur bois de construction à Lachine.....		1,000 00	
Barge "Hope".....		1,500 00	
Prolongement du quai d'Hochelega.....		5,790 27	
McNamee, Gaherty et Cie., pour ouvrage sur contrats.....		43,722 52	
Quai Richelieu.....		331 75	
Bouées et balises (chenal entre Montréal et Québec).....		3,517 41	
Drague en forme d'écaille à moule.....		1,444 05	
Total des dépenses.....			423,341 49

J'ai l'honneur de vous renvoyer au rapport de l'ingénieur du havre, dont copie est ci-jointe et qui vous donnera des détails sur tous les travaux exécutés dans le havre durant l'année dernière. Les commissaires ont ajouté un dragueur et trois bateaux plats à leur outillage.

Le remorqueur à mancelle, qui était en construction lors de mon dernier rapport, a été complété et on l'a trouvé d'un grand service. Ce vapeur, qui est d'une forte capacité, a été construit pour aider les navires à remonter le courant d'Hochelega, dans la partie supérieure du havre, ce qui réduit les frais de tonnage.

En vertu de l'acte 36 Vict. chap. 60, pour établir de nouvelles dispositions pour l'amélioration du fleuve St. Laurent entre Montréal et Québec, il est stipulé que cet ouvrage devra être fait sous le contrôle du ministère des Travaux Publics, ou par un arrangement avec

les commissaires du havre de Montréal. Le 31 mai 1873, un arrêté du conseil fut passé autorisant les commissaires du havre de Montréal à faire cet ouvrage sous le contrôle direct du ministère des Travaux Publics. Les commissaires, n'ayant pas à leur disposition l'outillage nécessaire à ce grand ouvrage, il devint urgent de faire construire des dragueurs neufs et puissants, ainsi qu'un grand nombre de bateaux plats. En vertu d'un arrêté du conseil passé le 10 août 1873, les commissaires furent autorisés à dépenser les sommes suivantes pour l'achat de l'outillage, savoir :—

Six dragueurs à élévateurs.....	\$270,000
Six remorqueurs à vapeur	60,000
Quinze bateaux plats.....	45,000
Deux barges à charbon.....	10,000
Total	\$385,000

Les contrats pour les dragueurs et les bateaux plats ont été donnés l'hiver dernier et sont aujourd'hui en bonne voie d'achèvement. On se propose d'acheter le reste de l'outillage de temps en temps, à mesure que le besoin s'en fera sentir. Les commissaires espèrent être en mesure de commencer les travaux de bonne heure le printemps prochain.

Je vous transmets également une copie du rapport annuel des maîtres du havre, dans lequel vous trouverez des renseignements très-intéressants sur le commerce et autres matières concernant le port de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

MONTRÉAL, 23 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information des commissaires du havre, un rapport des travaux exécutés sous mon contrôle durant l'année dernière, sous les titres respectifs de "Réparations du havre," "Quai Jacques-Cartier et Bassin du Marché," "Quai des Commissaires," "Quai Hochelaga," "Prolongement du quai du bateau traversier de Longueuil," "Ouvrages à la Pointe du Moulin-à-Vent," "Nouveau remorqueur No. 5," "Nouveaux remorqueurs Nos. 6 et 7," Remorqueur à mancelle A. G. Nish," "Bouées et balises," "Draguage du havre," et des recommandations pour la saison suivante.

Réparations du havre.—A l'ouverture de la navigation le printemps dernier, une masse considérable de glace resta sur une partie des quais dont le planchéage fut quelque peu endommagé. Le quai Bonsecours reçut pour sa part beaucoup de dommages. Ce quai était couvert en madriers d'épinette rouge de 4 pouces et très-usé, ayant été construit depuis 17 ans. J'ai fait renouveler les madriers; cet ouvrage a coûté :—Bois à Henderson, \$920.58; W. H. Hall, pour chevilles, etc., \$195.75; \$200 pour la main d'œuvre,—faisant un total de \$1,316.33.

La partie supérieure du quai Richelieu a aussi été soulevée par l'action de la glace; le remblai de derrière s'était considérablement éboulé par suite de draguages fréquents devant ce quai qui est construit sur des piliers. En faisant réparer ce quai, je l'ai fait hausser de deux pieds pour le mettre au niveau des autres, tel que recommandé par les Commissaires; cette amélioration sera d'un grand avantage pour le public voyageur qui aura ainsi accès aux bateaux à vapeur faisant le service entre cette ville et Québec. Cette amélioration a coûté :—Munro, bois de construction, \$442.63; Henderson, bois de construction, \$567.79; Boyd, ferrure, \$200; Peck, chevilles, \$200; main d'œuvre, \$200,—faisant un total de \$1,710.42.

Le refoulement de la glace avait aussi endommagé la surface supérieure du vieux quai de la rue Monarque, en soulevant une partie du planchéage. Je l'ai fait réparer de suite, moyennant à peu près \$800.

Une partie considérable des dépenses faites par ce département a été affectée à l'achat de planches pour mettre sur le macadam afin d'abriter les marchandises lorsqu'elles seraient débarquées des navires. La partie inférieure du quai Victoria est maintenant affectée à la livraison des cargaisons générales ; la surface en est macadamisée, et nous avons à la couvrir temporairement avec des madriers de 3 pouces. Je dois en dire autant de l'extrémité supérieure du quai des Commissaires qui est employée comme poste des navires à vapeur de la ligne "Dominion." L'année dernière nous avons dans ce but acheté des madriers pour près de \$2,000 ; cependant nous en avons encore une grande partie de disponible pour l'été prochain.

Dans mon rapport de l'année dernière je signalais aux Commissaires la question de l'enlèvement des balayures qui s'accroissent sur les quais. Autrefois les Commissaires avaient l'habitude d'obliger les propriétaires de navires d'enlever les ordures provenant de leurs vaisseaux et qui étaient accumulées sur les quais, ainsi que le ballast qui n'était pas vendable ; dernièrement cependant, en raison de l'augmentation des affaires et d'un désir généralement exprimé d'être utiles au public, nous avons entrepris cette besogne qui a nécessairement augmenté les dépenses de ce département. La distance où ces matières sont transportées augmente d'année en année, notre plus proche dépôt étant au quai Molson, et quelques fois le charriage doit se faire à un mille et demi. L'année dernière je suggérais que le système suivi à New-York et dans d'autres villes fût adopté ici : ce système consiste à employer un grand bateau plat à fond de trémie quelque peu semblable à ceux des dragueurs, à le tenir à l'ancre dans une partie centrale du havre, et, quand il est plein, à le remorquer dans le courant où il est déchargé. car ces matières valent rarement la peine d'être conservées. Je m'étais proposé de soumettre formellement cette question aux Commissaires, mais à cause des nombreux contrats qui nous occupent actuellement, je vais attendre à l'année prochaine.

Le 29 septembre les autorités du Grand Tronc ont changé la largeur de leur voie sur les quais. Une partie de leur voie sur les quais vis-à-vis le Bassin du Marché, à cause des travaux d'exhaussement du quai qui étaient exécutés en face de ce bassin, a laissé sur environ 200 pieds, 2 pieds au-dessous de la pente d'alentour. J'ai, à cette époque, écrit à l'ingénieur et signalé également la chose à votre attention ; mais comme la compagnie était alors très-occupée ailleurs, elle demanda du délai, ce qui fut accordé. Néanmoins, j'espère que les Commissaires insisteront auprès d'elle pour qu'elle voie à cela le plus tôt possible le printemps prochain.

L'été dernier les MM. Sidey s'adressèrent à cette Commission pour en obtenir l'autorisation d'ériger des grues sur les quais pour sortir des navires les marchandises pesantes. La question m'a été renvoyée pour en faire rapport. Je consacrai beaucoup d'attention à ce sujet, mais je n'ai pu bien saisir la nécessité de cette innovation. Nous pourrions placer une grue dans un endroit du port tandis que le navire qui en aurait besoin serait à l'autre extrémité, et les frais pour conduire le navire à l'endroit de la grue seraient aussi considérables, si non plus, que les déboursés supplémentaires occasionnés par le déchargement d'après le mode ordinaire, sans compter les risques qui accompagnent la manœuvre des navires dans ce port.

Une autre chose que je désire porter à l'attention des Commissaires, c'est la requête de MM. Jordan et Bénéard et autres, marchands de bois, qui font le commerce des bois carré et méplat. Ces messieurs ont demandé aux Commissaires, l'été dernier, qu'une partie du havre fût réservée pour leur commerce. Je recommandai à cette époque que la réserve fût placée près de la prison et comprît 600 pieds de longueur qui aurait été retranchée sur le contrat de MM. McNamee, Gaherty et Fréchette. Cependant, ce plan ne fut pas adopté avant l'examen du contrat de ces messieurs, afin de voir s'il était possible d'intervenir. Je trouve que la commission a pleinement le droit d'écouter ce contrat si elle le juge à propos, et, vu ces circonstances, j'espère que la demande des requérants sera accordée.

Les frais des réparations que l'on a fait subir au havre cette année se sont élevés à \$13,915.00.

Travaux de la Pointe du Moulin-à-Vent.—Aucun ouvrage n'a été fait ici cette année, attendant la décision du gouvernement au sujet des améliorations qu'il voulait lui faire subir ; cependant, ces travaux avancent et altèrent nécessairement l'ensemble de nos plans.

Actuellement notre quai a environ 510 pieds de largeur à son extrémité inférieure et doit être percé de part en part pour servir de seconde entrée au canal Lachine, aussi bien que le bassin un peu plus haut, d'une largeur correspondante à celle du présent bassin No. 1 du canal, et ne laisserait ainsi à notre quai qu'une largeur d'environ 200 pieds et qu'un abord très-difficile ; mais il ne peut cependant, en aucun cas, être employé comme dépôt de bois de construction. Les dépenses faites ici cette année n'ont été que de \$90, encourues par un forage pour constater la nature des matériaux, dans le but de prolonger ce quai un peu plus haut.

Quai Jacques-Cartier et Bassin du Marché.—Le contrat pour ces travaux a été donné dans l'automne de 1871 aux MM. Bowie, et pendant 1872 une somme considérable d'ouvrage a été exécutée ; mais les entrepreneurs ne purent terminer leur œuvre parce que les Commissaires retardèrent à leur fournir le remblai. Ce printemps néanmoins, dès que l'eau fût suffisamment basse, ils reprirent les opérations en immergeant le dernier caisson qui avait environ 45 pieds de longueur et les travaux furent terminés le 21 août ; ce jour-là le navire *Chipawa* y chargea à un tirant de 21 pieds, là où il n'y avait auparavant que 4 pieds. Le coût de ce quai a été de \$36,881.35 sur lesquelles MM. Bowie reçurent \$25,105.08, plus une autre somme de \$1,200 pour une centaine de toises de pierre à macadam.

Quai des Commissaires.—Le contrat de ces travaux a aussi été accordé aux MM. Bowie, et comprend environ 1,100 pieds de coffrage à être immergé dans une profondeur de 24 pieds à eau basse. Jusqu'ici les entrepreneurs n'ont encore terminé que la moitié de leurs travaux, en raison partie de ce que nous n'avons pas rempli notre part du contrat qui consistait à leur fournir du remblai, et partie par leur faute ; actuellement ils ont à peu près 600 pieds de coffrage immergé et la superstructure élevée à une couple de pieds des niveaux. Ils ont sur les lieux toute la planche de chêne et d'épinette rouge ainsi que la ferrure nécessaires. Jusqu'ici, nous avons payé à ces entrepreneurs \$9,409, indépendamment d'une avance de \$5,700 sur du bois à Lachine, dont ils ont déjà employé pour une valeur de \$1,700, laissant du bois disponible pour une valeur de \$4,000. Il a été fait, en rapport avec ces travaux, une bonne somme de draguage qu'on trouvera décrite plus au long sous le titre "Draguage du havre."

Quai Hochelaga.—Un contrat a été accordé, l'hiver dernier, à MM. McNamee, Gaherty et Fréchette pour la construction de ce quai qui s'étend depuis l'ancien quai Hochelaga jusqu'au quai du bateau-traversier de Longueuil en montant, distance d'environ 2,300 pieds linéaires. Pendant que l'on discutait cette entreprise il avait été question d'acheter tout le terrain, aujourd'hui propriété privée, qui s'étend depuis ces travaux jusqu'à la barrière, distance ou profondeur d'environ 300 pieds ; le prix auquel cette propriété avait été vendue quelques jours auparavant était de 10 centins le pied en superficie ; mais en moins de trois mois, sans doute en raison de ces améliorations alors en projet, la valeur de la propriété s'éleva à 75 ou 80 centins le pied, ce qui mit hors de question pour les commissaires d'acheter le terrain, car nous n'avions pas de surplus pour l'achat du remblai et nous devons nous en rapporter aux draguages pour assujétir le coffrage qui avait été immergé et qui s'élevait à 971 pieds tout finis. Ces constructions ont été immergées dans 24 pieds d'eau, un très-faible courant, et formeront l'été prochain, quand le remblai sera nivelé, un ajout important au havre. J'espère que ce printemps les Commissaires ne laisseront pas passer l'offre des MM. Macdonald de nous fournir le surplus du remblai à même le chemin de fer de colonisation du nord, et dans ce cas nous aurions les 971 pieds de quais tout prêts à la fin de mai pour y empiler le bois de construction. Jusqu'ici ce quai a coûté \$39,044.67 sur lesquelles les entrepreneurs ont reçu \$32,936 : le reste, \$6,058.67, a été dépensé par les Commissaires pour placer le remblai.

Quai de la traverse de Longueuil.—Un contrat a été accordé à MM. McNamee, Gaherty et Fréchette pour prolonger ce quai depuis l'extrémité des travaux exécutés en 1872 par M. McNamee, ou plutôt disons depuis la manufacture de tabac de McMullin et Adams, jusqu'au quai de la rue Monarque ; cette distance est d'environ 1,800 pieds, dans 10 pieds d'eau. Les entrepreneurs commencèrent les travaux à l'extrémité de ceux de l'année dernière, et firent 800 pieds en descendant, jusque vis-à-vis la prison. Si les

Commissaires adoptent ma recommandation dont il est question plus haut, d'établir ici un dépôt de bois de construction, cela écourtera le contrat d'environ 600 pieds. Jusqu'ici ce quai a coûté \$24,893.64 sur lesquelles les entrepreneurs ont reçu \$16,303.50: le reste a été dépensé par les Commissaires pour remblai, etc.

Nouveau dragueur à augets, No. 5.—Les contrats pour ce dragueur ont été accordés comme suit : la coque, à M. X. Lefebvre, pour \$7,485; le mécanisme, à W. P. Bartley et Cie., pour \$8,750. Il fut lancé le 7 mai, et quelques jours après l'eau fut mise dans le canal où MM. Bartley achevèrent les travaux du mécanisme vers le 1er juin. Nous eûmes à voir nous-mêmes à quelques détails de son grément, etc., et finalement il commença à fonctionner le 24 juin jusqu'à la clôture de la navigation. Ce dragueur a été pourvu de toutes les améliorations modernes et de tout ce qui pouvait en faire un dragueur de première classe. Indépendamment des sommes déjà mentionnées, nous payâmes \$492.22 à Delisle, frères et McGill, pour des chaînes; \$527.95 à la Compagnie de fer de Moisie pour armement; \$264 à A. Cantin, pour bois des ancres: total \$17,859. M. Lefebvre reçut de plus \$4,788 pour la construction de trois bateaux plats avec ponts, en rapport avec ce dragueur. On trouvera ailleurs le détail des opérations de ce bâtiment.

Nouveaux dragueurs à augets Nos. 6 et 7.—Les travaux exécutés par notre nouveau dragueur à augets ayant donné complète satisfaction, les Commissaires décidèrent d'en faire construire deux autres d'après le même système pour les travaux de la Pointe du Moulin-à-Vent. En conséquence des soumissions furent demandées et finalement les contrats accordés:—les coques à M. Lefebvre, et le mécanisme à W. P. Bartley et Cie.; le premier de ces messieurs obtint aussi le contrat pour les six bateaux plats en rapport avec ces dragueurs. L'exécution de ces contrats est aujourd'hui dans un état avancé, et je n'ai aucune raison pour douter qu'ils ne soient remplis à l'époque fixée; de notre part, les deux dragues et barres sont prêts, ainsi que les ancres. Jusqu'ici nous avons nous-mêmes dépensé \$2,141.00 sur lesquelles M. Cantin a reçu \$754.21 pour le bois nécessaire aux ancres; la Compagnie de fer de Moisie \$1,014 pour les barres, dents, etc.; le reste a été payé à MM. Mulholland et Baker pour le fer des dragues.

BOUÉES ET BALISES ET LE VAPEUR "RICHELIEU."

La Maison de la Trinité de Montréal ayant été abolie, les attributions qui revenaient auparavant à ce corps passèrent à cette commission et furent de nouveau subdivisées. Pour ma part je reçus ordre de prendre le contrôle des bouées et balises et du vapeur *Richelieu*, c'est-à-dire le placement des bouées et balises pour indiquer le chenal entre Québec et Montréal, et le *Richelieu* pour faire cette opération. Le contrôle des pilotes fut donné au maître du havre, tandis que l'administration des phares fut prise par le gouvernement, au soin du ministère de la Marine et des Pêcheries. Les bouées étaient toutes placées avant que le transfert eût lieu le printemps dernier, en sorte que ma besogne fut comparativement légère. Le vapeur *Richelieu* est commandé par le capitaine Naud, un vieux pilote expérimenté, qui voit à son affaire et qui m'a jusqu'ici donné la plus entière satisfaction. J'ai fait placer plusieurs bouées nouvelles dans différents endroits du chenal, quelques-unes d'après la recommandation du pilote, les autres sur mon propre jugement.

Le *Richelieu* ne vint en notre possession qu'au mois de septembre dernier pour la raison que l'ancienne Maison de la Trinité avait donné l'ordre de renouveler son accastillage et que ces travaux n'étaient pas finis parce qu'il avait été retenu tout l'hiver aux Trois-Rivières, tandis que les travaux devaient être faits à Sorel par MM. McCarthy. L'année précédente son blindage avait été remis à neuf moyennant \$4,000; cette année on a dépensé une autre somme de \$4,000 pour renouveler sa menuiserie. En sorte que c'est un bateau presque neuf.

Reste encore la question de la machine et de la chaudière. La machine est une de celles connues sous le nom de "Parkyn's patent;" la chaudière est assez bonne. Je ne crois pas qu'il serait à propos ou économique de toucher à la machine pour le moment; elle suffit pour les besoins, quoiqu'elle puisse paraître un peu lente; mais sa besogne n'est pas considérable, puisque le vapeur passe la moitié du temps amarré au quai.

C'est pourquoi, en vue du projet que j'ai soumis il y a quelque temps à la commission, de baliser le chenal d'un bout à l'autre, projet qui a été adopté puisqu'on a ordonné la construction de quatre bouées en fer, on pourra dans quelques années se dispenser des services du *Richelieu*.

Ces bouées, actuellement en voie de construction, sont beaucoup plus grandes que celles autrefois en usage : celles-ci n'avaient que deux pieds sur douze, tandis que les nouvelles ont quatre pieds de diamètre sur dix-neuf de longueur ; par conséquent ces dernières peuvent être vues à une plus grande distance, ce qui sera d'un immense avantage pour les pilotes en temps de brume.

Nous avons acheté, cette année, pour l'usage de notre département, 134 tonnes de charbon que nous avons payées \$871 ; il en reste encore à peu près 75 tonnes à Sorel. Le vapeur n'étant pas terminé et les travaux pressant, j'ai été obligé de louer un autre vapeur pour visiter les bouées, ce qui m'a coûté \$375 ; et quand le *Richelieu* fut prêt, sa proue était si lourde que je fus obligé de mettre quinze tonneaux de fonte à sa poupe pour établir un juste contre-poids. Pour le terminer il reste encore à construire les cabines dans la cale, ce que je me propose de commencer dans un jour ou deux.

Les dépenses occasionnées par le bateau depuis que nous en avons la possession ont été de \$3,301.06, dont \$868 pour gages, le reste pour combustible, etc.

L'eau s'est tenue assez haute pendant la saison, et il n'y a pas eu d'échouement dans la partie artificielle du chenal. Le navire à vapeur *Precursor*, conduit par le pilote lamaneur Hector Hamelin, s'est échoué sur l'île Ronde le 30 juin et n'a été déchoué que le 6 août. Cet accident a évidemment été causé par l'insuffisance de sa capacité à faire tête au courant, car aussitôt que le navire commença à dériver, il fut à la merci du courant. La largeur de l'eau profonde en cet endroit est d'environ 1000 pieds, en sorte que ni bouées ni améliorations n'auraient pu prévenir l'accident.

Le 9 septembre le navire à vapeur *Gamma*, conduit par le pilote lamaneur Toupin, échoua sur le Pouillier Brambal, près du cap Charles, et par conséquent hors du chenal ; le seul dommage qu'il reçut fut la rupture de son hélice et la nécessité de retourner à Québec pour la faire remplacer ; il ne tirait que treize pieds au moment de l'accident.

Le navire à vapeur *Ganges*, portant une cargaison de charbon, et venant de Québec le 16 septembre sous la conduite du même pilote, frappa contre ce navire en tournant la bouée sur la batture des Grondines, et le navire sombra aussitôt. Les améliorations que nous avons faites en cet endroit il y a deux ans avaient consisté en un chenal d'environ 800 pieds de longueur sur une largeur de 250 pieds. Il ne fallait plus que 200 pieds pour terminer et nous étions rendus à une largeur de 300 pieds, quand la clôture de la saison nous obligea de discontinuer les travaux. Pendant qu'on y travaillait nous avons laissé une bouée pour marquer cet endroit, mais elle n'y fut remplacée l'année suivante qu'après l'accident.

Le 30 septembre le navire à vapeur *Marmion* échoua à Varennes, mais fut déchoué le lendemain matin ; cet accident fut occasionné par une brume épaisse qui était survenue soudainement. A cause de cela, le capitaine exonéra le pilote de tout blâme, et par conséquent aucune plainte ne fut portée devant votre commission.

Le 7 octobre le navire *Erl King*, en laissant le port, vint en collision avec le navire *Cingalese* qui essayait alors à y entrer. Ce dernier fut considérablement endommagé. On fit le procès du pilote qui fut privé de son certificat, ainsi que le pilote Toupin.

Quoique d'une nature sérieuse, ces accidents ne peuvent être attribuables à des particularités se rattachant à notre chenal, car ils sont arrivés dans les parties les plus larges et les plus profondes du fleuve ; et tout graves qu'ils soient, il ne le sont pas autant que ceux survenus l'année dernière au *St. Patrick*, au *France*, au *Thames* et au *Cyclops*.

Draguage du havre.—Les travaux exécutés dans ce département ont été assez semblables aux travaux ordinaires, bien que notre outillage augmente rapidement ; mais notre flotte étant presque neuve, les réparations n'ont pas été considérables.

Le dragueur No. 1 n'a besoin que de quelques réparations à sa chaudière ; et si l'on

considère que ce bateau fait le service depuis 1832, la chose n'a rien d'étonnant. Les sceaux de ce dragueur exigent des réparations considérables ; mais elles seront faites comme à l'ordinaire, par nos propres forgerons.

Le dragueur No. 2 est en bon ordre quant à sa coque et à sa machine ; il n'a besoin que d'être nettoyé, peinturé, etc.

Le dragueur No. 3 est également en bon ordre, quant à sa coque et à sa machine. Comme vous le savez, M. Portelance, de Sorel, est occupé à faire les réparations nécessaires aux sceaux, chaînes, etc ; en sorte que tout ce dont ce bateau a besoin est de réparer ses joints, peinture, etc.

Les dragueurs Nos. 4 et 5 n'ont besoin que de réparations aux dents des pelles, ainsi que le peinturage et le calfatage ordinaires.

La grue à vapeur No. 1 aura besoin cette année d'une chaudière neuve ; celle qui sert actuellement fonctionne depuis une trentaine d'années, elle est très-mince et on ne la croit pas sûre pour le poids qu'elle est obligée de monter. Je calcule qu'une chaudière de ce genre coûtera à peu près \$600.

La grue No. 2 n'a pas besoin de réparations, elle est comparativement neuve, n'ayant été construite qu'il y a deux ans.

Les trois remorqueurs à vapeur *Delisle Brown*, et *Minnie F. Parsons* sont en assez bon ordre. Le seul qui requiert des réparations de conséquence est le *Brown* qui a besoin d'un piston neuf et dont le cylindre demande à être alésé de nouveau.

La barge *Hope* employée à tirer la pierre, le remorqueur à mancelle et les seize bateaux plats exigent très-peu de réparations, excepté celles du printemps ordinaires ; et avec l'autorisation du Bureau, je me propose de commencer ces réparations le 1er mars.

Je vais maintenant vous donner un résumé des travaux exécutés dans le havre et ailleurs pendant l'année dernière.

Dragueur No. 1.—Ce dragueur hiverna dans le canal Lachine, et ses réparations étaient terminées à l'ouverture de la navigation. Il commença à travailler le 10 mai sur la batture qui s'étend en dehors du quai Bonsecours, ou vis-à-vis le Bassin du Marché, et entre le bassin et le chenal principal. Il travailla en cet endroit jusqu'au 28 août, soit quatre-vingt-douze jours, enlevant 15,525 yards, au prix de \$8,448.36, ou cinquante-quatre centins par yard cube. Il fut alors transporté en dehors du quai Victoria, pour enlever une petite masse de terre entre ce quai et le chenal principal ; il y travailla jusqu'au 30 octobre, soit vingt-neuf jours, enlevant pendant cet espace de temps 6,460 yards, au prix de \$2,663.07, ou quarante centins par yard. En cet endroit il enleva de très-gros cailloux. Il revint ensuite sur la batture du bassin du marché où il travailla jusqu'à la clôture de la navigation, enlevant dans cet espace de temps (14 jours) 1,665 yards, au prix de \$1,285.86, ou soixante et dix-sept centins par yard. Les frais de service de ce bateau, y compris l'allége, etc., ont été de \$12,397.29. Il a enlevé pendant la saison 23,850 yards, au prix moyen de cinquante-deux centins par yard.

Dragueur No. 2.—Ce bateau sortit du canal où il avait hiverné et commença, le 10 mai, à travailler à l'achèvement du bassin du marché où il travailla jusqu'au 29, ou seize jours. Dans cet espace de temps il enleva 3,480 yards, au prix de \$1,514.08, ou en moyenne quarante-trois centins par yard. Il se rendit ensuite sur la batture appelée Batture Hochelaga, à la hauteur de la manufacture de coton Hudon, pour y prendre ce qu'il fallait pour faire le remblai des quais situés un peu plus haut, ainsi que pour préparer ici la place des nouveaux quais. La somme totale des travaux exécutés par ce bateau a donc été de 45,240 yards, au prix, y compris les allèges, de \$14,951.17, ou une moyenne de 37½ centins par yard.

Dragueur No. 3.—Ce bateau hiverna aux Trois-Rivières où il s'était malheureusement fait surprendre par l'arrivée subite de l'hiver, et il a été difficilement remorqué depuis le cap Charles par le vapeur *Royal* appartenant à la compagnie des remorqueurs du St. Laurent. Le prix excessif de \$4,000 qu'a chargé la compagnie pour ce service a augmenté les frais de service de ce bateau d'environ trente pour cent. Il commença, le 13 mai, à travailler au chenal de Contre cœur où il travailla jusqu'au 25 juin, soit trente-cinq jours pendant lesquels il enleva 42,840 yards, au prix de \$5,079.80, ou seulement douze centins par yard. On supposait que ce chenal était terminé, mais son étroitesse (quatre-

vingts pieds) en rendait la navigation difficile; il avait par conséquent besoin d'un léger dressage et requérait l'enlèvement d'une petite saillie, mais non dans sa partie creusée. Le ministère des Travaux Publics a demandé une estimation de ces travaux supplémentaires, elle lui a été fournie, et le No. 3 mis en hivernement à Sorel pour faire cet ouvrage le printemps prochain. Le 1er juillet il fut amené à Montréal où il travailla jusqu'à la fin de la saison, le 15 novembre, à la batture qui se trouve vis-à-vis le nouveau quai d'Hochelaga. Ici il travailla cent vingt jours pendant lesquels il enleva 18,510 yards, au prix de \$17,408.11, ou quatre-vingt-onze centins par yard.

Dragueur No. 4.—Ce dragueur commença à fonctionner cette année le 10 mai dans le Bassin du Marché où il travailla jusqu'au 1er août ou soixante-huit jours, pendant lesquels il enleva 16,299 yards, au prix de \$6,284.56, ou en moyenne trente-huit centins par yard. Il fut ensuite transporté au quai des commissaires pour y draguer les fondations du coffrage de ce quai, ainsi que le bassin qui s'y trouve formé. Il travailla ici jusqu'à la fin de la saison, quatre-vingt-deux jours pendant lesquels il enleva 25,887 yards, au prix de \$7,580.07, ou en moyenne vingt-neuf centins par yard, formant un total de 42,186 yards, au prix de \$13,864.63, ou en moyenne trente-trois centins par yard cube.

Dragueur No. 5.—C'est le nouveau dragueur construit l'hiver dernier. Il commença à travailler le 24 juin, pour creuser en aval du quai du bateau traversier de Longueuil, sur la ligne du nouveau quai d'Hochelaga. Il travailla ici jusqu'à la clôture de la navigation, 119 jours pendant lesquels il enleva 37,580 vergès, au prix \$8,557.86, ou une moyenne de vingt-trois centins par yard.

Je joins ici un tableau par lequel on verra d'un coup d'œil tous les détails des travaux accomplis par les différents dragueurs.

Tableau indiquant la quantité, l'emplacement et le coût du draguage fait par les différents dragueurs dans le havre de Montréal et ailleurs, pendant la saison de 1873.

Dragueur No. 1, frais de service par jour, \$91.83; sans allège, \$71.83.

Date.	Jours de travail.	Bateaux remplis.	Vgs. par bateau.	Vgs. dragués	Vgs. par jour.	Coût	Coût total.	Emplacement.
10 mai au 28 août.....	92	345	45	15,525	169	cts. 54	\$ cts. 8,448 36	Quai Bonsecours. En dehors du quai Victoria. Quai Bonsecours.
28 août au 30 octobre.....	29	148	.....	6,660	230	40	2,663 07	
30 octobre au 17 novembre.	14	37	.....	1,665	120	77	1,285 86	
	135	530	.....	23,850	173	52	12,397 29	

Dragueur No. 2, frais de service par jour, \$94.63; sans allège, \$58.14.

10 mai au 29 mai.....	16	3,480	218	43	1,514 08	Bassin du Marché. Batture d'Hoche- laga.
2 juin au 19 novembre.....	142	.....	.....	41,760	284	32	13,437 09
	158	.....	.....	45,240	287	37½	14,951 17

Dragueur No. 3, frais de service par jour, \$145.08 ; sans allège, \$121.38.

Date.	Jours de travail.	Bateaux remplis.	Vgs. par bateau.	Vgs. dragués	Vgs. par jour.	Coût	Coût total.	Emplacement.
13 mai au 25 juin.....	35	.....	.....	42,840	1,224	12	5,079 80	Contrecoeur. Batture en dehors du quai Hochelaga.
1er juillet au 15 novembre	120	.....	.....	18,410	154	91	17,408 11	
	155	.....	.....	61,250	1,378	103	22,487 91	

Dragueur No 4, frais de service par jour, \$92.42 ; sans allège, \$55.33.

Date.	Jours de travail.	Bateaux remplis.	Vgs. par bateau.	Vgs. dragués	Vgs. par jour.	Coût	Coût total.	Emplacement.
10 mai au 1er août.....	68	.....	.....	16,299	240	38	6,284 56	Bassin du Marché. Quai des Commissaires.
1er août au 17 novembre..	82	.....	.....	25,887	316	29	7,580 07	
	150	.....	.....	42,186	281	33	13,864 63	

Dragueur No. 5, frais de service par jour, \$71.91 ; sans allège, \$56.41.

Date.	Jours de travail.	Bateaux remplis.	Vgs. par bateau.	Vgs. dragués	Vgs. par jour.	Coût	Coût total.	Emplacement.
24 juin au 17 novembre....	119	.....	.....	37,580	315	23	8,557 86	Quai Hochelaga.

Il sera nécessaire de donner une allège au dragueur No. 1. L'année dernière et l'année précédente, elle fut fournie par la Compagnie des remorqueurs du havre ; cette année moyennant \$2,700, et l'année avant \$1,400. Les frais de services de nos remorqueurs ont été cette année comme suit : pour le *Delisle*, \$5,507.00, pour le *Brown*, \$5,562.20, pour le *Parsons*, \$5,763.97, sans aucune gratification pour l'usure ou la détérioration ; en sorte que si les Commissaires veulent acheter une autre allège, je verrai à la chose et en ferai rapport.

Nouveau dragueur élévateur.—La Commission ayant jugé nécessaire de faire de nouvelles améliorations au chenal entre Québec et Montréal, et n'ayant pas pour cela l'outillage nécessaire, la première chose qu'il fallait était de s'en procurer ; lorsqu'il fut décidé que ces travaux seraient sous le contrôle des Commissaires du havre, je reçus ordre de préparer les plans, etc. Après beaucoup d'efforts et de recherches, je trouvai que nous avions un système de dragueurs suffisant pour ces travaux. J'ai opéré quelques changements dans les détails du mécanisme en le simplifiant, mais les coques et le principe de fonctionnement sont restés les mêmes.

Le 8 octobre des soumissions furent demandées pour la construction de la coque de six de ces bateaux, ainsi que des machines, pour le 15 octobre.

Le contrat pour la construction des six coques fut accordé à MM. Samson, Dickie et F. Soucy, de Québec, pour \$91,782.00. Les soumissions pour les machines ne furent pas adoptées à cette époque, parce qu'elles étaient trop élevées. Les soumissionnaires voyant que cette entreprise était sur le point de leur échapper, demandèrent la permission de faire de nouvelles soumissions, et les contrats furent donnés comme suit :—W. P. Bartley et Cie., deux machines, à \$40,000 chaque ; E. E. Gilbert, deux, à \$40,000 chaque ; John McDougall, une, à \$40,000 ; et la sixième à MM. Atkin et Burgess, de Chicago, pour le même prix. Tous ces contrats sont aujourd'hui en voie de rapide exécution.

Le contrat pour les 15 bateaux plats a été accordé à M. P. Letendre, de Yamaska, pour \$2,400 chaque.

Inutile de décider pour le moment la question des soumissions pour ces bateaux, car

je me propose de recommander des propulseurs à hélice qu'on pourra acheter tout faits quand il y en aura besoin.

Recommandations pour la prochaine saison.—L'année dernière l'un de nos Ingénieurs, M. Wright, fut envoyé dans l'ouest pour aller y étudier le système de dragueurs le plus amélioré ou tout autre amélioration qu'il pourrait remarquer. Comme vous le savez, il fit, après son retour, un rapport sur une drague en forme d'écaille à moule qu'il avait vue ; sur ce rapport, nous en achetâmes une de M. O. B. Green, de Chicago, pour \$1,400. Je suis heureux de pouvoir vous informer qu'on a constaté que cette drague nous est d'un grand service et qu'elle constitue une amélioration importante sur l'ancien système des boîtes. C'est pourquoi je recommanderais au Bureau d'en faire construire deux autres ; elles coûteraient à peu près \$900 chaque.

Comme les nouveaux dragueurs à augets seront employés sur les nouveaux travaux près la pointe du Moulin-à-Vent, il sera nécessaire de faire construire une nouvelle grue à vapeur. Je n'ai guère besoin de rappeler aux Commissaires qu'ils économiseront assez dans une seule saison sur l'emploi de la main d'œuvre que nécessitait l'ancien système, pour acheter une de ces machines à vapeur qui se paierait d'elle-même. Elle coûterait environ \$4,000, et je recommande qu'on demande des soumissions à cet effet.

Une fois, l'été dernier, les Commissaires ont décidé de faire construire un quai, en haut du quai Richelieu, pour protéger les vapeurs de Québec. Comme il avait alors été question de le construire au commencement de la navigation, il serait nécessaire de préparer de suite les plans et demander des soumissions. Les frais seront d'environ \$4,000.

Quant à la disposition des différents dragueurs l'été prochain, je recommande ce qui suit :—Dragueur No 1, pour enlever la batture en-dehors du quai des Commissaires ; puis, ceci terminé, d'en enlever une autre près du quai Hochelaga. Placer le No. 2, sur la batture Hochelaga pour y tirer du remblai pour le quai Hochelaga, et préparer cette place à un futur coffrage ; ces travaux l'occuperaient ici pendant toute la saison. Le dragueur No. 3 irait de Sorel à Contrecoeur pour y terminer le chenal, et cela fait, il viendrait dans le havre et y travaillerait soit à l'élargissement du chenal vis-à-vis le quai de l'île, ou bien à la hauteur des travaux de la pointe du Moulin-à-Vent. Le No. 4 travaillerait une grande partie de la saison au quai des Commissaires, à creuser les fondations du coffrage. Le No. 5 ferait la même chose au quai Hochelaga.

Il sera nécessaire de faire cet été 500 pieds de coffrage à la pointe du Moulin-à-Vent, mais je vous parlerai de cela plus tard.

Il reste peu de choses à dire du remorqueur à mancelle ; c'est une institution régulièrement reconnue aujourd'hui. Je vous transmets le rapport du capitaine (M. Short,) sur l'ouvrage qu'il a fait depuis qu'il est sur la Commission. Ce bateau à coûté \$25,000, et ses frais de service sont d'à peu près \$16 par jour, moins que pour l'un de nos plus petits remorqueurs. Je dois dire que nous avons commandé 1,000 autres pieds de chaînes.

Soumettant le tout à votre considération,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. G. NISH,

Ingénieur des Commissaires du Havre.

H. H. Whitney, écr.,

Secrétaire des

Commissaires du Havre de Montréal.

RAPPORT DU CAPITAINE ET INGÉNIEUR DU REMORQUEUR A
MANCELLE.

MONSIEUR,—Je vous transmets mon rapport pour la partie de l'année comprise entre le 4 juillet, où le remorqueur à mancelle commença à fonctionner, jusqu'au 29 novembre, où je le laissai aux soins du gardien dans le canal Lachine, vis-à-vis les ateliers de machines du St. Laurent. Le rapport contient un tableau du nombre de navires remorqués par le remorqueur à mancelle pendant cet espace de temps, leurs tonnages, tirant, consignataires, et les bateaux à vapeur par lesquels ils étaient remorqués; aussi, le nombre de voyages faits quand nos services n'ont pas été requis, à l'instance de qui ils ont été faits; la quantité de charbon consommé aussi exacte qu'elle a pu être constatée; une estimation des frais de services pour la prochaine saison et un tarif pour faire face à ces frais; ainsi que plusieurs recommandations que je crois nécessaires pour le bon fonctionnement du remorqueur pendant la prochaine saison.

La liste suivante contient un compte-rendu exact des navires remorqués dans l'espace de temps plus haut indiqué. En la consultant on verra que pendant les cinq derniers mois mentionnés, nous avons remorqué 55 navires à voiles et 17 navires à vapeur, d'un tonnage total de 45,582 tonneaux, et que nous avons consacré quatre jours et une nuit au secours du navire à vapeur *Precursor*

LISTE DE REMORQUAGE.

Date.	Noms des navires.	Tonnage.	Tirant.	Consignataires.	Nom du remorq.
1873.			pds. pcs.		
Juillet 4.	Navire à vapeur Vicking....	720	16 6	Lord Mayor et Munn...	Margaret.
" 9.	Navire County of Pictou....	683	20 0	John Brodie.....	Champion.
" 11.	Navire à vapeur Broomhaugh	865	18 6	J. G. Sidey.....	William.
" 25.	do Precursor.....				
" 26.	do do.....				
" 27.	do do.....				
" 28.	Navire Albion.....	979	17 6	H. et A. Allan.....	Rocket.
" 29.	do Latona.....	1,031	19 0	J. W. Bucknal.....	Conqueror.
Août 4.	Barque May Queen.....	285	13 0	Brown et McMinn.....	Hero.
" 4.	do Minnie Cameron.....	436	16 0	AndersonMcKenzie etCie	do
" 4.	Brick James Landles.....	137	11 0	Boyd et Arnton.....	Point Levi.
" 4.	Navire Lake Superior.....	1,274	18 0	Thompson, Murray et Cie	William.
" 5.	Navire à vapeur Precursor				
" 6.	do do.....				
" 7.	do Newfoundland.....	567	17 4	H. et A. Allan.....	
" 7.	Barque Valkyria.....	689	18 6	H. Dobell et Cie.....	Powerful.
" 7.	Navire Lake Ontario.....	1,060	17 6	Thompson, Murray et Cie	Ranger.
" 7.	Barque Stella Gazoto.....	441	11 3	Gianelli et Cie.....	St. Charles.
" 13.	Navire à vap. Hibburn Hall.	846	18 2	J. G. Sidey.....	
" 15.	Navire Pomona.....	1,195	18 8	H. et A. Allan.....	Meteor.
" 16.	Barque Surprise.....	437	14 10	C. Wilkie.....	Gatineau
" 16.	Navire Janet Ferguson.....	581	16 0	Reford et Dillon.....	William.
" 18.	do Lake St. Clair.....	1,061	17 6	Thompson, Murray et Cie	Ranger.
" 18.	Navire à vapeur Robin Hood	514	17 0	Lord, Mayor et Munn..	
" 19.	do Gresham.....	1,161	18 6	J. G. Sidey.....	
" 19.	do Vicking.....	720	16 6	Lord Mayor et Munn..	
" 21.	Barque River Thames.....	501	15 3	John Hope et Cie.....	Eclipse.
" 21.	do Alexandria.....	422	15 1	AndersonMcKenzie etCie	Dauntless.
" 21.	do George Walker.....	414	16 6	John Brodie.....	Champion.
" 21.	Navire à vapeur Commodore.	290	17 0	Lord Mayor et Munn..	Eclipse.
" 23.	Barque Albion.....	427	17 0	Brown et McMinn.....	Anglesea
" 25.	Navire City of Montreal.....	1,186	13 2	H. et A. Allan.....	Rocket.
" 26.	Barque Cingalese.....	698	14 9	Brown et McMinn.....	Champion
" 26.	do David Taylor.....	599	17 1	R. C. Adams.....	Ranger.
" 26.	do James Ives.....	533	18 0	Anderson et McKenzie..	do
" 27.	Navire à vapeur Quarta.....	731	15 8	J. G. Sidey.....	
" 27.	Barque Moselle.....	347	15 6	R. C. Adams.....	Dauntless.
" 27.	do Aurille.....	548	15 4	J. Redpath et Fils.....	do
" 28.	do Mary Moor.....	565	13 0	W. M. Freer et Cie.....	Hero.
" 28.	do Louise Martiney.....	540	17 0	R. C. Adams.....	do
" 28.	do George Esson.....	399	15 9	Anderson et McKenzie..	Contest.

LISTE DE REMORQUAGE.—*Suite.*

Date.	Noms des navires.	Tonnage.	Tirant.	Consignataires.	Nom du remorq.
1873.					
Août	29.. Navire à vapeur Eumeindes .	1,111	15 0	H. et A. Allan	Meteor.
"	30.. Barque Primus	261	11 0	Beling et Lamotte.....	Beaver.
"	31.. do Ingleborough	427	19 3	R. C. Adams.....	William.
Sept.	4.. do Guinissa	522	15 0	Thompson, Murray et Cie	Royal
"	4.. Navire à vapeur Alice Otta .	817	18 6	Coulthurst et Phie	
"	5.. do Haji	659	17 8	O'Grady et Heubach	
"	6.. Barque Heathpark	319	14 6	Brown et McMinn	Reindeer.
"	8.. do Presto	621	17 6	R. C. Adams.....	Eclipse.
"	11.. Navire à vapeur Claremont .	668	17 3	J. G. Sidey	
"	12.. Navire Margaret.....	965	13 6	J. W. Bucknal	Beaver.
"	15.. Barque Pekin	648	14 6	J. W. Bucknal	Dauntless.
"	15.. do Nova Scotian.....	733	9 9	Patron	do
"	16.. do Glenfalloch	449	16 10	Baird et Kinnear	Powerful.
"	17.. do River Ganges	641	12 0	H. Chapman et Cie.....	do
"	18.. do Tigre.....	229	15 0	Gianelli et Cie	Ranger.
"	22.. do Minnie	368	14 6	Compagnie du gaz.....	Hero.
"	24.. do Horatian	336	15 3	Brown et McMinn.....	Champion.
"	24.. do Annetta	408	15 0	R. C. Adams.....	Powerful.
"	27.. do Smith Peterson.....	450	17 0	J. G. Sidey	Eclipse.
"	27.. Navire à vapeur Viking	720	16 0	Lord Mayor et Munn.....	
Oct.	1.. Navire Gleniffer	799	17 10	H. et A. Allan	Rocket.
"	2.. Brick Hiawatha	280	13 0	G. G. Francis	Powerful.
"	3.. Barque Varnak	549	16 0	Brown et McMinn	do
"	8.. do Glenfruin	472	15 3	J. et R. McLea	Eclipse.
"	9.. do Atlantic	467	17 0	J. W. Bucknal	Hero.
"	10.. Navire Abeona	979	18 4	H. et A. Allan	Rocket.
"	12.. Navire à vapeur Commodore .	290	14 3	Lord Mayor et Munn.....	Ranger.
"	14.. do St. Andrew	671	11 0	J. G. Sidey	
"	19.. Navire Lake Ontario.....	1,060	18 4	Thompson, Murray et Cie	Royal.
"	19.. Barque Strathedon	408	11 5	Gillespie, Moffatt et Cie.	Champion.
"	21.. Navire Veruna	1,270	18 2	John Hope et Cie	Beaver.
"	21.. do Cairngorm	1,016	19 3	H. et A. Allan	Rocket.
"	21.. do Lake Erie	938	17 6	Thompson, Murray et Cie	St. Andrew.
"	24.. Navire à vapeur Panther....	238	14 0	Baird et Kinnear	
"	28.. Brick Rolling Wave	152	14 0	Lord Mayor et Munn.....	Florence.
Nov.	1.. Navire à vapeur Haji	659	16 10	O'Grady et Heubach.....	
		45,582			

Navires à voiles, etc	55
Navires à vapeur.....	17
Total.....	72

VOYAGES INUTILES.

Date.	A l'instance de qui ils ont été faits.
Juillet 7	O'Grady et Heubach.
10	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
11	Remorqueur <i>Marga et</i>
11	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
12	do do
13	O'Grady et Heubach.
14	do do
16	J. G. Sidey.
19	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
19	H. et A. Allan.
19	do
22	Navire à vapeur <i>Maharajah</i> .

Date.	A l'instance de qui ils ont été faits.
9 août	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
13 "	J. G. Sidey.
15 "	do
27 "	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
1 sept.	do do do
4 "	D. Shaw.
4 "	Coulthurst et McPhie.
10 "	Navire à vapeur <i>Ida</i> .
22 "	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
26 "	do do do
7 oct.	Navire à vapeur <i>Cingalese</i> .
11 "	Cie. des remorqueurs du St. Laurent.
Nombre de voyages où les services ne furent pas requis. 24.	

CHARBON CONSOMMÉ DURANT LA DERNIÈRE SAISON.

Autant que nous avons pu le constater, nous avons pris les quantités suivantes de charbon aux époques spécifiées :

23 juin	10 Tons.
11 juil.	4 "
21 "	3 "
29 "	10 "
6 août.	5 "
15 "	6 "
27 "	1½ "
12 sept.	6 "
17 "	2 "
30 "	5 "
21 oct.	8 "
31 "	4 "
5 nov.	3 "

En tout 67½ tonnes, soit à \$5 la tonne, \$337.50.

En supposant que nous remorquions durant la prochaine saison deux fois autant que pendant la dernière et que nous exigeons paiement chaque fois que les agents ou propriétaires de navires feront tenir le remorqueur prêt, quel que minime que soit le prix demandé, les agents seront plus prudents à donner des ordres requérant nos services, et par conséquent le remorqueur restera moins longtemps en vapeur et consommera bien moins de charbon. Prenant toutes ces choses en considération, je crois que nous pouvons en toute sûreté évaluer la quantité de charbon qui sera consommée l'année prochaine à un tiers de plus que durant l'année dernière, ce qui porterait les frais à \$450.

AVITAILLEMENT.

Notre avitaillement de l'année dernière s'élevait à environ \$332, mais il faut se rappeler que nous avions à équiper à neuf et à nous procurer plusieurs choses, y comprise une quantité de cables, qui serviront encore ; à l'exception d'une grande amarre, nous n'avons guère besoin d'autres choses que de l'avitaillement de la machine et la peinture, soit \$100 ; avec la nouvelle amarre, \$250 en tout.

EQUIPAGE.

Je ne puis vous donner les frais d'équipage pendant la dernière saison, car je n'avais pas alors de gardien de nuit sur ma liste ; mais pour la prochaine saison, ils pourront être comme suit :

Ingénieur et patron, à \$100 par mois	\$900
Un gardien de nuit.....	405

Un second	, à \$35 par mois.....	280
Deux chauffeurs,	, 35 chaque.....	630
Deux matelots	, 30 	480

\$2,695

Vous observerez que l'équipage se nourrit et loge à ses frais.

Estimation des frais de services pour l'année prochaine :

Equipage.....	\$2,695
Charbon.....	450
Avitaillement.....	100

Total des frais de service.....\$3,245

TARIF.

En consultant la liste, vous verrez que nous avons fait une centaine de voyages depuis la fin de juillet ; mais comme quelques-uns ont été inutiles, nous n'avons réussi qu'à remonter 45,582 tonneaux. Mais si l'on considère l'époque avancée où nous avons commencé les opérations, ainsi que le petit nombre de vaisseaux et autres qui arrivaient alors, je crois que nous pouvons en toute raison ajouter 100 pour cent comme la base d'un tarif pour la prochaine saison. S'il en est ainsi, nous avons 91,164 tonneaux, soit 3½ centins par tonneau, ce qui fera \$3,190.74 qui couvriront presque nos frais de service ; ou, si l'on prend le double des voyages faits, à \$16 chaque, nous en arriverons au même résultat.

LE REMORQUEUR.

La machine du remorqueur à mancelle fut terminée le 21 juin 1873 ; ce jour là il descendit dans le havre et prit son poste au quai Victoria. Il fallut quelques jours pour compléter les détails en rapport avec la chaîne, souder celle-ci et la faire fonctionner comme il faut. Cela fait, nous réussîmes à placer la chaîne, et le 4 juillet nous remorquâmes le premier navire ; à partir de cette époque notre service a été actif. Inutile de dire que le remorqueur a répondu aux fins pour lesquelles il avait été construit, mieux encore qu'on ne s'y attendait. Nous eûmes quelques difficultés à le mettre en ordre de service, mais elles n'ont pas été aussi sérieuses qu'on l'appréhendait, et je suis heureux de dire qu'elles se réduisaient à deux, dont l'une provenait de ce que la mancelle était trop molle et s'emplissait de cailloux au fond de la rivière. Pendant trois semaines ceci nuisit quelque peu à l'efficacité de notre service ; mais cette lacune n'arrivera plus, car nous savons comment l'éviter. L'autre difficulté est la tendance des grands coussinets à chauffer en tournant. Ceci est dû à la grande friction occasionnée par les évolutions de la mancelle qui retombe sur les deux tambours. Contrairement à notre attente, la mancelle ne tend pas à glisser sur les tambours ; mais elle est trop tendue, et au lieu de neuf tours de la mancelle, trois ou quatre seraient suffisants. Il est devenu nécessaire, à cause des effets de l'usure, de remplacer les tambours, et dans ce cas j'approuve pleinement la proposition du capitaine Wright, savoir : de construire chaque tambour de roues séparées, à être construites en segments, en sorte que l'une ou l'autre pourrait être remplacée quand cela serait nécessaire, sans oter la hampe ni déranger les autres. Cela épargnerait beaucoup de temps et d'argent. Quant aux coussinets, je recommande qu'ils soient allongés d'au moins une fois et demi, et montés avec du bon cuivre. Je recommande aussi qu'on appaieille notre pompe à vapeur, qui pourrait jeter de l'eau sur les coussinets s'ils chauffaient trop, et qu'on change la boîte de la mancelle sur les tambours. La machine et la chaudière n'ont besoin d'autres réparations que l'ajustement ordinaire.

REMORQUAGE.

On a beaucoup parlé de l'endroit d'où nous partions pour aller remorquer, et quelques personnes ont suggéré qu'il valait mieux pour nous de mettre à l'ancre sur la batture en

amont du quai Victoria. Il y a de sérieuses objections contre cette position ; elle mettrait le remorqueur trop dans le chenal des radeaux et aussi directement dans le chemin des navires, laissant la partie ouest ou principale du havre, et en cas de rencontre avec ces navires, nous serions du mauvais côté et nous aurions la responsabilité des dommages qui résulteraient des collisions. De plus, l'ancre serait placée à un endroit où le courant naturel du courant emporterait le remorqueur à la même distance du quai de la rue Monarque que l'année dernière. C'est pourquoi, prenant toutes choses en considération, et d'après la longue expérience que j'ai dans le remorquage, je suis pleinement convaincu que le remorqueur était d'abord dans une bonne position.

Plusieurs pilotes refusent de remorquer avec nous, à moins d'avoir un remorqueur entre eux et le remorqueur à mancelle, attendu qu'ils ne peuvent pas gouverner en remorquant immédiatement derrière nous. Pour remédier à cela, je recommanderais l'acquisition d'un câblot d'au moins 125 brasses de longueur, en sorte qu'ils pourraient remorquer à n'importe quelle distance qu'ils voudraient. Si cela était fait et qu'on enlèverait les battures, ainsi que quelques-uns des commissaires l'ont suggéré, je crois que les pilotes auraient toutes les garanties nécessaires en remorquant avec nous.

Je dois vous rappeler la promesse que vous avez faite d'ajouter 1,000 autres pieds notre chaîne, ce qui nous permettrait de faire n'importe quel remorquage depuis le Pied du Courant.

RADEAUX.

Durant la dernière saison nous avons éprouvé de grands inconvénients par suite du passage des radeaux qui descendaient le courant, ayant été parfois obligés d'attendre des heures entières sous vapeur pour monter ; malgré toutes les précautions possibles, nous sommes une fois venus en collision avec trois de ces radeaux, l'un après l'autre, brisant le premier totalement et les deux autres partiellement. Heureusement il n'y a pas eu de pertes de vies, quoique je ne puisse comprendre comment ceux qui montaient le premier radeau ont pu s'échapper. Le remorqueur n'a pas éprouvé le plus léger dommage, mais je suis d'avis qu'il aurait sombré si les radeaux n'avaient pas été construits aussi légèrement. Il y a grand nombre de radeaux qu'il lui serait impossible de briser, et s'il en prenait un en travers de sa chaîne, il sombrerait certainement. Pour éviter la répétition de ces accidents et risques, je suggère respectueusement qu'il soit pris des arrangements pour qu'on nous prévienne par télégrammes de l'approche des radeaux. En l'absence d'arrangements de ce genre, tout ce que nous pouvons faire est d'exercer une active surveillance et de nous tenir aussi loin que possible du chemin des radeaux. Une des meilleures sauvegardes que nous ayons contre ces accidents est l'endroit d'où nous remorquons et qui nous permet de rester en dehors de leur voie jusqu'au quai des marchands, tandis que si nous mettions à l'ancre en-dehors, nous serions continuellement dans leur chemin.

LE NAVIRE A VAPEUR "PRECURSOR."—UN ESSAI DE FORCE.

Vous vous rappelez sans aucun doute qu'au commencement de l'été dernier le navire à vapeur *Precursor*, en cherchant à faire tête au courant, échoua sur l'Île Ronde et resta quelque temps dans cette position. Peu après cet accident, le remorqueur à mancelle fut mis en opération, et les intéressés au déchargement manifestèrent le désir d'éprouver la force du remorqueur, ainsi que de profiter de son emploi.

Ils obtinrent votre consentement, et lorsque ce fait me fut communiqué, je m'enagai, avec l'aide des naufragés, à dégager notre mancelle et à l'attacher au steamer. Je n'avais aucune foi dans le succès de cette épreuve, parce que le navire était trop profondément enfoncé dans l'eau, savoir 17 pieds et 6 pouces à l'arrière et 9 pieds à l'avant, et fortement retenu contre de gros rochers par un courant terrible. Malgré cela cependant, nous restâmes auprès et aidâmes les naufragés pendant deux jours et une nuit, alors qu'ayant brisé le plus fort câblot qu'ils avaient pu avoir, ils décidèrent d'alléger le navire. Cela fait et après s'être procuré un nouveau câblot de 12½ pouces avec lequel nous devions tirer le navire qui tirait alors 13 pieds à l'arrière et 7 pieds 6 pouces à l'avant, nous recommençâmes l'œuvre de déhouement. Nous sortîmes le câblot du steamer ; mais comme on l'a-

vait trop attaché par le travers, il se brisa encore. Je signalai l'erreur aux gens du *Precursor* qui consentirent à en passer par ce que je voudrais, si je voulais encore travailler pour eux le lendemain. Je me rendis à leur demande et parvins à le déchoquer. Cette tâche paraissait si herculéenne, que les intéressés me remercièrent cordialement et proclamèrent dans la Presse la force du remorqueur et le service qu'il avait rendu.

Quatre remorqueurs de la Compagnie du St. Laurent se trouvaient aussi engagés dans ce déchoquement, mais ils ne purent prendre une assez bonne position pour être de quelque utilité et nous ont été plutôt un obstacle. L'agent du *Precursor* a déclaré être d'avis que, sans le remorqueur à mancelle, il lui aurait fallu finir par abandonner ce navire.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. H. SHORT.

A. G. Nish, écr.,

Ingénieur-en-chef des

Commissaires du Havre de Montréal.

BUREAU DU HAVRE DE MONTRÉAL,

28 janvier 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information des Commissaires du Havre, mon rapport annuel de 1873, avec les tableaux comparatifs qui l'accompagnent,—lesquels donnent les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ pour la mer; le nombre des bâtiments, leur tonnage, etc., pendant les dix dernières années, ainsi qu'une liste de la classification des navires maritimes, leur nombre et leur tonnage, etc., qui ont visité le port les dix dernières années, et une liste du nombre et du tonnage des embarcations de rivière qui sont venues au port pendant le même espace de temps.

Le 1er janvier, le fleuve était pris et la glace arrêtée et solide; quatre jours auparavant les voitures avaient commencé à traverser de Longueuil à Hochelaga, elles traversèrent de St. Lambert à Montréal le 3 janvier; l'eau dans le port était alors de 8 pieds 9 pouces au-dessus du niveau d'été, et elle se tint à cette hauteur, sans beaucoup dévier, pendant les mois de l'hiver. Le 29 mars elle commença à monter, et le 17 avril elle avait atteint son plus haut point, 38½ pieds sur le seuil d'écluse du canal Lachine et 21½ pieds au-dessus du niveau d'été; elle était alors de 3 pouces au-dessus du mur de revêtement et de 2 pieds au-dessus du plancher du soubassement de cette bâtisse. Le 18 avril elle commença à baisser, le 19 le soubassement était sec et l'eau à environ 3½ pieds au-dessous du sommet du mur de revêtement.

La première débâcle de la glace eut lieu le 11 avril et continua tous les jours jusqu'au 21, où elle partit et descendit le fleuve, laissant le chenal du port libre jusqu'à Hochelaga, mais laissant aussi une quantité considérable de glace sur les quais. La glace continua à descendre et l'eau baissa rapidement. Le 24 avril la surface des quais était visible, le 25 le navire à vapeur *William* arriva de Sorel où il avait hiverné, et le 26 huit goélettes et trois brigantins arrivèrent de Boucherville où ils avaient hiverné. Les bateaux du marché arrivèrent le 28 avril et partirent le lendemain pour commencer leurs voyages réguliers de la saison. Le 2 mai, le vapeur *Montréal* arriva de Sorel et partit le lendemain pour Québec.

Les premiers bâtiments de mer arrivèrent le 4 mai au nombre de six, savoir: les navires à vapeur *Prussian* et *Peruvian*, les vaisseaux *Pomona*, *Gleniffer*, *Glenberrie* et *Lake Superior*, les cinq premiers consignés à MM. H. et A. Allan, le dernier à MM. Thompson et Murray. De ce moment les bâtiments commencèrent à arriver de la mer et d'ailleurs, et pendant toute la saison le port a été rempli de vaisseaux de toutes sortes.

Les années dernières le temps où le plus grand nombre de bâtiments se trouvaient ensemble au port était toujours au printemps et dans l'automne, mais cette année ça été au milieu de l'été. Le 28 août il y avait dans le port 84 bâtiments de mer et 236 de rivières, en tout 320. Faire face aux demandes des gens qui sont en rapport avec ces bâtiments et leur trouver une bonne place pour la transaction de leurs affaires, et cela quand la chaleur est intense, n'est pas une tâche précisément facile.

L'absence de bonnes places pour les bâtiments faisant le commerce de charbon et de bois de construction, ainsi que pour les petits bâtiments de rivière qui apportent le bois de construction, le bois de chauffage, la brique, le sable, etc., se fait vivement sentir.

Le commerce de bois de construction avec l'Amérique du Sud augmente rapidement ; 72 bâtiments, représentant un tonnage collectif de 39,008 tonneaux et emportant 32,251, 758 pieds de bois, sont partis d'ici cette année pour la rivière Rio de la Plata ; ce genre d'affaires demande beaucoup d'espace sur les quais, car le bois a besoin d'être mis en piles pour sécher avant d'être exporté. Une partie des quais de la Pointe du Moulin-à-Vent, Victoria et des Commissaires, ainsi que tout le quai Hochelaga, ont été occupés par des personnes faisant ce genre d'affaires ; cependant, elles se plaignent de ne pas avoir assez d'espace. Si tout le commerce de bois de construction se faisait à Hochelaga, cela soulagerait beaucoup la partie supérieure du port ; le quai de la Pointe du Moulin-à-Vent pourrait alors servir de quai au charbon, (dont le besoin se fait grandement sentir) et les quais Victoria et des Commissaires pour les bâtiments à cargaisons générales.

Lorsque les quais en voie de construction à Hochelaga seront terminés, ils ne suffiront pas aux exigences de tout le commerce de bois ; c'est pourquoi je suggère qu'on demande l'Île Mouton et que, si on l'obtient, on l'adapte à cette branche d'affaires ; elle a 2,000 pieds de longueur, 1,200 de largeur, avec eau profonde à son extrémité inférieure où il n'y a pas de courant et où il ne faudrait que très-peu de draguage pour construire un bon quai. Avec ce quai et ceux d'Hochelaga il y aurait de l'espace suffisant, pour longtemps, à cette branche d'affaires.

Tous les bassins du port ont besoin d'être complètement nettoyés (sauf celui du marché, qui a été récemment dragué) ; leur fond est très-irrégulier, aucun d'eux n'a plus de 20 pieds de profondeur quand l'eau est au-dessous du niveau d'été, ce qui cause beaucoup de trouble et de retard, par conséquent un rabais considérable dans le commerce du port.

Le quai de l'Île a besoin d'être exhaussé de 3 pieds sur les côtés sud et est, afin de les mettre au niveau des autres parties du quai ; au printemps, quand l'eau est haute, les côtés se trouvent submergés et conséquemment hors de service. La partie intérieure du même quai est très-dilapidée, la terre est emportée par l'eau dans le bassin du Roi, et les bâtiments d'un tirant ordinaire ne peuvent en approcher qu'à 15 ou 18 pieds, ce qui entraîne une augmentation de main d'œuvre pour les décharger et les charger. En bon état, ce quai est un des meilleurs du port pour les vaisseaux à cargaisons générales.

Le remorqueur à mancelle est arrivé dans le port le 21 juin, et il a rendu de grands services pendant toute la saison ; en général, les pilotes considèrent que le courant l'emporte trop près de la rive nord : c'est pourquoi ils craignent de s'en servir. Je crois que quand sa chaîne sera allongée (ce qu'on se propose de faire), et qu'on aura trouvé le moyen de l'amener plus au centre du chenal quand il remorque un navire (ce qui, je pense, peut être accompli), les préjugés et les difficultés seront en grande partie surmontés.

Sauf de rares exceptions, les pilotes sont dans une grande désorganisation ; il leur faudrait un contrôleur qui les obligerait d'être plus attentifs et se conformant plus aux règlements établis par la loi pour leur gouverne. Je recommande qu'ils soient obligés de se présenter au bureau en arrivant dans le port, d'indiquer leur résidence ou l'endroit où l'on pourrait les trouver au besoin, et quand un navire serait prêt à partir, qu'ils prennent leur place à tour de rôle selon le temps de leur arrivée, que le navire soit gros ou petit, excepté ceux qui sont spécialement préposés aux navires océaniques.

Je ferai encore respectueusement observer qu'il m'a été impossible de voir convenablement, en tout temps, aux besoins des personnes intéressées dans le commerce du port, soit au bureau ou sur les quais, — à cause de la grande étendue du port ; mais je conti-

nuerai, comme auparavant, à employer tous mes efforts, autant que ma santé et mes forces pourront le permettre, pour faciliter les affaires.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. M. RUDOLF

Maître du havre.

H. H. WHITNEY, écuyer,

Secrétaire des Commissaires du Havre de Montréal.

PORT DE MONTREAL.

CLASSIFICATION, nombre et tonnage des navires océaniques qui sont entrés dans le port pendant les dix dernières années.

Navires à vapeur	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Briqan tins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	No. total des navires.	Tonnage collectif.
1864	59,071	47	35,462	90	40,000	21	5,086	38	5,849	131	16,483	378	161,901
1865	78,015	33	26,086	56	24,789	13	3,139	35	4,943	158	15,971	358	152,943
1866	75,474	51	42,169	119	54,397	27	6,415	69	9,981	180	17,339	516	205,775
1867	87,139	55	47,463	81	39,883	18	3,757	64	9,273	140	11,478	464	199,053
1868	101,566	41	36,693	75	31,871	21	4,875	49	7,807	187	15,947	478	198,739
1869	117,965	66	64,484	103	45,710	18	4,735	49	9,243	204	17,726	557	259,863
1870	133,912	78	73,175	157	75,797	16	4,183	62	10,351	223	19,428	680	316,846
1871	146,927	99	92,502	170	82,363	26	6,539	47	7,839	180	15,551	664	351,721
1872	217,713	67	62,775	182	87,199	20	5,221	68	11,504	175	14,388	727	398,800
1873	245,237	72	65,823	164	75,594	18	4,660	59	8,581	147	12,583	702	412,478

PORT DE MONTREAL.

ETAT COMPARATIF indiquant les dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, le premier arrivage de la mer et le dernier départ pour la mer, le nombre des bâtiments, leur tonnage, etc., pendant les dix dernières années.

Année	Ouverture de la navigation.	Fermeture de la navigation.	Premier bâtiment venu de la mer.	Dernier bâtiment pour la mer.	No. de navires.	Tonnage.	Navires des ports d'en bas	Tonnage.	Nav. pour les ports d'en bas.	Tonnage.	No. total des navires.	Tonnage.	Le plus grand No. à la fois dans le port.
1864	13 avril	11 décembre	28 avril	7 décembre	51	59,071	75	9,039	90	8,628	378	161,901	32-23 juin.
1865	10 " "	16 " "	3 mai	24 novembre	63	78,015	114	13,066	113	11,152	358	152,943	42-19 oct.
1866	19 " "	15 " "	1er " "	28 " "	70	75,474	172	21,980	173	19,044	516	205,775	91-13 juin.
1867	22 " "	6 " "	4 " "	29 " "	106	87,139	190	29,561	159	22,813	464	199,053	59-24 oct.
1868	17 " "	9 " "	4 " "	27 " "	105	101,566	178	24,413	177	23,034	478	198,739	51-21 juin.
1869	25 " "	6 " "	30 avril	24 " "	117	117,965	232	50,437	198	27,177	557	259,863	61-4 nov.
1870	18 " "	6 " "	20 avril	27 " "	144	133,912	257	59,337	249	38,191	680	316,846	62-20 juin.
1871	8 " "	1er " "	22 " "	29 " "	142	146,927	233	43,262	211	34,134	664	351,721	89-27 oct.
1872	1er mai	8 " "	5 mai	28 " "	215	217,713	296	77,640	220	47,227	727	398,800	84-30 oct.
1873	25 avril	26 novembre	4 " "	21 " "	242	245,237	273	96,748	233	50,270	702	412,478	84-28 août.

A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
28 janvier 1874.

PORT DE MONTREAL.

ETAT COMPARATIF du nombre et du tonnage des bateaux de rivière, et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

Année.	No. de navires.	Tonnage.	Nombre le plus considérable de bateaux présents à la fois dans le port.
1864	4,509	420,694	220—6 septembre.
1865	4,771	626,550	205—5 septembre.
1866	5,083	613,679	240—14 octobre.
1867	5,248	744,477	244—31 octobre.
1868	5,822	746,927	297—22 juin.
1869	5,866	721,324	259—5 novembre.
1870	6,345	819,476	255—6 octobre.
1871	6,878	824,787	281—6 octobre.
1872	7,150	936,782	309—21 octobre.
1873	6,751	933,462	296—8 juin.

A. M. RUDOLF,

Maître du havre.

BUREAU DU HAVRE,
28 janvier 1874.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

MONTREAL, 21 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de l'hon. ministre de la Marine et des Pêcheries, l'état des recettes et dépenses du "Fonds des pilotes invalides," depuis qu'il a été confié à mes soins au mois de juillet dernier.

Vous savez qu'en vertu d'un acte adopté par le parlement fédéral à sa dernière session, 36 Vict., chap. 61, ce fonds est devenu la propriété en fidéicommiss des commissaires du havre de Montréal, et est formé par le fruit du travail des pilotes qui contribuent jusqu'à la concurrence de cinq pour cent de ce qu'ils gagnent, dans le but de créer ce fonds à même lequel, devenus vieux et infirmes ou incapables de servir, ils reçoivent une pension pour eux-mêmes, ou, en cas de mort, pour leur famille.

Je crois devoir, dans ce rapport qui est mon premier, rappeler les circonstances qui ont amené le transfert de ce fonds de l'ancien trésorier à moi.

En vertu de la 3^{me} clause de l'octe en question, le troisième jour de juillet est l'époque fixée pour la remise des garanties aux officiers des commissaires du havre.

Cela n'a pas été fait, quoique j'aie fréquemment prié l'ancien trésorier de le faire. Voyant que chaque jour apportait un nouveau retard, j'obtins des commissaires, le 19 juillet dernier, l'autorisation de faire officiellement la demande du transfert, et fixai le mercredi suivant pour sa réception; ce jour-là, M. David vint me trouver et demanda un nouveau délai d'un jour que je lui accordai. Le lendemain ce monsieur me remit, par le ministère de son avocat, une boîte en ferblanc et deux livres, ajoutant que "c'était tout." Ayant ouvert la boîte, je constatai qu'elle contenait les garanties suivantes :

Bons de l'aqueduc de Montréal.....	\$2,000 00
“ du havre “	1,200 00
Débitures du gouvernement.....	1,000 00
Effets du Canada.....	1,620 00
Argent (chèques sur la caisse d'épargne.....)	433 12
Total.....	\$6,253 12

En comparant cet état avec celui fait par l'ancien trésorier et publié à la page 16 de votre dernier rapport au parlement, vous remarquerez un déficit considérable, comme les états suivants le feront voir :

	Etat de la page 16.	Garanties remises comme ci-dessus.	Déficit.
Bons de la cité de Montréal.....	\$1,000 00	Aucun	\$1000 00
“ de l'aqueduc “	7,800 00	\$2,000 00	5800 00
“ du havre “	3,200 00	1,200 00	2000 00
Débitures du gouvernement.....	4,800 00	1,000 00	3800 00
Effets du Canada.....	1,620 00	1,620 00	.....
Argent entre les mains du trésorier. 644 53	.....	433 12	211 41
Total.....	\$19,064 53	\$6,253 12	\$12,811 41

Dans une lettre portant la date du 11 septembre que je reçus de vous, vous me demandiez de vous informer si, en examinant les livres de l'ancien registraire, j'avais découvert d'autres déficits provenant du non-paiement des intérêts ou d'autres causes. Dans ma réponse du 17 septembre dernier, je vous annonçai qu'après avoir attentivement examiné les livres j'avais découvert un autre déficit, provenant de la non-entrée dans le livre de caisse, depuis 1862 jusqu'à la fin de 1873, de l'intérêt et des dividendes, d'une somme de.....\$2,049 34

Et que ses recettes et l'argent en caisse pendant l'année courante jusqu'à ce que le transfert me fut fait, s'élevaient à.....\$1,198 75

Et les paiements durant la même période à..... 598 00

600 75

Moins, argent à moi remis..... 433 12

167 63

Déficit.....\$2,216 97

Dans une autre lettre que j'eus l'honneur de vous adresser le 13 décembre dernier, je disais que j'avais examiné de nouveau les livres de l'ancien trésorier de la Maison de la Trinité dans le but de constater s'il avait rendu compte de tout l'argent perçu à la douane pour le “ fonds des pilotes invalides.”

En comparant les recettes données par l'ancien trésorier au percepteur des douanes, je constatai que les sommes suivantes reçues par lui n'avaient pas été inscrites au livre de caisse :—

19 novembre 1862.....	\$189 90
19 décembre 1863.....	3 00
30 décembre 1865.....	8 64
30 novembre 1866.....	140 51
“ 1869.....	205 44
“ 1871.....	268 48
“ 1872.....	373 49

Déficit.....\$1,189 46

Par ce qui précède, vous verrez que le fonds avait un déficit de \$16,217.84, près des trois quarts des rudes épargnes de ces pauvres pilotes durant les vingt dernières années ; et je dois ajouter que c'est pour ceux-ci un sujet de grande anxiété. Il se passe à peine une journée sans que quelques-uns d'entre eux me demandent ce qui va en être.

Je dois dire, en terminant, que les fonds en caisse m'ont permis de payer toutes les pensions, mais qu'aucun ajouté n'a été fait à la liste, et que, vu les circonstances, il a été impossible, dans tous les cas, d'augmenter les faibles sommes accordées.

Les Commissaires ont appris que le gouvernement est actuellement saisi d'une requête par laquelle les pilotes lui demandent que les défalcons de l'ancien trésorier leur soient valables. Croyant que cette alternative ne peut équitablement être évitée, les Commissaires me prient d'exprimer l'espoir que la requête sera reçue favorablement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Trésorier.

Wm. Smith, écr.,

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

H. H. Whitney, Trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes invalides.—Fin.

ETATS DE FONDS.

	\$ cts.	\$ cts.
Bons du havre de Montréal.....	1,200 00	
Bons de la province du Canada.....	1,000 00	
Bons de l'aqueduc de Montréal.....	2,000 00	
Effets du Canada.....	1,620 00	
Argent déposé dans la caisse d'épargne de la cité et du district.....	1,486 81	
Argent entre les mains du trésorier.....	45 44	
		1,532 25
		7,352 25

H. H. WHITNEY,
Trésorier.

MONTREAL,
31 décembre 1873.

Je certifie par les présentes que j'ai examiné l'état des recettes et dépenses du trésorier du fonds des pilotes invalides, du 1er juillet au 31 décembre 1873, ainsi que les garanties plus haut mentionnées et l'argent en caisse ; et que j'ai trouvé le tout exact.

HUGH McLENNAN.

ANNEXE No. 48.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE, PORT DE ST. STEPHEN, NOUVEAU-BRUNSWICK, DU 31 JUILLET 1873 AU 31 DÉCEMBRE 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que le nombre des bâtiments qui sont arrivés dans le port de St. Stephen, comté de Charlotte, du 31 juillet au 31 décembre 1873, a été comme suit, savoir:—

4 Navires de plus de 400 tonneaux, à \$4.....	\$16 00
2 Goëlettes de plus de 200 tonneaux, à \$2.....	4 00
8 Goëlettes de plus de 100 tonneaux, à \$1.....	8 00
	\$28 00

Aucune amende perçue.

ABSALOM KELSO CHRISTIE,
Maitre du havre.

Absalom Kelso Christie est venu et comparu personnellement devant moi, l'un des juges de paix de Sa Majesté pour le comté de Charlotte, et a fait serment que le rapport ci-dessus est fidèle et exact.

PETER M. ABBOT, J. P.

Daté à St. Stephen, ce 17 février 1874.

ANNEXE No. 49.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DU PORT DE ST. GEORGE, NOUVEAU-BRUNSWICK, DEPUIS SA NOMINATION LE 13 AOUT 1873.

St. GEORGE, N. B., 21 février 1874.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 10 du présent mois, me demandant d'envoyer le rapport annuel des honoraires perçus depuis ma nomination jusqu'au 31 décembre 1873, et en réponse j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES DICK.

Wm. Smith, écr.,

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

STATISTIQUE des navires arrivés au port de St. George, desquels des honoraires de havre ont été perçus par James Dick, maître du havre, depuis le 13 août 1873 jusqu'au 31 décembre 1873.

Date de l'arrivée.	Navires.	Patrons.	Tonnage.	Honoraires perçus.
				\$ cts.
1873.				
31 août	Barque, Malta	Malcolmson	536	4 00
15 "	Aletta	Nasstron	499	4 00
	Alf	Wroldsen	506	4 00
17 août	Folkbaug	Ebbell	298	2 00
18 "	Ben Bolt	Drake	99	1 00
22 "	Wilhelm Foss	Thorsen	361	3 00
26 "	Vesta	Tellfsen	277	2 00
27 "	Hombsund	Neillsen	408	4 00
	Hucs	Royen	263	2 00
	Embla	Andraeson	370	3 00
28 "	Madeira	Douglass	115	1 00
14 oct.	Aurora	Morgensten	312	3 00
23 "	Sarah Glass	Glass	85	1 00
1er nov.	Harrie	McQuoid	91	1 00
	Mary Ellen	Britt	115	1 00
	Julia Clinch	Maloney	123	1 00
4 nov.	Susie Prescott	S. C. Young	99	1 00
	Wm. Lancaster	Seelye	94	1 00
6 nov.	Jane	Clarke	98	1 00
11 "	Madeira	Douglass	115	1 00
14 "	W. R. Barry	Sherrard	141	1 00
25 "	Tornado	McKenzie	105	1 00
	Nulatto	Small	130	1 00
				44 00

JAMES DICK,

Maître du havre.

St. GEORGE, NOUVEAU-BRUNSWICK,
31 décembre 1873.

ANNEXE No. 50.

COMPTE-RENDU des sommes reçues par Benjamin Beatty, maître de havre au Port de Welshpool, Campobello, pendant le semestre expirée le 31 décembre 1873, depuis sa nomination le 1er juillet 1873.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Montant reçu.
1873.			
24 nov.	Bill	52	\$ cts. 0 90
25 "	Albert	55	0 90
27 "	Biscataqua	65	0 90
29 "	Highflyer	55	0 90
1er déc	Christie Campbell	65	0 90
6 "	Madawaska Maid	63	0 90
6 "	Edward Everett	58	0 90
8 "	Falcon	71	0 90
8 "	Alice M. Lewis	67	0 90
	Glenwood	62	0 90
22 déc	Martha and Mary	62	0 90
23 "	Maggie	68	0 90
23 "	A. W. Dodd	45	0 90
		778	11 70

BENJAMIN BEATTY,
Maître du havre.

CAMPOBELLO,
18 février 1874.

 ANNEXE No 51.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DU PORT DE CHATHAM, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.

PORT DE CHATHAM, N.-B.,

23 février 1874.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport que depuis ma nomination comme maître de havre pour le port de Chatham au mois de juillet dernier, j'ai rempli mes fonctions conformément aux règlements des Sessions du comté de Northumberland. J'ai vu au mouillage des navires, veillé à ce que le havre ne fût pas endommagé, et rempli les autres devoirs que les règlements exigeaient de moi. Je n'ai eu à poursuivre personne pour amendes ou infractions à ces règlements. Les honoraires que j'ai perçus pendant cette période se sont élevés à cent quatre-vingt-une piastres. J'apprends que mon prédécesseur, M. John Harley, avait perçu, depuis le commencement de l'année jusqu'à l'époque de ma nomination, soixante-dix-sept piastres, faisant en tout deux cent quatre-vingt-huit piastres perçues durant l'année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM JOHNSTON,

Maître du havre.

Hon. ALBERT J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

William Johnston, plus haut nommé, est comparu devant moi ce vingt-troisième jour de février, et a fait serment que ce qu'il dit dans le rapport ci-dessus est exact et vrai. Attesté sous serment, à Chatham, ce vingt-troisième jour de février 1874, devant

G. A. BLAIR, J. P.

ANNEXE No 52.

**RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DU PORT DE NEWCASTLE,
NOUVEAU-BRUNSWICK, DU 7 JUILLET AU 31 DÉCEMBRE 1873.**

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B.

17 février 1874.

MONSIEUR,—Conformément à la 3^{me} section de l'acte 36 Vict., chap. 9, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant. Ma nomination comme maître de havre du port de Newcastle date du 7 juillet 1873.

Les montants que j'ai perçus de tous les navires sujets à payer les honoraires s'élèvent à cinquante-huit piastres. La flotte du printemps était partie avant ma nomination : c'est pour cette raison que le montant est si faible ; mais une autre chose, c'est que tous les expéditeurs résident à Chatham, et que tous les navires paient leurs honoraires en entrant ; cependant plusieurs d'entre eux prennent leurs cargaisons aux moulins dans le port de Newcastle, qui a huit milles de longueur. La première lettre que je reçus de votre ministère m'ordonnait de me conduire d'après les anciens règlements, ce que j'ai fait, et je considère qu'ils comportent tout ce qu'il faut pour la protection du havre. J'ai pris la liberté de vous en envoyer une copie pour que vous les examiniez.

D'après les anciens règlements, les honoraires étaient de une piastre pour tout navire de plus de 50 tonneaux, et de deux piastres pour ceux au-dessus de 200 tonneaux, et c'est le plus fort que j'aie perçu cette année.

J. NIVEN,

Maître de havre pour le port de Newcastle, N.-B.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Assermenté devant moi, ce dix-septième jour de février 1874.

F. K. Fraser, J. P.

ANNEXE No. 53.

**RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DU PORT DE BATHURST, POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.**

BATHURST, 18 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-annexé un état des honoraires que j'ai perçus durant l'année expirée le 31 décembre. Lorsque l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries me notifia de ma nomination, il me donna instruction de percevoir les honoraires du reste de la saison, d'après les anciens règlements; conséquemment je ne puis vous donner les détails du registre, du tonnage, etc. Les navires dont j'ai perçu des honoraires étaient tous de 60 tonneaux et plus. D'après la nouvelle loi, il y aurait 30 à 40 autres petits navires de 60 à 25 tonneaux. La moyenne des bâtiments de 200 à 1200 tonneaux qui viennent tous les ans dans le port est de 12 à 14; l'année dernière accuse le plus petit nombre qui soit venu depuis vingt-cinq ans; cela est dû, je crois, aux prix élevés du fret. Les navires demandent \$1.50 à \$2.00 de plus depuis Bathurst que depuis Miramichi, à cause des difficultés qu'ils éprouvent à faire leur chargement en dehors du havre, ainsi que des honoraires de port supplémentaires. Ils ont à payer 10 centins par tonneau dont la loi exige la perception pour l'amélioration du havre.

J'ai, etc.,

GEORGE SMITH,

Maître du havre.

Honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ETAT des honoraires perçus par George Smith, maître de havre au port de Bathurst, pendant l'année expirée le 31 décembre 1873.

Ste. Anne.....	Goëlette.....		\$1 00
Marie Louise .....	.....	.....	1 00
Almanda.....	.....	.....	1 00
Temperance, (non perçu),..	.....	\$1 00.....	0 00
Admiration .....	.....	.....	1 00
Carcaud .....	.....	.....	1 00
Hector Langevin.....	.....	.....	1 00
C. J. Brydges.....	.....	.....	1 00
Progress.....	.....	.....	1 00
P. L. Newcomb, (plus de } 100 tonneaux..... }	.....	.....	2 00
Marie Luce.....	.....	.....	1 00
Lady Belleau .....	.....	.....	1 00
Four Brothers.....	.....	.....	1 00
Maggie H. (2 voyages).....	.....	.....	2 00
Dolphin.....	.....	.....	1 00
Pasbebiac.....	.....	.....	1 00
Tickler.....	.....	.....	1 00
Fly.....	.....	.....	1 00
Northern Chief.....	.....	.....	1 00
Star of the Sea.....	.....	.....	1 00
Regent.....	mâté à carré.....	.....	2 00
Anna.....	.....	.....	2 00
Annie Gray.....	.....	.....	2 00
Emmanuel.....	.....	.....	2 00
Elfrida.....	.....	.....	2 00
Hibernia.....	.....	.....	2 00
Rothsay Castle (4 voy.)	Bateau à vapeur.....	.....	8 00
Beaver (non perçus, 2 voy.)..	.....	4 00.....	0 00
Non perçus		\$5 000	\$41 00

GEORGE SMITH,
Maître de havre du port de Bathurst.

BATHURST, février 1874.

Assermenté devant moi ce 19ème jour de février, A. D. 1874.

JOHN KERR, J. P.

 ANNEXE No. 54.

 RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE POUR LE PORT DE BOUCTOUCHE,
 DU 7 AOUT AU 31 DÉCEMBRE 1873.

BOUCTOUCHE, 23 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les vaisseaux suivants sont entrés dans le port de Bouctouche depuis ma nomination comme maître de havre, et ont payé les honoraires ci-après inscrits :—

Barque Nora, 344 tonneaux.....	\$2 00
„ Flora, 432 „	3 00
Brigantin Favourite, 198 tonneaux.....	1 00
„ Fred, 282 tonneaux.....	2 00
„ Elta, 227 tonneaux.....	2 00
Barque Brudablk, 341 tonneaux.....	2 00
	<hr/>
	\$12 00

J'ai, etc.

 W. E. DIXON,
Maître de havre.

ANNEXE No. 55.

ÉTAT des honoraires de havre perçus au port de Dalhousie, Nouveau-Brunswick, du 9 août au 31 décembre 1873.

1873.	Noms des navires.	Patrons.	Tonnage.	Hono- raires perçus.
				\$ cts.
19 août.	Almanda	Lemieux	98	1 00
19 "	Ida E.	Watt	70	1 00
	M. J. Wilber	O'Leary	350	2 00
2 sept.	Annabella	Craig	844	2 00
10 "	Ellida	O. C. Larcen	345	2 00
15 "	Clyde	J. R. Sinter	701	2 00
16 "	Norma	R. H. Lightbody	608	2 00
25 "	Mersey	M. Suter	580	2 00
25 "	William Yeo	C. Homes	786	2 00
29 "	Neptune	J. H. Edwards	533	2 00
29 "	Iva	Degrass	60	1 00
2 oct.	George	S. McGregor	228	2 00
	Lady Havelock	A. Wood	855	2 00
	St. Michael	J. M. Bond	459	2 00
6 oct.	Faucette	A. Duff	218	2 00
18 "	Newlen	J. B. Masson	81	1 00
	M. Louise	G. Jancas	81	1 00
24 "	Ida E.	Watt	70	1 00
27 nov.	E. Edelane	Sire	89	1 00
				31 00

J. W. CULLEN,
Maître de havre.

Assermenté devant moi, ce 9me jour de mars 1874.

DAVID SADLER, J. P.

ANNEXE No. 56.

ÉTAT DES HONORAIRES PERÇUS AU BUREAU D'ENGAGEMENT DES
MATELOTS, LIVERPOOL, DU 8 JUILLET AU 31 DÉCEMBRE 1873.

363 hommes expédiés à 50 centins..... \$181 50

301 hommes licenciés à 30 centins..... 90 30

\$271 80

W. A. KENNEY,
Prép. à l'eng. des matelots.

E. et O. E.
LIVERPOL, N.-E., 1er janvier 1874.

ANNEXE No. 57.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, PORT DE
LUNENBURG, N.-E., DU 22 OCTOBRE AU 31 DÉCEMBRE 1873.

LUNENBURG, N.-E., 20 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un état des équipages expédiés et des honoraires reçus au port de Lunenburg, depuis la date de ma nomination comme préposé à l'engagement des matelots, jusqu'au 31 décembre. Ce que je donne est une proportion des navires arrivés à et partis de ce port. La raison pour laquelle je n'envoie pas un rapport complet réside dans les difficultés et les obstacles soulevés par le fait que les propriétaires de navires n'ont pas bien reconnu le système au début.

J'ai, etc.,

WILLIAM YOUNG,
Prép. à l'eng. des matelots.

ÉTAT des équipages expédiés et des honoraires reçus au port de Lunenburg,
jusqu'au 31 décembre 1873.

Date.	Nom des navires partant.	Nombre d'hommes.	Honoraires reçus.	Date.	Nom des navires arrivant.	Nombre d'hommes.	Honoraires reçus.
4 novembre.	Chillion	6	\$ cts.	3 novembre	C. W. Anderson....	5	\$ cts.
13 "	C. W. Anderson....	5	3 00	11 "	Cygnet	5	1 50
29 "	Mary Young.....	5	2 50	18 "	Wellington	5	1 50
8 décembre.	C. Graham	4	2 00	21 "	C. Graham	4	1 20
15 "	Wellington	5	2 50	22 "	Alpha	6	1 80
15 "	Druid	5	2 50	8 "	Druid	5	1 50
15 "	Edith	6	3 00	15 "	Edith.....	6	1 80
15 "	Elbe.....	6	3 00	23 "	Chillion	6	1 80
				24 "	Elbe.....	6	1 80
			21 00				14 40

WM. YOUNG,
Préposé à l'engagement des matelots.

ANNEXE No. 58.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1873.

Pictou, N.-E., 27 février 1874.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Pictou ont l'honneur de vous transmettre ci-inclus le compte attesté de leurs recettes et dépenses pendant l'année 1873.

Ils font rapport qu'ils ont intenté une action contre l'ancien commissaire du quai public, pour le recouvrement de trois cents piastres qu'il a en caisse et qu'il refuse de remettre.

Ils font aussi rapport qu'ils se proposent de dépenser le reste de l'argent en caisse pour le prolongement et la réparation du quai public le printemps prochain.

Les commissaires demandent le consentement du ministre pour consacrer les recettes provenant des honoraires du tonnage de cette année à la construction d'un quai de ballastage dont ont besoin les navires qui entrent dans le port à lège.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos très-obéissants serviteurs,

WM. G. CRERAR,

R. P. GRANT,

Commissaires du Havre de Pictou.

A l'hon. ministre de la
Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 59.

RAPPORT DES GOUVERNEURS DE L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES
IMMIGRANTS, QUÉBEC, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 31 DÉCEMBRE 1873.

QUÉBEC, 18 mars 1874.

MONSIEUR,—Les gouverneurs de l'hôpital de la marine et des immigrants, de Québec, ont l'honneur de transmettre leur rapport annuel suivant :—

Les frais encourus pour l'entretien de l'hôpital pendant l'année 1873 se sont élevés à \$19,768.13, sur lesquelles la somme de \$15,511.33 est imputable au gouvernement fédéral, et la balance,—\$4,256.75,—a été obtenue comme suit :

Par subvention de la province de Québec,	\$4,000 00
Loyer de la grève	120 00
Pension du chirurgien de la maison	60 00
“ du fils de la matrone	30 00
“ des malades	38 75
Vente de cendres	8 00
	\$4,256 75

Cet état fournit tous les renseignements nécessaires sur les détails des dépenses.

Le rapport du chirurgien de la maison sur les admissions, renvois et décès pendant l'année 1873 peut se résumer comme suit :

Nombre des malades à l'hôpital le 31 déc. 1872.....	30
“ admissions.....	858
	888
“ renvois	794
“ décès	38
“ malades restant à l'hôpital le 31 décembre 1873, ..	56
	888
Séjour total.....	15,739 jours
Moyenne du séjour.....	17.72 “
Nombre moyen des malades par jour.....	43
Percentage sur les décès	4.3

En comparant ces statistiques avec celles de l'année dernière, on voit que si la mortalité n'a pas diminué, la moyenne du séjour en 1873 a été beaucoup plus faible qu'auparavant, d'où l'on peut conclure que l'hygiène de l'hôpital est, pour le moins, aussi bonne que les années passées.

Les frais pour plusieurs des items les plus importants, tels que les salaires, le chauffage et l'éclairage, ne peuvent pas varier beaucoup, quel que soit le nombre des malades ; quelques autres, tels que pour gratifications aux chapelains, placement des enfants, primes d'assurance, taxes d'eau, doivent nécessairement rester les mêmes. Sauf ces exceptions, la diminution a été au moins en proportion avec le nombre des malades admis à l'hôpital.

Les gouverneurs ont mis les frais du chauffage et des taxes de l'eau parmi les dépenses fixes ; mais comme les dépenses pour ces items ont été cette année plus considérables que l'année dernière, quelques explications ne sont pas hors de propos. Ayant remarqué les inconvénients qui résultaient du fait qu'on n'achetait pas avant l'arrivée de l'hiver tout le combustible nécessaire pour jusqu'au 30 juin, les gouverneurs résolurent d'acheter au moins 50 cordes de plus qu'à l'ordinaire. La corporation de Québec avait contre l'hôpital une réclamation que les gouverneurs n'ont pu régler avantagement que cette année ; du reste, les taxes de l'eau se sont élevées, depuis le 1er mai dernier, de \$4 à \$ 6 par année.

Parmi les recettes, il y a un item sur lequel les gouverneurs croient également nécessaire de donner quelques explications. Le 31 décembre 1872, ils avaient à faire face à un déficit qui menaçait d'augmenter tous les ans ; en conséquence, ils furent obligés de limiter autant que possible le nombre des admissions, autres que celles des marins et des immigrants ; car, sans rien ajouter à la somme mise à leur disposition pour l'entretien de l'hôpital pendant l'année, ces admissions augmentaient considérablement les dépenses.

L tout humblement soumis.

P. WELLS,

Secrétaire.

A l'honorable

Ministre la Marine et des Pêcheries

ANNEXE No. 60.

RAPPORT SUR LES PHARES FLOTTANTS DU ST. LAURENT EN NOVEMBRE.

AGENCE DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES,

QUÉBEC, 25 novembre 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que le steamer *Napoléon III* est arrivé hier à 11 heures, et je vous transmets un résumé de ce qu'il a fait.

Il est parti de Québec vendredi matin le 21 du présent mois pour le bas du fleuve, conformément aux instructions que vous m'aviez transmises par télégramme le 19 : "de voir à la sûreté des phares flottants avant tout"; et afin que ces ordres fussent mieux exécutés, aussi bien que pour acquérir une bonne connaissance du bas du fleuve à cette époque critique de l'année, je m'embarquai à son bord.

Au moment où nous allions partir de Québec, la rumeur me parvint que le capitaine du phare flottant de la Traverse d'en haut, avec l'un des hommes de son équipage, étaient perdus. Naturellement, cette nouvelle augmenta l'anxiété pour la sûreté des autres.

Nous passâmes à travers de grands bancs de glace jusqu'en bas de l'Île-aux-Grues, et nous trouvâmes le phare flottant de Manicouagan à l'ancre dans une petite baie appelée "l'Hôpital", à l'Île-aux-Oies.

Le *Napoléon* avait été pourvu de trois grands canots. J'en envoyai un avec Joseph Lebel, de la police de rade de Québec, un habitant de cette île, et deux autres hommes, pour aider à amener ce phare dans une bonne position sur la glace; car, de l'avis des capitaines Marmen, Gourdeau et Levesque, ainsi que de M. Connell, capitaine du phare flottant, c'était, dans les circonstances, la place la meilleure et la plus sûre pour le mettre en hivernement.

Nous nous rendîmes ensuite à la "Traverse", et à l'endroit où le phare flottant de la Traverse d'en haut aurait dû se trouver, nous aperçûmes les débris d'un bâtiment naufragé qui avait toutes les apparences de ce vaisseau. Nous nous en approchâmes le plus près que possible, persuadés, d'après la rumeur qui avait circulé lors de notre départ de Québec, que tout l'équipage avait péri. Ne voyant pas le phare flottant de la Traverse d'en bas à sa place, non plus que dans le voisinage, nous déployâmes la plus grande célérité pour savoir ce qu'il était devenu.

En descendant, nous aperçûmes le bâtiment *Amoor* démâté et à l'ancre près du Fer-à-Cheval, et le phare flottant de la Traverse d'en bas sur la rive sud de l'Île-aux-Coudres. A cause de l'état délabré dans lequel il se trouvait, et en raison de la condition du vent et de la marée, nous craignîmes beaucoup qu'il ne pût tourner et entrer aux Eboulements; en conséquence, il fut unanimement décidé d'approcher le plus près possible de l'*Amoor*, de recueillir son équipage et d'aller au phare flottant pour le mettre en sûreté, puis le lendemain matin, en descendant à l'île Rouge, de hâler l'*Amoor* si c'était possible. J'envoyai une chaloupe dans ce but.

Le pilote de l'*Amoor* refusa de le laisser, et exprima le désir d'être remorqué jusqu'en eau profonde. Ceci ne fut pas trouvé opportun, car le vaisseau échouait quand il était à eau basse, et si nous l'avions traîné un peu plus au large, il aurait été constamment exposé à l'action des immenses bancs de glace que la marée montante devait évidemment amener et contre lesquels ses ancres n'auraient pu tenir.

L'approche de la nuit ne nous laissa que très-peu de temps pour prendre possession du phare flottant de la Traverse d'en bas, sur la condition duquel nous ne connaissions encore rien. Nous nous dirigeâmes immédiatement vers lui, et, après des difficultés considérables, nous réussîmes à le remorquer et à le mettre en lieu sûr pour la nuit près du *Napoléon*, dans la baie Prairie; puis nous apprîmes que le phare flottant de la Traverse d'en haut était en sûreté au quai des Eboulements, et son équipage sain et sauf.

Les débris que nous avons vus à sa station étaient le mât et les espars du vaisseau *Amoor* qu'on suppose avoir été emportés dans le naufrage de l'*Annette*. Ces mâts étaient vernis et l'action de l'eau leur donnait une couleur rouge qui nous les avait fait prendre pour le phare flottant. De bonne heure, le 22 au matin, le vapeur *Rescue*, de Québec, nous aborda pour nous annoncer qu'il s'en allait au secours de l'*Amoor*. Malgré l'apparence menaçante du temps et le même degré de froid, 14^o au-dessous du point de congélation, j'insistai pour que le capitaine essayât d'atteindre l'île Rouge. Nous fîmes trois milles, mais fûmes obligés de retourner par une violente tempête de neige, accompagnée de forts vents d'est qui nous auraient empêché de faire quoi que ce soit à l'île Rouge, en supposant que nous eussions pu nous rendre jusque-là. Le lendemain matin, le temps s'étant adouci, nous partîmes dès l'aurore et arrivâmes à l'île Rouge un peu avant la marée basse; nous visitâmes le phare flottant qui était rempli d'eau à l'avant et à l'arrière, et nous vîmes qu'il n'y avait guère d'espoir de le sauver. J'avais apporté une grue avec son appareil, des pompes puissantes, un nombre suffisant d'hommes pour les manœuvrer et tous les matériaux nécessaires au sauvetage; tout fut inutile. Tout le monde se mit alors à l'œuvre pour enlever du phare ce qui pouvait être sauvé. Dès que la marée eut baissé, le temps indiqua un changement pour le pire. Nous nous rendîmes alors à la Baie St. Paul où nous jetâmes l'ancre pour la nuit dans neuf brasses d'eau. Avant de partir cependant, la glace qui descendait avec la marée fit dériver le steamer à une grande distance et l'entraîna sur la batture malgré la puissance de "l'ancre de Martin" dont il est muni; il n'a été sauvé que grâce à la grande capacité de sa machine. Les phares flottants aux Ebonlements étant en sûreté pour l'hiver, j'y laissai deux hommes, Pierre Jobin et un autre charpentier de navire pour ouvrir le phare flottant de la Traverse d'en bas et faire rapport sur les meilleurs moyens à adopter pour le mettre en état de reprendre sa station le printemps prochain. Il faudra des réparations considérables, sinon un vaisseau tout neuf.

En remontant nous rencontrâmes de grands bancs de glace qui couvraient le fleuve d'une rive à l'autre, et il fallut toute la force des puissantes machines du *Napoléon* pour pratiquer un chemin à travers. Une forte tempête de neige, accompagnée d'une bourrasque de l'est, dura toute la journée. Nous arrivâmes à Québec vers 11 heures a. m., le 24 courant, et nous fîmes un chemin à travers la glace jusqu'aux quartiers d'hiver, les estacades de Blais.

C'est l'impression générale des capitaines, et j'y concours, que dès que le thermomètre atteint 8 ou 10 au-dessous du point de congélation, la navigation du St. Laurent en bas de Québec devrait être considérée comme fermée; et nous recommandons respectueusement que le ministère fixe une date, disons le 15 novembre, ou vers ce temps-là, pour enlever les phares flottants et les bouées, car on ne peut compter sur la température après cette époque, et très-peu de navires à voiles, si même il y en a, courent la chance de se rendre jusqu'à la mer. Six des bouées qu'on avait l'habitude de laisser pour faciliter la navigation dans les endroits les plus dangereux ont été perdues; cela arrive souvent parce qu'on les laisse après cette époque.

J'ai prié le capitaine Levesque, du phare flottant de l'île Rouge, de préparer un rapport de ses pérégrinations depuis le moment où il a laissé sa station jusqu'à celui où il a fait naufrage; je vous enverrai ce rapport demain avec des opinions sur la question de savoir si le phare pourra résister aux effets de la glace pendant l'hiver, et d'autres renseignements qui pourront peut-être jeter du jour sur ce sujet.

L'expérience que j'ai acquise dans ce voyage a confirmé ma confiance dans le jugement et les qualités de marins des capitaines Gourdeau et Marmen qui ont fait preuve d'un vif désir de s'acquitter de leurs devoirs de manière à protéger la propriété sous leur contrôle; c'est pourquoi je suis pleinement convaincu de l'exactitude des déclarations que je les ai entendu faire depuis dix ans sur les difficultés et les dangers de naviguer dans le bas du fleuve après que le thermomètre est tombé au-dessous de zéro, savoir :

1. Entre Québec et Kamouraska le fleuve se couvre rapidement d'une couche de glace qui devient assez forte, en une seule nuit, pour couper les vaisseaux de bois qui viennent en contact avec elle.

2. Tous les amers sont complètement cachés par la neige.

3. Les bouées sont hors de place et tendent à induire en erreur.
4. Les baies et les havres sont remplis de glaces, et souvent ne peuvent offrir d'abri.
5. Le mouillage est dangereux à cause de la pression de la glace.

J'ai, etc.,

J. U. GREGORY,
Agent, ministère de la Marine et des Pêcheries.

Wm. Smith, écuyer,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le capitaine Levesque à M. Gregory.

QUÉBEC, 25 novembre 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un récit de la perte du phare flottant de l'île Rouge.

Conformément à vos instructions, j'ai levé l'ancre le 18 novembre à 12.30 a. m., et me dirigeai vers le phare flottant de la Traverse d'en bas ; le vent soufflait légèrement du S.-E. ; à 3 h. a. m., calme, forte marée basse ; jetai l'ancre dans 20 brasses d'eau, à l'extrémité ouest de l'île Rouge.

A 5 h. a. m., une bourrasque de E. N.-E. s'éleva ; je levai l'ancre à 6 h. a. m., et je gouvernai S. par O., car notre boussole était affectée par le fer du navire, et il commençait à neiger très-fort ; je laissai la sonde traîner tout le temps à une profondeur de 20 brasses : pas de fond. J'avais pensé aller chercher un abri aux Pots à l'Eau-de-Vie, car la bourrasque devenait terrible et il n'était pas prudent de jeter l'ancre ailleurs. A 8 h. a. m., je fis un sondage dans 13 brasses, changeai la direction S.-S.-O., puis je jetai encore la sonde et constatai sept brasses ; la mer était alors très-grosse et le temps si épais que nous ne pouvions rien voir devant nous. Je tournai le vaisseau à bâbord la barre, et laissai aller l'ancre ; tirai le foc et la misaine, tout ce qu'il y avait de voiles à bord, et donnai de la chaîne aussi rapidement que possible ; le vaisseau chassait sous le vent avec la bourrasque ; à 8 h. 15, il chassait tout près des battures, ce que je vis pour la première fois. Je fis descendre la seconde ancre, après quoi le vaisseau commença à caler, et je vis qu'il faisait eau par la chambre de la machine. Immédiatement tous les compartiments et les robinets furent fermés, et toutes les pompes apprêtées ; la mer déferlait sur le vaisseau ; à 8 h. 45, la chambre de la machine était remplie d'eau, et l'eau commença à gagner très-rapidement la chambre de l'ordinaire. Je donnai aux hommes de l'équipage l'ordre de mettre sur eux autant de vêtements que possible et de prendre deux ou trois brasses de petit cable pour s'attacher aux cordages. Comme les brisants étaient trop violents pour permettre de lancer une chaloupe avant de nous attacher aux cordages, nous attachâmes une chaloupe à un grelin. A 9 a. m., nous prîmes la mâture ; la mer balayait le navire, emportant chaloupes, davières, lanternes, écoutes, etc. ; lorsque le temps se fût un peu modéré, je constatai que le vaisseau était à un demi-mille en aval de l'île Blanche, au sud, dans six pieds à eau basse, entouré de récifs ; l'équipage laissa les cordages, embarqua dans la chaloupe que nous avions attachée au grelin, la vida, y mit une voile et se dirigea, avec vent d'ouest, vers Cacouna où nous arrivâmes à 1 h. p. m. ; de là je me rendis à la Rivière-du-Loup ; je vous télégraphiai et reçus la réponse que le *Napoléon III* partirait le lendemain avec tous les appareils nécessaires pour tâcher de retirer le phare flottant. Un convoi devait partir de la Rivière-du-Loup à 8 h. p. m. ; je le pris et arrivai à Québec. Le 21 novembre, je partis de Québec à bord du *Napoléon III* avec M. Gregory et d'autres hommes ; nous arrivâmes au phare flottant le 23 et n'avons pu trouver la possibilité de le retirer cet automne, à cause de la quantité de glace dont le fleuve était recouvert et à cause du mauvais temps. Tout le monde se mit à l'œuvre et on parvint à sauver la lumière dioptrique, toutes les voiles, la garniture, les poulies, les grelins, etc. ; puis nous repartîmes pour Québec où nous arrivâmes le 24 à 11 a. m., après avoir soutenu une lutte terrible contre la glace. Qu'il reste quelque chose ou non du phare flottant le printemps prochain, tout dépendra de l'action de la glace pendant l'hiver. Le courant,

qui est très-fort dans le voisinage, emportera probablement de grands bancs de glace par-dessus le vaisseau. Je regrette de dire que les chances de le conserver sont très-petites. Cependant, comme c'est un vaisseau solidement construit, tout son accostillage peut être emporté et sa coque sauvée.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

JOSEPH LEVESQUE,

Capitaine du phare flottant de l'île Rouge.

A J. U. Gregory, écr.,

Agent du ministre de la Marine et des Pêcheries, Québec.

RAPPORT DE THOMAS CONNELL, CAPITAINE DU PHARE FLOTTANT DE MANICOUAGAN.

Au rédacteur du "Morning Chronicle."

MONSIEUR,—Les désastres maritimes sans précédents qui viennent de signaler le dernier mois de la navigation dans le fleuve St. Laurent m'engagent à vous donner, comme capitaine du phare flottant stationné sur les battures de Manicouagan, un court résumé des principaux événements venus à ma connaissance depuis mon départ de Québec le printemps dernier jusqu'à mon retour le 28 du présent mois de novembre.

Quelques courts extraits du log du navire depuis le premier novembre, indiquant l'état de la température, pourront aussi servir à expliquer le nombre des naufrages et pour quoi je n'ai pas amené le phare flottant à Québec.

Je partis de l'Anse des Sauvages le 19 avril dernier et arrivai à la station de Manicouagan le 27 du même mois. Rien d'extraordinaire n'arriva jusqu'au 8 septembre dernier. Ce jour-là, à 6 40 p. m., le vent étant S.-O., le temps clair, j'aperçus un navire toutes voiles dehors, se dirigeant vers les bancs blancs de Manicouagan. Voyant, à 7-15 p. m., qu'il approchait trop de terre, et n'ayant pas un code de signaux, je hissai mon pavillon pour l'avertir du danger qu'il courait ; mais il ne changea pas de position et échoua peu de temps après. Je fis immédiatement descendre la chaloupe No. 1. et allai au navire qui était le *Gibson Craig*, de Liverpool, John Rutven, patron, ayant une cargaison générale. Je montai à bord et y restai jusqu'à 3.15 a. m., le 9, alors que je réussis à le déchowier sans l'endommager, et le laissai dans 40 brasses d'eau, avec léger vent de S.-O.

Après cela tout alla bien jusqu'au 1er novembre, où le ciel se couvrit de nuages avec apparence de neige. A 1 a. m. le temps s'épaissit et à 1.20 p. m. un violent ouragan de S.-O., accompagné de grêle s'éleva ; la mer balayait le vaisseau. A 3.30 p. m., une lame vint le frapper et remplit le pont jusqu'aux lisses. Je fus obligé de défoncer les bâbords carrés dans les bastions pour laisser passer l'eau. Les lisses de tribord restèrent sous l'eau pendant une dizaine de minutes. Ce temps continua jusqu'à minuit ; les lames se brisaient au-dessus du vaisseau avec tant de violence que l'homme de quart n'osait pas s'aventurer au-delà du grand mât.

A 8 a. m., le 2, le vent se modéra un peu ; mais la température devint très-froide ; le 3 il survint une violente bourrasque de N.-O., le thermomètre indiquait 9° au-dessous de zéro. Je dois dire ici, que de ce moment jusqu'à celui où je laissai le phare flottant, le thermomètre n'a varié que de neuf à douze degrés au-dessous de zéro et que dès le 4 novembre la glace commença à se former. A partir de ce moment ce ne fut qu'une succession de bourrasques accompagnées de neige, et la glace se forma très-rapidement. Le 13, pendant un terrible ouragan de S.-E., et de neige, à 2.30 a. m., la lumière verte d'un navire fut aperçue passant tout près du phare flottant et se dirigeant vers l'O. ; à 10.30 a. m., le temps s'éclaircissant, je découvris un navire, voiles carguées, échoué sur les bancs N.-E. de Manicouagan, faisant apparemment tête à S.-O., à une distance de 6 à 7 milles du phare, avec un faux-côté à tribord très-prononcé ; j'aperçus aussi un autre brigantin à O.-S.-O. au large du phare, dans la direction de l'E. Le phare était alors complètement environné de glace. Le 14, le temps s'étant éclairci, et voyant que le navire avait ses

voiles carguées, je fis préparer la chaloupe No. 1 pour essayer d'aller à son secours ; mais à cause de la glace et du vent, il me fut impossible même de tenter cette démarche. A 2 p. m. je crus voir au sommet de la balise du nord, quelque chose de blanc que je pris pour un pavillon ; je répondis avec mon pavillon de poupe, mais il était inutile d'essayer d'atteindre le rivage. Le 15, le phare était entouré de bancs de glace aussi loin que la vue pouvait s'étendre. A 6. 45 a. m. je donnai un coup de sifflet d'alarme pour dire à l'équipage du navire naufragé que j'allais essayer d'aller à son secours. A 7 a. m., je montai moi-même la chaloupe No. 1 et laissai le phare pour les balises, afin de m'assurer si quelques-uns des malheureux naufragés avaient atteint le rivage. Ce ne fut qu'avec un danger extrême et qu'après un combat de plusieurs heures contre la glace que nous pûmes nous rendre jusqu'à la plage ; j'appris d'un sauvage qui y campait, qu'aucun des naufragés n'était allé là. Sur la plage, la glace et la neige avaient une épaisseur de trois pieds. Je donnai des provisions au sauvage, car il était dans une grande disette, et comme la glace augmentait sans cesse en épaisseur, je crus plus prudent de retourner au phare le plus tôt possible. Entre 8. 30 et 8. 45 a. m. le sifflet d'alarme se fit entendre trois fois distinctement afin d'attirer l'attention des naufragés ; mais sans succès. A 1. 30 p. m. j'arrivai à bord de mon vaisseau, et à 1. 45 p. m. je fis une seconde tentative pour secourir les naufragés ; j'allai jusqu'au banc blanc, distance de trois milles du phare ; mais, serré de près par la glace, je fus obligé de retourner sur mes pas, et ce ne fut qu'avec les plus grandes difficultés que je parvins à mon vaisseau. Une troisième tentative faite à 5 p. m. fut également infructueuse, et comme la nuit approchait, je me trouvai forcé de retourner au phare sans avoir pu apprendre le nom du navire naufragé et le sort de son équipage. Le 16, à 4 a. m., je fis chauffer la vapeur et essayai d'approcher le plus possible du théâtre du naufrage avec mon phare flottant, et à 8 a. m., je mis toutes voiles dehors ; mais bientôt après que l'ancre fut mis à la poupe, je trouvai que le vaisseau enfonçait trop en avant et ne sentirait pas son gouvernail ; je fis donc transporter soixante brasses de chaîne de l'avant à l'arrière sous le plancher de la cabine, afin de donner un juste contre-poids au vaisseau ; puis nous descendîmes vers le lieu du naufrage, mais à 10 a. m., le vent de l'est et la marée aidant, nous dérivâmes vers l'ouest ; pendant ce temps-là nous faisons résonner le sifflet d'alarme afin de tâcher d'avoir une réponse des naufragés. A midi, voyant que tous les efforts étaient infructueux, et sachant que les habitants de l'extrémité nord-est de Manicouagan, à la hauteur du théâtre du naufrage, avaient de petits bateaux plats avec lesquels ils pouvaient rendre tous les secours possibles, je crus inutile de rester plus longtemps ; comme mon vaisseau dérivait dans l'eau profonde et était environné de glace, et comme l'apparence du temps était menaçante, je résolus de revenir à Québec. Autant que j'ai pu le constater, le navire naufragé était un brigantin gréé.

La température que nous avons eue en montant a été telle que je n'en ai jamais vue de semblable. Il neigea presque continuellement, et la tempête du 18 a été réellement terrible. Je signalai le malheureux phare flottant de l'île Rouge à 4 p. m. le 17. Le 18, vers 3 a. m., comme nous venions de passer le Pot à l'Eau-de-Vie, au large du phare des Pèlerins, le vent commença à souffler du sud est, accompagné de neige ; à 5 a. m., il avait atteint les proportions d'une demi bourrasque, et à 7 a. m., celles d'une tempête des plus violentes, avec accompagnement de neige épaisse. Je fis descendre la grande voile, le foc, la misaine et la voile d'étai, et mis le vaisseau à l'ancre dans 10 brasses d'eau vis-à-vis St. Denis. A 8 a. m., la tempête était telle que l'équipage, ne pouvant rester sur le pont, fut obligé de se réfugier en bas.

Cette tempête continua dans toute sa furie jusqu'à 2 a. m., le 19, alors qu'elle commença à se modérer. A midi, ayant levé l'ancre, le vent étant N.-O., nous mîmes toutes voiles dehors et partîmes. Vis-à-vis le quai de St. Denis nous étions de compagnie avec un gros bâtiment qui paraissait sur les battures, mais non échoué, et quand je le perdis de vue, il était encore à l'ancre avec ses voiles carguées. A 4.30 p. m., je passai le phare flottant de la Traverse, et je jetai l'ancre à 6 p. m. dans sept brasses d'eau. A 2 a. m., je levai l'ancre, avec léger vent de N.-E. ; à 5 a. m. arrivai à la hauteur du récif de l'île-aux-Oies ; d'énormes bancs de glace, qui ne cessèrent de passer avec la marée, rendaient la gouverne du vaisseau excessivement difficile. A 1 h. p. m., je levai encore l'ancre et fis dériver le

vaisseau à l'aide de la grande voile. A 5 h. 30 a. m., je jetai l'ancre dans 12 brasses d'eau, au nord du banc de Beaujeu, à la hauteur du rocher de l'Hôpital, vent S.-O. Ici la glace était très-épaisse, et comme elle dérivait en bancs immenses, elle aurait pu entraîner le vaisseau, alors à l'ancre avec 180 brasses de chaîne, dans la direction de la marée; en sorte que je m'attendais à tout moment que le vaisseau serait arraché de son ancre. Ici je fis entendre le sifflet d'alarme pour prier le commandant Lavoie, à l'Islet, de télégraphier au département la position de mon phare. A 4 h. a. m., le 21, je dérapai mon ancre et atteignis la rive nord de l'Île aux-Oies, dans quatre brasses d'eau, au milieu d'une véritable mer de glace. A 8 h. a. m., un morceau de glace vint frapper le vaisseau, alors retenu par 160 brasses de chaîne, et arracha l'ancre. Le vaisseau dériva pendant quelque temps, et il me fallut augmenter le nombre de brasses jusqu'à 200 pour que l'ancre pût s'accrocher à quelque chose. Je tournai alors de court, lançai le vaisseau à travers la glace et le mis dans un endroit où il flotta à eau basse.

A 12 h. 30 p. m., le *Napoléon III*, ayant M. J. U. Gregory à bord, arriva près de nous, et je reçus instruction de mettre mon vaisseau sur le rivage pour l'hiver; c'est ce que je fis, et il est maintenant en sûreté dans la vase, à environ un quart de mille du Rocher de l'Hôpital. Du 22 au 27, l'équipage fut occupé à attacher le vaisseau pour l'hiver; et à 11 h. a. m., le 27, je partis avec mes hommes pour l'Islet dans un canot qui nous fut fourni par M. Gregory. Trois de mes hommes et moi nous marchâmes à travers la glace et dans l'eau jusqu'à mi-jambe, et ce ne fut qu'après cinq heures de lutte que nous arrivâmes à l'Islet trempés et gelés.

Le lendemain, je m'embarquai dans un convoi du Grand-Tronc et arrivai ici, comme je l'ai déjà dit, le 28. Si je n'avais pas consacré autant de temps à essayer de secourir les naufragés de Manicouagan, et si le phare flottant avait eu un bon pouvoir propulseur mû par la vapeur, j'aurais pu parvenir au théâtre du naufrage et porter secours aux infortunés naufragés, si quelques-uns ont survécu, et je serais revenu à Québec avec mon vaisseau.

D'après l'expérience que m'ont donné un trajet de onze jours, de la Station à Québec, dans l'automne de 1872, et celui que je viens de relater, je recommande fortement au département de faire placer dans le phare flottant une hélice mue par la vapeur; cette amélioration fournirait sans aucun doute le moyen de secourir plus d'un pauvre marin, non-seulement à cette station, mais encore lorsque le phare flottant remonte à Québec, si quelque navire était échoué entre ces deux places.

Je crains, M. le Rédacteur, d'avoir déjà trop abusé de votre obligeance en dépassant les limites que je m'étais assignées au début de cette correspondance; mais je ne puis terminer sans rendre publiquement le témoignage que c'est à l'ancre patenté connu sous le nom de "ancre patenté de Martin," dont M. Gregory avait pourvu le phare flottant, que mon équipage et moi devons notre sauvetage; c'est lui qui nous a fait tenir bon dans le coup de vent du 18 et sauvé du récif de l'Île-aux-Oies.

Je suis, M. le Rédacteur,

THOMAS CONNELL,

Capitaine du phare flottant de Manicouagan.

ANNEXE No. 61.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUÉBEC.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,

QUÉBEC, 18 avril 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 du présent mois, me demandant des renseignements sur le fonctionnement de l'acte amendé relatif aux Gardiens de Port.

En réponse j'ai l'honneur de vous informer que le fonctionnement de l'acte en question, en ce qui regarde ce bureau, a été des plus favorables et n'a amené aucune difficulté dans la préparation des bâtiments pour la cargaison et dans l'arrimage. On a veillé ponctuellement et avec de bons résultats à la surcharge des navires à vapeur et autres. Je n'hésite pas à dire que l'acte amendé a été un moyen de sauver la vie et la propriété.

J'ai, etc.,

JOHN DICK,
Gardien du Port.

William Smith, écr.,

Député du ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

ANNEXE No. 62.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL.

MONTRÉAL, 22 décembre 1873.

MONSIEUR,—La saison de navigation pendant laquelle les amendements de l'acte passé durant la dernière session ont été en pleine opération étant finie, j'ai l'honneur de vous transmettre, conformément à votre demande, mon appréciation sur leur fonctionnement.

Beaucoup de mécontentements se sont fait entendre au début, et j'ai eu à lutter contre les prédictions de ceux qui avaient prétendu que notre commerce et nos affaires seraient sérieusement embarrassés si la loi était mise à exécution ; mais à mesure que le nouvel ordre de chose fut mieux compris, ces opinions se modifièrent considérablement. Plusieurs propriétaires et patrons de navires ont exprimé leur gratitude de ce qu'une telle mesure eut été adoptée, ainsi que leur regret qu'une loi semblable ne fût pas en force par tout l'univers. Je suis intimement convaincu que l'opposition que j'ai eu à rencontrer de la part des autres patrons avait pour motif leur désir de faire preuve de zèle à l'égard de ceux qui les employaient.

D'après mon expérience, je suis d'opinion que les amendements ont été avantageux à tous, partout où ils ont été entièrement mis à exécution ; mais je désire attirer particulièrement votre attention sur un fait très-important, savoir :—Qu'en général les navires à vapeur (qui prennent rapidement la place des bâtiments à voiles) ont à faire escale dans un autre port pour prendre du combustible, surtout depuis quelque temps que le charbon a atteint un prix si élevé dans leur pays ; dans la plupart des cas, ces navires laissent notre port avec l'intention de faire escale à Pictou ou à Sydney où malheureusement il n'y a pas de gardiens de port et où l'acte ne s'applique pas ; conséquemment, quoique en livrant mon certificat de sortie de Montréal, j'y indique la limite pour les navires quand ils sont complètement chargés et approvisionnés de charbon jusqu'au port de destination, je sais de source certaine que, grâce à l'absence d'une personne qui serait chargée de faire exécuter ce certificat, il est complètement écarté ; et les capitaines chargent autant qu'ils veulent, encouragés en cela par le bon marché extraordinaire du charbon en comparaison des prix qu'il a atteints chez eux. Le seul remède que je voie contre cet abus, c'est que l'application de l'acte s'étende à ces places et qu'on nomme des gardiens de port ou autres personnes sous contrôle officiel pour veiller à l'entière exécution de la loi.

Relativement aux extraits de lettres qui m'ont été soumis venant de certains propriétaires de navires à vapeur, je n'ai pu découvrir aucune cause réelle de grief, et je vais essayer de le démontrer.

Il y a trois choses dont on se plaint.— 1o. mécontentement de ce qu'on fait mettre en sac une si grande partie de la cargaison. Depuis que le bureau a été établi en 1863, le règlement obligeant les navires de mettre en sacs une partie de la cargaison proportionnellement à leur tonnage n'a jamais été modifié, et tant que les navires à vapeur actuels (classe de bâtiments qui devraient être plus que tous les autres obligés de se conformer à la règle) ne sont pas entrés dans le trafic, il n'a été soulevé aucune objection qui mérite d'être mentionnée. Ces gros navires qui transportent de 50,000 à 80,000 minots de grains dont ils sont chargés en deux jours au moyen des élévateurs sont, comme je l'ai déjà dit, ceux qui ont le plus besoin de cette restriction. Le fait qu'il s'est perdu un si grand nombre de bâtiments dans ces dernières années par suite du renversement de leur charge est une réponse suffisante à cette objection.

Dans la clause 23ème de l'acte du parlement il est distinctement stipulé que les gardiens de port seront gouvernés par les règlements des Lloyds, en autant que ces règlements sont applicables au port de Montréal et suivant les circonstances. Or, le règlement des Lloyds pour l'arrimage des cargaisons de grains à Montréal stipule " qu'aucun navire de

plus de 400 tonneaux ne pourra être chargé entièrement de grains en masse, et les navires d'un plus fort tonnage pourront prendre les deux tiers de leur cargaison en grenier et le troisième en sacs." D'après les statistiques fournies par le relevé dont je fais la revue, on verra que sur une moyenne de 38 voyages, la quantité des sacs n'a pas été conforme aux exigences de la loi. La raison pour laquelle quelques navires ont besoin de plus de sacs que d'autres du même tonnage est entièrement due à leur construction.

Avant que les amendements de l'acte fussent adoptés, et en payant une amende de \$40, les capitaines de ces navires étaient libres de les charger suivant leur guise ou celle des propriétaires,—et c'est le retour de cet état de choses qu'ils demandent. On en connaît les conséquences désastreuses;—sept vaisseaux ont péri dans une seule saison.

Le second grief dont on se plaint est le "fardage." Cette question a déjà été portée devant votre bureau. La 12^{me} clause de l'acte du parlement se lit ainsi : "Tout bâtiment qui se propose de prendre un chargement de grain (sans distinction) en grenier doit d'abord être fardé;" et la règle des Lloyds est que "le grain libre ou en grenier doit être transporté dans des huches préparées pour cet objet à être fardées avec des planches en bois séché, et le grain serré."

Voici une minute du bureau, de mai 1872, relative à cette affaire :—

"En réponse à votre lettre du 10 du présent mois, priant le bureau des examinateurs de reconsidérer la règle qui exige le fardage des navires prenant des chargements de grain, en tant que cette règle s'applique aux steamers en fer et aux voiliers de première classe, je dois dire que le bureau, après avoir attentivement examiné la question, ne se croit pas justifiable de suggérer un changement."

Relativement à la plainte au sujet de frais supplémentaires encourus, je dois dire que, d'après le tableau présenté, il paraît que la moyenne des frais de fardage, sacs et main-d'œuvre, sur 33 cargaisons de steamers pendant la saison, s'élève à environ six deniers sterling par quartier, sujette à une déduction si l'on vend les matériaux du fardage.

Le troisième grief, c'est qu'ils ne peuvent prendre autant de cargaison que le propriétaire juge à propos, ou autant que celles qu'ils ont déjà amenées des ports de la Mer Noire. Prétendre qu'un bâtiment de la même description que ceux-ci (pont ouvert) puisse traverser l'Atlantique avec une cargaison comme il en porterait sur la Méditerranée, c'est une preuve qu'on ignore totalement la navigation de l'Atlantique. Les bâtiments qui font des chargements dans n'importe quel port de la Mer Noire prennent de 50 à 70 tonneaux de charbon pour leur consommation, tandis que pour traverser l'Atlantique ils seraient obligés d'en prendre 250 à 270, ce qui ajoute de suite 200 tonneaux à leur cargaison; car du port où ils font leur chargement jusqu'à Constantinople ce n'est qu'un trajet de quelques jours seulement, et il ne faut qu'une petite quantité de charbon de là à Malte et à Gibraltar, et la même chose pour revenir; ainsi, du commencement à la fin du voyage, le bâtiment est toujours à portée d'un lieu de refuge, et tout est en sa faveur de l'autre côté. Aucune restriction contre son chargement ou l'arrimage de sa cargaison, et la manière de charger le grain (à la main avec des paniers) est un avantage pour arrimer ou établir la cargaison. De ce côté-ci de l'Atlantique, au contraire, les bâtiments ont à prendre du charbon pour tout le voyage et doivent être prêts à toute éventualité au départ; car, une fois le golfe passé, il n'y a plus de havre de refuge.

En raison de l'expérience que j'ai acquise en voyageant pendant plusieurs années sur l'Atlantique, j'ai toujours accordé la plus grande latitude à ces bâtiments pour leur chargement, guidé en cela plus par leur classe, description et construction que par une échelle fixe. J'ai été en communication avec tous les gardiens de port de ce côté de l'Atlantique, j'ai aussi consulté les différentes échelles fournies par les associations d'assurances, et, après avoir bien examiné toutes choses, et avec mon expérience personnelle, j'ai agi au meilleur de mon jugement; et, nonobstant les mécontentements, je suis convaincu de n'avoir pas mal fait; car quoique les propriétaires écrivent si vivement, ils n'en est pas moins vrai qu'ils font faire un troisième voyage à leur navire pendant la même saison. De plus, le désir qu'ils manifestent d'avoir la permission de prendre pour un voyage sur l'Atlantique un chargement du même tirant que pour un voyage sur la Méditerranée démontre clairement qu'ils ne comprennent pas les dangers dont est entourée la navigation de l'Atlantique.

Je dois dire qu'ayant vu les comptes-rendus de l'arrivée à leur destination de tous les navires, à l'exception de deux ou trois qui ont pris leur chargement ici pendant la saison qui vient de finir, j'ai constaté qu'il y en a eu un seul (la barque *Allan*) qui ait souffert du renversement de sa charge.

Le bureau n'a reçu aucune plainte des lignes bien connues de navires marchands qui fréquentent le port.

Je suis, monsieur,

Votre respectueux,

A. SCLATER,

Gardien de port.

Au Bureau des Examineurs
pour le bureau du gardien de port.

ETAT indiquant le nombre des matelots expédiés et licenciés au bureau d'engagement, Halifax, N.-E., du 1er juillet 1873 au 31 décembre 1873 inclusivement, et les frais en résultant.

			Gages.	Courses.
Nombre de matelots expédiés en juillet	241		\$25	\$40
do do août	265		25	50
do do septembre.....	259		24	50
do do octobre.....	276		24	50
do do novembre.....	249		25	50
do do décembre.....	291		25	50

1,581

Nombre de matelots expédiés pendant les derniers six mois, 1,581, à 50 centins par homme	\$790	50
Nombre de matelots licenciés pendant les derniers six mois, 1081, à 30 centins par homme	324	30
	\$1,114 80	

DÉPENSES.

Assistant, loyer de bureau, papeterie et dépenses incidentes.	\$618	00
	\$496 80	

JOHN D. CUMMINS,
Prep. à l'eng. des matelots.

HALIFAX, N.-E.,
2 juillet 1873.

ANNEXE No. 64.

REMARQUES ET DOCUMENTS

Présentés par l'hon. P. Mitchell, ministre de la Marine et des Pêcheries, devant le comité parlementaire des Biniques et du Commerce, le 13 avril 1873, au sujet d'un bill intitulé "Acte concernant les chargements sur le pont des navires" renvoyé par le parlement à ce comité pour qu'il l'examinât et en fit rapport.

M. LE PRÉSIDENT.—Le bill qui vous a été soumis par le parlement et que vous étudiez en ce moment est un projet de loi d'une importance vitale pour le caractère et la réputation de notre pays. C'est un bill d'une nature telle que, tout en admettant volontiers qu'il impose des restrictions au commerce, il donnera en même temps de nouvelles garanties à la vie et à la propriété; et cette question est si intimement liée au commerce de notre pays, que le parlement a été prié de l'étudier et d'adopter une mesure comme celle qui fait en ce moment l'objet de l'examen du comité.

Je sais qu'en présentant ce projet de loi je puis, jusqu'à un certain point, affecter un commerce qui intéresse ma province plus que toutes les autres, un commerce auquel, à cause de son étendue et de sa nature, les marchands de la métropole commerciale des provinces maritimes portent le plus profond intérêt. Je sais aussi que l'opposition qu'a rencontrée cette mesure chez l'habile député de St. Jean, quand elle a d'abord été présentée au Parlement; demande de moi les explications les plus complètes et exige que la position que j'ai prise en invoquant cette mesure soit soutenue par des documents et des preuves qui donnent satisfaction au comité.

Le bill peut être considéré comme affectant deux commerces distincts. La première partie concerne le commerce de bois transatlantique, et la seconde le commerce de bois des Indes Occidentales; et les dispositions que j'ai cru devoir soumettre relativement à ces deux commerces diffèrent jusqu'à un certain point.

Avant l'année 1840, on avait plusieurs fois représenté au gouvernement britannique que par suite des gros chargements de bois de construction exporté des colonies de l'Amérique du Nord dans le Royaume-Uni pendant les mois d'hiver, de graves inconvénients et des pertes de vies étaient survenus parmi les équipages des bâtiments chargés de bois de construction et de bois de chauffage; et le gouvernement britannique institua une enquête pour savoir si ces représentations étaient fondées.

Un certain nombre de personnes intéressées dans le commerce avec l'Amérique Britannique du Nord furent examinées sur ce sujet, et le résultat de l'enquête fut qu'un bill intitulé "Acte pour régler le transport des cargaisons de bois pendant une année" fut présenté au parlement impérial et devint loi, 5 et 6 Vict., chap. 17.

Au commencement de ce bill il est dit que "de grandes pertes de vies et de graves inconvénients ont été occasionnés parmi les équipages des bâtiments et navires venant des ports de l'Amérique Britannique du Nord chargés de bois, par le fait qu'une partie de la cargaison est arrimée sur et au-dessus du pont"; puis le bill interdit le transport de ces chargements sur le pont, d'où il ressort que ce n'est pas pour protéger la propriété que le bill a été passé, mais uniquement pour protéger la vie et sauver les équipages de ces bâtiments des souffrances.

Ces dispositions furent continuées par l'acte impérial 8 et 9 Vict., chap. 45, et abrogées par le chap. 84, puis remises en vigueur par le chap. 93 de la même session. Elles furent de nouveau intercalées dans l'acte impérial 16 et 17 Vict., chap. 107, et restèrent en vigueur jusqu'au 29 juillet 1862, en sorte que les dispositions de la loi concernant les chargements sur le pont des navires ont été en opération pendant une vingtaine d'années, et ont produit, au dire général des navigateurs, les plus heureux résultats en diminuant les accidents maritimes.

En vertu de cette loi tous les navires partant des ports de l'Amérique Britannique du Nord pour les ports du Royaume-Uni avaient la défense absolue de transporter des chargements sur leurs ponts après le 1er septembre et avant le 1er mai,—ce qui ne laissait que quatre mois pendant lesquels ils pouvaient faire ces chargements.

Cependant, la loi permettait le transport sur le pont d'espars de rechange ou autres articles nécessaires à l'usage du navire, et les commissaires des douanes donnaient instruction à leurs officiers d'interpréter cette permission comme signifiant un double de chaque espar à bord du bâtiment, excepté les mâts majeurs et le beaupré, et que ces espars devaient être non dégrossis. Il en résultait qu'un bâtiment en funin portait généralement quarante-deux espars non dégrossis, quelques-uns très-longs et convenables pour les grandes vergues étant dégrossis, quelques autres de dimensions suffisantes pour en faire des vergues plus petites et des mâts de hune. Une barque pouvait prendre trente-six espars, et un bric en funin à peu près vingt-six. C'était sans aucun doute un abus de la loi auquel les auteurs de celle-ci n'avaient jamais pensé. Ils voulaient que les espars dont on aurait pu avoir besoin pour faire face aux éventualités ou accidents fussent transportés, et non (comparativement) qu'on en prit un nombre indéfini et de toutes dimensions pour les fins du commerce, ainsi que l'ont fait plusieurs fois ceux qui voulaient éluder la loi.

Le fonctionnement pratique de la permission accordée de transporter des espars de rechange a eu pour résultat de faire éluder la loi, et le chargement des espars sur le pont des navires qui a continué à être pratiqué pendant l'hiver a été d'une nature très-dangereuse, attendu que les espars étaient généralement bruts et humides, très-lourds et très-longs, beaucoup plus dangereux que les planches, car en très-peu de temps ils pouvaient réduire en pièces la mâture et l'accastillage.

Lorsqu'en 1861 les droits différentiels entre le bois et la planche britanniques et coloniaux furent abrogés, les propriétaires de navires partant de St. Jean, Nouveau-Brunswick, avec des cargaisons de planches, se convainquirent bientôt que le congé d'acquiescement n'était d'aucune utilité pour les navires, parce que, à leur arrivée dans le Royaume-Uni, il n'établissait aucune différence quant à la cargaison, qu'elle fût de provenance britannique, coloniale ou étrangère; et afin d'éluder la loi concernant les chargements sur le pont, les expéditeurs de la Baie de Fundy chargeaient leurs navires sur le pont après le premier septembre, se rendaient à Eastport dans l'Etat du Maine, y inscrivaient leurs navires et y prenaient un acquiescement pour le Royaume-Uni, parce qu'il n'y avait aux Etats-Unis aucune loi qui pût les empêcher de transporter des chargements sur le pont. Ce faux-fuyant n'aurait pu être pratiqué dans le St. Laurent; aussi était-il exclusivement restreint aux ports de la Baie de Fundy. Cette affaire fut signalée à l'attention du gouvernement britannique par le contrôleur de St. Jean. Celui-ci ayant été interrogé sur la question de savoir quelle mesure il recommanderait à la place de la loi concernant les chargements sur le pont des navires, telle qu'elle existait, consulta plusieurs patrons et propriétaires de navires, ainsi que les membres de la Chambre de Commerce de St. Jean, et constata que tous les intéressés seraient satisfaits de la permission de transporter, pendant les mois de l'hiver, un chargement sur pont de planches ou bois de fardage scié (mais non de bois de construction ou d'espars bruts) jusqu'à la concurrence de trois pieds de hauteur, et que si cette permission était accordée, ils n'iraient pas à un port étranger pour y prendre leur acquiescement. Comme ce chargement sur pont ne devait pas être assez excessif pour mettre la sûreté du navire et les vies de l'équipage en danger, la permission fut recommandée. Je crois qu'une mesure de ce genre a été proposée par le gouvernement britannique et a circulé parmi les propriétaires de navires du Royaume-Uni; mais comme plusieurs étaient d'opinion que c'était une question qui devait être laissée entre les assureurs et les propriétaires de navires, le bill ne fut pas présenté à la Chambre des Communes, et le 29 juillet 1862 un acte pour amender l'acte 55 de la Marine Marchande ainsi que l'acte 53 sur la consolidation des douanes fut passé par le parlement impérial, et dans une cédula de cet acte les sections concernant les chargements sur le pont des navires (savoir, 25 et 26 Victoria, chap. 63, sections 170, 171 et 172 de la 16 et 17 Victoria, chap. 107) ont été simplement biféées et rien n'a été mis pour les remplacer. A mon avis, cela a été le résultat de l'opinion qui s'était introduite parmi les marchands du Royaume-Uni et de l'Amérique Britannique que l'ancienne loi était trop

restrictive et prohibitive, et, comme cela arrive souvent, l'autre extrême, le retrait de toutes les restrictions, fut adopté.

Depuis lors, les bâtiments portant des cargaisons de bois de construction et de planches ont, en règle générale, transporté de forts chargements sur leurs ponts, et il paraît que des pertes sérieuses ont été faites tous les ans.

Dans un mémoire au sujet des chargements sur le pont des navires, lu devant le Bureau de Commerce du Canada au mois de janvier dernier par son habile président, M. Henry Fry, il est dit que quarante-neuf navires à voiles, partis du St. Laurent pour le Royaume-Uni, se sont perdus en mer, dont quarante-deux avaient des chargements de bois, six de grain et de farine, et un de poisson.

M. Fry dit que les trois quarts de toutes les pertes de navires chargés de bois dans l'Atlantique du nord pendant l'automne sont attribuables directement ou indirectement à la pratique de faire des chargements sur le pont des navires. Il dit que la plupart des bâtiments de Québec arrivés en Angleterre l'automne dernier sont ceux qui n'avaient pas pris de chargements sur leur pont, ou qui avaient perdu ce chargement en tout ou en partie en le jetant par-dessus bord quand le navire commençait à mal aller. Il dit que des quarante-deux navires chargés de bois qui ont fait naufrage, un seul était parti du St. Laurent sans chargement sur son pont, et trente-cinq ont fait eau sur l'Atlantique et ont été abandonnés.

Avec la permission du comité, je vais donner lecture de l'excellent mémoire de M. Fry.

CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES.

*Mémoire lu devant la Chambre de Commerce du Canada, à Ottawa, en janvier 1873
par Henry Fry.*

“ Quand je déclare que durant la saison de 1872, pas moins de 62 gros navires voiliers et 6 vapeurs en fer, faisant tous le commerce du bois et du grain entre le St. Laurent et la Grande-Bretagne, ont été complètement perdus ; que la valeur de ces vaisseaux, leur cargaison et leur fret, s'élève à plus de quatre millions de piastres, et, par-dessus tout, que plus de 250 vies ont été sacrifiées, j'en dis assez pour prouver que le sujet doit attirer spécialement l'attention de cette Chambre et du gouvernement du Canada. Peut-on attribuer la perte d'aucun de ces vaisseaux à des causes que l'on peut faire disparaître, et la législature peut-elle empêcher à l'avenir un sacrifice aussi déplorable de vie et de propriété ? Telles sont les deux questions que je me propose de discuter en peu de mots. On remarque que sur les 62 vaisseaux voiliers, 14 seulement ont fait naufrage en allant à l'est, et que pas moins de 49 en allant à l'ouest, tandis que sur les 9 vapeurs, 2 allaient à l'est et 7 à l'ouest. Je mets de côté les vapeurs allant à l'est, la plupart ayant été brisés par la glace ou le brouillard, et je parle seulement des vapeurs allant à l'ouest, sur lesquels notre gouvernement peut exercer son contrôle. Sur les 49 vaisseaux voiliers, 42 étaient chargés de bois, 6 de grain et de farine et un de poisson. D'abord, les tempêtes des 8, 18 et 28 novembre ont causé en grande partie la perte de ces vaisseaux allant à l'ouest, et donné lieu à la disproportion entre les vaisseaux allant à l'est et ceux allant à l'ouest ; mais une parfaite connaissance de l'Amérique du Nord, pendant les 30 dernières années, m'a convaincu que les trois quarts des pertes des vaisseaux chargés de bois dans l'Atlantique nord durant l'automne, peuvent être attribués directement ou indirectement à la pratique de mettre du fret sur le pont, et les faits que j'ai pu recueillir, ayant rapport aux dernières pertes, me confirment dans cette opinion.

“ La plupart des vaisseaux de Québec qui se sont rendus en Angleterre l'automne dernier sont ceux qui par prudence n'avaient pas de cargaison sur le pont ou l'ont perdu, ou ceux qui ont jeté leur cargaison à l'eau quand le vaisseau commençait à sombrer ; tandis que sur les 42 vaisseaux naufragés, en autant que j'ai pu m'en assurer, un seul a laissé le St. Laurent n'ayant pas de fret sur le pont, et 35 ont été abandonnés dans l'Atlantique, étant remplis d'eau. Les rapports de ces naufrages montrent comment les cargaisons sur le pont ont contribué à la perte des vaisseaux. La plus grande partie des vaisseaux engagés dans le commerce sont des vaisseaux de seconde classe, et

“ plusieurs d'entre eux ont vu leurs plus beaux jours. Le fait que ces vieux vaisseaux
 “ sont faibles dans leur partie supérieure les rend impropres à la mise en pratique de
 “ transporter du fret sur le pont. Dès qu'un vaisseau commence à rouler sous l'effort
 “ d'une vague énorme, il se brise et fait eau, la cargaison qui se trouve sur le pont le
 “ forçant à ouvrir; si les pompes sont bonnes et si l'équipage peut les faire jouer, le
 “ vaisseau peut probablement échapper au naufrage; mais le plus souvent quand on a
 “ besoin de pompes, on ne peut en faire usage. Une vague enveloppe le vaisseau; la
 “ cargaison est emportée, les matelots ont les jambes tressées ou sont tués par des pièces
 “ de bois en voulant les jeter à la mer, ou les pompes sont brisées, le vaisseau commence
 “ à se remplir d'eau, les provisions et l'eau fraîches sont détruites et l'équipage finit par
 “ mourir de faim et de froid. Poussé par ces considérations, le gouvernement anglais, il
 “ y a 25 ans, a passé un acte défendant aux vaisseaux quittant les ports de la Grande-
 “ Bretagne de porter du fret sur le pont après le 1er septembre ou avant le 1er mai de
 “ chaque année. J'ose dire que 99 sur 100 marins ont regardé cette loi comme un grand
 “ bienfait et que, durant son existence, cet acte a sauvé la vie à plus de mille marins
 “ anglais. Malheureusement, en 1862, je crois, par une simple clause contenue dans
 “ “ Custom's Consolidation Act,” cette loi fut abolie, et jusqu'aujourd'hui, je n'en ai
 “ jamais connu la raison. Je sais que le gouvernement anglais a pour système que toute
 “ intervention dans le commerce, que tout examen des vaisseaux, etc., sont imprudents,
 “ parce que cette manière d'agir enlève la responsabilité des épaules de ceux qui sont
 “ obligés de la porter et la met sur les épaules des examinateurs, et ceci est vrai dans
 “ certaines limites, mais je refuse d'admettre cette théorie dans le cas où la vie humaine
 “ est concernée. Le gouvernement insiste à ce qu'on fasse l'examen des vaisseaux qui
 “ transportent des émigrés, avant de leur permettre de mettre à la voile, et qu'on inspecte
 “ aussi les vapeurs avant de leur permettre de prendre des passagers. Tous les gouverne-
 “ ments civilisés cherchent partout les moyens de protéger leurs sujets contre les consé-
 “ quences de la négligence des employés.

“ Une autre raison que j'ai entendu donner est que quelques propriétaires de vais-
 “ seaux américains ont éludé la loi en partant d'abord de St. Jean, N.-B., sans avoir de
 “ fret sur le pont, et en prenant ensuite leur cargaison à Easport, cette dernière étant
 “ transportée par des bateaux lestés de St. Jean.

“ On aurait pu faire disparaître cet abus en imposant une pénalité au port du char-
 “ gement. Demandez à tout marin intelligent ce qu'il pense du fret sur le pont, il vous
 “ répondra : Les vaisseaux ne sont pas faits pour transporter de la cargaison sur le pont,
 “ et ça serait une bonne chose si la loi le défendait; mais de deux choses, l'une, je dois
 “ agir ainsi ou je perdrai probablement ma situation.” Mais quelques-uns de mes amis
 “ qui s'occupent de commerce peuvent dire : “ Ce n'est pas une question qui nous regarde;
 “ c'est une question qui intéresse les propriétaires de vaisseaux et les assureurs et ils
 “ doivent s'entendre entre eux; et si vous devez avoir un acte du parlement, vous devez
 “ vous adresser au parlement impérial pour cela. Maintenant on se méprend sur ce
 “ sujet. Qui paie ces quatre millions de dollars perdues en 1872? Ce ne sont pas les
 “ assureurs; car, en prenant la moyenne des années, la plupart font un profit et non une
 “ perte; ce ne sont pas non plus les propriétaires de vaisseaux, car le plus souvent ils ont
 “ de parfaites garanties. Ils est clair que si la valeur du blé canadien ou du bois canadien
 “ est déterminée par sa valeur sur les marchés de la Grande-Bretagne, où ces produits
 “ doivent concourir avec les produits des autres contrées, alors ce qui est dans l'augmen-
 “ tation du coût de l'assurance pour le fret doit sortir de la poche du producteur, et ainsi
 “ chaque cultivateur canadien et chaque commerçant de bois est intéressé dans la question.

“ Messieurs, je ne viens pas ici plaider en faveur des propriétaires ou des assureurs;
 “ je n'ai pas de sympathie pour eux; le premier doit ses pertes à sa propre cupidité, et
 “ comme je l'ai déjà dit, cette chose se pratique généralement au moyen d'assurance; le
 “ dernier, au contraire, en échangeant un peu de ligne de conduite, pourrait défendre de
 “ mettre du fret sur le pont. Mais je plaide en faveur de cette loi au nom de l'humanité,
 “ au nom de mille pauvres marins qui, chaque année, visitent nos rivages, et qui sont
 “ obligés de rester confinés dans leurs vaisseaux et de faire leur devoir, quoique les périls
 “ de la mort se laissent voir sur leur visage et qui, une fois engagés, ne peuvent s'objecter

“ à aucun chargement quelconque sur le pont, s'il peut donner quelques sous au propriétaire du vaisseau, quoique ce chargement si peu traditionnel soit de nature à augmenter, et de fait augmente souvent les périls déjà si nombreux que les navigateurs ont à affronter.

“ Je plaie la cause de centaines de veuves et d'orphelins privés de leur support naturel et marchant dans le chemin de la vie, dans la douleur, les angoisses et les larmes, parce que les marins sont privés de la protection à laquelle ils ont tant de droit dans leur position périlleuse.

“ J'espère que cette Chambre voudra bien adopter à l'unanimité la résolution que j'ai l'honneur de proposer et que, durant la prochaine session, le parlement du Canada passera un bill prohibant tout chargement sur le pont après le premier septembre et avant le premier mai.

“ Je dois vous dire quelques mots touchant les sept *steamships* qu'on pense avoir été victimes de la fureur des éléments, cet automne.

“ L'un s'est brisé sur le rivage dans une tempête, un autre a sombré près de Sydney, C.-B. ; dans ce funeste naufrage, huit personnes ont perdu la vie ; un troisième a fait naufrage près de St. Paul et tout l'équipage a péri sauf une seule personne. On n'a jamais entendu parler des quatre autres, mais l'on croit beaucoup qu'ils ont péri corps et biens. Aucun de ces sept vaisseaux n'appartenait à notre ligne régulière ; ils portaient tous sept de très-fortes charges de grain. C'étaient de petits vaisseaux, mais pouvant porter de lourdes charges. Ce sont les trop fortes charges de grains qui ont fait sombrer ces vaisseaux. A Montréal, où ces vaisseaux furent chargés, il existe une loi excellente sur le chargement de ces vaisseaux, et si elle était observée, ces catastrophes ne se renouvelleraient plus si souvent. Mais chose étrange, les propriétaires des vaisseaux peuvent faire fi de cette loi en payant une amende de quarante piastres, et je ne pense pas me tromper en disant que tous les propriétaires paient cette amende et refusent d'obéir aux ordres du gardien de port.

“ On connaît le résultat d'une pareille conduite.

“ Il me semble que le remède à un pareil état de choses serait facile à trouver ; qu'on amende cet acte de manière à ce qu'il soit défendu à tout vaisseau de laisser le port avant de produire un certificat du gardien constatant que toutes les formalités ont été remplies ou qu'on augmente la pénalité de telle sorte que l'infraction à la loi ne puisse plus être profitable aux propriétaires. Ces vaisseaux augmenteraient vraisemblablement beaucoup en nombre et ils font la plus grande partie du commerce de grain par le St. Laurent. Il est donc très-important que le gardien du port ait toute l'autorité nécessaire pour protéger la vie de l'équipage et des passagers de même que la propriété des expéditeurs, et l'amendement de la loi actuelle est un pas dans la bonne voie.”

Dans ce mémoire M. Fry ne s'est occupé que du commerce transatlantique et a fait des recommandations de la même nature que celles contenues dans le bill originairement adopté par le parlement anglais en 1840, et je dois dire que, tout en partageant d'une manière générale l'opinion de M. Fry sur les abus du commerce et la nécessité d'une législation à cet égard, et tout en appréciant les déclarations faites par un monsieur placé à la tête des chambres unies de commerce du Canada et qui jouit d'une aussi grande expérience que M. Fry, je crois néanmoins que le caractère extrême d'une mesure qui prohiberait entièrement les chargements sur le pont des navires pendant les périodes qu'il a indiquées, c'est-à-dire entre le 1er septembre et le 1er mai, est si prohibitif qu'elle ferait croire qu'on a voulu restreindre le commerce sans aucune nécessité.

Je ne saurais convenir avec M. Fry que tous les chargements sur le pont des navires sont un mal positif et peuvent mettre l'embarquement en danger. Je crois, au contraire, qu'un chargement modéré, s'il est composé de planches qui, comme nous le savons, peuvent être facilement maniées en cas de difficulté, pourrait, en plusieurs cas, au lieu de mettre le navire en péril, le mettre dans un meilleur état pour le voyage ; et plusieurs de ceux qui ont passé leur vie dans le commerce prétendent qu'un chargement modéré sur le pont a toujours cet effet dans neuf cas sur dix. Tout dépend, cependant, de la manière dont le navire est construit.

J'ai été frappé par les remarques de mon honorable ami, M. C. S. S. le député de Shelburne, qui a acquis une grande expérience comme patron de navire, et la franchise et

la justice dont il fait preuve en toute occasion donnent du poids à son témoignage et de la valeur à son opinion. Je conviens avec lui que dans un très-grand nombre de cas, sinon dans tous, un chargement modéré sur le pont, loin de faire dommage à un navire, tend plutôt à le mettre en meilleur état pour le voyage. D'honorables messieurs ont admis la force de ses démonstrations quand la question a été discutée en parlement, et j'ai résolu d'adopter l'opinion modérée qu'il a fait valoir,—opinion partagée par ceux qui ont de l'expérience dans le commerce,—de permettre un chargement modéré sur le pont, plutôt que le moyen extrême recommandé par M. Fry dans son habile mémoire. C'est pourquoi j'ai proposé dans le bill que depuis le 1er octobre jusqu'au 16 mars les chargements sur le pont se fassent à une hauteur de trois pieds dans les voyages transatlantiques; vous voyez que l'époque de la prohibition a été écourtée. Si l'on me demande pourquoi, je dirai que, d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir des marins, propriétaires de navires, expéditeurs et autres (et cette expérience doit mériter l'attention des hommes publics) la limite fixée dans le bill n'est pas déraisonnable, et que l'adoption de l'acte est une mesure désirable; et, prenant en considération, ainsi que je crois que nous devrions le faire, la manière dont il peut affecter le grand entrepot de commerce de notre pays, ainsi que l'encouragement d'une plus grande garantie pour la vie et la propriété, je crois que la limitation nous fera plus probablement atteindre le but dont j'ai parlé que si la mesure était plus prohibitive.

Jusqu'ici aucune restriction n'a été imposée aux navires qui transportaient aux Indes Occidentales des chargements sur leurs ponts, bien que depuis quelques années la pratique de transporter de très-gros chargements sur le pont ait été adoptée par les navires partant de St. Jean et des autres ports des provinces maritimes. Pendant les mois d'hiver les chargements sur le pont de bois d'arrimage ou de barriques de sucre mouillés qui étaient exportés des ports du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse aux Indes Occidentales étaient fréquemment mis en piles à plusieurs pieds au-dessus de la lisse; il était très-dangereux pour les matelots de marcher dessus et ils rendaient la gouverne des navires extrêmement difficile, surtout s'il se formait de la glace dessus, ainsi que cela arrive souvent dans nos hivers rigoureux; comme conséquence, plusieurs navires se sont perdus et un grand nombre de vies ont été sacrifiées.

Au mois d'avril dernier le consul général d'Angleterre à la Havane porta la question à l'attention du gouvernement britannique et déclara que plusieurs navires venant des ports de l'Amérique du Nord, surtout de St. Jean, N.-B., étaient surchargés, et par conséquent qu'ils couraient des risques extraordinaires avec les gens et les cargaisons qu'ils avaient à leur bord; et il recommandait que ces navires subissent une inspection quelconque et qu'il dût y avoir des règlements rigoureux au sujet des chargements sur le pont des navires en général. Le gouvernement anglais renvoya cette lettre au gouvernement du Canada pour que celui-ci la prit en considération.

C'est pourquoi je vais maintenant passer en revue la seconde partie du bill qui peut affecter le commerce avec les Indes Occidentales; et je dois dire dès le début que je n'ai pas compris avec celui-ci, pour des raisons que je donnerai tout à l'heure, le commerce entre le Canada et les Etats-Unis qui peut plutôt être considéré comme commerce côtier. Le commerce de notre pays avec les Indes Occidentales se fait depuis les rives méridionales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, surtout pendant cette partie de l'année où la navigation du St. Laurent est fermée. Le trafic des marchés du St. Laurent et d'autres parties de la province de Québec avec les Indes Occidentales est comparativement restreint dans sa nature, et pour des raisons de climat, limité aux six ou huit semaines avant la fermeture de la navigation. Par conséquent les conditions de cette partie du bill sont d'une importance secondaire pour les populations de l'ancien Canada; c'est pour cela que le mémoire de M. Fry ne parle aucunement de ce commerce.

Le trafic des ports de la Baie de Fundy qui se concentre dans le port principal de St. Jean, se fait surtout dans une classe de navires qui diffèrent considérablement de ceux par lesquels se fait le trafic transatlantique du St. Laurent; d'après les statistiques que j'ai en mains et dont, avec la permission du comité, je vais donner lecture, on verra que la hauteur moyenne des chargements sur pont qui sont transportés aux Indes Occidentales est d'environ cinq pieds et demi; mais elle varie beaucoup et s'élève quelques fois jusqu'à neuf pieds ou pas plus que deux ou trois pieds, quelques fois même pas du tout.

Chargements sur le pont des navires—Février 1873.

Navires.	Nom.	Ton. enreg.	Port d'inscription.	Nature de la cargaison.	Destination.	C. sur le pont.
Goëlette	Active.....	131	St. Jean, N. B.	Madriers.....	Pour Matanzas, Cuba.	Pieds.
do	J. W. Scott.....	109	do	do	do Providence, E.-U.	43
Brick.	John Good.....	343	Eastport, Me.	Barillaquants de sucre.	do Cuba, environ 12 rangées	5
do	Nelle Scott.....	296	St. Jean, N. B.	Plan, d'épin. et bar. de sucre.	do	5½
Goëlette	George Calhoun.....	109	St. Jean, N. B.	Madriers et barillaques vides	Pour Portland, Me., environ	6
do	Lizzie Dewey.....	374	Lubec, Me.	d'huile la p. h. c. a été de 8 pds	do	3
do	W. E. Hearl.....	587	Yarmouth, N. E.	Barillaquants	do	3½
Barque	Angola.....	122	Parrsboro, N. E.	do	do	4½
Brigantin	Roswell.....	234	Eastport, Me.	do	do	54
Goëlette	Harold.....	982	Halifax, N. E.	Planches	Pour Liverpool, moins que	3
Barque	Vesta.....	132	St. Jean, N. B.	Madriers	do	5½
do	Mary E. Thompson.....	171	Boston, Mass	do	do	7
Barque	John G. Hall.....	325	Digby, N. E.	Barillaquants	Pour Cuba, 14 rangées	6½
Brigantin	Chimborazo.....	181	Boston, E. U.	do et madriers	do	5½
Barque	Delta.....	445	Norway.....	Planches, etc.	Pour la Grande-Bretagne.	3
Goëlette	Ida J.....	93	St. Jean, N. B.	Madriers, etc.	do Boston, E.-U.	5½
Brigantin	Lulu.....	299	do	Barillaquants et madriers	do	8
do	Magdalena.....	205	do	do	do	5½
Goëlette	Ada Louisa.....	76	do	Madriers	do	8
do	R. A. Ford.....	114	do	do	Providence, R. I., le patron dit que ce bâtiment a pris 10 pieds.	7
do	Bessie Black.....	207	St. Jean, N. B.	do	Pour Cuba	7
do	Irving.....	106	Etats-Unis	Barillaquants	do	6
do	St. B. Hume.....	335	do	Madriers	do	5
Bâtiment.	Parkfield.....	1,389	St. Jean, N. B., Pass	Bois et planches	do	5
Barque.	Colorado.....	682	Yarmouth, N. E.	do	do	5
do	Sirian Star.....	610	do	Planches	do	5
Goëlette	Lizzie Irwin.....	171	St. Jean, N. B.	Barillaquants	do Londonderry	4
Barque	Abbie Thomas.....	500	Nouvelle Ecosse	Planches	do Matanzas, Cuba, 13 rangées	4½
Goëlette	Arcilla.....	136	St. Jean, N. B.	Barillaquants	do	4½
do	George V. Richards.....	104	do	Madriers	do Portland, Me., 13 rangées	6
do	Anna Currier.....	104	do	do	do	7

En mesurant avec soin, j'ai constaté que sept rangées de barillaquants donnent trois pieds et deux pouces de hauteur. La plupart des cabotiers préfèrent que leur chargement sur le pont s'éleve au-dessus de la lisse, car l'espace resté libre sur le pont s'emplit d'eau ou de glace si c'est en hiver.

Donnues, St. Jean, N. B.,
28 février 1873.

J. BARBER.

On verra aussi par ces statistiques que la grande variation dans la hauteur des chargements sur le pont des navires ne dépend pas des navires eux-mêmes, car nous voyons souvent un bâtiment de 125 tonneaux transporter sur son pont un plus fort chargement qu'un autre de 300 tonneaux, l'un étant la moitié moins grand que l'autre; c'est à ce trafic que je me propose d'appliquer à propos des chargements sur le pont la prohibition qui commence le 15 novembre et finit le 16 mars, et je ne me propose pas de la restreindre entre ces dates. Je veux par le bill que les navires employés dans ce trafic puissent transporter des chargements sur leur pont, pendant la période de restriction, jusqu'à la hauteur de pas plus de six pouces au-dessus de la lisse principale. Dans le bill original cette permission était restreinte à la lisse principale, mais à la recommandation de personnes particulièrement au fait de ce trafic, j'ai consenti à ajouter six pouces, car j'ai appris qu'ils tendent à affermir la ligne d'arrimage et donnent une nouvelle sûreté à la cargaison; de plus, aucun chargement ne doit être à plus de 4 pieds 6 pouces au-dessus du premier pont.

Quand je consulte les statistiques que j'ai entre les mains et qui font voir quels sont les chargements ordinairement transportés, je crois que la mesure que je propose ne devrait pas être considérée comme restrictive, mais très-libérale au contraire. Je regrette cependant que les représentants de la partie du pays que ce trafic intéresse le plus n'envisagent pas la question au même point de vue que moi; ils obéissent sans doute aux instructions d'intéressés opposés au bill actuellement devant le comité.

On me demandera peut-être, comme me l'ont demandé ailleurs des messieurs qui étaient opposés à ce bill, pourquoi je ne me suis pas occupé des chargements sur le pont des navires qui font le service de la baie de Fundy avec les Etats-Unis. Je dois déclarer en réponse que quoique je ne sois pas prêt à dire qu'on ne doive point s'en occuper, j'ai surtout désiré de faire passer un bill qui détruise les grands abus du commerce; et je savais que les importants intérêts engagés dans le commerce côtier avec les Etats-Unis ne feraient qu'ajouter une nouvelle opposition à la mesure qui en a déjà tant rencontré. De plus, je connaissais toute la différence qui existe entre les dangers à éviter dans les deux classes du commerce; que le voyage aux Indes Occidentales est long, un voyage en pleine mer et dans lequel on ne peut trouver ce que l'on trouve dans la navigation côtière aux Etats-Unis: un havre de refuge à deux ou trois heures de marche. C'est pourquoi j'ai conclu que comme les statistiques que j'ai pu recueillir n'accusaient pas un fort pourcentage de pertes de vies dans le commerce américain, et comme les facilités,—peut-être les meilleures au monde—de refuge dans les havres le long de la côte sont si grandes, il n'était pas désirable de créer des obstacles inutiles et d'augmenter l'opposition qui existe contre ce bill, opposition qui, je dois l'avouer, est d'un grand poids et d'une haute importance. On remarquera que le bill actuel limite le pouvoir des hommes sans scrupules et affecte les profits qu'ils peuvent faire au sacrifice d'existences humaines, mais ne nuit pas à l'armateur honnête, attendu que les quatre pieds et demi accordés au commerce des Indes Occidentales forment une moyenne plus que suffisante des chargements sur le pont que les armateurs consciencieux permettent aujourd'hui sans que la loi s'y oppose, et que les affaires du négociant honnête ne seront que faiblement affectées par le bill; en outre, la position prise par le conseil de la Chambre de Commerce de St. Jean est celle-ci: tant que le gouvernement américain n'aura pas fait une législation semblable, il serait injuste de mettre notre population dans une position désavantageuse pour poursuivre ce commerce. On peut alléguer que le même argument s'appliquera au commerce avec les Indes Occidentales. A cela je réponds que j'ai des statistiques équivalentes à des preuves positives que ce commerce a subi des pertes de vie énormes résultant des chargements excessifs sur le pont des navires; tandis que de l'autre côté les accidents fatals sont bien moins fréquents, quoique le danger existe. Le remède que je propose sur ce dernier point relativement à notre commerce avec les Etats-Unis, c'est qu'on attire l'attention du gouvernement britannique sur cette question et que le gouvernement du Canada lui demande de porter l'action de notre parlement à la connaissance du gouvernement américain et l'invite à faire une loi dans le sens que ce bill propose, dans le but aussi de restreindre et régulariser les chargements sur le pont des navires avec le commerce actuel. Et je n'ai aucun doute que quand un peuple aussi éclairé que l'est celui des Etats-Unis aura vu la nécessité d'adopter un remède, si ce n'est pas exactement le

même que nous proposons, il prendra les mesures qui pourront lui paraître justes pour protéger la vie et la propriété sans affecter sensiblement le commerce.

Lorsque les propositions de ce bill furent discutées en parlement, avant son renvoi à ce comité, plusieurs objections ont été faites par des messieurs qui l'opposaient habilement. Je vais passer ces objections en détail afin de démontrer au comité quel poids on doit leur attacher. L'honorable député du comté de St. Jean, M. Burpee, a prétendu qu'aucune preuve n'a été produite à l'appui de l'argument que les forts chargements sur le pont des navires entraînaient des pertes de vies, et il a soutenu que les navires qui font le service avec les Indes Occidentales ont été expressément construits pour ce commerce et qu'ils ne sont pas semblables à ceux qui font le commerce transatlantique sur le St. Laurent, dont plusieurs sont vieux, pourris et condamnés.

Eh ! bien, laissez-moi dire en réponse que je crois que l'honorable monsieur n'a pas donné à la question toute l'attention nécessaire et qu'il n'a pas peut-être à sa disposition les renseignements que je me suis efforcé de recueillir et qui lui auraient permis de juger avec la même exactitude. Permettez-moi de donner lecture, pour l'information du comité, d'un sommaire des accidents survenus aux navires faisant voile de St. Jean, N.-B., pour les Indes Occidentales, durant les quelques dernières années, accidents causés par les chargements sur le pont ; et je dois ajouter que je ne prétends pas que ce soient tous les accidents arrivés ni que c'en soit une proportion très-considérable ; car je ne croyais pas que la mesure qui, à mon sens, est si libérale à l'égard des intérêts maritimes, rencontrerait une si vive opposition, et par conséquent je ne me suis pas fortifié de faits autant que j'aurais pu l'être autrement ; mais, M. le Président, tout incomplète qu'elle soit, la liste est effrayante. Vous verrez par là que ce monsieur est dans l'erreur quand il prétend que " comparative-ment très-peu de vies ont été perdues dans le commerce, et que le pourcentage des pertes " de vies occasionnées par les chargements sur le pont des navires faisant le service avec " les Indes Occidentales est aussi minime que dans le trafic par voie de terre."

SOMMAIRE des accidents survenus aux navires par suite des chargements sur le pont, durant les quelques dernières années, en se rendant de St. Jean, N.-B., aux Indes Occidentales.

1. Brigantin *Evergreen* ; engagé dans l'eau, chargement sur pont emporté, bâtiment condamné.
2. Barque *Minnie* ; un homme d'équipage emporté par-dessus le chargement et perdu.
3. Brigantin *Active* ; chargement sur pont perdu et plusieurs autres dommages.
4. Brigantin *Mohawk* ; renversé sur le côté, remis droit en jetant la cargaison par-dessus bord.
5. Brigantin *Osprey* ; perdu une partie de son chargement de pont ; un homme du nom de Alcocks emporté par-dessus bord et noyé.
6. Brigantin *G. A. Coonan* ; un matelot perdu en tombant du chargement sur le pont.
7. Barque *Edward Cecil* ; renversée sur le côté, engagée dans l'eau et abandonnée. Le charpentier emporté par-dessus bord. Le reste de l'équipage épuisé de fatigue en faisant jouer les pompes.
8. Brigantin *Fawn* ; chargement sur le pont perdu. L'équipage resta sur le toit de la cabane jusqu'à ce que le bâtiment arrivât plein d'eau à Nassau.
9. Brigantin *Delano* ; entré plein d'eau dans le port de Norfolk, et vendu.
10. Brigantin *Let Her B* ; naufrage complet sur le récif Pacifique.
11. Brigantin *Ella* ; renversement de la charge, obligé d'entrer dans un port de refuge.
12. Brigantin *Marino* ; roulant, chargement sur le pont emporté par-dessus bord.
13. Goëlette *Unexpected* ; engagée dans l'eau.
14. Brigantin *Mary Givan* ; chargement sur le pont perdu, roulant.
15. Brigantin *Southern Cross* ; échoué avec un lourd chargement sur le pont. Engagé dans l'eau, et perdu le chargement, les barriques d'eau, etc. L'équipage neuf jours sur le pont mourant de faim. Tué le chien du bord. Sauvé.
16. Goëlette *Alsatia* ; trouvée abandonnée. Tout l'équipage perdu. Enorme chargement sur le pont emporté par la mer, et l'équipage avec lui.
17. Brick *Birdie* ; on n'en a jamais entendu parler.

18. Brigantine *Mary Kelley* ; ayant un lourd chargement sur le pont, fit eau. Equipage sauvé par un bâtiment qui passait.

19. Goëlette *Nanta* ; engagée dans l'eau, abandonnée. Equipage débarqué à terre.

20. Goëlette *Ambro* ; difficile à gouverner à cause de son lourd chargement sur le pont. Perte totale.

21. Barque *Ida E* ; chargement sur le pont perdu. Vie de l'équipage mise en péril. Le capitaine attribue le désastre à l'excès du chargement sur le pont. \$9,000 de réparations.

22. Goëlette *Minnie* ; lourd chargement sur le pont. Tout le monde à bord perdu. On n'en a jamais entendu parler.

23. Goëlette *Carrie Douglas* ; engagée dans l'eau et difficile à gouverner. Les réparations ont coûté plus de \$4,000.

24. Brigantin *Bessie* ; difficile à gouverner et jeté sur les rochers. Capitaine emporté pardessus bord et noyé ; vie de l'équipage sauvée avec peines.

25. Brigantin *John Lewis* ; lourd chargement sur le pont emporté par la mer. L'équipage a failli se perdre.

26. Brigantin *Martha* ; allant abandonné à la dérive. Une partie de la cargaison sur le pont, qui était plus forte que de raison, emportée. L'équipage avait évidemment été emporté par-dessus bord et péri.

27. Brigantin *Phæbe Ellen* ; embarrassé par un lourd chargement sur le pont qui avait gelé. Equipage incapable de le débarrasser. Le capitaine et 2 ou 3 hommes avaient péri.

28. Goëlette *Charles A. Bovey* ; lourd chargement de bariquauts sur le pont. Avait fait une voie d'eau. Deux matelots morts par suite de trop grands efforts pour empêcher le bâtiment de sombrer. Le reste de l'équipage complètement épuisé. Remorqué au port, engagea un nouvel équipage et continua son voyage. Résultat encore inconnu.

29. Brick *Scud* ; chargement élevé sur le pont. Naufrage complet.

30. Brick *Victoria* ; chargement sur le pont à trois pieds plus haut que la lisse principale. Engagé dans l'eau. Equipage sauvé. Trop grosse charge cause du désastre.

31. Goëlette *Bessie Black* ; chargement élevé sur le pont. Partie de la cargaison perdue, emportant avec elle un matelot qui se noya.

Quant à la différence qui existe dans le caractère des navires faisant le commerce de la baie de Fundy avec les Indes Occidentales et le commerce transatlantique, j'admets volontiers qu'il y a quelque chose de vrai dans ce qu'a dit l'honorable monsieur ; mais, dans tous les cas et en acceptant ses prémisses, il me reste encore la liste des accidents, dont je viens de donner lecture et qui s'applique, non au commerce du St. Laurent, mais à celui des Indes Occidentales. Mais il a demandé une plus grande latitude que celle réclamée par les délégués qui représentaient la Chambre de Commerce de sa ville. Les délégués de cette chambre assistèrent à la conférence du bureau de commerce du Canada à Ottawa, et quand ils firent valoir les objections qu'ils avaient contre la loi concernant les chargements sur le pont des navires, ils réclamèrent non contre la limitation de la loi sur les chargements transatlantiques, mais demandèrent seulement d'en exempter le commerce avec les Indes Occidentales et le commerce côtier américain ; ils ne s'opposèrent pas non plus au principe de la loi telle qu'elle est aujourd'hui, mais firent valoir que tant qu'une loi semblable ne serait pas adoptée par les Etats-Unis, le commerce de leurs ports serait mis dans une position désavantageuse, et que, par conséquent, on ne devait pas intervenir. Maintenant ces honorables messieurs demandent que l'adoption de la loi soit retardée, et prétendent qu'il n'y a pas de raison pour qu'on place des restrictions sur le commerce du port de St. Jean, parce que, disent-ils, les navires y sont d'une classe différente que ceux du St. Laurent. Il se peut que ces messieurs aient raison dans leur opinion sur le caractère des navires du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse conformément aux lois du commerce, et je concours pleinement dans cette opinion ; mais cela ne détruit pas le fait établi par l'expérience que des accidents innombrables sont arrivés dans d'autres ports que ceux du St. Laurent, par suite des chargements sur le pont des navires, et même lorsque les bâtiments sont forts et propres à la mer. Et il faut reconnaître que, quoique la position des marchands puisse être affectée (un abus positif comme celui que j'ai signalé dans le commerce avec les Indes Occidentales ayant été prouvé d'une manière concluante) nous ne pouvons permettre qu'aucune considération n'intervienne dans la voie d'une mesure qui a pour but de protéger la vie et diminuer les accidents,

En d'autres termes, le premier devoir du parlement dans cette question est de protéger la vie des marins, puis d'examiner les questions de commerce.

Le fait qu'un très-grand nombre de bâtiments faisant le commerce du St. Laurent sont défectueux, vieux et impropres à ce genre d'affaires, et qu'on met des chargements sur leurs ponts, ne fait qu'aggraver le mal et est une nouvelle raison qui nécessite l'adoption de l'acte ; mais ce n'est pas un argument pour que le commerce de St. Jean avec les Indes Occidentales en soit exempté. Je présume qu'après les preuves que j'en ai données, on ne mettra pas en doute les accidents sérieux qui résultent d'un trop gros chargement.

Je dois rappeler à l'honorable député de St. Jean qu'en allant plus loin que ne le demandait la Chambre de Commerce au mois de janvier dernier et en invitant aujourd'hui le comité à rejeter cette partie de la loi qui affecte le commerce de St. Jean, sous le prétexte qu'aucune nécessité justifie l'adoption d'une loi pour les chargements de ce port, je crois qu'il ne représente pas le sentiment général même de sa propre ville ; et j'ai l'honneur de lui dire que quand il apprend au comité que le sentiment public ne demande pas une mesure de ce genre et que cette mesure n'est pas nécessaire, je crois que l'honorable monsieur fait erreur. J'ai déjà produit d'amples preuves démontrant la nécessité de cette mesure, et j'affirme d'un autre côté que le sentiment public réclame impérieusement des garanties contre les énormes pertes d'existences qui ont lieu dans ce commerce. Un des principaux agents maritimes du Nouveau-Brunswick, sinon le premier de tous, présentait, au mois de mars dernier, un habile mémoire à moi adressé, au sujet du commerce de St. Jean en rapport avec cette question des chargements sur le pont des navires ; avec la permission du comité, je vais en donner lecture :

CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES.

A l'hon. Peter Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Monsieur,—Dans une récente assemblée de la Chambre de Commerce de St. Jean tenue en cette ville, les délégués qui venaient d'arriver de la troisième convention annuelle du bureau de commerce du Canada tenue à Ottawa les 16 et 17 du mois dernier, firent, entr'autres, le rapport suivant :

“ Que la résolution suivante à laquelle vos délégués crurent devoir prendre une part active fut la 19^{ème}. L'opportunité de prohiber par statut le transport des chargements sur le pont des navires après une certaine date, ce qui était de fait la remise en vigueur des anciennes lois concernant les chargements sur le pont des navires, et que tandis que cette prohibition pourrait s'appliquer avec une égale justice à nous-mêmes et aux étrangers faisant le commerce d'exportation avec l'Europe, elle pourrait nous placer dans des conditions d'inégalité avec les expéditeurs des Etats-Unis avec lesquels nous sommes en concurrence continue dans le commerce côtier, le commerce avec les Indes Occidentales et l'Amérique du Sud ; et quand la question eût été pleinement expliquée au bureau, le moteur, le président du bureau, M. Fry, restreignit sa résolution comme suit : “ Que ce bureau insiste énergiquement auprès du gouvernement fédéral sur la nécessité d'arrêter immédiatement par la législation le transport de chargements sur le pont des navires entre le Canada et l'Europe, après septembre et avant le 1^{er} mai de chaque année, comme pratique funeste à la vie humaine et augmentant matériellement les frais d'assurances. Adoptée.”

Subséquentment, le secrétaire de la chambre donna lecture des documents suivants :

Ottawa, 17 juin 1872.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse copie d'une dépêche, avec ce qu'elle contient, du ministre des Colonies, transmise à ce ministère par l'honorable conseil privé, au sujet du nombre des accidents arrivés aux navires qui transportent sur leurs ponts des chargements de bois de construction et de bariqautes entre les ports de l'Amérique du Nord et les Indes Occidentales ; et je vous prie d'avoir l'obligeance de la transmettre à la Chambre de Commerce pour son information et de dire en même temps à cette corporation que ce ministère sera bien aise de connaître son opinion sur ce sujet important.

J'ai, etc.,

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine, etc.

A. C. Fairweather, écr.,

Secrétaire, Chambre de Commerce, St. Jean, N.-B.

Le Secrétaire des Colonies au Gouverneur-Général.

(Canada, No. 108.)

DOWNING STREET, 7 mai 1872.

Milord.—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie, pour la communiquer à votre gouvernement, copie d'une lettre du bureau de commerce, renfermant copie d'une dépêche du consul de Sa Majesté à la Havane, laquelle attire l'attention sur le nombre des accidents arrivés aux navires qui transportent sur leurs ponts des chargements de bariquants et de bois de construction entre les ports de l'Amérique du Nord et les Indes Occidentales.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Gouverneur-Général,

Le Très-Hon. Lord Lisgar,

G. C. B., G. C. M. G., etc., etc., etc.

M. Gray au sous-Secrétaire d'Etat, Bureau Colonial.

(M. 4758,)

CHAMBRE DE COMMERCE,

WHITEHALL GARDENS, 3 mai 1872.

ACCIDENTS.

Monsieur.—J'ai reçu de la chambre de commerce l'ordre de vous transmettre, pour l'information du secrétaire des colonies, la copie ci-jointe d'une dépêche du consul général de Sa Majesté à la Havane, attirant l'attention sur le nombre des accidents arrivés aux navires qui transportent sur leurs ponts des chargements de bariquants et de bois de construction entre les ports de l'Amérique du Nord et les Indes Occidentales.

La chambre de commerce désire que je suggère à l'examen de Lord Kimberley s'il ne serait pas désirable de porter le contenu de cette dépêche à l'attention des autorités de la Confédération du Canada, attendu qu'une partie considérable du commerce se fait des provinces britanniques, surtout entre St. Jean, N.-B., et Cuba.

J'ai, etc.,

T. GRAY.

Au sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

M. le consul général Dunlop au secrétaire, ministère de la Marine, Chambre de Commerce.

(M. 4748)

HAVANE, 3 avril 1872.

Monsieur.—Je crois devoir signaler à l'attention de la chambre de commerce le nombre des accidents qui arrivent par la pratique de transporter des chargements de bariquants et de bois de construction sur le pont des navires entre les ports de l'Amérique du Nord et les Indes Occidentales.

Un commerce très-considérable se fait actuellement des provinces britanniques, surtout entre St. Jean, N.-B., et Cuba; et il arrive rarement un navire ici sans qu'il ait perdu une partie de sa cargaison ou éprouvé des dommages pendant le trajet, parce qu'il fait de forts chargements de madriers et de bariquants sur son pont.

J'apprends que la plus grande partie des cargaisons est arrivée aux Etats-Unis et que la prime sur les chargements de pont est élevée, de 10 à 15 pour cent; mais les pertes qui arrivent presque constamment prouvent qu'il y a quelque chose de défectueux dans la pratique, que beaucoup de navires sont trop chargés et par conséquent ne courent pas seulement un risque extraordinaire pour eux-mêmes et leurs cargaisons, mais encore mettent en danger la vie de ceux qui sont à bord.

J'ignore si ces navires, une fois chargés et prêts à partir, sont inspectés par les gardiens de port et les agents des assureurs; mais s'ils ne le sont pas, il me paraît très-nécessaire qu'ils le soient, et qu'il devrait y avoir des règlements rigoureux à propos des chargements sur le pont des navires.

A. GRAHAM DUNLOP,
Consul Général (Cuba.)

Au secrétaire du ministère de la Marine,
Chambre de Commerce, Londres.

L'auteur de cette lettre était présent à l'assemblée qui eut lieu à St. Jean, et complimenta les délégués sur l'habileté qu'ils avaient déployée comme représentants de cette Chambre. Il approuva pleinement les recommandations qu'ils avaient faites au sujet des *chargements sur le pont des navires côtiers* entre les ports du Nouveau-Brunswick et ceux des États-Unis; il dit qu'en général les navires affectés aux relations commerciales entre les ports des provinces maritimes et les ports des États-Unis au nord de Hatteras étaient particulièrement faits pour contenir de lourds chargements sur leurs ponts. Ce sont pour la plupart des navires à bas fonds, d'une grande largeur de bau, avec une profondeur de cale de sept à huit pieds et une largeur de bau de vingt-sept à trente pieds, grées en goëlettes et pouvant parfois contenir plus d'un tiers de toute la cargaison sur le pont; et que, quoique d'autres classes de navires soient quelques fois affectées au commerce côtier, il ne serait pas opportun, suivant lui, de faire des règlements concernant ce commerce particulier non plus que celui qui se fait actuellement avec les ports de l'Amérique du Sud, car les cargaisons transportées dans ce dernier pays sont généralement composées de bois d'arrimage sec long et d'une qualité supérieure qui en fait une cargaison flottante. De plus, le trajet étant beaucoup plus long que celui des Indes Occidentales, les chargements sur le pont se font dans les limites de la sûreté. Quant au commerce côtier, il y a grand nombre de havres sur la route et les navires peuvent s'y réfugier à l'approche d'une tempête, et échapper ainsi aux dangers des voyages en pleine mer.

Des circonstances qui précèdent et d'autres encore, l'auteur de la lettre conclut qu'il était évident que la meilleure politique à suivre serait de retarder la législation sur ces matières jusqu'à ce qu'elle eut été le sujet d'un arrangement uniforme entre les États-Unis et le Canada. Mais, quant à ce qui concerne le transport des bariquats et du bois de construction entre les ports des provinces maritimes, surtout celui de St. Jean, et les Indes Occidentales, il ajouta que, dans l'opinion qu'il s'était formée d'après ses observations et son expérience, les faits officiellement exposés par le consul de la Havane étaient parfaitement vrais.

Dans le cours de la discussion, le vice-président admit l'exactitude des représentations faites par le consul-général Dunlop. Cependant la Chambre de Commerce de St. Jean, embarrassée jusqu'à un certain point par des intérêts individuels, parut ne pas vouloir prendre une décision, ce qui démontre que la concurrence des navires étrangers était la raison ostensible du retard; mais en réalité la décision est retardée par des membres de la Chambre qui, expéditeurs ou propriétaires de navires, veulent être libres de faire les chargements comme auparavant.

En conséquence, il est absolument nécessaire, pour préserver la vie et la propriété, que le gouvernement du Canada s'occupe de la chose, et cela pour les raisons suivantes :

1. QUANT AUX AFFAIRES ELLES-MEMES.—Le commerce entre les ports des provinces maritimes du Canada et les Indes Occidentales augmente rapidement; de fait l'exportation des bariquats et du bois d'arrimage à ces îles provient surtout de ces provinces. L'espèce de bois d'arrimage préparée aux États-Unis étant très-précieuse, est presque entièrement destinée à d'autres marchés, attendu que la qualité dont les Indes Occidentales ont besoin, bien que très-bonne pour le marché, n'est pas le No. 1; les planches sont principalement de seconde qualité et le bois le plus inférieur est converti en bariquats. On se procure plus facilement dans les provinces le bois pour confectionner les planches et les bariquats et leur préparation est bien moins coûteuse, car souvent des marchands de Portland et de Boston achètent à St. Jean des bariquats qu'ils exportent de ces ports. En conséquence, les provinces ont joint du monopole de l'exportation du bois d'arrimage aux Indes Occidentales; voilà pourquoi la minute suivante de la Chambre aurait pu avec raison être plus définie: " Que la Chambre ayant pris en considération la lettre du député-ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet des chargements sur le pont des navires, désire offrir ses remerciements au ministère pour lui avoir communiqué une matière d'une aussi haute importance pour le commerce de ce port. La Chambre admet que le mal dont on se plaint existe; mais comme le port de St. Jean a à concourir avec les ports des États-Unis dans le commerce du bois et serait mis dans une position désavantageuse si on imposait à ses expéditeurs des restrictions qui ne s'appliqueraient pas à ces ports rivaux, la Chambre croit qu'elle ne peut recommander un changement, à moins qu'une action semblable ne soit adoptée pour les autres ports."

2. QUANT A LA CLASSE DES NAVIRES.—Les navires employés à ce commerce sont

principalement des petites barques, des bricks ou brigantins et des goëlettes, ayant une profondeur de cale de dix pieds et plus, de manière à arrimer trois rangées de boucauts de mélasse pour le trajet de retour. Ces navires diffèrent tout-à-fait des bâtiments côtiers, en ce qu'ils sont profonds et comparativement étroits, avec des dimensions nécessaires au transport du fret mort ou des cargaisons sous le pont.

PARMI LES ABUS DU SYSTÈME DES CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES, IL Y A — Celui que commettent les propriétaires et frêteurs en empilant les chargements sur le pont sans permission et sans entrave, ce qui augmente le risque que courent le navire et l'équipage. Les cargaisons sont humides et glacées, et si elles sont empilées au-dessus de la lisse, comme c'est toujours plus ou moins le cas, elles nuisent plus sur le navire qu'une pleine cargaison de fret mort, car les lourds chargements sur le pont détruisent l'arrimage du navire et nuisent à sa manœuvre, tout en privant l'équipage de la protection des remparts ; puis, dans les tempêtes, le poids excessif du pont fait butter le navire, ouvre ses goussières, ses joints, ses écoutilles, force ses œuvres mortes et le jette sur le côté, alors qu'il peut s'emplier, car l'eau allant au fond de cale, les pompes ne peuvent l'atteindre ; et voilà comment la surcharge est la cause première d'un grand nombre de désastres.

Les pertes pécuniaires causées par cet état de choses sont déjà une preuve suffisante pour démontrer la nécessité d'une législation restrictive ; mais si l'on considère les pertes de vies qui sont le résultat de cet abus, il y a lieu d'espérer que le gouvernement se croira obligé d'adopter une mesure qui prévienne efficacement à l'avenir la surcharge des navires faisant le commerce avec les Indes Occidentales et qui protège nos marins contre les dangers qui leur sont imposés à part des périls inévitables de la mer.

QUANT AUX PERTES DE VIES.— Voici quelques exemples de désastres, directement ou indirectement causés par les chargements excessifs sur le pont des navires et qui ont entraîné la perte d'une partie des équipages.

Le brigantin *Bessie*, de St. Jean, N.-B., Tobin, patron, fit voile de ce port au mois de février 1868, pour Cuba. Il était tellement surchargé qu'il s'engagea dans l'eau et devint ingouvernable peu de temps après être sorti du port ; il devint impropre à la mer parce qu'il avait à son bord un plus grand nombre de barriques qu'il n'en pouvait porter pendant le mauvais temps et fut obligé de virer de bord ; mais étant devenu ingouvernable, il ne put atteindre le port sain et sauf, il fut emporté à la merci du vent et des vagues sur les rochers de la baie Courtney. Le Capt. Tobin fut emporté par-dessus bord et se noya avant que le navire échouât ; les autres ne se sauvèrent qu'avec les plus grandes difficultés. Dans le temps il y eut un cri général par toute la presse, et le sentiment public réclama une législation préventive. Pendant quelque temps les chargements sur le pont furent plus modérés ; mais aujourd'hui la pratique est devenue aussi dangereuse qu'auparavant, et tant que le gouvernement n'y aura pas mis son intervention, elle continuera à subsister.

Le brigantin *John Lewis* fit voile d'ici le 10 novembre pour la Havane. Il fut abordé par une mer qui emporta le chargement dont le poids avait défoncé le pont ; l'équipage se sauva avec peine.

Le brigantin *Martha*, de St. Jean, N.-B., fit voile d'ici pour Cuba le 11 janvier 1870, et fut trouvé allant à la dérive et abandonné, quelques jours après, à Meteghan, N.-E. ; une partie de son chargement de pont avait été emportée et le pavillon de détresse flottait sur son mât. Lui aussi avait pris un trop fort chargement sur son pont, et à en juger par l'apparence qu'il offrait, il était évident que ce chargement avait été la cause du désastre et que l'équipage avait été emporté par-dessus bord ; tout le monde avait péri.

Le brigantin *Phoebe Ellen* partit le 5 janvier de l'année suivante pour la Havane ; immédiatement après être sorti du port il fut assailli par une violente bourrasque, fit une voie d'eau et devint ingouvernable parce qu'il était surchargé d'une trop forte cargaison sur le pont ; l'équipage essaya de jeter ce chargement par-dessus bord afin de soulager le navire, mais il était pris dans la glace et on ne put l'enlever ; le bâtiment fut emporté à la dérive à travers la baie et alla s'échouer près de Digby, N.-E. Le Capt. Dill et deux ou trois hommes de l'équipage périrent.

Des faits aussi tristes ont lieu tous les jours et exigent impérieusement une action immédiate. La préservation de la vie est d'une importance majeure, le transport de la propriété mérite aussi considération. C'est pourquoi je suggérerais qu'on fit UN STATUT POUR RÉGLE-

MENTER LE TRANSPORT DES CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES DES PORTS DU CANADA AUX INDES OCCIDENTALES, comme suit :—

10. *Que tous les navires à pont simple reçoivent défense de prendre ou de transporter des cargaisons sur leur pont au-dessus de la visse principale.*

20. *Que tous les navires ayant un faux pont reçoivent défense de transporter des cargaisons sur ce faux pont.*

30. *Qu'il y ait à chaque port de sortie un inspecteur parfaitement compétent pour surveiller les navires pendant qu'ils prennent leur chargement, et voir à ce que les cargaisons soient bien arrimées, les règlements du gouvernement concernant les chargements sur le pont fidèlement observés, et à ce que les navires en partance soient dans une bonne condition pour la mer, — son certificat devant être produit quand le navire est acquitté à la douane.**

On a constaté, il y a déjà plusieurs années, que des navires faisant voile des ports de la Grande-Bretagne étaient surchargés de fer, et sombraient en conséquence. L'attention du gouvernement ayant été attirée sur ce fait, celui-ci fit immédiatement un règlement qui limitait la quantité de fer à un tiers excédant le tonnage enregistré du navire, et aujourd'hui le transport du fer est comparativement sûr.

Les mêmes remarques s'appliquent aux grains qui étaient autrefois expédiés en grenier des États-Unis en Europe, mais plusieurs navires furent perdus ou endommagés dans la traversée de l'Atlantique parce que la cargaison se déplaçait; et bien que les États-Unis fussent en concurrence avec les ports rivaux de la Baltique, les autorités américaines ne furent pas lentes à agir : elles assujétirent le chargement des grains à l'inspection, et aujourd'hui un tiers de la cargaison doit être mis en sacs et les navires pourvus de planches, suivant la loi.

L'auteur de cette lettre ne parle pas au point de vue des assurances, car il est depuis longtemps convaincu que les risques de ce genre, mis en danger par les forts chargements sur le pont des navires, ne sont ni sûrs, ni désirables et ne peuvent rémunérer les assureurs; mais il communique ses vues au gouvernement dans l'espoir qu'un statut comme celui dont il est question plus haut deviendra loi pour sauvegarder la vie des marins faisant voile des ports canadiens, ainsi que pour le bien-être de ceux qui en dépendent et la protection de tous ceux qui font le commerce avec les Indes Occidentales et qui sont intéressés à la prospérité maritime du Canada.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ROBERT MARSHALL,

Agent d'assurance maritime et procureur de l'association des assureurs maritimes des Lloyds du Nouveau-Brunswick.

On voit par cette lettre que M. Marshall, après avoir nettement défini la situation, demande un statut semblable à celui contenu dans le bill qui est en ce moment l'objet de l'examen du comité, pour réglementer le trafic entre le Canada et les Indes Occidentales; il recommande, de plus, qu'un agent soit nommé et que le gouvernement fasse des règlements pour voir à ce que la mesure soit exécutée au bureau de la douane avant l'acquiescement des navires. Maintenant, on remarquera que le bill ne contient aucune disposition au sujet de l'inspection. Cependant, les adversaires de ce projet de loi ont déclaré qu'ils désireraient une mesure qui nommerait des inspecteurs plutôt qu'une autre qui fixerait une limite aux chargements sur le pont des navires. A cela, j'ai répondu comme je répons encore que je considérerais qu'il valait mieux dans l'intérêt du commerce imposer une limite aux chargements sur pont, ce qui assurerait en même temps plus de garanties pour la vie, plutôt que d'avoir à chaque port un inspecteur officiel qui, s'il voulait agir d'une manière arbitraire, pourrait harasser et ennuyer le commerce. De plus, si ces officiers étaient nommés, il faudrait qu'ils fussent payés; mais si l'honorable monsieur demande la nomination d'un personnel d'officiers, je ne vois aucune objection à insérer une clause à cet effet dans le bill actuellement entre les mains du comité. Ne fermons pas les yeux à la lumière, regardons plutôt les faits en face, et si les abus dont on se plaint

* Plusieurs des navires qui font le commerce avec les Indes Occidentales ont de petits faux-ponts, de 10 à 12 pieds de profondeur de cale, et de 4 à 5 pieds entre les ponts. De tels bâtiments ne devraient jamais tenter de transporter des chargements sur le faux-pont; mais ils le font fréquemment, bien que ce soit simplement transporter un chargement de pont par-dessus un autre, et il n'est pas surprenant qu'il en résulte les plus sérieuses conséquences.

rendent la nomination de ces officiers nécessaire, le commerce devra accepter les frais et les inconvénients qui pourront en résulter; mais ce sont les abus du système qui ont amené la nécessité de faire une législation, et pour ma part, dans les intérêts du commerce, je considère que le bill actuellement sous examen est beaucoup plus favorable que le principe de l'inspection pour lequel mon honorable ami lutte; mais s'il préfère prendre la responsabilité de demander l'inspection pour faire face aux abus qu'il prétend que ce bill ne pourra détruire, j'ai préparé une section qui pourroit à l'inspection aux ports que le gouvernement pourra proclamer et comprend ceux de la Baie de Fundy. Je la soumetts au comité et suis prêt à l'intercaler dans le bill afin de me rendre à l'opinion du commerce représentée par mon honorable ami, s'il y consent; mais tout en me rendant à son avis, je lui laisse la responsabilité de l'obligation où nous allons nous trouver d'imposer une nouvelle restriction au commerce de ce port.

(Ici l'honorable monsieur donne lecture d'une clause stipulant la nomination d'un inspecteur ou d'inspecteurs pour tels ports proclamés, qui auraient pour attributions d'examiner, pendant la saison, le chargement et l'équipement des navires faisant le commerce, et sans le certificat desquels l'officier des douanes ne pourrait acquitter les navires.)

Ici M. Burpee dit qu'il ne saurait prendre la responsabilité d'accepter le principe de l'inspection, et comme plusieurs autres messieurs s'y montraient hostiles, tout en préconisant la mesure telle qu'elle était, l'honorable ministre le retira en déclarant que s'il n'insistait pas pour que ce principe fût intercalé dans le bill, il croyait de son devoir, puisque les messieurs de St. Jean posaient une pareille alternative, de les mettre à même de l'accepter ou de le rejeter. Il n'insiste point pour son adoption parce qu'il ne croit pas que la chose serait désirable, et il ne pense pas non plus que le commerce la désire et qu'elle offre le plus de protection pour la vie, quoique dans un avenir très-rapproché ces abus pourraient rendre l'inspection nécessaire. — Le paragraphe fut alors retiré.

L'honorable ministre continua en faisant remarquer qu'une autre objection soulevée contre le bill était qu'il n'était pas assez compréhensif. L'honorable monsieur que j'ai déjà mentionné prétend que la question ayant été soumise au parlement impérial par M. Plimsoll et une commission royale ayant été nommée pour examiner les abus résultant non-seulement des chargements sur le pont des navires mais encore d'autres causes relatives à la navigation, cette mesure ne devrait pas être adoptée, mais laissée en réserve jusqu'à ce que nous ayons les résultats obtenus par le commissaire, ou jusqu'à ce que nous nommions nous-mêmes une comité qui agisse avec cette commission dans le but d'avoir des renseignements et d'étudier la question.

En réponse l'honorable ministre dit que ce qui a eu lieu en Angleterre et ce qui se passe ici offre beaucoup de différence. La question des chargements sur le pont des navires ne forme qu'une très-petite partie des griefs que M. Plimsoll a fait valoir et que la Chambre des Communes anglaise a étudiés d'une manière particulière, et que dans la nomination de la commission, il est évident que la question a une portée beaucoup plus grande que ne le compte ce bill. Qu'aucune plainte sérieuse n'a été faite contre les navires dont les propriétaires résident en ce pays, qu'en général on les accepte comme appartenant à une bonne classe, et que, d'après ce qu'a dit mon honorable ami, le commerce de Québec et des autres ports de l'ancien Canada est transporté dans des navires d'une classe bien différente de ceux qui font voile de son port, et que la même objection ne s'applique pas au port de St. Jean. En face de la masse de preuves que j'ai fournie au comité, dites-moi, est-il nécessaire de nommer une commission pour en arriver à une conclusion sur l'opportunité de restreindre les chargements de pont? Je ne le crois point; mais s'il désire aller plus loin et imposer une surveillance sur les navires et les cargaisons et demande une commission pour examiner la preuve dans ce but, l'adoption de ce bill ne l'en empêchera pas, et en même temps on aura fait disparaître un mal alarmant. Laissez-moi dire à mon honorable ami, que je crois devoir, pour lui-même et pour les intérêts importants qu'il représente, renvoyer à l'opinion qu'il avait au sujet de la commission avant l'adoption de cette mesure, afin qu'il ne puisse pas contrecarrer l'enquête qu'il prétend être anxieux d'obtenir. Mais si l'on adopte sa recommandation, si l'on permet à cet abus de subsister une autre année, d'autres pourraient demander de nouveaux délais pour le même motif et avec autant de raison.

Que l'opinion publique demande l'abolition complète des chargements de pont, ainsi que quelques membres du comité l'ont prétendu, ou que mon honorable ami en résistant à la limi-

tation représente l'opinion publique, je crois qu'il ne peut y avoir aucun doute qu'une mesure quelconque est impérieusement réclamée. Qu'il consulte les rapports des Chambres de Commerce, et il se convaincra qu'elles ont toujours demandé l'abolition de tous les chargements de pont. Qu'il lise la résolution adoptée par sa propre Chambre de Commerce, il verra l'importance du principe reconnue en tant qu'il concerne le commerce transatlantique, et il n'hésitera pas à reconnaître l'inopportunité d'un nouveau délai.

Maintenant je vais, avec la permission du comité, lire deux dépêches, portant respectivement les dates du 27 février et 27 mars 1873, du comte de Kimberley à Son Excellence le Gouverneur-Général sur le même sujet. La première contient une liste des accidents et un relevé des navires chargés de bois dont il a été fait rapport à la Chambre de Commerce jusqu'au 7 janvier 1873, comme ayant été perdus ou endommagés pendant le mois de novembre 1872.

(Ici l'honorable ministre donne lecture des dépêches et de la liste des accidents annexées).

No. 57.

DOWNING STREET,
27 février 1873.

MILORD.—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour la communiquer à votre gouvernement, copie d'une lettre de la Chambre de Commerce avec des annexes au sujet des accidents récemment survenus à des navires faisant le trafic américain et dûs, à ce que l'on dit, au fait qu'ils transportaient des chargements sur leur pont pendant les mois d'hiver.

Je serai bien aise de connaître l'opinion de vos ministres et de recevoir les recommandations que leur connaissance des circonstances locales pourra leur permettre de faire sur cette importante question.

Ils coopéreront volontiers, j'en suis certain, à donner effet à toute mesure pratique qui pourra être trouvée pour diminuer le nombre des accidents de ce genre.

Vous aurez l'obligeance de me renvoyer le rapport de M. Smith, daté du mois de décembre 1860, dont je vous transmets l'original.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY!

Gouverneur-Général

Le Très-Honorable

Comte de Dufferin,

K. P., K. C. B., etc., etc., etc.

M. Farrer au Sous-Secrétaire d'Etat, Bureau Colonial.

CHAMBRE DE COMMERCE,
WHITEHALL GARDENS, 14 février 1873.

CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES

MONSIEUR.—L'attention de la Chambre de Commerce a été attirée sur les dangers et les pertes qui sont survenues par suite des chargements de bois sur le pont des navires faisant le commerce en Amérique pendant les mois d'hiver.

Le Secrétaire d'Etat sait qu'avant l'année 1862 il y avait en vigueur des lois (16 et 17 Vict., chap. 107, sections 170, 171 et 172) qui défendaient le transport de bois sur le pont des navires partant des colonies de l'Amérique Britannique du Nord pour le Royaume-Uni, depuis le 1er septembre jusqu'au 1er mai.

Il était possible jusqu'à un certain point, dans tous les cas, de mettre ces lois en vigueur avant l'abrogation des lois de navigation, parce qu'un navire britannique avec une cargaison britannique partant des colonies pour le Royaume-Uni avait l'avantage sur un navire étranger avec une cargaison étrangère partant des Etats-Unis; conséquemment le commerce était restreint aux navires britanniques faisant le commerce colonial, transportant des cargaisons coloniales et partant directement des colonies pour le Royaume-Uni; et ces navires pouvaient

être arrêtés dans la colonie s'ils éludaient la loi. Mais après l'abrogation des lois de navigation, il n'y avait rien qui pût empêcher un navire britannique de transporter du bois des États-Unis au Royaume-Uni, ou d'aller d'un port étranger aux colonies, puis de changer sa destination au Royaume-Uni. De fait les navires avaient l'habitude, après l'abrogation des lois de navigation, de prendre leur acquittement du côté américain de la rivière qui sépare le Nouveau-Brunswick du Maine, afin d'é luder la loi anglaise concernant les chargements sur le pont des navires.

L'expérience a démontré combien il est difficile, sinon impossible, de mettre la loi en vigueur par des procédures sur ce côté-ci de l'Atlantique.

Vû ces circonstances, les lois dont il est question plus haut furent abrogées par les actes d'amendement de la marine marchande, 1862, 25 et 26 Vict., c. 63, s. 2.

D'après ce que dessus, il est évident que toute législation efficace sur ce sujet doit atteindre les navires au point de leur départ en Amérique, et qu'elle doit concerner les navires partant des ports des États-Unis, aussi bien que ceux qui partent des colonies anglaises. Il est également évident que les actes en question affectent les navires partant de ces pays pour des contrées autres que le Royaume-Uni et que, pour être complète, la législation doit atteindre tous les navires qui transportent du bois à travers l'Atlantique, quelle que soit leur destination. Il est encore évident que des lois de ce genre ne peuvent pas être adoptées dans ce pays, soit pour le Canada ou les États-Unis, et qu'elles doivent être faites de concert, sur une base commune, par les gouvernements du Canada et des États-Unis.

Vû ces circonstances, je dois vous prier d'inviter le Secrétaire d'État à signaler ce sujet à l'attention du gouvernement du Canada et à recommander à ce gouvernement de voir s'il n'y aurait pas moyen de trouver des mesures pour prévenir d'aussi effrayantes pertes de vie et de propriété comme celles qui ont eu lieu récemment.

J'inclus ici une liste, dressée sur les relevés de la Chambre de Commerce, des accidents survenus dans ce trafic pendant les deux derniers mois de l'année dernière (1872).

J'inclus aussi copie d'une lettre, datée le 11 décembre 1860, de M. William Smith, alors contrôleur des douanes et de la navigation au port de St. Jean, aujourd'hui député ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, contenant un état complet sur l'opération de la loi telle qu'elle existait alors.

J'ai, etc.,

T. H. FARRER.

Au Sous-Secrétaire d'État,
Bureau Colonial.

Par la liste dont il est question plus haut et qui est ci-annexée, on verra que sur 72 navires perdus et endommagés, 29 ont été totalement perdus et 43 endommagés; qu'il y a eu 67 pertes de vies, que 48 des navires avaient des chargements sur leurs ponts, 11 sans ces chargements et 13 dont on ignore s'ils avaient de ces chargements ou non. Les remarques de l'officier expéditeur portent sur la nature et la cause de l'accident, et parlent suffisamment par elles-mêmes.

RELEVÉ des navires chargés de bois de construction dont il a été fait rapport à la Chambre de Commerce, jusqu'au 7 janvier 1873, comme ayant été perdus ou endommagés pendant les mois de novembre et décembre 1872.

Nom du navire et date de l'accident.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Age.	Equipage.	Cargaison.	Point de départ.	Destination.	Vies perd.
Queen of the West.	6-11 Waterford	1,432	29	24	Bois de construction.	Québec	Belfast.	—
Weggie.	11-11 Shields Sud.	846	30	16	do	do	Grimsby.	—
Chance.	3-11 Liverpool	972	18	21	do	Pensacola.	Sunderland	—
Darien (S.S.).	18-11 do	864	9	35	Douves coton, etc.	Savannah, Ge.	Liverpool.	—
Morgan.	8-11 Greenock	312	1	9	Bois de construction.	Richibouctou	Bristol	—
Polly.	14-11 Greenock	671	27	14	do	do	Beumaris	—
Express.	24-11 Shields Nord.	711	18	15	Planches	do	Londres	—
White Crest.	19-11 do	1,061	20	19	Bois, 1,550 ton'x	do	Shields	—
Western Empire.	19-11 do	1,245	10	22	B. de cons., 1,600 ton.	do	Bristol	—
Dalkeith	17-11 Greenock	848	14	18	do 1,056 voyages	do	Cardiff	1
Morning Star	12-11 St. Jean, N.-B.	523	2	8	Planches	St. Jean, N.-B.	Dundalk.	—
Jardine Brothers	17-11 Miramichi	741	34	21	Planch. et b. de cons.	Dalhouste.	Liverpool.	4
Champion	19-11 Troon	741	34	21	Bois de construction.	Québec	Greenock	—
Oriental	28-11 Cardiff	654	26	16	do	do	Cardiff	1
War Spirit.	30-11 St. Jean, N.-B.	1,234	18	22	Planches	St. Jean, N.-B.	Liverpool.	1
Utah.	22-11 Stockton	341	31	7	B. de cons. et planch.	Bouctouche.	Swansea.	—
Kasde.	9-11 Glasgow	572	40	17	do	do	Port Glasgow.	—
Mangenon.	21-11 do	979	22	22	do	do	Greenock	—
Mamelon.	19-11 Aberdeen	737	16	17	do	do	do	—
Dauntless.	8-12 Annapolis	396	1	8	Bois	Dalhouste.	Bristol	7
Radmazore	11-11 Cardiff	654	19	15	Planches, etc.	Québec.	Highbridge	—
Zetland.	23-11 Plymouth	1,198	18	24	Bois de construction.	do	Bristol	8
David Cannon.	26-11 Londros	1,131	30	27	Planches	do	Londres	—
Charles Ward	20-11 Pictou.	577	9	10	Bois de construction.	Québec	Liverpool	—
Saugeen.	10-11 Newcastle.	805	18	20	do	Miramichi	Sunderland	—
City of Manchester	25-11 Sunderland	481	16	13	Bois	St. Jean, N.-B.	Bristol.	—
Kafir Land.	29-11 Québec	1,115	23	24	do	Québec.	Greenock	—
Island Green.	20-11 Aberdeen	753	21	17	Bois de construction.	do	do	—
Ju'ia.	9-12 Newport, Mon.	376	6	9	do	Miramichi.	Liverpool.	—
Pride of the Ocean	30-11 Shields Sud.	973	21	20	do	do	do	—
Indian Queen	29-11 Liverpool	1,372	16	23	Planches	do	Londres	—
Josephine.	29-11 St. Jean, N.-B.	952	20	25	Bois de construction.	do	Liverpool	12
Lady Havelock.	21-11 St. Jean, N.-B.	470	9	11	Bois	Miramichi	Glasgow	—
Lutus.	9-12 Liverpool	855	14	18	B. de cons. et planch.	Québec.	Hull.	—
Lady Seymour	3-12 Bristol	824	32	20	Bois	do	Bristol.	—
Lesbia	19-11 Liverpool	936	20	18	Bois de construction.	do	Sunderland.	—
Zarah.	1-12 Newcastle.	1,203	17	22	B. de cons. et planch.	do	Grimsby.	—
	9-12 Glasgow	365	26	11	Bois	Miramichi	Gloucester.	—

RELEVÉ des navires chargés de bois de construction, etc.—*Suite.*

Nom du navire et date de l'accident.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Age.	Équi- page.	Cargaison.	Point de départ.	Destination.	Vies perd.
Rosina	13-12 Poole	634	27	17	Bois de construction.	Québec	Dartmouth	2
Haria	23-11 St. Jean, N.-B	259	7	8	Sariguants	St. Jean	Cardenas	4
Louisa	10-13 Londres	303	12	17	Planç. et b. de cons.	Québec	Dundas	
Dakota	22-11 Fleetwood	892	22	21	Bois de construction.	do	Liverpool	
Cardross	5-11 Greenock	568	18	16	Acajou et cèdre	Honduras	Falmouth	1
Osprey	29-11 Hall	745	27	17	Bois	Québec	Bristol	
Spartenhoe	29-11 Londres	1,253	7	24	Plançhes	St. Jean, N.-B	Liverpool	
Sir Charles Napier	8-12 Turro	513	18	15	Bois	Québec	Bristol	1
Assyria	18-11 Newcastle	1,357	18	20	Bois de construction.	do	Plymouth	
Huano	19-11 Aberdeen	843	22	18	do	do	Greenock	2
Home	29-11 Yarmouth	1,271	11	22	do	do	do	
Victory	18-11 Newcastle	1,752	16	16	B. de cons. et planç.	do	feith	1
Frenchman	19-11 Grangemouth	1,115	15	23	do	do	Greenock	1
Madge Wildfire	7-11 Liverpool	845	18	17	Bois	do	Shields Sud	
Mont Blanc	7-11 Barrow	681	16	14	Bois de construction.	Miramichi	Barrow	
Chieftain	17-11 Lancaster	492	33	16	B. de cons. et planç.	do	Lancaster	
Redan	24-11 Londres	859	17	18	do et douves	Québec	Londres	
Pessie Young	39-11 Liverpool	322	16	10	do	Richibouctou	Whitehav	
Jamaica	20-11 Glasgow	421	18	11	Billots, <i>Lignumum</i> <i>Vitæ</i>	Jamaïque	Liverpool	
Laure	29-11 Shields Nord	713	15	15	Plançhes	Québec	Londres	
Arethusa	19-11 Sligo	339	18	11	do	Matane	Sligo	
Commodore	18-11 Aberdeen	562	11	17	Bois de construction.	Québec	Aberdeen	
Lothair	2-12 Londres	624	21	15	Plançhes	Miramichi	Glochester	
Illustrous	1-12 Liverpool	1,172	19	21	Bois de construction.	Québec	Liverpool	
Alexandria	22-11 Maryport	382	32	12	do	do	Maryport	1
Eastern Province	23-11 Glasgow	377	14	10	Ecorce et mélasse	Philadelphie	Glasgow	
Alisa	7-11 Ayr	468	10	13	Plançhes	St. Jean, N.-B	Ayr	
Sarah McCallie	13-11 Shields Sud	441	24	11	Bois de construction.	Québec	Groningen	
Stiringshire	6-11 Youghal	365	25	12	do	do	Highbridge	
Pera	23-11 Norway	344	--	12	Plançhes	St. Jean, N.-B	Penarth Roads	*8
Tinto	8-12 Cardiff	754	23	16	Bois de construction.	Québec	Cardiff	
Euphemia	13-12 Maryport	289	24	10	do	do	Kirkcudbright	
Marfan	8-12 Liverpool	1,203	14	21	do	do	Cardiff	
Margaret Ann	8-12 Plymouth	718	21	17	do	do	Swansea	

* Quatre hommes de l'équipage du *Tinto* et quatre appartenant au navire naufragé *Prize of the Ocean*, de Shields.

RELEVÉ des navires chargés de bois de construction, etc., etc.—*Suite.*

Nom du navire et date de l'accident.	Vies sauvées et par quel moyen.	Avait-il un chargement sur le pont?	Direction et force du vent.	Nature de l'accident.	Opinion de l'officier qui a transmis le relevé sur la cause de l'accident.
Zarah 9-12 11	restèrent à bord	Oui.	N.	Voie d'eau, etc., carg. de pont jetée par-des. bord.	Gros temps.
Kosina 13-12 15	par "Thos. Lee"	Oui.	N. E.	Abandonné, engagé dans l'eau	do
Flaria 23-11 8	restèrent à bord	Oui.	N. E.	Echoué à Quoddy Ouest.	Tombée du vent.
Louisa 10-13 13	par "Fride" de Suède.	Non.	O.	Abandonné, engagé dans l'eau	Gros temps.
Dakotah 22-11 21	par "Express" de Norvège	Non.	O. N. O.	do	do
Carross 5-11 17	restèrent à bord.	Oui 17 ton.	N. O.	Voie d'eau, perte des voiles, etc.	do
Osprey 29-11 16	do	Oui.	N. O.	Perte des remparts, ancres, chaînes, etc.	do
Sparkhoo 29-11 24	do	Oui.	N. O.	Perte des voiles, chargement de pont, etc.	do
Sir Charles Napier 8-12 15	do	Oui.	N. O. N. O.	Perte des voiles, partie de la cargaison de pont, etc.	do
Assyria 18-11 19	par S. S. "Baltic"	Oui.	N. N. O.	Abandonné, engagé dans l'eau	do
Itmano 19-11 18	restèrent à bord.	Oui.	N. O. N. O.	Ponts et voiles emportés.	do
Horne 29-11 20	do	Oui.	N. N. O.	Ponts balayés et charg. de pont jeté par-des. bord.	do
Victory 18-11 16	do	Oui.	N. O. N. O.	Voie d'eau, perte du charg. de pont, voiles, etc.	do
Franchman 19-11 22	par S. S. "Darren"	Oui.	N. O.	Abandonné, charg. sur pont emporté à la dérive.	Causé par le charg. sur pont.
443 4 Edge Wilfire 7-11 16	restèrent à bord.	Oui.	N. E.	Echoué au milieu, Copenhague.	Jeté sur le rivage par les cout.
443 5 tout Blanc 7-11 14	par le "Skjold"	Oui.	N. E.	Abandonné, chargement sur pont préalablement jeté par-dessus bord.	
Chieftain 17-11 16	par S. S. "Tyne Queen"	Non.	N. O.	Abandonné, engagé dans l'eau, puis remorqué	Gros temps.
Bedan 24-11 18	par "St. Louis"	Oui.	N. O. N. O.	Abandonné, engagé dans l'eau	do
Beattie Young 39-11 10	restèrent à bord.	Oui.	N. O. N. O.	Perte des voiles, chargement sur pont, etc.	do
Jamaica 20-11 11	do	Oui.	N. O.	Perte des remparts, chargement sur pont, etc.	do
Lancet 29-11 15	do	Oui.	O.	Perte des espars, voilure, chargement sur pont, etc.	do
Arethusa 19-11 11	do	Oui.	O.	Ponts balayés, etc.	do
Gommodore 18-11 19	do	Oui.	N. O.	Ponts balayés.	do
Lochar 2-12 15	par "Annie Lorisay"	Non.	N. O.	Abandonné plein d'eau	do
Ilustrious 1-12 21	par "Cairngorm"	Oui.	N.	Abandonné plein d'eau	do
Alexander 22-11 11	restèrent à bord	Oui.	N. O. N. O.	Voie d'eau et perte des voiles	do
Eastern Province 23-11 10	do	Non.	N. O. N. O.	Voie d'eau, cargaison emportée à la dérive.	do
Alisa 7-11 13	do	Oui.	N. O.	Echoué.	Erreur du patron.
Sarah Metcalf 13-11 11	par la chal. de sauvetage.	Oui.	N. O.	do	do
Stirlingshire 6-11 12	en restant à bord	Inconnu.	E à E N E 8	do	do
Pera 23-11 12	par les chaloup. du navire.	Inconnu.	O. par N. 6	do	Gros temps.
Tinto 8-12 *19	en atteignant les rochers.	Inconnu.	O. N. O. 10	do	do
Kuphermia 13-12 10	par leurs chaloupes.	Inconnu.	O. S. O. 4	do	Allant plus à l'ouest qu'on le supposait.
Marian 8-12 21	en restant à bord.	Non.	O. 12	do	Gros temps.
Marg-ret Ann 8-12 17	par le remorqueur à vap.	Inconnu.	S. O. 9	do	do

* Douze hommes de l'équipage du Tinto et quatre appartenant au navire naufragé Pride of the Ocean, de Shields.

SOMMAIRE.

Nombre des navires totalement perdus.	Nombre des navires partiellement endommagés.	Nombre total des navires perdus et endommagés.	Moyenne de l'âge.	Moyenne du tonnage.	Equipage.	Nombre de vies perdues.	Avec charge-ment sur pont.	Sans charge-ment sur pont.	Inconnu : soit avec ou sans char-ment sur pont.
29	43	72	18 17-36	749 1-6	1,204	67	48	11	13

Je crois que ceci doit convaincre l'honorable monsieur de l'urgente nécessité qu'il y a de faire une législation quelconque pour mettre fin à cet abus criant.

La seconde dépêche dont j'ai parlé et qui est adressée au Gouverneur-Général du Canada porte la date du 27 mars, contient la lettre de M. Marshall que Sa Seigneurie avait reçue, et le comte de Kimberley continue en disant: " Cette question, comme Votre Seigneurie le sait, " commande une attention considérable en ce pays, et j'espère que vos ministres ne tarderont " pas à l'examiner. "

Le monsieur qui oppose cette mesure prétend que la restriction de $4\frac{1}{2}$ pieds imposée au commerce des Indes Occidentales, va sérieusement affecter ce commerce. Qu'il me permette, par son information, de donner lecture de ce relevé des chargements de St. Jean aux Indes Occidentales pour les mois de février et mars derniers, et l'honorable monsieur verra que tous les chargements sur le pont des navires, aussi bien pour les Etats-Unis que pour les Indes Occidentales ne sont en moyenne que de $5\frac{1}{2}$ pieds.

Les restrictions quant à la hauteur des chargements sur pont se feraient sentir davantage sur les goëlettes en bois (ainsi qu'on les appelle) qui sont construites pour transporter de sept à neuf pieds sur le pont la plus grande partie de leur cargaison. Cependant, il n'y en a pas un grand nombre:—

DOUANES ST. JEAN N.-B.. 1er février 1873.

Monsieur,—J'ai reçu votre note du 21 du mois dernier au sujet de la hauteur des chargements sur pont transportés par des navires de 100, 200, 300 et 400 tonneaux respectivement à Cuba ou aux Indes Occidentales et en suivant la côte, pendant l'automne et l'hiver. D'après les recherches que j'ai faites, il m'a été impossible de les classer suivant le tonnage. Les plus gros navires ne transportent pas les plus gros chargements sur le pont. J'en ai remarqué quelques-uns comme suit :

Goëlette *Nelson*, 143 tonneaux, bariquants pour Cuba, 6 pieds 3 pouces de hauteur.
do *Robert Fulton*, 144 tonneaux, $3\frac{1}{2}$ pds. aux Indes Occidentales, 8 pds. le long de la côte.
do *Iris*, 114 tonneaux, 7 pds. planches à Portland.
do *Florence*, 158 tonneaux, 6 pds. bariquants à Cuba, le long de la côte, 8 pds. de hauteur.

Règle générale, les plus gros navires ne transportent pas des chargements sur pont aussi hauts que les navires plus petits. Ainsi un patron prendra un chargement sur pont plus élevé qu'un autre ; un propriétaire de navire forcera plus qu'un autre, ou la cargaison sera sèche et lourde ou légère et humide. Les extrêmes sont de 3 à 6 pieds, et je crois que les goëlettes en bois transportent les chargements les plus hauts. Si vous désirez que je poursuive l'affaire jusqu'au bout, je le ferai et en tiendrai un registre. J'ai besoin de prendre des renseignements dans les plus petits détails, car les patrons des navires sont quelques fois très-circospects.

J'ai, etc.,

WM. SMITH, écr.

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

JAMES BARBER
Officier des douanes.

CHARGEMENTS de St. Jean, N. B., pendant le mois de mars 1873, avec la hauteur des chargements sur le pont.

Navires.	Nom.	Ton. enrég.	Port d'enrégistrement.	Nature de la cargaison.	Destination.	Pieds.
Goëlette	Maud.....	398	New York	Bariquants	A Cuba, 7 rangées	3-2
do	Don Pedro.....	67	St. Jean	Madriers	A Boston	6-0
do	Monsita.....	254	do	do	A Cuba	
Brigantin.	Miomac.....	256	do	do	A Montevideo	4-2
Bâtiment.	Lightning.....	1,637	Windsor	Planches	A Liverpool, quelques rangées seul.	
Goëlette.	Volunteer.....	101	do	do	do à peu près	
do	Ella Clifton.....	103	St. Jean	do	A New York	6-0
do	Annie Martha.....	125	do	do	Aux chemins Penarth.	5-0
Bâtiment	Lottie Stewart.....	742	do	do	A Liverpool	5-6
Goëlette.	Calcutta.....	1,372	Glasgow	Planches	A Cuba	3-0
Brigantin.	Charles A. Povey.....	172	St. Jean	Madriers, etc.	do	1-6
Goëlette.	Josie A. Devereaux.....	391	Boston	Bariquants	A Boston	7-0
do	Earnest.....	79	St. Jean	do	do	7-0
do	Mocking Bird.....	121	do	Bois d'arrimage	A Vineyard Haven	6-6
do	William Wilson.....	266	Etats-Unis	Bariquants	A Cuba	6-6
do	Gipsy.....	72	St. Jean	Madriers	A Boston	4-0
do	Howard Holder.....	93	do	Bariquants	A Portland	6-0
Brigantin.	Fidella.....	331	Bangor	do	A Cuba, (pas de chargement sur pont)	6-6
Goëlette.	Annie W.....	81	St. Jean	do	A Fortland	6-0
do	J. B. Harris.....	81	do	do	A Boston	7-0
do	Gold Hunter.....	104	do	do	do	
do	Lallah Booth.....	435	do	do	do	
Barque.	E. G. Sawyer.....	149	Etats-Unis	do	A Montevideo	7-0
Goëlette	do	264	do	Bariquants	A Cuba	
do	Active.....	164	do	do	do	5-0
do	Ada.....	164	St. Jean	Madriers	do	3-0
do	Snow Bird.....	99	do	do	do	5-0
do	do	99	do	do	Aux Etats-Unis	7-0
do	Ida.....	93	do	Lattes	do	6-3
do	M. R. W.....	127	do	Madriers	do	6-6
do	Eliza B. Beard.....	101	do	Lattes	do	5-0
do	Aroila.....	94	do	do	A Boston	9-6
do	Five Sisters.....	146	Etats-Unis	Bariquants	A Cuba, 15 rangées	7-0
do	America.....	85	Windsor	Madriers	A Boston	0-6
do	Impudence.....	115	do	do	do	5-0
do	J. W. Scott.....	109	St. Jean	do	A Cuba	4-6
do	Tempo.....	143	do	do	do	7-0
do	Militia.....	70	do	do	A Boston	5-0
do	Marcia Reynolds.....	293	Parthboro.	do	A Cuba	3-6
do	L. and M. Knowles.....	177	Etats-Unis	Bariquants	do	7-0
do	Adelia.....	114	do	Madriers	A Newport	6-6

Douanes, St. Jean N.B., 29 mars 1873.

JAMES BARBER.

Ainsi qu'annoncé plus haut, je vous envoie une autre liste indiquant la hauteur des chargements de pont pris par chacun d'eux. Naturellement j'ai eu ces renseignements des seuls patrons, sauf une exception. Je crois qu'ils sont exacts.

Huit bariquauts donnent une hauteur de 3 pieds; un bariquaut est d'à peu près 5¼ pouces; huit rangées donneront par conséquent un peu plus que 3 pieds.

La hauteur moyenne est un fût de plus de 5 pieds.

Je n'ai pas encore fait des recherches auprès des propriétaires de navires, mais j'en ferai tranquillement bientôt. (En général les patrons vous seront très-reconnaissants d'une loi comme celle que vous proposez. L'un d'eux m'a dit que si ses propriétaires ne l'obligeaient pas à prendre plus de 6 pieds, il serait parfaitement satisfait.)

Je présume, d'après des conversations que j'ai entendues, que les patrons et commis sont sous l'impression qu'une restriction va être mise au système d'empiler les chargements sur le pont des navires.

En faisant le relevé des naufrages, je me suis convaincu que les forts chargements sur le pont des navires ont été l'une des grandes causes de ces désastres.

Je continuerai à prendre note des chargements sur le pont des navires.

JAMES BARBER.

Wm Smith, Ecr.,

Député du Ministre de la Marine.

On voit donc par les faits que je viens de produire que, non-seulement il y a un abus réel, mais encore que l'opinion publique en demande le redressement. Les dépêches dont j'ai donné lecture prouvent que le gouvernement de Sa Majesté est parfaitement saisi de la question. Mes collègues et moi nous croyons que de promptes mesures sont impérieusement nécessaires, et je n'ai aucun doute que ce comité va demander au Parlement l'adoption du bill que j'ai présenté. Qu'on me permette de dire à ceux qui l'ont opposé qu'ils n'ont pas agi sagement s'ils l'ont fait dans l'intérêt du commerce, car je suis convaincu que le grand danger qu'on doit craindre du point de vue où ils se sont placés est l'extrême dans la restriction et l'inspection auquel ils désirent que l'agitation qui se fait actuellement en Angleterre puisse conduire pour remédier à l'insécurité que le présent système a développée. Il est probable qu'on passera d'un extrême à l'autre; cette tendance sera rendue inévitable par l'opposition, comme celle que l'on fait à la mesure. Notre commerce et les intérêts maritimes dont il dépend en grande partie est d'une trop vaste importance pour la prospérité de notre population pour que nous les mettions en péril; placés au quatrième rang des nations du monde comme peuple maritime, il est également de notre devoir et de notre intérêt de voir à ce qu'aucune restriction inutile ou trop lourde ne soit placée sur notre tonnage qui ne soit absolument nécessaire pour assurer la vie et protéger des gens que les circonstances rendent inhabiles à se protéger eux-mêmes. C'est à ce point de vue que notre gouvernement s'est placé, et je suis certain que ce comité partagera les opinions que j'ai fait valoir.

M. Burpee (St. Jean, N.-B.) dit que le bill est très-important, en tant que les intérêts des provinces maritimes y sont concernés, et qu'il affecte particulièrement le commerce du Nouveau-Brunswick. La discussion de la question des chargements sur le pont des navires dans le parlement anglais a eu pour résultat la nomination d'une commission pour faire une enquête dans toute l'affaire, dans le but de législater plus tard là-dessus. Si le parlement canadien adopte un bill comme celui qui est proposé, cela aura pour effet de restreindre le commerce du pays et de permettre aux étrangers de venir nous l'enlever à nos portes. Un bill de ce genre devrait être réciproque et s'appliquer aux autres pays aussi bien qu'au Canada. Il croit que s'il avait pu obtenir des statistiques, il aurait été en mesure d'expliquer plusieurs faits cités à l'encontre des chargements sur le pont des navires, et démontrer que plusieurs des faits dont on a parlé ne sont pas dûs à cette cause. Il soutient que tandis que les navires qui font le commerce de bois de Québec sont de vieux bâtiments usés, les navires faisant voile du Nouveau-Brunswick sont pour la plupart des bâtiments neufs de première classe, et plus sûrs avec des chargements sur pont que ceux qui n'en ont pas. Quant aux pertes de vie, il est en mesure de dire que pendant les cinq dernières années,—période durant laquelle un millier de

navires ont fait voile de St. Jean—il n'a pas été perdu plus de dix vies par suite des chargements sur pont. Il propose un amendement portant qu'il n'est pas désirable d'adopter le bill de M. Mitchell, et qu'une commission soit nommée pour étudier toute la question dans le but de faire plus tard une législation pour mieux protéger la vie et la propriété.

M. Young (Montréal) croit que les statistiques produites par le ministre de la Marine et des Pêcheries doivent être suffisantes pour convaincre tout le monde qu'un changement est devenu absolument nécessaire. De 49 navires qui ont fait voile du golfe St. Laurent l'automne dernier, on sait que 36 ont été perdus en mer, entraînant une perte de quatre millions de piastres. Qui a payé pour ces pertes? Ce ne sont pas les assureurs qui connaissaient les risques et ont retiré des profits de leurs transactions. Ce ne sont pas les propriétaires, parce qu'ils avaient assuré leurs navires. Ça été le cultivateur et tous ceux qui exportent des produits pour une piastre, parce que ces désastres ont eu pour effet d'ajouter à l'assurance de chaque article exporté du pays. Il n'y a pas un cultivateur ni un marchand de bois du Canada qui n'aient pas contribué à ces quatre millions de piastres. Les marins sont obligés d'aller sur mer, mais tout homme intelligent dira que les navires avec des chargements sur leurs ponts ne sont pas propres à la mer. Les statistiques du trafic des Indes Occidentales démontrent que la même cause qui provoque de si grands désastres sur l'Atlantique est aussi en pleine opération dans ce trafic. Toutes les statistiques indiquent les chargements sur pont comme la cause des grandes pertes en mer, et sa seule objection contre le bill de M. Mitchell, c'est qu'il ne va pas assez loin et devrait défendre tous les chargements de pont. Il ne croit pas que le Parlement devrait se croiser les bras et contempler cette énorme perte annuelle de vies et de propriété sans lui chercher un remède. Quant à la raison que nous devrions attendre que les Etats-Unis fassent une législation semblable, il est d'avis que dans un jeune pays comme le nôtre nous devons faire ce qui est juste, sans nous occuper de ce que font les autres pays.

M. Doull (Pictou) croit que le Parlement devrait pour le moment différer son action dans cette affaire. Le bill ne contient des dispositions que contre la surcharge des navires qui ont des cargaisons sur leur pont, mais il y a autant de nécessité pour faire une législation contre la surcharge des navires qui ont du fret mort et des cargaisons sous le pont. Toute la question devrait être étudiée par une commission avant que le Parlement fasse une loi.

Relativement aux chargements sur le pont des navires—

M. Young (Montréal) fait remarquer qu'un Acte a été passé obligeant les gardiens de port à veiller au chargement des navires.

M. Mackenzie demande ce qu'une commission pourrait avoir à faire, car si les statistiques sont exactes, nous pouvons dès maintenant nous former une opinion sur la question. Il croit qu'on ne gagnerait rien autre chose que du délai avec une commission.

M. Burpee croit qu'on pourrait obtenir des propriétaires de navires plus de renseignements que n'en possède le comité. La principale raison qui milite en faveur d'une commission, c'est qu'une commission a été demandée aux Etats-Unis et accordée en Angleterre. Il faut aussi se rappeler que la loi, qui n'affectera Québec et Montréal que pendant un mois ou cinq semaines, doit affecter les ports du Nouveau-Brunswick pendant tout le temps que s'appliquera la restriction dans le transport des chargements sur le pont des navires.

M. Mackenzie dit que la commission nommée par le Parlement anglais avait mission de faire enquête sur la construction plutôt que sur le chargement des navires.

M. Mitchell répond et présente une nouvelle clause pour la nomination par le Gouverneur en Conseil d'inspecteurs pour veiller au chargement des navires, laquelle clause il est prêt à intercaler dans le bill si on le désire.

M. Holton félicite le ministre de la Marine et des Pêcheries sur la manière dont il a présenté la question au comité, faisant remarquer que M. Mitchell mérite beaucoup du commerce par l'attention qu'il a donnée à cet important sujet. Les renseignements qu'il a fournis au comité sont des plus amples, et il espère que le comité ne rendra pas futiles les efforts qui ont été faits jusqu'ici pour amener un état de chose meilleur que celui que la preuve nous a démontré exiger un prompt redressement.

L'amendement proposé par M. Burpee est alors mis aux voix et perdu.

Le préambule est ensuite adopté et l'examen ultérieur du bill remis à la prochaine réunion du comité.

Sur la recommandation de M. Young (Montréal), il est décidé de faire imprimer les statistiques présentées par M. Mitchell.

A la réunion suivante du comité, le bill fut unanimement recommandé à l'adoption du Parlement, et ordre fut donné de faire imprimer le rapport et les documents de M. Mitchell.

ANNEXE No. 65.

**RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 30 AVRIL 1873.**

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 27 mai 1873

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des affaires des Commissaires du Havre pendant l'année expirée le 30 avril 1873.

J'ai, etc.,

J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

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

ANNEXE No. 66.

ETAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries, l'emploi que chacun d'eux remplit, et les traitements qu'ils ont reçus pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

Nom.	Emploi.	Traitement.	\$ cts.	
			\$ cts.	\$ cts.
Hon. P. Mitchell	Ministre	Six mois, à \$5,000.00 par année.....	2,500 00	
do	do	do 7,000.00 do	3,500 00	6,000 00
William Smith	Député	Douze mois de traitement	2,600 00	
do	do	Six mois d'arrérages	300 00	2,900 00
W. F. Whitcher	Commissaire des pêcheries	Douze mois de traitement, au 30 juin 1873 ..	2,000 00	
do	do	Bonus pour six mois do	150 00	2,150 00
John Hardie	Premier commis	Douze mois de traitement do	1,950 00	
do	do	Bonus pour six mois do	146 25	2,096 25
Jos. Tomlinson	Contrôleur général des phares	Du 1er décembre 1872, au 30 juin 1873.....		833 30
John Tilton	Commis de 1ère classe (comptable).....	Douze mois de traitement, au 30 juin 1873 ..	1,550 00	
do	do	Bonus pour six mois	116 25	1,666 25
do	do (secré- taire particulier)...	Du 1er juillet au 16 décembre 1872		91 94
S. P. Bauset	Com. de 2me cl., anc.	Douze mois de traitement, 30 juin 1873.....	1,250 00	
do	do	Bonus pour six mois do	93 75	1,343 75
W. L. Magee	do ..	Douze mois do	1,200 00	
do	do ..	Bonus pour six mois do	90 00	1,290 00
F. F. Gourdeau	Com. de 2me cl., cad.	Douze mois do	1,000 00	
do	do ..	Bonus pour six mois do	75 00	1,075 00
W. H. Alexander	Com. de 3me classe.	Du 1er juillet au 1er novembre 1872	183 33	
do	Com. de 2me cl., cad.	do 1er novembre 1872, au 30 juin 1873.....	466 67	
do	do	Bonus pour six mois do	52 50	702 50
W. E. Everest	do ..	Du 17 décembre do	378 17	
do	do ..	Bonus pour six mois do	52 50	430 67
do	do (secré- taire particulier)...	Du 17 décembre 1872, au 30 juin 1873		108 07
T. Drinkwater	Com. de 3me classe.	Douze mois au 30 juin 1873	600 00	
do	do	Bonus pour six mois do	45 00	645 00

ETAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Traitement.		
			\$ cts.	\$ cts.
W. B. Carleton.	Com. de 3me classe...	Pour douze mois au 30 juin 1873.....	425 05	
do ..	do	Bonus pour six mois do	33 75	458 80
J. H. McIlree.	do	Douze mois do	425 05	
do ..	do	Bonus pour six mois do	33 75	458 80
Geo. C. Haney..	do	Douze mois do	425 05	
do ..	do	Bonus pour six mois do	33 75	458 80
G. H. Harpur ..	do	Douze mois do	425 05	
do ..	do	Bonus pour six mois do	33 75	458 80
W. S. Pettegrew	Com. surnuméraire.	Douze mois do		882 08
B. Billings.....	Dessinateur.....	Du 1er juillet au 30 novembre 1872....		456 25
Thos. Wheeler..	Messenger.....	Douze mois au 30 juin 1873.....		450 03
Thos. King.....	do	Un mois do		27 50
Jules Morin ..	do	Du 7 octobre 1872, au 30 juin 1873.....		352 25
				25,336 04

WM. SMITH,

Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 31 décembre 1873.

E R R A T A .

Dans l'annexe No. 15, page 130, huitième ligne en descendant, vis-à-vis le nom du Dr. Landry, au lieu de "do," lisez *médecin et chirurgien*; et vingt-quatrième ligne en descendant, à la même page, également vis-à-vis le nom du Dr. Landry, au lieu de "Secrétaire-Trésorier," lisez *médecin et chirurgien*.

Dans l'annexe No. 30, page 223, à la trente-troisième ligne en montant, vis-à-vis le navire *Mosam Valley*, au lieu de "100" tonneaux, lisez "1,100;" et à la page 233, à la trente-septième ligne en montant, vis-à-vis le steamer *Pictou*, il est dit qu'il n'y eut aucune perte de vies, tandis qu'en réalité 29 vies ont été perdues.

ANNEXES

DE LA

DIVISION DES PECHERIES

DU

MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES

LISTE DES ANNEXES DES PÊCHERIES.

	PAGE.
A.—Liste des officiers des pêcheries du Canada.....	1
B.—Rapport sur la croisière de la goëlette du gouvernement <i>La Canadienne</i> pendant la campagne de 1873, avec des statistiques sur les pêcheries de la division du golfe et du bas St. Laurent.....	12
C.—Statistique des pêcheries, sur la rive sud du St. Laurent, de Québec au cap Chatte.....	76
D.—Statistique des pêcheries, sur la rive nord du St. Laurent, de Québec à Bersimis.....	79
E.—Récapitulation générale du produit des pêcheries dans la province de Québec.....	81
F.—Tableau des bateaux-pêcheurs aux Iles de la Madeleine en 1873.....	82
G.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province de Québec.....	89
H.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique de Newcastle, Ontario, pour la saison de 1873	106
J.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique à Ristigouche, pour la saison de 1873.	122
K.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique au Bassin de Gaspé, pour la saison de 1873.	124
L.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique à Miramichi, N.-B., pour la saison de 1873.	126
M.—Rapport sur les opérations de pisciculture, rivière Moisie, pour la saison de 1873.	132
N.—Rapport de l'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.	134
O.—Rapport spécial sur le homard.....	149
P.—Statistique des pêches dans la Nouvelle-Ecosse.....	155
Q.—Statistique des pêches dans le Nouveau-Brunswick.....	158
R.—Statistique des pêches dans Ontario.....	162
S.—Récapitulation du produit et de la valeur des pêches dans la province d'Ontario....	170
T.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province d'Ontario.....	171
U.—Compte-rendu d'une expédition de draguage dans le golfe St. Laurent, par M. Whiteaves, F. G. S., pendant la saison de 1873.....	178
V.—Remarques sur les pêcheries de la Colombie-Britannique, par l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Victoria.....	205
X.—Etat de la dépense pour le service des pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.....	207
Y.—Etat de la dépense en rapport avec la police maritime, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.....	220

ANNEXE A.

LISTE des agents des pêcheries des provinces d'Ontario, Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, nommés en vertu de l'acte des pêcheries (1868) avec indication de leurs districts, adresses à la poste, salaire, etc., etc., et avec destination des agents qui, étant garde-pêche, sont chargés d'agir *ex officio* comme magistrats, d'avec ceux qui agissent comme gardiens de pêche et n'exercent pas les pouvoirs de magistrat.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				\$ cts.
Henry Hunt.....	Ile Larue	Rockport	Gardien ..	20 00
John Wallace.....	Ile Lindoe	Lansdown	do ..	40 00
J. A. Cameron.....	Cornwall à Côté du Lac	Summerstown	G.-pêche ..	50 00
John Mooney.....	Brockville à Cornwall	Prescott	do ..	150 00
Peter Kiel.....	Des Wolfe et Amherst et les eaux des alentours en descend. jusq. Brockville	Ile de Wolfe	do ..	100 00
Jos. Pierson.....	Du Portage à la Pointe Pierre	Consecon	do ..	50 00
Peter Huff, jun.....	De la pointe Ouest à la pointe Pierre	Picton	do ..	50 00
William A. Palen.....	De la pointe Pierre à la pte. Petticoat	Pte. Pierre, Cherry Valley	do ..	100 00
John G. Hicks.....	De la pointe Petticoat à la rivière Noire	Pointe de la Traverse	do ..	100 00
William Plews.....	De la rivière Noire au quai de Bongard	Prinyer	do ..	100 00
James K. Cameron.....	De Cobourg à Brighton, avec les cours d'eau tributaires et les lacs, y compris le lac Rice	Cobourg ..	do ..	200 00
Charles Wilkins.....	Eaux de la baie de Quinté sur les bords des comtés de Northumberland, Addington, Lennox, Hastings, et Frontenac, et du Portage vers l'est, à la Pointe Plaisante	Belleville	do ..	1,200 00
Samuel Wilmot.....	De Toronto à Presqu'île	Newcastle	(*) ..	500 00
John W. Kerr.....	Du hav. de Whitby à la Longue Pointe	Hamilton	do ..	50 00
John McMichael.....	Le bord du lac Erié, comté de Kent	Rond Eau	do ..	50 00
Henry Groves.....	De London à la digue du moulin Gardner, sur la rivière Thames	London	do ..	200 00
E. Boismier.....	De la petite rivière Baptiste, sur le lac Ste. Claire, à la pointe Pélée	Sandwich	do ..	50 00
Zeneus Quick.....	Ile de la pointe Pélée	Kingsville	Gardien ..	200 00
S. A. MacVicar.....	De la pte. Baby sur la R. Ste. Claire, jusq. la pte. au Chaudron, sur le lac Huron	Sarnia	G.-pêche ..	100 00
A. C. McKinnon.....	De la pointe au Chaudron à la pointe à Black, sur le lac Huron	Goderich	do ..	100 00
John Eastwood.....	De Goderich au Cap Hurd	Southampton	do ..	150 00
Farquhar McRae.....	Riv. Sydenham et lac Ste. Claire, de la pet. riv. Baptiste jusq. la pointe Baby	Wallaceburg	do ..	100 00
George S. Miller.....	Du cap Hurd à Pénétanguishene	Owen Sound	do ..	100 00
G. B. Abrey.....	De Pénétanguishene à la riv. Thessalon	Petit Courant	do ..	100 00
Jos. Wilson.....	De la Riv. Thessalon à la tête du lac Supérieur	Sault Ste. Marie	do ..	50 00
Alexander McKenzie.....	Lac Simcoe et ses tributaires	Barrie	do ..	200 00
Henry Calcutt.....	Les eaux intér. du comté de Peterboro	Asburnham	do ..	30 00
James McFadden.....	Rivière et lac Mississipi	Carleton Place	do ..	200 00
Richard Wilson.....	Les eaux intér. du comté de Victoria	Lindsay	do ..	50 00
C. C. Joynt.....	Lac Rideau	Merrickville	Gardien ..	
		Total		

*A le soin de l'établissement de pisciculture à Wilmot's Creek.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaires.
				\$ cts.
Napoléon Lavoie....	Officier commandant <i>La Canadienne</i>	Bassin de Gaspé (en été), L'Islet (en hiver)		1,200 00
D. Guay	De Pointe Lévis à la Rivière Ouelle..	St. Joseph de Lévis	G.-pêche	200 00
H. Martin	De la Rivière Ouelle à Rimouski.....	Rimouski	do	200 00
L. E. Grondin	De Rimouski à Matane	do	do	200 00
Alfred Blais	Lac Métapédia.....	St. Moïse	do	100 00
Jos. I. Letourneau....	Du Cap Chatte à la rivière Ste. Anne des Monts	Ste. Anne des Monts....	do	100 00
Jos. Eden	Rivières York, Dartmouth et St. Jean bassin et baie de Gaspé, à la pointe Pierre	Bassin de Gaspé.....	do	50 00
Thos. McCallum....	De White Head (<i>Chien Blanc</i>) à Percé	Malbaie	do	50 00
James M. Remon....	De Percé à la pointe au Maquereau..	L'abos	do	50 00
William Phelan....	De la pte. au Maquer. à la pte. Paspéb.	Port Daniel	do	50 00
R. W. H. Dimock....	De la pointe Paspébiac à la rivière Grand Cascapédia.....	New Richmond.....	do	150 00
Elmine Allard.....	Du Gr. Cascapédia à la pte. Maguasha	Carleton.....	do	50 00
John Mowat	De la pte. Maguasha à la riv. Métapé- dia, y compris cette rivière et.....			
	Riv. Restigouche, de la pointe de la Mission en remontant, y compris ses tributaires dans le comté de Bona- venture et Restigouche.....	Métapédia.....	do	200 00
P. Vibert, jun.....	De la Pte. aux Esq. à la riv. Shell Drake	Riv. Magpie, sur la côte du Labrador, via B. de Gaspé	do	200 00
E. Pelletier.....	Baie de la Trinité	Cap. St. Ignace.....	do	50 00
Ferd. Saillant	Eaux des comtés de Chicoutimi et Sa- guenay.....	Grande Baie (en hiver, Tadoussac (en été)	do	150 00
C. Demeule	Riv. du Gouffre à la riv. aux Canards, y compris les lacs aux environs de Malbaie, et de la baie St. Paul.....	Malbaie.....	Gardien	50 00
Philippe Gendreon ..	District de Watsheeshoo	Pointe aux Esquimaux	G.-pêche	150 00
G. Mathurin	District de Natashquan.....	Natashquan	do	150 00
	Iles d'Anticosti	Anticosti	do	50 00
Francois Thivierge..	District de Moïsie	Moïsie	do	100 00
J. J. Fox	Ile de la Madeleine	Amherst	do	50 00
J. Legouvé.....	Division de St. Augustin		Gardien	100 00
W. H. Whitley.....	Division de Bonne Espérance.....		do	50 00
W. H. Austin.....	Lacs Memphremagog, Oxford, du Pain de Sucre et Brown, avec ses tribu- taires	Bolton Centre	G.-pêche	100 00
Amos A. Mooney....	Comté de Brome	Knowiton	do	100 00
W. C. Willis	Eaux du district de St. François.....	Sherbrooke	do	150 00
H. W. Austin	District de Montréal et de Richelieu, avec la rivière Richelieu et ses tribu- taires	Chambly	do	200 00
William Clyde.....	Rivière Chateauguay et ses tributaires	Huntingdon	do	50 00
P. E. Lake.....	Baie de Missisquoi sur le lac Cham- plain et la rivière au Brochet	Phillipsburg.....	do	50 00
Daniel Ross.....	Lacs Beauport, St. Charles et lacs ad- jacents	Québec.....	Gardien	50 00
L. P. Huot.....	Lacs Philippe, Gagné, et lacs adjacents et l'île d'Orleans	Chateau Richer	do	100 00
W. L. Holland.....	District d'Ottawa.....	Ottawa.....	G.-pêche	100 00
L. J. Loranger	Eaux intérieures du comté de Terre- bonne.....	St. Sauveur.....	do	100 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-péc. ou gardien.	Salaire.
<i>Comté d'Annapolis</i>				
				\$ cts.
W. H. Rogers	Nouvelle-Ecosse	Amherst	Officier des pêcheries	800 00
W. T. Carty	Comté d'Annapolis	Annapolis	garde-péc.	120 00
George Hardwick	Rivières Annapolis et Languille	do	ou gardien	25 00
Miner Clark	Pont de Lawrencetown à la tra. de Clark	Bridgetown	do	25 00
J. Durland	Du pont de Lawrencetown, à la ligne du comté, y compris la riv. Nictaux	Lawrencetown	do	25 00
B. LeCain	Lovett Brook	Annapolis	do	25 00
Charles Barteaux	Rivière Nictaux	do	do	25 00
A. D. Munroe	Rivière Annapolis	do	do	25 00
<i>Comté d'Antigonish.</i>				
A. W. McDonald	Comté d'Antigonish	Antigonish	Garde-péc.	125 00
Angus McDonald	De l'entrée du havre au pied des marécages et de là, en remontant la Tracadie, jusq. lac, et dep. les marécages jusq. la riv. du Monastère, y compris la riv. de l'étab. Français et Tarbits. De l'entrée du havre à la Fourche; de là, sur la riv. Pomquet, au moulin de V. Chisholme, et de la Fourche, sur la riv. Noire, à la chute	Tracadie	Gardien	30 00
Albert Randall	De la mer au lac	Fourche Pomquet, Antigonish	do	25 00
Colin Chisholm	Du havre d'Antigonish, au pont de McWilliams ou de St. André	Bayfield, B. A.	do	15 00
Angus McDonald	Du pont de McWilliams au pont de Frazer, y compris la rivière	Bas de la rivière Sud, Antigonish	do	25 00
John Cumming	Du pont de Frazer à la ligne du comté tête du lac	Haut de la rivière Sud, Antigonish	do	25 00
John Dexter,	Du havre d'Antigonish, (au pied du marais) à la rivière du moulin Trotter, y compris les deux branches riv. de l'Ouest et la rivière Bailey	Haut de la rivière Sud, Antigonish	do	20 00
Donald Chisholm	De la rivière du moulin de Trotter au barrage de W. Thompson	Antigonish	do	30 00
James McLean	Du barrage de Thompson au pont de la Fourche d'Addington	Sources salées Antigonish	do	25 00
Hugh Cameron	Du pont de la Fourche au pont de Tinkeytown, y compris les rivières James et du Castor	Rivière Ouest, Addington, Fourche d'Antigonish	do	25 00
Duncan Fraser	Du pont de Tinkeytown au moulin de Stewart	Addington, B. A.	do	2 00
		Ohio	do	20 00
<i>Comté du Cap Breton.</i>				
Francis Quinan	Comté du Cap Breton	Sydney	Garde-péc.	120 00
Anthony Spencer	Rivière Mira, ruisseau Noir	Mira Gut, B. A.	Gardien	25 00
Thomas Burke	Pont Mira et ruisseau à la Truite	Mira B. A., Bridgetown	do	25 00
John McEachen	Rivière au Saumon	Arichat	do	25 00
Thomas Moore	Ruisseau Balls et Lecchs	Sydney Nord	do	20 00
Donald McDonald	Rivières Sydney et la Fourche	Lingan	do	20 00
Alexander McLean	Mill Brook	do	do	20 00
York Barrington	Du nord de East Bay à la source de la rivière Sydney, y compris la partie de l'île Boularderie	Mines de Sydney	Garde-péc.	120 00
Alexander McDonald	Du sud de East Bay à la riv. au saum.	East Bay	do	120 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-péc. ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Colchester.</i>				\$ cts.
Allan McAdam.....	Eskaoni .....	.....	Gardien.	25 00
Angus Morrison	Pont de Marion, Mira .....	.....	do	25 00
Denis Murphy	Pont des Mines de Sydney .....	.....	do	25 00
D. McDonald	Trou au Saumon, Fourches de Sydney.	.....	do	25 00
M. McLellan	Ruisseau de Rory Brack .....	.....	do	25 00
William Blair	Comté de Colchester, division sud.	Onslow	Garde péc	100 00
G. N. Christie	Rivière au Saumon	Teuro	Gardien.	25 00
Samuel Frame	Rivière Shubénacadie	Rivière Shubénacadie	do	25 00
Robert J. Pollock	Rivière Stewiacke (inférieure)	Stewiacke inférieure	do	25 00
George Fulton	Rivière Stewiacke (supérieure)	Rivière Stewiacke, Brookfield	do	25 00
James Bonnyman	Rivière des Français et ruiss. du moulin	New Annan	Garde-péc	40 00
J. W. Davison	Comté de Colchester, division nord.	Londonderry	do	100 00
J. Urquhart	Rivière Waugh	Tatamagouche	Gardien.	50 00
W. McElheney	Rivière De Bert	Londonderry	do	25 00
Henry Urquhart	Rivière Folly	do	do	25 00
Henry M. Fulton	Rivière Portapique	Portapique B.A.	do	25 00
George Moore	Rivière Economie	Economy	do	25 00
<i>Comté de Cumberland.</i>				
Thomas H. Patton..	Comté de Cumberland, division est, compren. tous les cours d'eau qui se jett. dans le détroit de Northumberl.	Rivière Philippe	Garde-péc	100 00
Oliver Fillmore	Riv. Philippe, chute Hanam, en amont	do	Gardien.	25 00
David Stewart	do do en aval.	do	do	25 00
Jeremiah Brownell..	Rivière Shinimicas	Shinimicas, Riv. aux Oies	do	25 00
Asa Fillmore	Rivière Philippe	Rivière Philippe	do	25 00
James King	Comté de Cumberland, division ouest comp. tous les cours d'eau qui af- fluent dans la Baie de Fundy.	Amherst	Garde-péc	100 00
David Corbett	Rivières LaPlanche et Nappan	do	Gardien.	25 00
Moses Harrison	Rivière Maccan	Maccan, B. A.	do	25 00
John H. Barnes	Rivière Hébert	do	do	25 00
Francis L. Jenks	Parrsboro' Head	Parrsboro'	do	25 00
W. C. Rindress	Rivière Wallace	Pugwash	do	30 00
Elijah Fowler .....	.....	Riv. Diligent, Parrsboro	do ..	30 00
<i>Comté de Digby.</i>				
James H. Morehouse	Comté de Digby	Hillsburg	Garde-péc	120 00
William Odel	Rivière Joggs	Digby	Gardien.	25 00
Basil R. Robicheau..	Rivière au Saumon	Riv. au Saumon, B.A.	do	25 00
Lochlin v. cKay	Baie Ste. Marie	Baie Ste. Marie, B.A.	do	25 00
Robert Journey	Rivière Sissaboo	Digby	do	25 00
John P. Thibodeau..	Rivière Metaghan et ruiss. de Comeau.	Rivière Métaghan .....	.....	25 00
<i>Comté de Guysborough.</i>				
James A. Tory	Comté de Guysborough	Guysborough	Garde-péc	150 00
James Cook	Rivière au Saumon, de l'emb. à la ligne ouest de Graham	Riv. au Saumon W.O.	Gardien.	25 00
William P. Carritt..	De la ligne de Graham au pied du lac Neil, y compris la branche nord et le lac	do	do ..	20 00
Charles Kenny	Du pied du lac Neil au lac de la chaussée de Castors, inclusivement, et tous les lacs traversés par la rivière	Riv. au Saumon, branc. ouest, Guysborough ..	do ..	15 00
Donald Gunn	De la station de Scott, au lac Country Harbor, y comp. la riv. Gunn, dep. la riv. princ. jusqu'au lac Hurlay..	ross Roads	do ..	30 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaires.
<i>Comté de Guysborough.—Suite.</i>				
William Pride	De l'embouchure de la rivière à la pte. Sinclair, y compris le cours d'eau depuis le havre du Vin jusqu'aux lacs.	Sherbrooke, Ste. Marie..	Gardien ..	\$ cts.
Thos. McKeen	De la fourche à la limite du comté y compris la riv. de McKeen jusq. lac.	Melrose.....	do ..	30 00
Edward Jordan	De la fourche à la rivière des sauvages	Glenelg.....	do ..	30 00
Robt. McKay.....	Depuis la limite de la marée jusqu'à l'intervalle sur le bras nord, et jusq. moult. de Cameron, bras de la Vallée.	Guysboro', Intervale, B.A	do ..	15 00
Jas. R. Bruce.....	De l'embouchure de la rivière du havre aux Coques, aux chutes supérieures.	Guysborough	do ..	10 00
Jas. Nickerson.....	De la grève aux chutes, y compris la rivière Nord-Ouest.....	New Harbor, B. A.....	do ..	15 00
Allan McQuarry....	Rivière Ste. Marie.....	Rivière Ste, Marie Sherbrooke.....	do ..	40 00
<i>Comté d'Halifax.</i>				
Ezekiel Sibley.....	Comté d'Halifax, divison est, de Dartmouth à Ecum Secum.....	Meagher's Grant, B.A., Musquodoboit.....	G.-pêche..	100 00
Wm. Guild.....	Du Havre-aux-Vaisseaux à Chezsetcook, inclusivement	Havre-aux-Vaisseaux...	Gardien ..	40 00
Wm. Hall	Sheet Harbor.....	Sheet Harbor	do ..	40 00
John Fitzgerald.....	Du havre d'Halifax à la baie Marguerite, anse des Portugais	Anse des Portugais.....	G.-pêche..	100 00
Archbld. Kidston...	De l'anse de Peggy à la baie Torrance.	Spyfield	Gardien ..	40 00
Nathaniel Mason ...	De l'anse de Hulbert à l'anse à Peggy, baie Marguerite	Baie Marguerite, anse à Peggy, B. A.....	do ..	40 00
Jas. B. Gilbert	Rivière Gay.....	Rivière Gay, B. A.....	do ..	20 00
Andrew Horne, jun.	Haut de la rivière Shubénacadie.....	Shubénacadie	do ..	20 00
Hiram Blanchard ..	Rivière Sackville		G.-pêche..	Pas payé
<i>Comté de Hants.</i>				
Peter S. Burnham ..	C. de Hants, div. O., qui dev. s'ét. dep. la lim. occid. du comté jusq. Walton	Windsor.....	do ..	100 00
John W. Dinsmore..	Riv. Shubénacadie depuis la riv. Ste-wiacke jusq. la limite du C. d'Halifax.	Shubénacadie	Gardien ..	30 00
James Mosher.....	Rivières Méandre et Herbert, de l'embouchure à la source	Brooklyn	do ..	30 00
Timothy B. O'Brien.	Division est, de Walton à la ligne de Colchester.....	Windsor.....	G.-pêche..	100 00
Joseph Mosher.....	Rivière Kennetcook, de l'embouchure à la limite de la marée.....	Newport	Gardien ..	50 00
Jas. M. O'Brien ...	Rivière Walton et Kennetcook.....	Maitland	do ..	30 00
<i>Comté d'Inverness.</i>				
Murdoch A. Ross...	Comté d'Inverness, division est.....	Marguerite nord est.....	G.-pêche..	100 00
Peter Coady	De l'embouchure de la rivière Marguerite à la chapelle S.O.....	Marguerite sud ouest, B. A.....	Gardien ..	25 00
Jno. Carmichael	P. m'toyenne de la Marguerite.....	Marguerite B.A.....	do ..	25 00
Archibald McDoug...	artie supérieure et tributaires de la rivière Marguerite	Riv. Marguerite, Mabou	do ..	25 00
Reuben Phillips ..	partie supérieure et tributaires de la	{ Marguerite N.-E..... }	do ..	25 00
John McRae	rivière Marguerite.....	{	do ..	25 00
Wm. Grant	Comté d'Inverness, division ouest.....	Mabou	G.-pêche..	100 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Gardépêche ou gardien.	Salaires
<i>Comté d'Inverness.—Suite.</i>				\$ cts.
Bernard Dwyer....	Rivière Mabou	Mabou	Gardien ..	25 00
Angus McIntyre....	Rivière Dennis	Rivière Dennis, B.A.	do ..	25 00
Donald McDonald....	do Des Habitants	Riv. des Habitants, B.A.	do ..	25 00
Angus Cameron	do do	do	do ..	25 00
A. McLellan	do do	do	do ..	25 00
Hugh Cameron	do do	do	do ..	25 00
James McGarry	do do	do	do ..	25 00
<i>Comté de King.</i>				
Adolphus Bishop	Comté de King	Comté de King	G.-pêche..	125 00
John E. Starr	do	Port William	do ..	250 00
W. McIntyre	Rivière Annapolis	Kentville	Gardien ..	30 00
Irad Benjamin	Gaspereau	Gaspereau	do ..	20 00
John Buchanan	do	do	do ..	20 00
<i>Comté de Lunenburg.</i>				
Daniel Dimock	Comté de Lunenburg, div. est, rivs. du Mil'n, de l'Or, Martin et Mushamush	Chester	G.-pêche..	100 00
Ebenezer Frail	Rivière de l'Est	do	Gardien ..	25 00
James Corkum	Rivière du Milieu	do	do ..	25 00
William Mosher	Rivière de l'Or (inférieure)	do	do ..	25 00
John Hutt	do de l'Or (supérieure)	Beech Hill, Chester	do ..	25 00
James Langille	Rivière Martin	Chester	do ..	25 00
Henry S. Jost	Comté de Lunenburg, division ouest	Lunenburg	G.-pêche..	100 00
Charles Perneté	De l'embouchure de la rivière de la Hève à l'anse de Wilkie	do	Gardien ..	25 00
John Artz	De l'anse Wilkie jusq. chez Hy. Koch	Bridgewater	do ..	25 00
James Mossman	De chez Henry Koch jusq. chez Knock	Lunenburg	do ..	25 00
Edward Morgan	De chez Knock à la source de la Hève	Rivière de la Hève, New Germany, B. A.	do ..	25 00
W. Veinot	Rivière Muhamush	Chester	do ..	25 00
George A. Nesbit	Petite Rivière	Petite Rivière	do ..	25 00
<i>Comté de Pictou</i>				
John McDonald	Comté de Pictou, division est, comprenant les rivières Sutherland, French et Barney; le ruisseau Bailey et la pêche du rivage, de l'est au havre de Pictou, jusqu'à la ligne du comté.	Ponds, A.	G.-pêche..	170 00
J. McKay	Rivière Barney	do	Gardien ..	25 00
John McRae	Rivière Sutherland	New Glasgow	do ..	25 00
George Foote	Rivière French	do	do ..	25 00
Dan. McLean	Ruisseau Bailey	Ruisseau Bailey, B. A.	do ..	30 00
Charles Henry	Comté de Pictou, division ouest, comprenant les rivières du M., de l'O. et du Caribou et les riv. Toney et John	Rivière John	G.-pêche..	130 00
John Turner	Rivière John	do	Gardien ..	25 00
P. Campbell	Rivière de l'Est	do	do ..	30 00
Alex. Douglas	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu	do ..	25 00
W. Evans	Rivière de l'Ouest	Rivière de l'Ouest	do ..	25 00
A. McKenzie	Rivière Toney	do	do ..	25 00
John Cameron	Rivière John	do	do ..	25 00
George McKenzie	Rivière Caribou	do	do ..	25 00
John McDonald	Rivière Barney, dép. la riv. McDonald	do	do ..	25 00
	Du pont à la tête	do	do ..	25 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	G.-pêche ou gardien.	Salaire, \$ cts
<i>Comté de Queen.</i>				
Samuel T. N. Sellon	Comté de Queen	Liverpool	G.-pêche.	120 00
Stephen Cléments	De la Pointe du Fort au pont Milton, des Roches-au-Saumon, riv. Liver.	do	Gardien	25 00
Theodosius Ford	Du pont Milton rem. riv. P. Liverpool	Milton	do	50 00
William Euchanan	Des Roches-au-Saumon à l'île Puddingpan, en suivant la côte	Liverpool	do	20 00
Hy. Hocker	De l'île Puddingpan à l'île Tobie, rem. riv. P. Medway jusq. anse du Chien	Port Medway	do	30 00
William McGregor	Du pont de fer, rivière de l'Est, à la factorerie de Grant, depuis la marée jusqu'aux mines de charb. du p. de fer	Churchville	do	25 00
Samuel Frazer	De la factor. de Grant au lac du br. E.	Bridgeville	do	25 00
Donald Frazer	Fourche et lac de la branche ouest	Hopewell	do	25 00
John Fitzgerald	Du moulin à vapeur à la chute à Salter, riv. de Port Medway	Village des Moulins	do	30 00
Barnabas M es.	De la chute à Salter à Pawn Hook, riv. de Port Medway	Greenfield, B.A.	do	20 00
Stephen Smith	De Pawn Hook à Brookfield	Liverpool	do	20 00
Jonathan Smith	De la pointe du Fort à la pointe ouest, havre de Liverpool	do	do	15 00
James Farquhar	De la Pointe ouest du havre de Liverpool à la Grande Rivière, Port Mouton et Port Joli	do	do	30 00
J. N. Mack	Rivière de Port Medway	Village des Moulins	do	30 00
<i>Comté de Richmond.</i>				
Duncan Cameron	Division est de la rivière Bourgeoise à la limite orientale du comté, y compris la dite rivière	St. Pierre	G.-pêche.	125 00
Alex. Urquhart	Grande Rivière	Grande Rivière, B.A.	Gardien	30 00
Hector McKinnon	Loch Lomond	Loch Lomond, B.A.	do	30 00
John H. Ballam	Division ouest de la rivière Bourgeoise à la limite occidentale du comté	Arichat	G.-pêche.	125 00
Peter W. Grouchy	Rivière Decouisse	Rivière Decouisse Arichat	Gardien	30 00
John Proctor, sen.	Rivière des Habitants	Port Hawkesbury	do	20 00
Abraham Sampson	Îlot Petit Degret	do	do	30 00
Justinian Sampson	L'Ardroise	do	do	30 00
<i>Comté de Shelburne.</i>				
Wm. Muir, Jun	Comté de Shelburne	Shelburne	G.-pêche.	125 00
W. McKay	Rivière Clyde	do	Gardien	20 00
Matthias Greenwood	Riv. de la baie Ronde et ruiss. Sauvage.	Rivière Clyde, B.A.	do	20 09
George Archer	Rivière Birchtown	Shelburne	do	15 00
Richard McGill	Rivière Roseway	do	do	20 00
James Turner	Rivière Jordan	do	do	30 00
Lathrop Freeman	Rivière des Sables	Rivière des Sable B. A.	do	30 00
Henry Ackerman	Green Harbor	Ragged Island, île de Locke, B.A.	do	20 00
P. Crowell	Rivière Barrington	Barrington	do	20 00
<i>Comté de Victoria.</i>				
J. W. Burke	Comté de Victoria, Division nord	Ingonish	G.-pêche.	120 00
Donald McRae, Jun.	do do sud	Baddeck	do	120 00
John McLellan	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu, B. A.	Gardien	25 00
		Baddeck		

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—Fin.

Nom	District.	Adresse.	G. pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Victoria.—Suite.</i>				\$ cts.
John McDonald . . .	Rivière du Milieu, établis. d'en haut.	.....	Gardien..	25 00
Donald McQuarrie . .	do do	Baddeck	do ..	25 00
Donald McMillan . . .	Rivière Baddeck	Rivière du Milieu, B. A. Baddeck	do ..	25 00
Donald McAuley . . .	do	.....	do ..	25 00
Hector McKenzie . . .	Rivière du Nord	Rivière du Nord, B. A.	do ..	25 00
Donald McRae	Tributaires de la rivière Baddeck	Baddeck	do ..	25 00
Francis Arnold	Branche nord do	do	do ..	25 00
<i>Comté de Yarmouth.</i>				
T. B. Crosby	Comté de Yarmouth	Tusket	G.—pêche.	100 00
J. A. Hatfield	De la chute du Reynard à Lower Narrows, rivière Tousquet	do	do ..	50 00
William Kavanagh . . .	Du pont de Gurill à Coldstream	do	do ..	25 00
William Prosser	Branches de la rivière au-dessus de la chute de Reynard	do	do ..	25 00
Eustace Nickerson . . .	Rivière au Saumon	Yarmouth	do ..	25 00
Edward Perry	Petite Rivière	do	do ..	25 00
Charles Grant	Rivière des Habitants	do	do ..	20 00
D. McLaughlin	Baie de l'Ouest, rivière Noire	do	do ..	30 00
Ed. Madden	Rivière Bourgeoise	do	do ..	30 00
George Donahoe	Rivière du Moulin	do	do ..	30 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

W. H. Venning	Du Nouv-Brunswick à la N.-Ecosse.	St. Jean, N. B.	Inspecteur des pêch.	1,400 00
C. R. Venning . . . . .	.....	do	Commis..	400 00
<i>Comté d'Albert.</i>				
Winthrop Akerley . . .	Comté d'Albert	Harvey	G.—pêche.	100 00
John Taylor	Rivière Petitcodiac	Coverdale	do ..	40 00
Chamb's McLatchey . . .	De l'embouchure de Petitcodiac à la baie Dorchester	Hillsboro'	Gardien..	40 00
Jacob Beck	Rivière Pollet	Elgin	do ..	30 00
James E. Kenny	Lac Germantown et rivière Shepody	Hopewell Corner	do ..	40 00
Bartlett Olliver	Baie du Rocher	Waterside	do ..	40 00
<i>Comté de Carleton.</i>				
Hugh Miller	Rivière Miramichi (S. O.) de la source aux fourches	Glassville	G.—pêche.	30 00
Hugh Harrison	Rivière St. Jean et ses tributaires, de la riv. Long Creek à la riv. Tobique	Woodstock	do ..	100 00
George Burt	Rivière St. Jean, depuis la rivière à l'Anguille jusqu'à Woodstock	do	Gardien..	30 00
	Rivière St. Jean	Supérieure	do ..	30 00
<i>Comté de Charlotte.</i>				
M. J. C. Andrews	Baie intérieure de Passamaquoddy	St. André	G.—pêche.	200 00
James Brown	Campo-Bello et Iles de l'Ouest av. la côte et les crs. d'eau du c. de Charlotte	Campo-Bello B. A.	do ..	100 00
Patrick Curran	Rivière Ste Croix et ses tributaires	Milltown, St. Stephen	do ..	120 00
W. B. McLaughlin	Ile du Grand Manan et ses frayères	Grand Mannan	do ..	*240 00
Samuel Dick	De St. George au havre au Castor	La Tête	Gardien..	30 00
Robert Dickson	De l'anse Sealey à Lépreux	Lépreux	do ..	30 00
Lernard Best	District est, de La Tête à Lépreux	Havre au Cartor, B. A.	G.—pêche.	100 00

* Y compris le loyer d'une chaloupe.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
<i>Comté de Gloucester.</i>				
				\$ cts.
James Hickson.....	Rivière Nipissiguit et ses trib. avec la côte marit. et les crs. d'eau depuis la riv. Belle Dune à la pte. Grindstone	Bathurst	G.-pêche..	250 00
William Bateman...	Rivière Nipissiguit	do	Gardien..	50 00
Juste Hache.....	Bancs d'huitres du comté de Gloucester, Caraquette et Shippegan	Caraquette	G.-pêche..	100 00
Justinian Savoy	Tracadie	Tracadie, W. G.	do	30 00
John L. Veno.....	Pokemouche	Pokemouche.....	Gardien ..	30 00
Samuel Miller	Havre de Bathurst.....	Bathurst	do .....	.....
<i>Comté de Kent.</i>				
Charles Cormier ...	Rivière Cocagne.....	Cocagne	G. pêche..	100 00
J. Mc D. Sutherland	Rivière Richiboucto.....	Richibucto	do	50 00
Francis B. Légaré...	Petite Rivière Bouctouche.....	Petite rivière Bouctouche, Shédiac	Gardien..	30 00
A. M. Girouard.....	Grande rivière Bouctouche.....	Bouctouche.....	do	30 00
James Harnett.....	De l'embouchure de la rivière Nicolas, sur le Richiboucto, en amont, y compris la rivière Nicolas.....	Weldford	do	30 00
<i>Comté de King.</i>				
Isaac Foshay	Comté de King.....	Sussex, Apohaqui	G. pêche..	100 00
Samuel Goslin	De l'embouchure de la petite rivière de Smith en remontant.....	Petite riv. Smith's B. A.	do	50 00
Samuel F. Ryan.....	Ruisseau du moulin	Studholm, Apohaqui	Gardien..	30 00
N. H. Deveber.....	Rivière St. Jean et la baie de Belle Isle et ses tributaires	Westfield	G.-pêche..	50 00
Samuel Gamblain...	Lac Washademoak et ses tributaires dans les comtés de King et Queen.	Embouchure du Nerepis	Gardien..	30 00
<i>Comté de Northumberland.</i>				
Thos. Savoy.....	Rivière de l'Église brûlé et ses trib.	Upper Neguac	G.-pêche..	30 00
Norman Campbell...	Rivière Tabusintac et ses tributaires	Tabusintac, Miramichi..	Gardien..	50 00
Amos Perley.....	Rivière et baie de Miramichi à l'est de l'île de Beaubair, dans les paroisses de Glenelg et Chatham	Chatham, Miramichi. ..	G.-pêche..	100 00
Christopher Parker.	Rivière Miramichi et ses tributaires, de Newcastle à l'île Price entre l'île de Beaubair et Boiestown	Newcastle, do	do	160 00
and		Blackville, do	do	160 00
N. B. T. Underhill..	Rivière Miramichi (N. O.) et ses tributaires de Newcastle en remontant.	Newcastle, do	do	400 00
Aaron Hovey.....	Rivière Miramichi (S. O.) et ses tributaires entre Blissfield et Boiestown	Boiestown	Gardien..	30 00
Geo. Bryanton	De la rivière à l'Orme à Squire Underhill, sur le bras S.O. de la riv. Mir.	Blacktown, Indiantown ..	do	30 00
Kenneth Cameron...	Rivière Miramichi S.O. depuis la ligne de Blissfield jusqu'aux sources, avec ses tributaires.....	Boiestown Miramichi..	G.-pêche..	100 00
Patrick Bergin	Rivière Cain, paroisse de Blackville	Dumphy, B. A., paroisse de Blackville, S. O. Miramichi	Gardien ..	30 00
Thos. Smith.....	De l'extrém. infér. de l'île Fingley sur la branche N. O. du Miramichi, en remontant, et le grand Sevoile.....	Esk Nord, Miramichi ..	do	30 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou Gardien.	Salaire.
<i>Comté de Northumberland—Suite.</i>				\$ cts.
David Somers.....	Depuis le côté inf. de Ox-Bow, sur le petit bras S. O. en remontant.....	Esk Nord, Miramichi...	G.-pêche.	30 00
Patrick Gillis.....	Petite rivière Sud-Ouest et ses tribut.	do do	Gardien..	30 00
Denis Hogan.....	Rivière Renous et ses tributaires	Pont de Renous, B. A.....	do ..	30 00
Thos. McKenzie	De la pointe Dunbar, sur le bras N. O. du Miramichi; à l'extrémité inf. de l'île Fingley, sur le bras S. O., et au côté inférieur d'Ox-Bow.....	Red Bank, Esk; Nord Miramichi.....	do ..	30 00
Henry Oldfield.....	Du grand Sevogle aux fourches carrées	Esk Nord.....	.....	30 00
Robt. Brimmer.....	Rivière Napan et rivière Noire et leurs tributaires	Chatham, Miramichi	do ..	30 00
John Williston.....	Riv. et baie du Vin, avec la paroisse de Hardwick, l'île Fox et autres îles et places sur le côté sud du principal bras de la rivière Miramichi.....	Baie du Vin; W. O.....	G.-pêche.	100 00
Jamies Russell.....	Baie de Miramichi et ses tributaires	Newcastle, Miramichi...	do ..	150 00
Thos. Taylor.....	Rivière Miramichi; S. O. dans la paroisse de Blissfield .....	.....	do ..	50 00
<i>Comté de Queen.</i>				
Isaiah Langan.....	Rivière au Saumon	Chipman B. A. Gasperaux	Gardien ..	30 00
John Secord.....	Rivière Canaan	Long's Creek, Johnston.	do ..	30 00
I. T. Hetherington..	De l'île Cole au pied du lac Washemoak	Jenkins, B. A., Johnston.	do ..	30 00
<i>Comté de Restigouche.</i>				
E. Ferguson.....	De la petite riv. Duña à Morris Rock.	Dalhousie	G.-pêche.	100 00
W. McMillan.....	De la petite r. B'le Dune à la r. à l'Ang.	New Mills.....	do ..	100 00
A. McPherson, Jr.	Rivière Charlo	Rivière à l'anguille;.....	Gardien..	25 00
J. McMillan.....	Rivière Jacquet	Rivière Louis on, B. B...	do ..	25 00
<i>Comté de Sunbury.</i>				
Reuben Hobbs.....	Rivière St. Jean, d'indiantown à la ligne du comté d'York.....	Burton, B. A	G.-pêche.	100 00
<i>Comté de St. Jean.</i>				
Cyprian E. Godard..	Comté de St. Jean	St. Jean.....	do ..	150 00
William Skillen	Partie orientale du comté de St. Jean, depuis Quaco Head à la riv. aux Oies.	St. Martin.....	do ..	100 00
<i>Comté de Victoria.</i>				
C. McClusky.....	Comté de Victoria.	Grande Chute.....	do ..	100 00
John Jamer.....	Rivière Tobique.....	Andover	Gardien..	30 00
John McDougall...	Les T.-R., branche de la riv. Tobique	Arthurette, B. A	do ..	30 00
G. Bedell.....	Rivière au Saumon	Andover	do ..	30 00
Donald Fraser.....	Rivière Tobique	do	do ..	30 00
<i>Comté de Westmoreland.</i>				
W. B. Deacon.....	Havre de Shédiac et rivière.....	Shédiac	G.-pêche.	60 00
.....	Rivière Petitcodiac et Memramcook.	Moncton	do ..	60 00
D. T. Cormier.....	Baie de Dorchester	Village Gautreau.....	do ..	.....

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-péc, ou gardien.	Salaire.
	<i>Comté d'York.</i>			\$ cts.
C. McPherson	Comté d'York	Frédéricton	Inspecteur	150 00
J. Campbell	De la Grande Passe, sur la rivière St. Jean, en remontant	Kingsclear, O. O., Fré- déricton	Gardien ..	30 00
W. Brown	Rivière St. Jean	Southampton	do ..	30 00
A. Moir	De Price's Bend au côteau brûlé S. O., Miramichi	Bloomfield	do ..	30 00
		Total		

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHÉRIES,

OTTAWA, 31 décembre 1873.

Pour copie conforme :

W. F. WHITCHER,

Commissaire des Pêcheries.

ANNEXE B.

RAPPORT SUR LA CROISIÈRE DE LA GOELETTE DU GOUVERNEMENT
 "LA CANADIENNE," DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE ST. LAURENT
 PENDANT LA SAISON DE 1873, SOUS LE COMMANDEMENT DE N
 LAVOIE, MCR., OFFICIER DES PÊCHERIES.

A l'honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des pêcheries, Ottawa.

L'ISLET, 1er janvier 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur la croisière de *La Canadienne*, chargée pendant la dernière saison de protéger les pêcheries dans le golfe et le bas du Saint-Laurent.

Les mêmes causes qui avaient retardé notre départ, à la dernière saison, nous ont empêché de sortir du port de Québec avant le 13 mai, c'est-à-dire deux jours plus tard qu'en 1872. Une des principales raisons qui ont ajourné notre départ a été l'absolue nécessité de mettre *La Canadienne* dans la cale pour réparer le doublage en cuivre qui avait été endommagé par la glace, vu que la goélette, pour des motifs d'économie, avait passé l'hiver à flot. Cependant l'expérience nous a démontré qu'il serait imprudent de répéter l'emploi de ce mode d'hivernage sans exposer le navire à des dommages sérieux. *La Canadienne* a maintenant 19 années de service, et d'après la nature de l'ouvrage qu'elle fait et le genre de navigation qu'elle accomplit, elle doit être traitée avec grand soin; par conséquent, je recommanderais de la placer, à l'avenir, dans la cale au lieu de la laisser à flot tout l'hiver.

Notre voyage s'est opéré très-lentement. Huit jours après notre départ de Québec, nous étions encore à l'ancre vis-à-vis les Éboulements, où les vents contraires nous avaient forcé de revenir, et nous n'atteignîmes les îles de la Madeleine, notre première destination pour la croisière du printemps, que le 25 mai. Notre voilure avait tellement souffert, dans notre orageux voyage de descente, que nous dûmes la renouveler durant l'été. Dans le corps de ce rapport, il est fait mention au long de l'état des pêcheries des îles de la Madeleine. Nous restâmes aux îles jusqu'au 27 mai, date de notre départ pour la baie des Chaleurs, notre seconde destination; notre intention était de revenir aux îles de la Madeleine vers le 10 juin où notre présence serait encore nécessaire.

La Canadienne, durant cette saison, a fait la croisière pendant environ cinq mois. Nous avons visité trois fois les îles de la Madeleine et la baie des Chaleurs, et deux fois les différents établissements de pêche sur les rives nord et sud du golfe. La saison a été généralement très-dure. Je n'ai pas besoin ici de parler de la tempête terrible qui a sévi, vers la fin d'août, aux îles de la Madeleine et sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et durant laquelle tant de navires et de bateaux pêcheurs ont fait naufrage. Je vous ai déjà transmis ces détails, et j'y reviendrai au chapitre concernant les îles de la Madeleine. Cependant, la Providence nous a préservés de la fureur des éléments, et notre croisière, à tout considérer, aurait pu être regardée comme prospère, sans le malheur qui nous a enlevé notre maître-pilote, le capitaine Leblanc. Voici dans quelles circonstances est arrivé cet accident:—Nous étions à la Grande-Rivière, attendant avec anxiété notre chaloupe que nous avions envoyée à terre avec le capitaine Leblanc et trois hommes, lorsque nous apprîmes qu'elle avait chaviré dans une bourrasque, et que le capitaine Leblanc et les hommes s'étaient noyés. On peut plus facilement comprendre que décrire la tristesse que répandit au milieu de nous cette mauvaise nouvelle. Néanmoins, faisant taire mon chagrin, je me hâtai de me rendre à terre dans l'espoir, s'il n'était pas trop tard, de ramener à la vie quelques-uns de nos pauvres hommes. Malheureusement, ce ne fut qu'après une recherche de deux heures et demie, que nous pûmes retrouver les trois matelots, Boutin, Turgeon et Caron. Le corps du capitaine Leblanc ne fut découvert que le lendemain matin, le 1er juin, à un mille

environ du lieu de l'accident. Ce triste événement causa une profonde sensation à la Grande-Rivière, et c'était pour nous un sujet de consolation de voir tant de bienveillance et de sympathie dans tout le village, et l'empressement qu'ont montré les habitants dans la recherche des cadavres et lorsqu'il s'est agi de leur rendre les derniers devoirs. Leurs restes furent enterrés dans le cimetière de la paroisse, après un service solennel et au milieu d'un grand concours du peuple. Je dois surtout beaucoup de reconnaissance au révérend M. Sancier, et à M. Z. Joncas, marchand, pour l'attention et la bienveillance dont ils ont fait preuve dans cette triste circonstance. Par la mort du capitaine Leblanc, le département a perdu un officier actif et intelligent qui, pendant huit ans, a été maître-pilote de *La Canadienne*, et l'a dirigée avec bonheur dans maints endroits dangereux. La goëlette, ayant été placée sous la garde du premier officier, termina heureusement sa croisière sans autre accident.

En général, la saison de pêche actuelle a été prospère dans le bas du fleuve et le golfe Saint-Laurent, et les pêcheurs ont raison d'être satisfaits. Ces derniers apprécient davantage chaque année les bénéfices réels que donne le système de protection en vigueur et la sollicitude intelligente que prend de leurs besoins le département de la marine et des pêcheries. Nos pêcheries ont été complètement et efficacement protégées; le service qui avait été inauguré par mes prédécesseurs n'a, j'ai raison de l'espérer, rien perdu de son efficacité entre mes mains. Outre les gardiens locaux disséminés le long de la côte et de la baie des Chaleurs, la *Canadienne* a fait de fréquentes visites aux différents établissements de pêche, et cette surveillance active a eu pour résultat de permettre à nos pêcheurs d'avoir, en tout temps libre, accès à leurs places de pêche, et de se livrer à leur industrie sans crainte d'être molestés ou troublés.

Les divers occupants des stations permanentes de pêche au phoque et au saumon ont joui en paix de leurs privilèges respectifs, ainsi que du terrain ou de la grève nécessaire à leur genre d'affaires.

On ne permit pas aux pêcheurs des États-Unis de pêcher dans nos baies, et je suis heureux de dire qu'ils se sont, pendant toute la saison, conduits d'une manière tranquille et excessivement amicale.

Les pêcheurs français de Terre-Neuve ou de Saint-Pierre Miquelon ne sont pas venus sur nos côtes dans le but d'y pêcher, droit que ne leur accordent pas les traités, comme il est bien connu.

L'acte et les règlements des pêcheries ont été fidèlement observés, chacun comprenant bien que ces lois ont été faites pour son avantage, et que tout le bon résultat qu'elles produiront doit nécessairement tourner à son profit.

Toutes nos stations de pêche au saumon et à la truite sont maintenant affermées pour la saison, et le revenu qu'elles produisent cette année, est de \$1,400. La pêche avec des filets dans les rivières les plus importantes, telles que Moisie, Saint-Jean, Mingan, Natashquan, etc., etc., est néanmoins affermée par le département lui-même, ainsi que les privilèges de la pêche à la mouche dans tous les cours d'eau, ce qui donne un revenu beaucoup plus grand.

La surveillance et la garde des nombreuses rivières au saumon et à la truite, dans la division du bas du fleuve St. Laurent, sont certainement une besogne aussi difficile qu'importante, vu que quelques-unes de ces rivières sont larges et fréquentées, à leurs embouchures, par une population plus ou moins portée au braconnage; mais l'assistance éclairée que m'ont prêtée les différents surveillants et gardes pêche nommés par le département m'a rendu cette tâche relativement facile, et j'ai le bonheur de pouvoir constater que les résultats ont été très-satisfaisants pour tout le monde.

Les établissements de pisciculture que, sous la judicieuse initiative de votre prédécesseur, l'on a commencé à construire sur nos meilleures rivières à saumon, ont attiré l'attention de nos pêcheurs, et ils ne peuvent manquer d'y voir l'intérêt qu'a toujours montré votre département pour améliorer leur condition.

Les règlements concernant les ports des îles de la Madeleine ont été régulièrement mis en vigueur, et je n'ai pas besoin d'ajouter que chaque fois que nos services ont été requis pour empêcher des troubles, apaiser des querelles, ou protéger la propriété, nous les avons promptement donnés.

Tel est, monsieur, l'exposé des fonctions que *la Canadienne* a tous les ans à accomplir

dans le bas du fleuve, et j'ose espérer que mes humbles efforts pour les remplir d'une manière satisfaisante rencontreront votre approbation.

Après les observations préliminaires que j'ai cru nécessaire de vous soumettre pour vous faire mieux comprendre la nature et l'importance de l'ouvrage qui nous est confié, je vais passer en revue les différentes pêcheries du golfe et du bas du fleuve St. Laurent, dans l'ordre suivant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

N. LAVOIE,

Commandant de *La Canadienne*.

Divisions de Gaspé et Bonaventure

Ayant déjà, dans des rapports précédents, fait séparément l'histoire des premiers établissements des comtés de Gaspé et Bonaventure; traité au long des ressources qu'ils offrent en agriculture et en pêcheries, et mentionné les meilleurs havres et les ports les plus avantageux au commerce, — je vais maintenant les réunir en une seule division à cause de l'analogie de leurs ressources et de leurs produits.

Quoique ces comtés, qui comptaient, il y a quelques années, environ 10,000 habitants, aient quelque peu augmenté en population — elle est à présent de 28,000 âmes, — l'accroissement de la richesse individuelle n'a pas été fort sensible, et la plupart des habitants sont aussi pauvres et nécessiteux qu'il y a dix ans. Cet état de choses n'est pas surprenant pour quiconque connaît le système de servage sous lequel le pauvre pêcheur est forcé de vivre. Considérons l'immense richesse de cette mer que borde une côte de plus de 300 milles d'étendue, et dont les eaux fourmillent de poisson, malgré la pêche abondante qu'on y fait chaque année; examinons ces terres si faciles à cultiver et qui ne demandent que le travail et la persévérance pour rendre cent pour cent; appuyons sur ces faits, et disons s'il y a eu quelque progrès digne de remarque. Comparons les comtés de Gaspé et de Bonaventure au Saguenay et aux townships de l'Est, où l'on a rencontré des difficultés de tout genre et subi des désastres avec des avantages moins grands, et voyons de quel côté s'est trouvé le progrès. Vous remarquerez sans doute ici et là quelques familles qui, s'occupant d'agriculture et de pêche, ont réussi quelque peu à améliorer leur condition; mais ce sont là des exceptions, tandis que ce devrait être la règle.

Si maintenant l'on cherche la cause qui s'est opposée à la marche progressive de ces beaux comtés, on la trouvera invariablement dans le système mis en vigueur par les négociants et qui doit finalement ruiner ceux qui s'y laissent prendre. Presque toutes les grandes maisons de commerce possèdent des terres immenses, surtout à Gaspé et dans la partie est de Bonaventure; elles fixent elles-mêmes le prix du poisson et forent les pêcheurs à acheter des marchandises et des provisions à leurs magasins à des prix exorbitants: elles paraissent n'avoir pour objet que d'amasser promptement de grandes fortunes, pour aller ensuite vivre à l'étranger.

Est-il étonnant que, sous un pareil système, notre population se plaigne d'être opprimée et s'en prenne ouvertement aux autorités?

Cet état de choses demande un changement. Pourquoi n'essaierions-nous pas d'améliorer la condition des pêcheurs?

En France, si je ne me trompe pas, le gouvernement fixe lui-même le prix de la morue, et le pauvre pêcheur se trouve à l'abri des tentatives des spéculateurs. Je crois que quelque mesure de ce genre serait bien accueillie ici, surtout par nos pêcheurs, qui ont déjà trop longtemps souffert.

Quoique le comté de Gaspé ne soit pas aussi adonné à l'agriculture que celui de Bonaventure, où l'on remarque de riches fermes, cependant à plusieurs endroits on voit de beaux champs, appartenant à des personnes qui savent apprécier les bienfaits de la culture du

sol, notamment à l'anse du Cap Percé, le long des rivières d'York et Darmouth, à Sainte-Anne-des-Monts et à Mont-Louis.

Outre les profits qu'ils font avec la pêche, les habitants de Bonaventure travaillent sur le chemin de fer Intercolonial. Gaspé, qui est resté si longtemps en arrière, recevra une nouvelle impulsion du commerce de bois considérable qui s'y fait. Il y a déjà deux scieries à vapeur, l'une à Gaspé, appartenant aux frères Lowndes, et l'autre à la rivière Madeleine, appartenant à Vachon et Cie. De nouvelles maisons doivent s'établir aux rivières Barchois et Pabos.

Le commerce de Gaspé, au moins aux endroits de pêche, est entre les mains de marchands jersiais, et leurs navires apportent tout ce dont ont besoin leurs employés et les habitants du pays, de sorte que les négociants ont fort peu de chance de leur faire de la concurrence, pour les raisons déjà mentionnées.

Beaucoup d'étrangers ont visité la baie des Chaleurs pendant cette saison, et surtout Gaspé, qui semble chaque année devenir plus populaire parmi ceux qui vont prendre les eaux.

Un fait digne de remarque est l'absence presque totale de désordre sur une côte aussi étendue que celle de Gaspé et de Bonaventure, et qui est fréquentée durant l'été par un si grand nombre de travailleurs, de pêcheurs et de matelots. Les Micmacs ont été les seuls qui durent être mis à la raison cette année. Au mois d'août, on apprit que des pêcheurs américains, au nombre de troiscent, avaient débarqué à Paspébiac et, dans une bagarre, brûlé une maison. Aussitôt que les circonstances me le permirent, je m'enquis du fait, mais je me convainquis que le rapport était faux et que les Américains n'étaient pas concernés dans l'incendie.

La récolte du foin et du grain a été bonne dans le comté de Gaspé; dans celui de Bonaventure, le foin n'a pas été aussi abondant. La population des deux comtés s'élevait, lors du dernier recensement, à 28,000, sans compter celle des îles de la Madeleine qui, en 1871, était de 3,172 habitants. L'approche d'un hiver ordinaire était attendue avec assurance par la population de Gaspé et de la baie des Chaleurs, mais la clôture prématurée de la navigation, qui a retenu dans le port de Québec la plupart des goélettes chargées de provisions pour les ports d'en bas, va sans doute causer beaucoup de souffrances aux classes pauvres qui attendaient l'arrivée de ces goélettes pour s'approvisionner pour l'hiver.

En parlant des différentes pêcheries de Gaspé, je m'occuperai d'abord de la pêche du hareng, qui se fait la première, au commencement de la saison.

Pêche du hareng.

Cette pêche, qui avait coutume d'être très-active autrefois dans la baie des Chaleurs, surtout à Bonaventure, à Maria et à Carleton, où MM. Petry, de Sligo, Irlande, possédaient des établissements, n'a maintenant qu'une importance secondaire. — Les messieurs Petry ont fermé leur maison, et il n'y a plus de débouché pour le produit de cette pêche. Le prix du sel et des barils a tellement augmenté qu'il a presque paralysé cette branche d'industrie, même sur les marchés de Boston, où ce poisson était ordinairement envoyé avant l'établissement de la maison Petry et Cie., à Carleton.

Le hareng est le premier poisson qui paraît sur nos côtes, où il se rend pour frayer. On le voit dans la baie des Chaleurs vers la fin d'avril ou au commencement de mai, et il est surtout en abondance à Carleton, Maria, Bonaventure et port Daniel. Il fait aussi son apparition, mais pas en aussi grand nombre, le long de la côte jusqu'au cap Chatte, on l'emploie comme appât pour la pêche à la morue et pour la consommation locale.

Cette pêche, pour les comtés de Gaspé et de Bonaventure a, en 1873, donné 7,543 barils contre 11,537 en 1872.

Pêche de la morue.

La pêche de la morue forme la principale occupation des habitants de cette division, du cap Chatte à Bonaventure.

Elle se fait de deux manières : à la main, et au moyen de lignes dormantes. Ces lignes, garnies de 100 à 150 hameçons, sont laissées amarrées pendant un certain intervalle sur les bancs et visitées de temps à temps.

De la pointe Saint-Pierre à port Daniel, on a presque cessé l'emploi des lignes à main, pour adopter l'usage des lignes dormantes, ce dernier mode permettant aux pêcheurs de laisser ses lignes dans l'eau durant les gros temps. Ce mode de pêche est fort prisé de ceux qui le prati-

quent. Les profits paraissent être plus grands, tandis que le poisson pris est certainement plus gros.

Quoiqu'il y ait des endroits sur la côte où la morue n'abonde pas autant que dans d'autres, — comme c'est le cas de la Grande-Grève à la rivière-aux Renards, où les barges ne prennent pas plus que 50 *drafts* en moyenne, — cependant on peut dire que cette pêche a été très-bonne. Du Grand-Étang à Mont-Louis, on n'a pas eu une aussi bonne saison depuis vingt ans. A Sainte-Anne des Monts et au cap Chatte, la morue n'a fait son apparition qu'en juillet, et la pêche a été moyenne.

Les pêcheurs de Percé, de la Grande-Rivière et de Pabos, qui vont pêcher sur les bancs des Orphelins et de Miscou, craignaient beaucoup, à cause de la disparition de la boîte en juillet, de ne pas réussir; mais le poisson est revenu sur les bancs, où il a abondé le reste de la saison. Malgré le mauvais temps qui a sévi depuis le mois d'août, ces hardis pêcheurs, qu'aucune mer n'effraie, peuvent se réjouir d'avoir eu autant de bonheur, sinon plus, que l'année dernière. Ils s'accordent tous à dire qu'ils ont rarement vu autant de poisson et de boîte sur les bancs; quelques bateaux ont pris 27 *drafts* en un jour, et plusieurs pêcheurs ont pris jusqu'à 100 quintaux par mois.

La terrible tempête qui eut lieu le 24 août a causé de grands dommages le long de la côte, surtout de la pointe Saint-Pierre à Percé, où la plupart des barges, représentant une valeur d'environ \$12,000, ont fait naufrage. Nonobstant ces pertes et l'augmentation du prix du sel et des ustensiles de pêche, malgré le fait que la morue se vendait plus cher sur les marchés étrangers, le prix de la morue, ici, n'était que de 15 *chclins*, le plus bas qui ait été payé depuis plusieurs années. Cette disproportion notable entre les prix de la morue sur la côte de Gaspé et ceux des marchandises vendues, ne peut, comme je l'ai déjà dit, être que ruineuse pour les pêcheurs, et nombre d'entre eux parlent d'immigrer sur la rive nord, où ils espèrent améliorer leur condition, trouver un meilleur marché et plus de bon temps.

Voici la liste des navires employés à cette pêche, et les statistiques publiées à la fin du rapport de cette division donneront la quantité du poisson pris dans les deux comtés pendant cette saison :

ÉTAT du nombre de caboteurs déclarés à l'entrée jusqu'au 28 octobre 1873, pour le port de New Carlisle.

Nom des navires.	Ton- neaux	Équipage.	Venant de	Morue sèche.		Hareng.	Rognes de morue.	Conserves du saumon	Poisson mariné.	Aigrefin.	Hareng fumé.	Saumon mariné.
				Qtz.	Brls.							
Mary, Star of the Sea....	59	4	Caraquet	476								
Blue Nose	7	2					247					
Northern Chief	50	4	Arichat	708								
Hematope	76	6	Percé	810								
Northern Chief	50	4	Arichat	644								
Etoile du Matin	71	5	„	995								
Northern Chief	50	4	„	85								
Commander	14	3	Caraquet							10		
John Stewart	65	5	Campbleton					1068				
Heroine	104	6	Percé	608								
Northern Chief	50	4	Margaree	629								
Mary, Star of the Sea....	59	4	Caraquet	400								
Regalia	59	4	Côte Nord	1,560								
Mary, Star of the Sea....	59	4	Percé	396								
Epote	15	3	„	150								
Reaper	132	6	Caraquet	1,960								
Dit-on	78	7	Percé	914								
Northern Chief	50	4	Margaree	686								
Hematope	76	6	Arichat	700								
Hematope	76	6	„	700								
				12,415			247	1068		10		

ETAT du nombre de caboteurs déclarés à la sortie jusqu'au 28 octobre, 1873.

Northern Chief	59	4	Arichat	439									
Mary	19	3	Pictou	601							50		
Ripple	22	3	Pictou								50		
Ranger	137	9	Percé										
Mary	19	3	Pictou								100		
Adelina	91	6	Ile Bonaventure			756	731		435				11
Temperance	60	4	Caraget										16
				1,031		756	731		435	200			27

ETAT du nombre de navires déclarés à la sortie et portant du poisson, jusqu'au 28 octobre, 1873, pour le port de New Carlisle.

Nom du navire.	Ton- nage.	Equipage.	Venant de.	Morue.	Aigrefin.	Lingue.	Hareng.	H. de mor.	Hareng.	Traite.	Saumon.	Maquer.	Autre
				Qtz.	Qtz.	Qtz.	Brls.	Gals.	Btes.	Brls.	Btes.	Brls.	Brls.
Hebe	236	10	Barbades	1,621									
" 85 "	139	9	Porto Rico	2,293									
Regalia	59	4	Vienna	1,550									
Hematope	76	6	Oporto	1,391									
Homely	229	12	Rio de Santo	3,202	396								
Reaper	137	8	Barbades	3,035		77							
G. D. S.	118	7	St. Vincent	935									
Robin	130	9	Bahia	2,109	163								
O. Blanchard	260	12	Barbades	2,898	28	20							
Annabella	72	5	Terreneuve						51				
Providence	81	5	do						78				
Union	193	10	Barbades	2,745	65	58					2		
Sea Flower	375	15	Jersey	75				247					2
Hebe	236	10	Barbades	208									
Marie Georgia	98	6	St. Vincent	523									
Annabella	78	5	Terreneuve						51				
Snow Drop	149	8	Bahia	2,560	31								
Century	181	10	Rio de Janeiro	2,833	53								
" 85 "	139	9	Barbades	2,011									
Reaper	137	8	Naples	2,950							4		
Solway Queen	216	8	Rio de Janeiro	3,432	31								
C. R. C.	248	10	do	3,726									
Star of the Sea	65	4	Boston				736						
O. Blanchard	260	12	Rio de Janeiro	4,170	63								
Hematope	76	6	Naples	1,276	171	61							
Rosebud	171	8	Rio de Janeiro	2,996									
				48,709	1176	216	736	247	180		6	4	2

LA PÊCHE A LA BALEINE.

Plusieurs années d'insuccès ont graduellement détourné les hardis pêcheurs de Gaspé—les seuls dans le pays qui se livrent à cette industrie—de leurs expéditions aventureuses à la recherche de la baleine; et chaque saison, depuis 1859, alors que la flotte des baleiniers comptait jusqu'à 10 bâtiments, le nombre a toujours été en diminuant. Trois goëlettes ont été équipées pour cette pêche en 1872, et trois cette année; mais deux seulement sont parties. Ce sont :

Lord Douglas, cap. Baker, 58 tonneaux, 17 hommes, 180 barils d'huile.

Violet, " Susard, 37 " 17 " 175 "

Ces deux goëlettes sont revenues avec 355 barils d'huile de baleine, soit 105 barils de plus que les trois navires employés à cette pêche l'an dernier. Ce succès a quelque peu ravivé l'espérance des pêcheurs qui, à cause des mauvaises années précédentes, avaient résolu de cesser ces expéditions.

Ces pêcheurs n'attribuent en aucune manière leur succès à un plus grand nombre de baleines dans le golfe, mais simplement au fait qu'ils ont eu un plus beau temps que d'habitude, ce qui leur a permis de mettre leurs captures en sûreté. Cependant, ils ne doivent pas baser leur chance de succès, l'an prochain, sur la saison actuelle. Les années d'abondance sont invariablement suivies par des années de disette, et je crains bien que nos hardis marins ne soient, tôt ou tard, forcés d'abandonner cette pêche pour quelque occupation plus profitable, s'ils ne peuvent équiper des bâtiments plus vastes et aller chasser la baleine à une plus grande distance des côtes, vu que ce cétacé déserte les eaux du golfe en plus grand nombre chaque année.

PÊCHE DU SAUMON.

Cette pêche s'est prodigieusement améliorée pendant les cinq ou six dernières années, et à en juger d'après l'augmentation que l'on remarque chaque année dans la quantité de saumon qui visite nos côtes, il n'y aura bientôt rien à désirer pour rendre l'amélioration complète, si ce n'est une surveillance plus active pour assurer un plus fort revenu aux heureux propriétaires de stations de pêche en particulier, et au commerce de notre pays en général.

La grande quantité d'individus reproducteurs qui avait été observée à l'automne de 1872 nous faisait espérer que la saison actuelle serait lucrative.

Cette attente n'a pas été trompée, car, jamais à la connaissance des plus vieux pêcheurs, il n'a paru plus de saumons dans les rivières de Gaspé et Bonaventure. La pêche aux filets a été très-bonne, et celle à la ligne fructueuse. Les divisions de Ristigouche, de Cascapédia et de Gaspé ont le plus rendu, tandis que la pêche a été très-satisfaisante à la Grande Vallée, au cap Chatte et à Sainte-Anne-des-Monts, d'où les braconniers ont été enfin chassés.

Toutes les stations sur cette partie de la côte ont donné le double et le triple de la quantité ordinaire de saumon, et les pêcheurs à la ligne dans la rivière de Sainte-Anne-des-Monts qui, en 1870, avaient pris 8 saumons, et 13 en 1861, en ont pris environ 80 cette année. On m'a appris qu'un grand nombre de saumons reproducteurs avaient été vus aux frayères.

La truite a beaucoup augmenté dans la rivière du cap Chatte, mais le saumon ne s'est pas accru dans la même proportion. Cela ne doit pas surprendre, quand on considère que ce poisson a été tellement détruit, qu'il s'écoulera plusieurs années avant que quelque changement notable ne s'opère dans cette rivière. Cependant les résultats déjà obtenus sont très-encourageants et font beaucoup honneur au garde-pêche local, dont la vigilance et l'énergie infatigables ont réussi à chasser les braconniers qui ruinaient jadis ces cours d'eau.

La division pour la pêche à la mouche dans la Madeleine est affirmée. Cependant on n'y a pas fait la pêche à la dernière saison, et l'on m'apprend que les saumons reproducteurs abondaient dans les bassins de cette rivière. On a pris 33 barils de saumon à l'embouchure de la rivière; c'est le triple de la quantité ordinaire.

Comme les statistiques des pêcheries indiquent la grande quantité de saumon pris dans les rivières de Gaspé, j'ajouterai simplement que certaines stations, louées \$3 par année seulement, ont donné, dans plusieurs occasions, de \$50 à \$60 par jour.

M. Reynolds et ses compagnons ont été plus heureux qu'en 1872; ils ont pris 50 saumons. Son Excellence le Gouverneur-Général a visité Gaspé durant la saison et a paru charmé de la place.

On remarque, cette année dans les filets, trois espèces de poisson: le saumon "à museau rond", le saumon "à museau pointu" et le saumon "moucheté". Cette dernière espèce n'avait pas visité Gaspé les années précédentes. Aux avantages naturels qu'offrent les rivières de Gaspé, pour la reproduction du saumon, le département vient d'en ajouter d'autres qui ne peuvent manquer d'augmenter beaucoup leur valeur. Cet été, des ouvriers ont été occupés à construire sur la rivière Darmouth, un établissement de pisciculture qui sera terminé de bonne heure à la prochaine session. On a fait sauter des rochers pour permettre au poisson de franchir les chutes et d'avoir accès à une suite de bassins magnifiques qu'ils ne pouvaient fréquenter auparavant. L'on y a déjà remarqué cet automne une grande quantité d'individus reproducteurs. De toutes les stations de pêche au saumon, celles de Gaspé semblent être les plus favorisées par la fortune, et j'ajouterai, par le département. La plupart des pêcheurs ne paient qu'un loyer nominal de \$3; les endroits de pêche sont à leur porte; le temps n'est jamais assez mauvais pour les empêcher de visiter leurs filets; leurs rivières et leurs stations sont sous la protection immédiate et spéciale des officiers du gouvernement et tout près se trouve un marché avantageux où ils peuvent toujours, avec profit, écouler leur poisson frais.

Outre ces avantages, le département n'épargne rien pour améliorer leurs rivières, procurant ainsi aux heureux pêcheurs et colons de Gaspé un revenu qui augmente tous les ans.

Considérant les résultats favorables obtenus et la grande dépense faite pour l'amélioration et la protection de la pêche du saumon en général, je suis d'opinion que le temps est arrivé où le gouvernement devrait profiter un peu de la prospérité produite par sa politique sage, en établissant un mode plus uniforme d'affermir les stations de pêche. Les pêcheurs intelligents de Gaspé et des autres places que j'ai visitées, admettent que l'on obtiendrait de plus forts loyers, et qu'ils consentiraient de bon cœur à payer plus pour indemniser le département des frais qu'il a encourus.

De toute la côte de Gaspé, Pabos paraît être l'endroit que le saumon fréquente le moins. Cependant, le garde-pêche m'a dit que, cet automne, les bassins de la rivière Pabos étaient pleins de poisson. Dans ceux de la Grande-Rivière, nous n'avons remarqué qu'un petit nombre d'individus reproducteurs, de 100 à 140; et dans trois stations où on avait pris auparavant 36 barils, on n'en a pris cette année que 12. M. Clark, qui a pêché à la ligne dans la Grande-Rivière, n'a pris que 30 saumons. On attribue cette diminution à diverses causes. D'après quelques-uns, elle est due à la pratique de harponner ostensiblement des anguilles tandis que le saumon est le poisson que l'on détruit; selon d'autres, la cause en est attribuée à l'impureté de l'eau dans l'estuaire. D'après l'enquête que j'ai tenue relativement aux débris de poisson que l'on jette à l'embouchure de cette rivière, je suis porté à partager cette dernière opinion, et je suis convaincu que les nouveaux arrangements me permettront de juger bientôt si cette hypothèse est exacte ou non.

Dans la baie de port Daniel, la pêche du saumon a été satisfaisante, et on y a pris un baril de plus que l'an dernier. A l'exception de six barils, tout le produit de la pêche à cet endroit a été vendu à M. Brown, pour être mis en boîtes.

Quoique la pêche du saumon ait été très-abondante dans les divisions de Cascapédiac et de Maria, en 1872, elle a été surpassée cette saison. Les rapports indiquent un rendement de 296 barils dans la division de Maria, ce qui donne un excédant de 10,099 lbs. sur l'an dernier, — tandis que dans celle de Cascapédiac, il y a eu 35,363 lbs. contre 25,264 en 1872. L'établissement de Maria a mis en boîtes 96,357 lbs. de saumon.

Les pêcheurs à la ligne sur les rivières Bonaventure et Cascapédiac ont bien réussi, si on considère la courte durée de leur séjour. Ils ont pris trente-huit poissons en trois jours dans la rivière Bonaventure.

Egalement la pêche a été très-fructueuse dans la division de Ristigouche. Le poisson y était si abondant que les établissements de conserves de saumon ont dû en refuser, parce qu'ils ne pouvaient le mettre en boîtes. Il y a trois de ces établissements sur la côte du Nouveau-Brunswick; deux appartiennent à M.M. Joseph Windsor et à George Haddow, de Dalhousie, et l'autre à M. Howick, de Carleton.

A l'établissement de M. Windsor, on a mis en boîtes 134,000 lbs de saumon; 100,000 lbs à celui de M. Haddow, et 75,000 à celui de M. Howick—ce qui forme un total de 309,000 lbs. Si l'on y ajoute 6,000 lbs salées par les pêcheurs; 18,000 lbs gardées pour la consommation locale; 6,000 dépensées pendant la saison de la pêche, et 8,000 lbs emportées par les pêcheurs à la ligne, on aura un grand total de 401,000 lbs comme produit de la pêche, cette année—soit un excédant de 131,000 lbs sur celle de l'an dernier. Je dois rendre cet hommage aux propriétaires des établissements de conserves, qu'ils sont toujours prêts à donner tous les renseignements demandés sur leur genre d'affaires, et désireux de se conformer aux lois des pêcheries et de voir les autres suivre leur exemple.

Les chiffres suivants donnent le résultat de la pêche à la ligne sur la branche principale de la Ristigouche. M. Brydges et ses compagnons, en neuf jours, ont pris 90 saumons; M. Fleming et ses amis, en huit jours, 87 saumons; MM. Killaly et Fodd, en trois semaines, 200 saumons; d'autres pêcheurs, 50 saumons—soit un total de 427 poissons.

Ceci démontre d'une manière concluante, que le nombre de saumon qui a visité la Ristigouche pour y frayer, doit avoir été considérable, et tous les gardiens s'accordent à dire que les bassins en étaient remplis. On a aussi remarqué une grande quantité de saumonneaux et saumons de deux ans, ce qui est un indice certain de progrès.

Grâce à l'énergie et à la vigilance déployées par le digne inspecteur des pêcheries, M. Mowat, personne n'ose violer la loi, tant on est sûr que tôt ou tard le coupable est découvert et puni de ses méfaits. A part deux ou trois amendes imposées par cet officier et son confrère, M. Phelan, pour de légères offenses, il n'est arrivé aucun désordre d'une nature sérieuse dans les divisions de Gaspé et de Bonaventure. Cependant, je dois excepter ce qui eut lieu parmi les sauvages de la Pointe-Mission, dont je parlerai plus loin.

Des circonstances incontrôlables m'ont empêché de visiter l'établissement de pisciculture inauguré par le département, au ruisseau de Robertson, sur la Ristigouche. Mais je suis persuadé que, avec son activité ordinaire et son intelligence, M. Mowat, qui en a la charge, le conduira à bonne fin. D'ailleurs, il m'a dit qu'il serait prêt de bonne heure à l'automne à se procurer du poisson et du frai.

Depuis plusieurs années le département, dans l'intérêt public, s'était efforcé d'abolir le privilège inique et tout à fait injusticiable dont jouissaient les Micmacs de la Pointe-Mission de harponner le saumon dans la Ristigouche. Des octrois d'argent et le choix de places de pêche très importantes leur avaient été offerts en échange de ce soi-disant droit; mais ce n'est que cette année qu'il a été conclu un arrangement définitif qui leur accorde une des meilleures stations de saumon, depuis longtemps convoitée, juste en face de leur réserve, avec le droit pour la tribu d'y pêcher à l'exclusion de tous les autres. Le département des Sauvages fournit généralement les filets, et un commissaire fut nommé pour faire la pêche à leur profit. Malgré tous ces avantages et la sollicitude que leur a montrée le gouvernement, ils regardèrent avec défiance un arrangement dont le résultat immédiat avait été la distribution parmi eux de \$1,000 à \$1,200, et ce sans aucune responsabilité ou quoi que ce soit de leur part. Au lieu d'être reconnaissant pour cette faveur, ils passèrent l'hiver à murmurer et à chercher des moyens pour empêcher le département d'arriver à ses fins. Je dois dire qu'ils ont été puissamment aidés dans cette œuvre par quelques-uns des trafiquants de boisson et autres blancs de la Pointe-Mission, directement intéressés à voir se continuer le système de harponnage. Conséquemment, ils résolurent de braver les autorités et de refuser les avantages qu'on leur offrait, ce qui leur aurait permis de cultiver leurs fermes ou de s'occuper autrement. Ils écoutèrent avec mépris les remontrances judicieuses de leurs missionnaires. Aussitôt que parurent les premiers saumons, les sauvages les attaquèrent à coup de harpon, tandis que d'autres détruisaient les filets qu'avait fournis le département des Sauvages et arrachaient les piquets que l'on s'était procuré à grands frais. Tout était en excitation à la Mission; on bravait ouvertement les officiers de pêche, et les choses prirent pour un moment une tournure menaçante. Heureusement, avertis à temps, nous atteignîmes la localité avant que beaucoup de mal eût été fait, et aussitôt nous réussîmes à arrêter les micmacs François-Basquet, Joseph Bernard, Pierre Noël et Noël Basque qui, après un procès régulier, furent reconnus coupables et condamnés à la prison. L'énergie déployée en cette circonstance eut le meilleur effet. Dans une assemblée qui eut lieu ensuite, je réussis à leur

faire comprendre la folie de leur conduite, et leur observai que leur intérêt véritable était d'agir en harmonie avec les vœux du gouvernement. Ils comprirent cela, et le chef signa, au nom de la tribu, un engagement par lequel tous promettaient de se conformer au nouvel arrangement; sur ce, je donnai ordre à M. Mowat de réinstaller les filets, qui n'ont pas été touchés depuis.

Par cette action répréhensible, néanmoins, les sauvages ont perdu onze ou douze jours pendant le meilleur temps de la pêche. Par là, si l'on prend pour terme de comparaison la pêche de leurs voisins, ils doivent avoir au moins perdu de \$800 à \$1,000. La somme distribuée parmi eux, après avoir payé les frais, ne s'élève en conséquence qu'à \$137.

Il est rumeur que, par les efforts de personnes influentes, les sauvages ont grand espoir de rentrer dans leur ancien privilège de harponner le saumon. J'espère cependant que le département n'écouterait une semblable demande, mais fera strictement exécuter le règlement plein de sagesse, qui, en réalité, donne aux sauvages des bénéfices autrement importants que ceux que pouvait leur procurer l'ancienne coutume, même à leur point de vue.

Dans des cas de désordres ou autres offenses, les sauvages généralement plaident ignorance des lois. Afin d'éviter ceci, je suggérerais de faire imprimer, dans les deux langues, de courts extraits des lois de pêche plus spécialement applicables à leurs cas, et de les afficher à la porte de l'église et dans les endroits les plus fréquentés de la Pointe-Mission. Je suis persuadé que cette mesure nous épargnerait beaucoup de troubles. Ces gens doivent être traités avec douceur mais fermeté, et l'on ne doit pas leur laisser d'échappatoire, car il est presque certain qu'ils en profiteront.

Ma dernière visite au village des sauvages de la Ristigouche m'a encore convaincu d'avantage que le système suivi à l'égard de cette classe n'est pas du tout destiné à favoriser leur bien-être moral et matériel. Ces octrois et privilèges ont empêché les améliorations agricoles dans cette belle partie du comté de Bonaventure, tout en habituant les sauvages à vivre dans un état de dépendance, et les rendant paresseux et débauchés de forts et énergiques qu'ils étaient autrefois.

Loin de moi l'idée de suggérer un nouveau système pour conserver ou rendre meilleure la tribu des Miamecs, quand je sais que des personnes de plus d'expérience et de capacité ont déjà attiré l'attention du gouvernement sur ce sujet; mais il sera bien permis d'espérer que quelque chose sera tenté pour réveiller ces sauvages de leur léthargie et leur permettre de profiter de tous les avantages dont les a comblés la Providence.

Je parlerais bien maintenant de la pêche du maquereau et du flétou, mais pour éviter des répétitions, je vous renvoie respectueusement à l'article sur la division du Labrador où cette pêche est traitée au long.

RÉCAPITULATION.

VALEUR DES DIFF. PRODUITS DE PÊCHE DANS LA DIVISION DE BONAVENTURE

		\$	cts.	\$	cts.
Pêche de la morue durant l'été.....	5,060 quintaux, at.....	4	00	20,240	00
do durant l'automne.....	6,380 do.....	5	00	31,900	00
Langues et noues de morue.....	26 barils.....	8	00	208	00
Pêche de l'aigrefin.....	83 quintaux.....	5	00	415	00
do de la lingue.....	16 do.....	5	00	80	00
do du maquereau.....	27 barils.....	10	00	270	00
do du hareng.....	2,060 do.....	3	00	12,600	00
do du saumon.....	86 do.....	16	00	1,376	00
Saumon frais dans la glace.....	163,910 lbs.....	00	05	8,195	00
do en boîtes.....	18,000 boîtes.....	00	25	4,500	00
Pêche de la truite.....	5 barils.....	10	00	50	00
Anguilles.....	8 barils, ½.....	10	00	80	00
Hareng fumé.....	800 boîtes.....	25		200	00
Huile de morue.....	8,425 gallons.....	50		4,212	00
Poisson (pour engrais).....	10,815 barils.....	25		2,703	00
Homard en boîtes.....	15,000 lbs.....	15		5,825	00
Valeur totale des produits des pêcheries, 1873.....				87,029	00
do do 1872.....				120,970	00
Augmentation.....				33,941	00

Division du Labrador.

La stérilité du sol sur les côtes de cette division, qui s'étend de la Pointe-des-Monts à Blanc-Sablon, sera probablement toujours un obstacle à une forte immigration, et à l'établissement de paroisses florissantes comme celles que l'on remarque sur la côte sud. Néanmoins, les expéditions nombreuses qui s'y rendent chaque année pour pêcher le long de la côte et dans les rivières de cette division, deviennent de plus en plus considérables; et la nouvelle industrie—la purification du sable magnétique—qui semble déjà attirer l'attention des capitalistes et des manufacturiers anglais et américains, lui donne une importance qu'elle n'a jamais eue auparavant. Si les expériences tentées cette année réussissent, la côte du Labrador deviendra sans doute bientôt la rivale des autres divisions du golfe. Cette côte comprend deux divisions; l'une connue sous le nom de "la Côte Nord", s'étend de la Pointe-des-Monts à Natashquan, et l'autre appelée "Labrador", de Natashquan à Mont-Sablon. Ces divisions pour la meilleure protection des rivières et des pêcheries en général, renferment sept subdivisions qui sont :

La Trinité,
Moisie,
La rivière St. Jean,
La rivière Watsheeshoo,
Natashquan,
Pecachoo de Tête à la Bobine,
Bonne-Espérance.

Dans chacune de ces localités, il y a des inspecteurs et des garde-pêche locaux, chargés de voir à l'exécution des lois des pêcheries. Ces officiers sont sous le contrôle immédiat du commandant de *La Canadienne*, qui est responsable au département de la Marine et des Pêcheries de la bonne ou mauvaise administration de chacune de ces divisions.

Pour ne pas répéter ce qui a déjà été dit l'an dernier, au sujet de la côte nord, il suffira de mentionner que ses eaux étaient renommées, il y a plus de cent ans, par l'abondance du poisson qui les fréquentait; mais on n'y faisait, ainsi que sur la partie désignée sous le nom de la côte de Labrador, que la pêche de la baleine et du walrus et la chasse des animaux à fourrure précieuse. Plus tard, quelques familles vinrent s'établir le long de cette division, à différents endroits appelés "Postes du Roi," dans le but d'y pêcher le saumon et chasser le phoque, et ce n'est que depuis quelques années qu'on fait la pêche de la morue sur la partie occidentale de cette côte. Cette pêche a, dans une grande mesure, ramené la prospérité qui avait disparu avec les phoques. Les ressources de cette côte devenant plus connues, et les immenses avantages qu'elle offre aux pêcheurs étant mieux appréciés, le courant de l'immigration devint plus fort et par là, dans les neuf ou dix années, le chiffre de la population atteignit environ 9,000. En 1852, la population totale était de 1,408, et en 1861, de 4,413. Ce printemps, quarante familles de Terre-Neuve, attirées là par la pêche fructueuse des années dernières, et la facilité de se faire à ce genre d'occupation, se sont fixées dans la baie des Moutons, Netagamu et Kegashka. Une forte colonie d'Acadiens des îles de la Madeleine prospère aux Sept-Îles.

Cette partie de la côte, entre la baie des Anglais et la rivière Sainte-Marguerite, aura bientôt son contingent d'Acadiens venant des îles de la Madeleine. J'ai entendu dire aux Sept-Îles que plusieurs familles avaient l'intention de s'y établir, et je pense que leur choix est judicieux, attendu que la morue et le flétan abondent sur cette partie de la côte, et que les havres y sont excellents et les marchés situés à proximité.

Les autres établissements plus importants de cette division, tels que ceux de Moisie de la rivière Saint-Jean, Sheldrake, Magpie, Pointe-aux-Ésquimaux et Natashquan, ont reçu leur contingent d'émigrants de la côte sud, surtout de la Laie des Chaleurs, Gaspé et Rimouski.

Depuis la dissolution de la célèbre compagnie Lymburner et l'expiration du bail de la compagnie de la baie d'Hudson, les pêcheurs et les colons de cette partie de la côte n'ont jamais été troublés; mais maintenant que la seigneurie de Mingan est en de nouvelles mains, il paraît que l'on a demandé un loyer de \$500 par année de certaines maisons de pêche.

D'abord on fut en proie à une anxiété bien naturelle, mais dès que l'on sut que les maisons les plus considérables et les plus influentes s'étaient coalisées afin d'obtenir justice plus sûrement devant les tribunaux, et avaient refusé positivement de payer le loyer demandé, l'excitation a disparu. Si les membres de cette compagnie, appartenant tous au haut commerce de Montréal, sont reconnus judiciairement comme les propriétaires de la seigneurie de Mingan, je suis porté à croire qu'ils ont trop de bon sens et de charité pour forcer les pêcheurs à payer un loyer incompatible avec leurs moyens d'existence. Ceci ne ruinerait pas seulement les pêcheurs, mais affecterait aussi d'une manière sérieuse le caractère de la compagnie.

Une tempête, qui eut lieu en novembre dernier, a causé de grands dommages à la Pointe-aux-Esquimaux, à Magpie et à Moisie, et il a fallu beaucoup de temps, ce printemps, et plusieurs centaines de louis pour les réparer. Des navires des provinces maritimes, de Terre-Neuve et des États-Unis, fréquentent en grand nombre les bords de cette division, les uns pour y trafiquer, et les autres pour y pêcher la morue, le maquereau ou le flétan. Les bâtiments marchands (ou caboteurs) viennent la plupart de Québec et d'Halifax, et se font une concurrence qui profite aux pêcheurs.

Malgré la présence de tant d'étrangers sur la côte, et les espèces d'affaires différentes — pour ne pas dire antagonistes — qui s'y font, il y eut très-peu de désordres. Dans le cours des visites de la *Canadienne* aux divers endroits de la côte Nord, j'eus occasion de m'enquérir de ce sujet, et je ne puis que dire que les colons et les étrangers se sont remarquablement bien conduits.

La côte du Labrador est maintenant visitée régulièrement chaque été par un magistrat, mais j'ai la conviction que ses services ne seront pleinement appréciés que lorsqu'il demeurera au milieu de ses justiciables. Comment le gouvernement peut-il s'attendre que l'objet en vue sera atteint quand le magistrat réside à des centaines de milles des principaux établissements des côtes et ne les visite qu'une fois l'été, et ce à une époque où la plupart de ceux qui auraient des causes à lui soumettre sont partis pour la pêche pour subvenir aux besoins de leurs familles? Les moyens de communication qui autrefois étaient si rares et difficiles sont maintenant relativement faciles. Deux steamers, le *Margaretta Stevenson* et le *Beaver*, font un voyage toutes les semaines entre Québec et Moisie, tandis qu'un autre bateau à vapeur, l'*Ariel*, en fait deux par semaine pour la commodité des pêcheurs à la ligne qui se rendent de Québec à Natashquan, et arrête à tous les ports où il y a des passagers, ou du fret à prendre. Deux goélettes appartenant au capitaine Narcisse Blais, de Berthier, font en outre trois voyages réguliers entre Québec et Blanc-Sablon, et touche à tous les établissements, à la grande commodité d'un chacun. Cinq ou six autres goélettes, faisant le commerce entre Halifax et la côte du Labrador, voyagent aussi régulièrement entre ces deux endroits. De plus, un paquebot, nolisé par le département des Postes du Canada, porte la maille deux fois par mois et accomplit des voyages réguliers entre Gaspé et la rive Nord, arrêtant aux points est et ouest d'Anticosti, de sorte que toutes les localités de la côte du Labrador peuvent maintenant être visitées avec plus d'aise et de rapidité qu'autrefois, et à des périodes fixes.

En traitant des différentes espèces de poisson qui fréquentent les eaux de la côte de Labrador, j'aurai l'occasion de revenir sur certains sujets que je n'ai fait que toucher. La pêche de la morue étant la plus importante et la plus profitable, elle fera le sujet du paragraphe suivant sur les pêcheries de la côte nord.

PÊCHE DE LA MORUE

Cette pêche, sur la côte nord et du Labrador, a été tellement abondante cette année que, dans beaucoup d'endroits, les pêcheurs ont manqué de sel, quoiqu'ils en eussent fait un grand approvisionnement en prévision d'une bonne pêche. Cependant à Natashquan, Pointe-au-Sable, rivière Saint-Jean, Magpie, rivière du Tonnerre et Sheldrake, la pêche n'a pas été aussi bonne. Ce n'est pas parce que la morue y était moins abondante, mais la boîte a manqué. Ceux qui ont le plus souffert sont les pêcheurs à leur compte, qui ont dû perdre un temps considérable pour aller chercher de la boîte à de grandes distances du rivage; conséquemment, ces bateaux ne prendront pas plus de 40 quintaux de morue. Les barges faisant la pêche pour les grandes maisons ont bien fait; quelques unes ont été constamment employées à chercher de la boîte,

de sorte que cette classe de bateaux atteindra une moyenne d'environ 100 quintaux pour la pêche d'été. Les endroits les plus fréquentés par la morue ont été les bords de la baie de la Trinité et les banes de Moisie, où ce poisson et la boitte ont abondé tout l'été. Les bateaux y ont pris chacun de 150 à 160 quintaux. La morue a de même abondé sur la côte du Labrador, de Kegasi-ka à Blanc-Sablon, et l'on en aurait pris une bien plus grande quantité si le sel n'eût pas manqué. Des pêcheurs sont certainement à blâmer pour leur indifférence et leur négligence à se procurer à temps du sel, cet ingrédient indispensable à la préparation du poisson. Mais on ne peut faire ce reproche aux pêcheurs de la côte du Labrador. Deux années de famine et de misère leur ont appris à penser sérieusement à l'avenir, à devenir économes et à se pourvoir de tout ce qui est nécessaire pour satisfaire aux besoins de leurs familles. Ils étaient tous pourvus de sel ce printemps, et quand cet article nécessaire a manqué, c'était dû à un accident ou à quelque retard dans l'arrivée des goëlettes. La pêche de l'automne n'est pas aussi active sur la côte nord, vu que la plupart des hommes, après la pêche de l'été, s'en vont travailler sur leurs fermes de la côte sud. Ceux qui restent, au lieu de prendre la mer dans la mauvaise saison de l'année, s'occupent à s'approvisionner de bois pour l'hiver, ou à quelque autre industrie du même genre.

Quoique j'aie, dans des rapports précédents, parlé de la différence du prix de la morue sur les côtes nord et sud, je sens qu'il est de mon devoir de revenir encore sur le sujet, et de dire pourquoi les pêcheurs de la côte nord paraissent jouir d'une meilleure position que ceux de la côte sud, et de plus d'indépendance que leurs frères de Gaspé.

Les endroits de la côte nord où règne le plus grand malaise, sont entre Mingin et Moisie où la pêche a été mauvaise, et le système de troc jersiais pratiqué, et où les négociants trouvent un accès difficile. Les pêcheurs ne peuvent améliorer leur position, quand le prix de la morue est fixé à un chiffre aussi bas que cette année, et que les marchandises, le sel et tout ce qu'il faut pour la pêche, se vendent à des prix exorbitants. Cependant, la morue a rapporté de bons prix sur les marchés étrangers. Une cargaison de morue sèche s'est vendue à Bahia, Brésil, ce printemps, avec un profit pour le propriétaire de près de quatre piastres par quintal.

De Natashquan à Blanc-Sablon, la situation est différente; les commerçants, comme je l'ai dit, sont plus modérés dans leurs désirs, et ont payé cette année de 16 à 17 chelins comptant pour la morue, tandis qu'ils vendaient leurs marchandises à un prix seulement suffisant pour couvrir les frais de transport et leur donner un léger bénéfice. On n'y fait aucune différence quant à la qualité de la morue, la bonne et la médiocre se vendent également, au lieu que sur la côte sud on se livre à un triage systématique, de sorte que fréquemment il arrive que la moitié de la pêche d'un pauvre homme est rejetée comme mauvaise. Cette qualité est souvent achetée à des prix ridiculement bas, et vendue ensuite sur les marchés étrangers au même que la morue de premier choix. C'est en quoi les pêcheurs de la côte nord sont mieux partagés que ceux de la rive sud. Cependant, on ne doit pas prendre un tel état de choses comme règle générale, mais il se pratique encore trop souvent par quelques-unes des plus riches maisons.

Les pêcheurs de la Pointe-aux-Esquimaux n'exercent pas leur industrie dans les barge, mais suivent l'exemple des Américains. Après avoir mouillé dans un endroit sûr, ils quittent leurs goëlettes pour les banes où se trouve la morue et se rendent aux îles en petits bateaux, faisant quatre ou cinq voyages par jour. Vingt goëlettes de la Pointe, chacune avec un équipage de dix ou douze hommes, ont été ainsi employées durant la saison, et quelques-unes ont réussi à faire deux voyages.

On a trouvé de la morue partout le long de la côte nord trois semaines plus tard qu'à l'habitude. On attribue cela à la température de l'eau, qui est restée longtemps froïde à cause de la glace.

La quantité de morue prise en 1873 dans cette division, sans compter celle emportée par les navires étrangers—et elle est considérable—est de 92,800 quintaux. En 1851, les produits de cette pêche n'étaient que de 9,980 quintaux, et en 1861 de 51,668. Mais il n'est pas possible de donner des statistiques exactes sur la quantité de morue prise dans cette division, vu qu'il y a nombre de goëlettes qui se rendent à des petits ports où la *Canadienne* attend pour se procurer les renseignements nécessaires; cependant, j'ai pu en visiter plusieurs

de la baie des Moutons au moment où elles prenaient leur cargaison, et je donne maintenant leur nom.

Nom du bâtiment.	Tonnage.	Nom du capitaine.	Port d'enregistrement.	Hommes de l'équipage.	Nombre de filets.	Nombre de saumons.	Quint'x. de morues.
Juanita	29	Killan	Pointe au Basque	8	3	.....	160
Sarah Jane	15	Farey	Baie St. George	5	2	.....	70
Galantine	21	Diaz	Sydney	6	2	.....	160
Catherine	21	Morgan	Pétiter	7	2	1	190
Flash	40	J. Gresley	Terreneuve	7	2	.....	200
Mary Margaret	36	Ketsbetum	do	7	2	.....	170
Summer	33	W. Janet	do	7	2	1	200
Eureus	33	Spencer	do	8	2	1	200
Trial	26	Hawle	do	6	2	.....	100
Prince Albert	29	Hickman	do	8	3	.....	40
Lila	31	Howell	do	9	3	1	150
Rocket	18	Elwitt	Baie des Iles	6	3	1	120
David	29	Stoils	Terreneuve	6	3	1	100
Brothers	21	Liasse	Pointe au Basque	9	3	.....	40
Minota	31	Farcey	do	9	3	1	200
Young Brothers	40	Young	Scatari	9	3	1	200
Bride	26	Harvey	Pointe au Basque	6	3	1	100
Lady Bird	36	Petigrove	Baie des Iles	8	3	1	73
Star	45	Varty	Terreneuve	9	4	.....	120
Lark	36	Hartman	do	7	4	1	100
Sea Serpent	30	Capius	do	6	4	1	100

Les statistiques qui accompagnent ce rapport donnent les détails de la valeur des produits de la pêche avec la ligne à main, dans les diverses localités où elle s'est faite.

PÊCHE DU SAUMON ET DE LA TRUITE.

Si le saumon ne se place au premier rang parmi les sources de revenu de la côte nord, il occupe certainement le second, surtout depuis les dernières années, où les sages réglemens faits pour la protection de nos rivières et cours d'eau les ont tellement repeuplés, que les espérances de ceux qui travaillent à leur amélioration ont été surpassées.

Le grand nombre d'individus reproducteurs remarqués l'an dernier dans les bassins de presque toutes les rivières, fait beaucoup augurer d'une bonne saison en 1873, mais personne ne croyait que, dans quelques endroits, la pêche produirait le double de celle de 1872. Cependant, tel a été le cas et partout, de la Pointe-des-Monts à Blanc-Sablon, il n'y a eu depuis longtemps une pêche aussi fructueuse.

La pêche dans les estuaires des rivières a été abondante, et tout le long de la côte, surtout de Natashquan à Blanc-Sablon, elle a donné le double de la dernière année. A Natashquan, on a pris 400 barils de saumon en treize jours, et dans le meilleur temps de la saison le fermier de la rivière a été obligé de retirer ses filets pendant huit jours à cause du manque de sel. On a pris jusqu'à 1,600 saumons en un jour dans la rivière Natashquan, et au temps où les filets ont été retirés, la moyenne de la pêche journalière variait de 900 à 1,100. Le possesseur du privilège d'y pêcher avec des filets—à cause de quelque malentendu avec la compagnie de la pêche au saumon, qui avait passé contrat avec lui auparavant pour tout le poisson qu'il pourrait prendre afin de le mettre en boîte tout frais,—n'ayant pas fait une provision suffisante de sel et de barils, a perdu la meilleure partie de la pêche et par conséquent de grands profits. Sans doute, le fermier a éprouvé beaucoup de contrariété d'être obligé de retirer ses filets juste à une époque où le saumon remontait la rivière par milliers; mais il indemniserait facilement de cette perte une autre année, attendu que nombre de poissons ont

pu atteindre les frayères, ce qui naturellement fait augurer d'une bonne saison. La pêche dans les autres rivières des divisions Natashquan et Watsheeshoo, telles que " Agwamez, " " Nabisippi, " " Watsheeshoo, " " La Corneille, " etc., a doublé. La rivière Saint-Jean a donné cette année 198½ barils ou 59,489 lbs contre 164 barils ou 49,200 lbs la saison dernière, soit une augmentation de 34 barils ou 10,289 lbs en faveur de 1873. A Moisie, la pêche du saumon a plus produit que l'an dernier. On peut dire la même chose pour les stations aux environs de Moisie et de la Trinité. M. Holliday continue encore à approvisionner nos marchés de saumon frais. Par l'ingénieuse méthode de congélation qu'il emploie depuis trois ou quatre ans, on peut acheter, en tout temps de l'année, du saumon aussi frais et aussi délicat au goût que s'il venait de sortir de l'eau. Si l'on en excepte le saumon de Moisie, M. Holliday a fait l'achat de tout ce qui se prend dans la Trinité et la rivière Saint-Jean. Il a employé constamment, pendant la saison, deux goélettes à transporter le saumon de ces endroits à Moisie, de sorte que les pêcheurs qui ont vendu leur poisson à ce citoyen entreprenant à six cents la livre, ont réalisé de bons bénéfices. M. Holliday possédait autrefois un établissement à Natashquan pour la mise en boîte du saumon, mais la " compagnie de pêche du Saint-Laurent " ayant passé un contrat avec le fermier actuel, il l'a abandonné.

Les gardes-pêche de toutes les divisions de la côte nord disent que les bassins des diverses rivières ne peuvent pas être mieux peuplés qu'ils l'étaient cet automne, et qu'à moins de circonstances extraordinaires, nous pouvons espérer avec confiance avoir une autre bonne saison en 1874. Si la pêche avec des filets a été bonne, celle à la ligne a été très-fructueuse aussi, comme le prouvent l'amusement et la satisfaction de ceux qui se sont livrés à ce noble et agréable passe temps. Le succès de la pêche à la mouche dépendant en grande partie de la température de l'eau ou de l'atmosphère, de la plus ou moins grande limpidité du courant, du flux ou du reflux de la rivière, il peut quelquefois arriver que le saumon, quoique en abondance, ne prenne pas la mouche;—néanmoins, cette année, tout a favorisé les amateurs qui ont pu faire une bonne pêche en quelques jours. Au nombre de ceux qui ont visité la rive nord dans le but d'y pêcher à la ligne, je me permets de mentionner Son Excellence le Gouverneur-Général, qui s'est rendu à la rivière Mingan. Son Excellence avait déjà pris plusieurs saumons et truites, quand un de ses serviteurs s'étant noyé, par accident, il se décida à quitter la place. Espérons qu'à la prochaine saison, rien ne viendra troubler les quelques jours de congé dont notre populaire Gouverneur-Général a tant de droit de jouir, pour se reposer des fatigues que lui cause la responsabilité de ses fonctions. Un autre triste accident est arrivé à Natashquan. M. McForlam, de Montréal, et son neveu, M. Thomson, d'Ecosse, avaient pêché à la mouche, le 2 juillet, à la quatrième chute. En descendant la rivière, ils se risquèrent en canot dans un rapide très-dangereux où ils n'étaient pas encore allés. Malheureusement, le canot, mal dirigé, vint en travers du courant et chavira. Ces deux infortunés et leurs rameurs furent emportés par un courant violent, et il n'y eut qu'un des canotiers qui put gagner un rocher au milieu de la rivière, où il resta 36 heures avant qu'on vint le secourir. Ce ne fut que plusieurs jours après que les corps furent repêchés.

Pendant que j'étais sur la côte du Labrador, je pris tous les renseignements possibles pour savoir si l'on avait enfreint l'acte des pêcheries; mais je n'eus à punir qu'Edouard Blais, de McCatina, sur la plainte du gardien, M. Legouvé, pour avoir, sans permis, installé un petit filet à saumon, après avoir été dûment averti de ne pas le faire.

Parmi les nouveaux pêcheurs venus de Terre-Neuve, plusieurs ont essayé d'installer des filets à saumon dans la baie de Mécatina, mais seulement parce qu'ils pensaient en avoir le droit, comme à Terre-Neuve. Sur l'ordre de M. Legouvé, ils les enlevèrent immédiatement, et comme ils n'avaient pas pris de saumon et que leurs raisons paraissaient bonnes, je me bornai à leur expliquer la loi, en les avertissant de ne pas la violer.

La quantité de saumon prise cette année, sur la côte nord-est, est de 8,146 barils.

La pêche de la truite se fait de deux manières—avec des filets et à la mouche—mais on n'en prend pas pour des fins commerciales. Les statistiques montrent que, cette année, 90 barils de ce poisson ont été pris. Mingan est la meilleure rivière à la truite sur la côte nord. En trois heures, M.M. McForlam et Thomson ont pris 150 grosses truites, et il ne se passe pas de jour, durant l'été ou l'automne, sans qu'on puisse y faire une bonne pêche.

Pêche au Phoque.

Quoique le nombre des phoques qui viennent dans le golfe Saint-Laurent, dans les premiers mois de l'hiver, pour y déposer leurs petits sur les glaces flottantes, ne paraisse pas avoir beaucoup diminué,—attendu que les steamers de Terre-neuve employés à cette pêche, le printemps dernier, ont bien réussi comme toujours—cependant ils sont devenus si farouches qu'ils ne s'approchent plus de la côte comme autrefois (même aux endroits favoris, tels que La Sabotière et Mécatina). L'éloignement de ces amphibiens a jeté dans une grande misère les habitants du Labrador, qui avaient compté, comme par le passé, seulement sur cette pêche et n'avaient pris aucune précaution pour l'avenir. Dans ces établissements, fondés exclusivement dans le but d'exercer cette industrie, la pêche au phoque n'a maintenant qu'une importance secondaire; celle de la morue et du saumon vient en premier lieu. Néanmoins, l'automne dernier, les pêcheurs de phoques furent agréablement surpris de leur succès. Dans les douze stations où cette pêche se fait, l'on a pris 1,419 phoques, évalués à huit piastres chacun. En 1872, on n'en n'avait pris que 600. Cette année, 550 ont été capturés à La Sabotière seulement. Cependant, la pêche du printemps a été beaucoup inférieure à celle de l'année dernière. Les cinq stations de la baie de Bradre et de l'Anse des Dames n'ont donné que 281 phoques contre 750 l'an dernier. Ces phoques, étant moins gros, ne valent pas autant que ceux pris en automne. Quelquefois le vent pousse vers la côte les glaces flottantes où sont les petits, et l'on fait de bonnes pêches; mais cette bonne fortune n'est pas arrivée sur cette côte depuis trois ans, de sorte que les habitants ne comptent plus sur cela pour vivre. Ils reconnaissent que, dans les endroits où les phoques avaient coutume d'abonder, la bonne pêche de l'automne dernier est due presque entièrement à l'existence de forts vents du nord-est, qui ont poussé les animaux dans les filets tendus dans les petites baies et les anses.

Chasse au phoque sur la glace.

Vingt goëlettes de la Pointe-aux-Esquimaux, et cinq de Natashquan, vinrent de bonne heure au printemps chasser le phoque sur la glace; mais la quantité qu'elles ont tuée est beaucoup moins considérable que celle de l'an dernier. Les bâtiments de la Pointe-aux-Esquimaux n'ont emporté que 2,500 phoques, et ceux de Natashquan 750, au lieu que l'an dernier les premiers avaient pris 4,242 phoques, et les seconds à peu près la même quantité que cette année. Conséquemment, nous pouvons considérer ce résultat comme un insuccès, car qu'est ce ce petit nombre de phoques à diviser entre 25 goëlettes et 250 hommes? A peine y en aurait-il assez pour payer les frais d'équipement, sans parler des équipages. Il y avait des phoques en abondance, mais le mauvais temps et les steamers qui ne pouvaient passer à travers les glaces pour les atteindre ont fait que nos gens n'ont pu réussir mieux. Cet insuccès, qui avait déjà été éprouvé autrefois, ne décourage pas nos pêcheurs, qui trouvent dans les chasses heureuses précédentes une compensation à leurs pertes de cette année. Il est à espérer, cependant, que la nouvelle loi adoptée par la législature de Terre-neuve, obligeant leurs navires à partir plus tard pour cette chasse, protégera d'abord les jeunes phoques contre un massacre inutile, et donnera des avantages sûrs aux bâtiments. Presque toutes ces goëlettes font un voyage au hareng, à l'automne, sur la côte de Terre-neuve. C'est leur dernière expédition, et elle a réussi cette année. Sans cela, plus d'un pêcheur aurait à peine trouvé moyen de se procurer ses provisions d'hiver et de s'équiper pour la pêche du printemps prochain. Les habitants de la rive nord ont capturé, durant l'été, 1,200 phoques le long de la côte. Depuis deux ou trois ans, une ou deux goëlettes sont parties de Québec, chaque printemps, pour chasser le phoque sur la glace, mais jusqu'ici le succès n'est pas venu couronner leurs efforts. Cependant, rien ne prouve que ces expéditions bien conduites ne seraient pas lucratives. Jusqu'à présent, le plus grand obstacle que l'on a rencontré a été la difficulté de parvenir de Québec aux glaces flottantes qui portent les phoques à une saison rigoureuse de l'année. Quoi qu'il en soit, la "compagnie de la pêche au saumon du Saint-Laurent" se propose d'équiper le steamer *Ariel* pour faire la chasse au phoque, et je ne sais pas qui peut l'empêcher de faire des voyages aussi profitables que les bâtiments de Terre-neuve. Dans l'attente du succès, la compagnie fait élever des bâisses à Mingan pour la fabrication de l'huile de phoque.

STATISTIQUE de la pêche au phoque dans la division de Pocachoo pendant l'automne de 1873.

Stations.	Noms des pêcheurs.	No. de phoques	No. de bateaux	No. d'hom.	Remarques.
St. Augustin.....	W. Kennedy.....	87	1	3	
Pocachoo.....	J. C. Gowery.....	75	1	3	
Kircapwee.....	J. McKennon.....	29	1	3	
La Salé.....	Jos. Gallichon.....	200	1	3	
Pointe aux Espars.....	S. Robertson.....	560	1	4	
Pointe Rouge.....	Mrs. Gallibois.....	60	1	2	
G'rd Mecatina.....	S. Gaumond.....	182	2	5	
Baie des Moutons.....	M. Cauty, jun.....	162	1	3	Peaux vendues à \$1.30 pièce. Huile, 50 cts. par gallon.
do.....	G. Mansbridge.....	13	1	1	
Ile à la Baleine.....	M. Cauty, sen.....	34	1	2	
Rigolet au Chat.....	D. Mouger.....	121	1	3	
Ile aux Gôelands.....	Mrs. Mouger.....	54	1	3	
Ile du Navire.....	A. Galibois.....	32	1	2	
		1,603	14	37	

STATISTIQUE des goëlettes de Natashquan occupées à la pêche du phoque et de la morue.

Noms des goëlettes.	Tonnage.	Propriétaire.	No. d'hom.	No. de phoques
Notre-Dame-de-la-Garde.....	22	P. Vigneau.....	9	70
Triumph.....	24	W. Vigneau.....	9	70
Notre-Dame des Iles de la Madeleine.....	24	D. Talbot.....	9	200
Espérance.....	20	S. Landry.....	9	100
Marie Louise.....	26	H. Vigneau.....	9	100
Ocean Bride.....	18	J. Giasson.....	9	520
Marie Julie.....	22	H. Bourque.....	9	20

STATISTIQUE indiquant le nombre des étrangers établis à l'anse Harrington depuis 1873.

	No. d'hom.	No. de bateaux.
T. McDonald.....	2	1
J. Disk.....	2	1
J. Sislick.....	2	1
John Sailor.....	2	1
J. Cox.....	2	1
W. Capin.....	2	1
B. Banson.....	4	2
Ed. Sticklin.....	2	1
Jos. Smith.....	2	1
F. Babbitt.....	4	2

STATISTIQUE indiquant le nombre d'étrangers établis à la baie des Moutons
depuis 1873.

	No. d'hom.	No. de bateaux.
W. Harris	4	2
J. s. Bafat	2	1
Robert Vanson	4	2
T. Rabbitt	4	2
J. Brown	2	1
W. England	2	1
Jes. Ellis	2	2
J. Halkett	2	1

Pêche du Maquereau et du Flétan.

Quoique ces pêches ne se ressemblent pas, je les ai placées sous le même titre. Les pêcheurs du Canada ne s'en occupent guère, et d'ailleurs les produits se vendent à peine sur nos marchés. Ceci est dû sans doute au défaut de préparation, vu que nos voisins paient de hauts prix pour ces espèces de poissons, et emploient une belle flotte de plus de 700 navires à cette entreprise. Cependant, depuis quelques années, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard envoient plusieurs bâtiments faire cette pêche. Sans parler des îles de la Madeleine, les endroits du golfe où l'on trouve généralement du maquereau sont les baies des Chaleurs et de Gaspé, et du cap Gaspé au cap Chatte sur la côte sud, et à Mécatina et les Sept-Iles sur la côte nord. A l'exception de quelques pêcheurs dans la baie de Gaspé, ceux de la côte sud font rarement la pêche du maquereau, si ce n'est quand ils manquent de boitte pour la morue. Pour réussir dans cette pêche, il faut employer des goélettes afin de pouvoir suivre le poisson dans ses nombreuses et soudaines migrations d'un endroit à un autre.

Le maquereau fait son apparition sur la côte sud-est du golfe, vers la mi-juillet, et on le trouve aux environs des Sept-Iles et à Mécatina, surtout à cette dernière place, au mois d'août, où l'on pourrait le seiner en grandes quantités, si on y arrivait à temps. Dans le cours de l'été dernier, deux goélettes, le *Général Doyle*, capitaine Cunningham, et le *Léon Potter*, capitaine Remy, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, se rendirent aux Sept-Iles pour y pêcher le maquereau. Elles avaient des filets-sacs, ce qui est défendu par la loi. Le garde pêche local les avertit des conséquences s'ils osaient transgresser les lois des pêcheries. Néanmoins, le capitaine Cunningham ne l'écouta pas; il prit environ 20 barils de maquereau, après quoi, craignant d'être abordé par la *Canadienne*, il quitta la place.

Il y a certainement des endroits où il est permis de se servir de filets de ce genre, sans danger pour toute autre sorte de poissons que ceux pour qui ces rets sont installés; mais comme on suppose, et que c'est réellement le cas, que la baie des Sept-Iles est fréquentée par les saumonnoux, quand ils sortent des rivières, l'emploi de tels filets aurait l'effet le plus désastreux sur le repeuplement des cours d'eau voisins. D'après le témoignage de personnes qui ont vu l'installation de ce filet, l'on y a vu des saumonnoux chaque fois qu'il fut levé. Je n'ai pu atteindre le capitaine Cunningham; mais je suis sous l'impression qu'il ne reviendra pas à la saison prochaine, celle-ci ne lui ayant pas été profitable. La population des Sept-Iles a pris 20 barils de maquereau environ.

L'on a vu très-peu de navires américains dans les baies des Chaleurs et de Gaspé cet été, le maquereau n'y ayant pas séjourné longtemps. La plupart sont allés aux îles de la Madeleine, et plusieurs ont pu opérer deux chargements.

La quantité de maquereau prise cette année sur la côte sud-est est de 643 barils, dont 500 viennent de Gaspé et aussi de la côte nord.

On ne s'occupe d'une manière particulière de la pêche au flétan ; mais comme il fréquente souvent les mêmes bancs que la morue, les pêcheurs en prennent de temps à autre. Les deux divisions ont donné 95 barils de ce poisson. Les endroits où il se prend en grandes quantités sont les côtes voisines de la rivière de la Trinité, autour des îles de Mingan et le long d'Anticosti. Cinq goëlettes de Gloucester, Etats-Unis, ont pris chacune des chargements de 50,000 à 60,000 de ce poisson durant la saison. Trois de ces bâtiments ont fait deux voyages. Je n'en ai rencontré qu'un, le *Job-Johnson*, capitaine Nathan, avec douze hommes d'équipage. Ils avaient déjà fait un voyage qui a rapporté \$100 de profit net à chaque homme. Ils conservent leur poisson frais dans la neige ou la glace pour le marché de Boston. Les Américains ont été dans l'habitude de prendre du flétan en grandes quantités sur nos côtes depuis qu'ils se sont livrés à cette industrie, et il est difficile de dire jusqu'à quel point l'on peut pêcher ainsi sans causer de dommage. On trouve encore de ce poisson en abondance dans nos eaux, et ce n'est que par une longue expérience et une observation particulière que l'on peut résoudre cette question.

Inspection du poisson et des huiles de poisson.

Cette mesure, si longtemps demandée par les consommateurs et si nécessaire pour rétablir la réputation de nos commerçants de poisson, aura sans doute pour effet de donner de la confiance aux acheteurs, et de faire hausser le prix de cet article sur le marché.

Si Québec a perdu le monopole du poisson, si les acheteurs sont allés aux Etats-Unis et y ont payé des prix plus élevés, si nous avons ainsi perdu une source considérable de revenu, c'est dû au fait qu'on ne pouvait pas se fier à la qualité de l'article offert en vente au Canada. Jusqu'à présent, les pêcheurs malhonnêtes ont pu se servir de toute sorte de moyens pour tromper l'acheteur. Même quelques-uns d'entre eux se sont fait une spécialité d'acheter des cargaisons de poisson endommagé, à très-bas prix, et, après l'avoir soumis à divers procédés, de le vendre sur un autre marché comme de première qualité, quand, en réalité, il était pourri.

De semblables fraudes ont plus nuï au-marché de poisson de Québec que les quelques barils endommagés, préparés par des pêcheurs qui les ont écoulés sur nos marchés. Nos pêcheurs, accoutumés de préparer leur poisson négligemment, sans doute murmureront d'abord, quand ils le verront coté comme Nos 3 et 4; mais quand ils verront que le No. 1 rapporte des prix élevés, ils essaieront de n'avoir que de cette qualité, et, avec un peu de soin, la chose est très-facile. Et pourquoi en serait-il autrement? Ne sommes nous pas aussi capables que nos voisins de le préparer? N'est-ce pas le même poisson qu'ils viennent à grands frais pêcher dans nos eaux, et qu'ils arrangent de manière à en faire un aliment délicieux, très-différent, à la vérité, de celui qui se débite sur nos marchés?

Sous la protection de cette loi, les consommateurs connaîtront ce qu'ils achèteront, et nous pouvons espérer voir notre marché de Québec reprendre son nom. Les pratiques reviendront, et qui sait si, en considération des bénéfices réalisés, nos marchands ne seront pas poussés à équiper des bâtiments, comme aux Etats-Unis, et à prendre leur part de la richesse de nos pêcheries. Afin de remplir le but de la loi, les inspecteurs devront être des personnes connaissantes et employer des hommes d'expérience comme sauteurs, tonneliers, etc. Chaque baril devrait être examiné, car si, sur 10 ou 12, on n'en n'examine qu'un seul, la fraude sera facile et la loi restera lettre morte. J'espère beaucoup de cette loi, si les inspecteurs font leur devoir en conscience.

Les mines de fer magnétique.

Strictement parlant, ces mines n'ont rien à faire avec les pêcheries, mais l'importance qu'elles ont donnée à la côte nord me porte à en dire quelques mots.

Il semble que le temps est enfin arrivé où ceux qui, depuis huit ans, ont vainement cherché un marché pour l'écoulement de ce sable magnétique qu'on trouve en si grande abondance sur la côte nord, verront leurs efforts couronnés de succès. Cette espèce de sable était connue depuis longtemps, mais l'honneur d'avoir formé une société pour l'exploiter, revient à M. Lamothé, de Montréal, qui avait accompagné les incursionnistes du sud dans leur fuite. La compagnie qu'il organisa bâtit des forges à Moisie, et elles ont été depuis en opération. La

fièvre des découvertes devint bientôt générale, et il ne fallut que peu de temps pour trouver qu'il y avait du sable magnétique presque partout sur la côte nord. Néanmoins, les plus riches dépôts sont à Natashquan, Kéashka, la rivière St.-Jean, Moisie et Ste-Marguerite. On trouve aussi d'autres dépôts ailleurs, mais d'une moindre importance. On a tenté plusieurs expériences pour purifier ce sable d'une manière rapide et économique, et faire de l'acier de la première fonte, ce qui est le point capital. Ces deux problèmes ont été résolus. Nous devons le secret de la purification au professeur Larue, de l'université Laval, et l'autre à M. Li-brèche-Viger (mort maintenant), de Montréal.

Deux jeunes gens entreprenants, de Québec—MM. Duval et Michaud—plaçant toute leur confiance dans cette nouvelle industrie, ont décidé quelques manufacturiers anglais, de Swansea, à acheter ce sable purifié. Ils commencèrent en juin à préparer les bâtisses nécessaires à un endroit nommé Pointe-Noire, entre la rivière Saint-Jean et Mingan, et quelques jours plus tard tout était en pleine opération. Vingt-trois hommes ont été constamment employés à purifier le sable, qui renferme, à l'état brut, 30 pour cent, et purifié, 99 pour cent de fer magnétique. Cet été, ils en purifiaient dix tonnes par jour, mais on me dit que l'an prochain, ils pourront en purifier cinquante tonnes par jour. En octobre, MM. Duval et Michaud avaient cinq cent cinquante tonnes de sable purifié, qu'ils ont livrées aux manufacturiers anglais à bord de la barque *Record*, capitaine Kean.

Les expériences déjà tentées pour la fabrication de l'acier, et la qualité produite donnent des garanties suffisantes pour compter sur le succès de ces jeunes gens. Québec a fondé des usines pour la fabrication de l'acier avec ce sable, et MM. Duval et Michaud y ont déjà envoyé plusieurs tonnes de minerai. On construit aussi à Natashquan un établissement pour purifier ce sable.

Phares.

La navigation sur la côte nord a été jusqu'ici très-difficile : d'abord, à cause des immenses bancs de glace qui flottent à l'entrée du golfe souvent jusqu'au mois d'août et remontent aussi haut qu'à Natashquan—ensuite à cause des brouillards épais des mois de juillet et de juin, qui arrivent soudainement et durent parfois trois ou quatre jours, empêchant les signaux ou les phares d'avertir des nombreux dangers de la côte et des îles situées çà et là, de Natashquan à Belle-Isle. Quelques-unes de ces îles se prolongent de la côte jusqu'à une distance de huit milles, et dans beaucoup de cas, l'eau qui les entoure étant très-profonde, l'usage de la sonde ne sert pas à indiquer leur voisinage.

Les dangers le long de cette côte sont certainement nombreux, mais à peu de frais on rendrait la navigation plus facile et plus sûre. Dans l'état de choses actuel, quatre ou cinq phares dans des endroits bien choisis rendraient cette route préférable à celle du sud, la marche des navires se trouvant plus directe. Par cette route, la distance entre Québec et Liverpool est raccourcie de 400 milles, et cela suffirait pour la faire adopter par les navigateurs, depuis le mois de juin jusqu'en décembre. D'ailleurs, les bâtiments, à l'automne, éviteraient ces vents terribles qui soufflent du nord-ouest avec tant de violence, démolissent les navires ou les font sombrer sur la route ordinairement suivie. De plus, la côte nord offre nombre de bons ports où les bâtiments de toutes dimensions pourraient se réfugier pendant une tempête ou lorsqu'ils sont en détresse. Les endroits les plus dangereux de cette côte, pour les navires venant de l'est, après avoir quitté le phare de Forteau, sont l'île Plate, à trois milles de Mécatina ; l'île Ste-Marie, à une distance d'environ huit milles du cap Whittle ; et la Pointe Carleton, sur la côte d'Anticosti. Pour les navires qui descendent, les endroits les plus dangereux sont la pointe ouest d'Anticosti, où il existe déjà un phare et un canon d'alarme ; les îles de Mingan et la pointe de Natashquan, au nord.

Le cadre de ce rapport ne me permet pas d'examiner minutieusement tous les avantages qu'offre la route de la côte nord aux navires voyageant entre le nord de l'Europe et le Canada, ou de m'étendre sur la nécessité de faciliter cette navigation et de donner les raisons pour passer aux endroits ci-haut nommés ; mais je puis affirmer ici que l'adoption de cette route reconcoiterait l'appellation de tous les navigateurs qui connaissent la côte. De plus, je suis entièrement convaincu que le département comprend l'importance de ces choses, et les avan-

tages qui résulteraient pour la navigation et le commerce en général de l'érection de quelques phares sur la côte nord; et je crois que, avec l'esprit d'entreprise qui caractérise le département de la marine et des pêcheries, cette amélioration depuis si longtemps désirée se réalisera.

Dans mon rapport de l'an dernier, j'ai parlé de la destruction des oiseaux sauvages dans le golfe, résultant du vol des œufs. Cette année, on n'a vu aucune goëlette occupée à ce trafic, mais les habitants disent qu'il y a une grande diminution dans le nombre des oiseaux. C'est peut-être pour cette raison que ces navires ne sont pas venus cette année, leurs dernières expéditions n'ayant pas été profitable.

RECAPITULATION.

VALEUR DES DIFFÉRENTES PÊCHES DE LA DIVISION DU LABRADOR.

Pêche de la morue durant l'été.....	89,559 quintaux, à.....	\$ cts. 4 00	\$ cts. 358,236 00
do do l'automne.....	3,241 do.....	5 00	16,205 00
Pêche au maquereau.....	3 barils.....	10 00	30 00
do hareng.....	8,146 do.....	3 00	24,438 00
do merluche.....	241 do.....	5 00	1,205 00
Saumon, mariné.....	1,214 do.....	16 00	19,425 00
do frais.....	379,016 lbs.....	0 5	18,950 00
do fumé.....	75 boîtes.....	30 00	2,250 00
Pêche à la truite.....	51 barils.....	10 00	510 00
do lingue.....	do.....	5 00	.....
Nombre de phoques.....	7,225.....	6 00	43,350 00
Huile de phoque.....	26,976 gallons.....	0 80	21,580 00
Huile de baleine.....	400 do.....	0 80	320 00
Huile de morue.....	23,283 do.....	0 50	11,641 00
Poisson (pour engrais.....	..... barils.....	0 25	.....
Valeur totale des produits des pêcheries 1873.....	.....	.....	518,140 00
do do do 1872.....	.....	.....	395,975 00
Augmentation.....	.....	.....	122,165 00

ILES DE LA MADELEINE.

Situé presque au milieu du golfe, ce groupe est formé de sept îles (Corps-Mort, Amherst, Pierre-Meuilière, Entrée, Allright, Grosse-île et Bryon, le Rocher-aux-Oiseaux n'étant guère considéré comme en faisant partie). J'ai eu à en parler si souvent, que je trouverais aujourd'hui cette tâche difficile sans me répéter, surtout quand ces îles n'offrent que peu d'intérêt autrement que comme rendez-vous des pêcheurs de toutes les localités, les eaux qui les entourent abondant toujours en poissons.

Malgré la perspective alarmante laissée par la mauvaise pêche et le manque de récolte de l'année 1872, grâce à une circonstance fortuite, les habitants ont pu surmonter les difficultés de la saison d'hiver. La goélette *Marie-Adèle*, de Québec, s'est jetée sur la côte d'Amherst l'automne dernier, et toute sa cargaison, qui était de farines, a été vendue à bas prix. Ensuite, de bonne heure au printemps, c'est-à-dire lorsque les besoins des habitants étaient encore plus pressants, une goélette venant de l'île du Prince-Edouard et chargée de pommes de terre leur est arrivée, ce qui leur a procuré une nourriture abondante à un prix comparativement bas.

Tard, en mai, le golfe était encore ici bloqué par les glaces, de sorte que les goélettes faisant la pêche au hareng n'ont pu parvenir aux îles. Les habitants disent qu'il y a bien des années que la glace a tenu aussi longtemps. Quand j'arrivai aux îles pour la première fois (le 25 mai), j'ai remarqué que la végétation était beaucoup plus avancée qu'à Québec et aux environs de Gaspé; le temps s'était tenu au beau tout le printemps, et le sol était libre de neige. Les habitants n'ayant pu, comme à l'ordinaire, se procurer du sel en paiement de leur labeur sur les navires, ils se sont mis à cultiver, et j'espère que ce travail auquel ils se sont livrés par la force des choses aura ce bon résultat de leur faire voir les nombreux avantages que leur vaudra la culture de leurs terres, dont le sol est excellent. Le fait qu'ils se sont adonnés à l'agriculture doit aussi, dans une grande mesure, être attribué au prix élevé du sel, car, jusqu'au 14 juin, cet article, vu sa rareté dans les îles, se vendait huit chelins et demi le sac et dix chelins le baril.

Sans l'affreuse tempête qui est venue fondre dans ces parages dans le mois d'août, nous aurions pu nous attendre à une bonne récolte, mais je regrette d'avoir à dire que les dommages que lui ont fait cette tempête sont considérables, excepté, peut-être, à l'île de la Pierre-Meuilière, où l'on espère en réchapper la plus grande partie.

Pour ce qui est de l'émigration des habitants, fait qui, l'année dernière, était passé à l'état de manie, j'ai su que cette année elle avait été moins nombreuse. Cependant dix ou douze familles sont parties pour la Pointe-des-Esquimaux ou les Sept-Îles—où elles avaient des amis d'établissements—et cela afin de s'affranchir de ce qui fait leur plus grande frayeur, la taxe municipale et les rentes seigneuriales.

Je serais en peine de dire jusqu'à quel point les îles vont souffrir de cette émigration; mais si l'on tient compte des longs hivers pendant lesquels cette population est privée de toute communication avec les autres localités; la difficulté de se procurer à des prix raisonnables les articles nécessaires à l'existence, la rareté du combustible, etc., on ne peut la blâmer de chercher un asile plus avantageux.

Je ne veux pas, par ce qui précède, insinuer qu'il est impossible pour un travailleur industriel de vivre là; bien au contraire; mais jugeant d'après les goûts et habitudes des habitants des îles de la Magdeleine, je ne vois pas comment ils pourraient se tirer de la condition où ils se trouvent sans recourir au moyen qu'ils ont pris; et tant qu'ils n'émigreront pas au-delà des provinces confédérées, aucun mal n'est à appréhender.

Le 23 août, un des plus terribles ouragans qui aient encore balayé le golfe et qui a duré jusqu'au 26, est venu fondre sur ces îles. Au commencement de la tempête, 83 navires étaient à l'ancre dans la baie de Plaisance; de ce nombre, 48 furent chassés de leur mouillage et jetés à la côte (10 sur la rive de la baie de Plaisance et 38 sur celle du havre Amherst) et 26 purent entrer dans le havre et s'y ancrer en sûreté, tandis que neuf résistèrent à la tempête tout en restant à l'ancre.

D'après ce que l'on m'a raconté, ce devait être effrayant de voir lutter contre la tempête. et pendant la nuit, ces petits navires qui, maîtrisés enfin par elle, ont fini par aller frapper les rochers.

Quant on regarde les hautes falaises sur la berge desquelles quelques goëlettes ont touché, il semble incroyable que trois personnes seulement se soient noyées. Ces infortunées étaient de l'équipage du *E. I. Smith*, de Wellfleet, E.-U., navire jeté à la côte durant la nuit, sous le cap, à l'entrée du havre d'Amherst, et qui fut mis en pièces deux heures après. Quelques autres navires, le *Diploma*, *Ellen C. Woodward* et *Emma L. Rich*, après avoir été balottés de tous côtés et après avoir perdu leurs ancres, allèrent se jeter sur le rocher à fleur d'eau au pied de la côte des Demoiselles, où la lame allait se briser à 100 pieds de hauteur!

Sans les deux habitants qui les virent venir à terre, Aimé Nadeau et James Cassidy, — l'équipage de ces navires aurait certainement péri. Ces deux hommes courageux descendirent le cap à l'aide d'une corde et, aidés du terreneuve de Cassidy qui saisissait un à un les naufragés dans le ressac, ils purent opérer leur sauvetage. Sans cet acte de courage de leur part, il est tout probable qu'on aurait eu à enregistrer trente-un morts de plus.

Au nombre des navires échoués se trouvait une barque de Jersey, le *Swift*, patron Le Selleur, qui avait à son bord cent trente pêcheurs des îles, qui tous revenaient de Blanc-Sablon. Très-heureusement pour ses passagers, elle put être dirigée sur un banc de sable à l'entrée du havre lorsqu'elle eût perdu ses ancres. Si par malheur elle eût gagné un peu plus sous le vent, on aurait à déplorer une effroyable catastrophe.

Un bateau à vapeur — *Commerce* — de Boston, qui avait à son bord un agent d'assurance, le capitaine Proctor, et tous les appareils nécessaires au hâlage des navires, a été envoyé au secours des navires naufragés. Plusieurs goëlettes ont pu être remises à flot, mais je doute qu'il en puisse être ainsi pour toutes. Le gouvernement américain a aussi envoyé un navire — le garde-côte *Woodbury*, commandant Barr — pour donner tout le secours possible et ramener dans leurs foyers les pêcheurs de sa nationalité se trouvant dans la détresse; mais, avant son arrivée, la plupart des naufragés étaient partis dans les goëlettes.

C'est une tempête dont tous les marins garderont longtemps la mémoire, non-seulement à cause de sa durée, mais par la trace de ses nombreux ravages dans tout notre golfe, car elle a privé bien des familles de leur chef et réduit leurs moyens d'existence. Espérons que nos côtes ne verront plus jamais pareil ouragan, ou que, du moins, ce ne sera pas de sitôt.

Plusieurs naturalistes des Etats-Unis ont visité les îles dans le but de faire des collections d'oiseaux et d'œufs. L'un d'eux, M. C. J. Maynard, d'Ipswich, Mass., auteur de *Birds of Florida*, se propose de publier un ouvrage sur les oiseaux du golfe, et de visiter la côte nord l'an prochain pour y recueillir des renseignements.

CHASSE AU PHOQUE.

Je suis heureux de pouvoir dire que les efforts de ces hardis chasseurs ont eu quelque succès cette année. En 1872, ils étaient presque découragés, n'ayant rapporté de leurs excursions dangereuses sur les glaces que 1,713 fourrures; mais ce printemps, ils ont tué et rapporté 6,850 phoques; 2,500 ont été pris sur les glaces autour des îles, et 4,350 ont été apportés par trois goëlettes d'Amherst et par treize du Havre-aux-Maisons.

Tous les chasseurs de qui je tiens ces renseignements m'ont dit avoir vu de grands troupeaux de phoques, mais que la glace était trop amoncelée pour pouvoir s'approcher d'eux assez près.

Plusieurs personnes, entre autres MM. de Quetteville, Savage et Lestie ont fait l'essai de filets dormants autour de l'île Amherst, et il a été couronné de succès, car du premier coup ils ont pris 221 phoques. Cette innovation et le résultat qui en est suivi ont décidé bien des personnes à faire le même essai le printemps prochain.

Cette manière de prendre le phoque sera sans doute profitable si la glace ne séjourne pas trop longtemps autour des îles lorsque le hareng fait sa première apparition, car il est bien connu que ce cétacé suit ce poisson dans toutes les baies où il se rend pour frayer.

Ci-suit l'état des noms, tonnage, etc., des navires qui ont fait la chasse au phoque ce printemps :

Je donne ici un état des noms, du tonnage, etc., des navires qui ont fait la pêche au phoque, ce printemps, savoir :—

Date du départ.	Nom du navire.	Capitaine.	Tonneaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre de phoques.
Avril.....	Espérance, Amherst.....	Chiasson.....	51	10	5	Ces goëlettes ont pris entre elles 1,100 phoques. Je n'ai pu connaître la prise de chac.
do.....	Flora.....	Boudreau.....	34	10	4	
do.....	Cutter.....	Cormier.....	27	9	3	
do.....	Delaney, Havre aux Maisons.....	Vigneau.....	43	10	4	Les navires du Havre aux Maisons ont pris chacun une moyenne de 250 phoques. Je n'ai pu connaître la prise de chacun.
do.....	Archangel.....	Jonphe.....	40	10	4	
do.....	Greenock.....	Terriau.....	39	10	3	
do.....	President.....	Turbide.....	30	10	3	
do.....	Dolphin.....	D. Richard.....	52	10	5	
do.....	Mary Ann.....	Arseneau.....	36	10	4	
do.....	Jane Emilia.....	Turbide.....	48	10	5	
do.....	Jenny Lind.....	Chivary.....	39	10	4	
do.....	Arctic.....	N. Arseneau.....	52	10	5	
do.....	Temperance.....	E. Arseneau.....	36	10	4	
do.....	Annie.....	Terriau.....	41	10	4	
do.....	Stella Maris.....	G. Arseneau.....	47	12	5	
do.....	Lion.....	O. Richard.....	41	10	4	

PÊCHE AU HARENG.

Le hareng a fait son apparition sur cette côte plusieurs jours plus tôt que l'année dernière, et le 27 avril la baie de Plaisance en était remplie. Ainsi que je l'ai dit plus haut, la grande partie de la flotte de la pêche au hareng n'a pu se rendre aux îles, et dut retourner à ses différents ports, à cause de la grande quantité de glace rencontrée dans le détroit ou golfe. Cependant quatre goëlettes purent atteindre le havre d'Amherst et se faire un chargement en quelques jours. L'état suivant indique leurs noms, tonnage, etc.

Date de l'arrivée.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Maitre.	Tonneaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre de rets.	Nombre de seines.	Nombre de barils.
13 mai....	A. B. Higgins...	Lamoine.....	A. B. Higgins....	42	8	2	.....	1	800
14 do.....	Susan.....	Canso.....	J. Walker.....	19	4	2	.....	2	300
23 do.....	Hero.....	Île du Prince-Edouard.....	McKay.....	29	3	1	.....	.....	500
do do.....	Anemone.....	Anticosti.....	Battersy.....	10	4	1	.....	.....	50
Total.....				100	19	6	.....	2	1,650

Le 27 avril, quelques pêcheurs des îles ont pris environ 800 barils de hareng dans un coup de seine; mais, ce qui est malheureux, c'est qu'ils n'ont pu en donner que quelques barils. Leur négligence ordinaire leur ayant fait oublier de se procurer, l'année dernière, les articles nécessaires à la salaison de leur poisson. Le sel était trop cher et le prix du poisson trop bas pour leur permettre de profiter alors de leur bonne chance.

Par suite de ces circonstances, la pêche du hareng de 1873 est bien moins considérable que celle de 1872. Cette année-là, 14,806 barils furent pris par des navires étrangers, et 2,956 préparés par les habitants.

D'après ce que j'ai pu savoir, le hareng n'a guère été plus abondant cette saison que dans la dernière.

Pêche au Maquereau.

La pêche du printemps commença vers la première semaine de juin. A notre arrivée, le 14 de ce mois, les vapeurs dont les noms suivent complétaient leur cargaison :

Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Maître	Tonneaux.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre de rets.	Barils de poisson.
P. Martin.....	Halifax.....	J. Murphy.....	20	5	2	26	100
Mary Ellen.....	Port Melbourne.....	W. Reeves.....	23	6	3	60	200
Annie E-ll.....	Halifax.....	H. Leslie.....	40	13	6	120	400
Evina Elizabeth.....	do.....	H. Haws.....	28	12	6	120	250
Two Brothers.....	do.....	E. Henley.....	23	5	2	40	100
Eliza.....	do.....	J. Haws.....	40	7	3	60	250
Lilian.....	do.....	E. Proctor.....	44	10	4	100	500
Sea Slipper.....	Ile du Prince Edward.....	.....	15	4	1	20	100
Total.....			233	62	27	546	1,900

Ainsi que vous le verrez, ces navires ont pris en tout 1,900 barils de maquereau, c'est-à-dire 430 de plus que l'an dernier, bien qu'il y ait eu deux navires de moins. Les plus anciens pêcheurs m'ont dit n'avoir jamais vu le maquereau aussi abondant, et je tiens du patron du *P. Martin* (J. Newphy) qu'il a été contraint d'être trois jours sans lever ses filets, tant il avait de poisson à bord qui n'était pas encore salé, et qu'il n'est pas le seul qui se soit trouvé dans le même cas.

Quand aux habitants, environ 40 seulement se sont livrés à cette pêche; mais vu le haut prix du sel, ils ont préféré vendre leur poisson frais aux marchands à 6 chelins le cent, et un très-petit nombre de barils, par conséquent, a été salé pour la consommation intérieure.

La pêche d'été a été bonne aussi, car elle a attiré bien des navires pêcheurs de nos provinces maritimes et des États-Unis. Entre juin et septembre il y a eu environ 160 voiles autant des îles, et j'ai appris qu'ils avaient emporté de beaux chargements. Plusieurs bateaux des îles ont aussi fait la pêche au maquereau avec profit, car, en tout ils ont pris [5,590 barils, —1,418 de plus que l'an dernier.

Pêche à la Morue.

La morue a fait son apparition ici vers la fin de mai. Elle a abondé toute la saison, et au commencement, la pêche par bateau était en moyenne de trois à quatre draughts par jour.

Toutes les goélettes des îles, au nombre de dix-sept, ont fait voile entre le 10 et 15 juin pour la pêche de la morue sur la côte du Labrador, et toutes ont rapporté un plein chargement.

Malheureusement, une de ces goëlettes, la *Marie-Anne*, capitaine Abel Arseneault, s'est perdue sur un rocher près des îles Ste-Marie, rive nord, et c'est à peine si l'équipage a eu le temps de se sauver avant qu'elle eût coulé à fond. Les différents bateaux des îles ont aussi fait la pêche de la morue. La quantité totale prise autour des îles est de 17,048 quintaux, ce qui montre une diminution de 20,032 sur la pêche de l'an dernier; mais cela est dû à ce qu'après la tempête du 24 août, un grand nombre de pêcheurs sont allés travailler à remettre à flot les goëlettes naufragées. Pour ce travail, ils touchaient deux piastres par jour, ce qui eut paru plus avantageux que ce qu'ils auraient pu réaliser de leur pêche.

Havre d'Amherst.

L'approfondissement de l'entrée de ce havre peut maintenant être regardé comme complet, le chenal ayant 13 pieds de profondeur à l'eau haute et de 75 à 80 de largeur. Cette saison, M. Rosa a retiré du fond de ce chenal plus de 490 tonnes de roche très-dure, mais non sans beaucoup de difficulté, à cause du mauvais temps et des forts vents continus qui troublaient les eaux et empêchaient le travail du plongeur.

Toute obstruction de ce havre—car c'est le seul bon de toutes les îles—serait le coup de mort des pêcheries et du commerce local, et comme les bancs de sable qui l'entourent menacent de l'obstruer, il est suggéré de les ensemercer de graines qui viennent bien dans les terres sèches, afin que des plantes comme celles qui croissent maintenant sur les sables des environs fassent obstacle à leur extension.

Sur la plainte du maître du havre, j'ai mis à l'amende la goëlette américaine *Ch. Thompson*, de Gloucester, pour avoir jeté dans le havre partie de son lest.

Dragueur fédéral.

Ce dragueur a fonctionné plus de quinze jours dans le Havre-aux-Maisons, et approfondi son entrée qui était remplie de sable.

Phares.

Ces îles ont maintenant trois phares : un à la pointe sud-ouest de l'île Amherst, l'autre à la pointe sud de l'île Entée, et le troisième sur le côté nord-ouest de l'île à la Pierre-Meuvière, où se trouve aussi un sifflet d'alarme.

Communications postales.

Ces communications se font entre ces îles, Pictou et Gaspé, par une goëlette-paquebot installée pour ce service et subventionnée par le département des postes. Cette goëlette, qui est une fine voilière, va chercher les malles à Pictou dans la première, et à Gaspé dans la troisième semaine du mois, et revient immédiatement à Amherst. Elle est aussi aménagée pour le transport de passagers, et offre assez de confort à ceux qui veulent visiter les îles.

Plusieurs personnes m'ont dit que la compagnie néo-écossaise avait l'intention de construire ici un hôtel pour y attirer le public voyageur, et je n'ai aucun doute que cette entreprise réussira, les îles de la Madeleine possédant beaucoup de beaux points de vue et un climat des plus salubres.

STATISTIQUE des stations de pêche, espèces de batiments, nombre d'hommes,

ILES DE LA

No.	NOM DES STATIONS.	Vaisseaux.				Bateaux pêcheurs.		Bateaux plats.		No. de pêcheurs.	No. de gréviers.	Rets à saumon.			Seines à morue.		
		No.	Tons.	Valeur.	No. de matelots	No.	Valeur.	No.	Valeur.			No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.
ILE AMHERST.																	
1	Baie de Plaisance, havre d'Amherst	6	205	5800	29	33	1140	42	252	112	76						
2	Basin					20	600	2	12	40	38						
3	Anse au Moulin					9	270	4	24	22	22						
4	Anse à la Cabane					35	1050	6	36	82	80						
5	Cap Ouest					4	120	2	12	10	10						
ILE A LA PIERRE MEULIERE.																	
6	Etang du Nord					43	1300	40	200	109	117						
7	Cap Mull					3	90	2	20	6	2						
ILE ALLRIGHT.																	
8	Havre aux Maisons	14	569	19100	69	46	1380	34	324	142	152						
9	Pointe Basse					4	120	2	12	8	4						
10	L'Anse à Elie					4	120	2	12	9	7						
11	L'Echourie					1	30			2	2						
12	Plage Sud					17	510	10	60	40	37						
ILE COFFIN.																	
13	Grande Entrée					13	390	4	24	26	26						
14	ILE BRON					15	450	6	36	32	32						
15	ILE D'ENTRÉE					3	150	2	12	10	10						
	Total	20	774	24900	98	257	7720	178	1036	656	615						

espèces de filets employés, espèces de poissons et d'huile de poissons, etc., etc.

MADELEINE.

RETS ET SEINES.

No.	Seines à hareng.		Rets à hareng.			Seines à maquer.			Rets à maquereau.			Seines à capelan.			Seines à lançon.			Rets à phoque.		Pêche en fascines.				
	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.			
1	200	350		4	200	32			128	6400	1280		2	120	240				2	120	60			
				20	1000	160			51	550	510													
				11	440	88			83	4150	830													
				45	1800	360			49	2450	490									8	500	250		
				5	200	40																		
1	200	300		1	40	10														6	450	200		
													4	240	480									
				1	40	10			2	80	20									6	360	180		
				16	500	128			9	360	90									4	360	180		
				12	480	96																		
				9	360	72			4	200	40													
				1	50	10			16	640	160													
2	400	650		125	5110	1006			342	14830	3420		6	360	720				33	2090	1470			

STATISTIQUE des stations de pêche, espèces de navires, nombre d'hommes

ILES DE LA

No.	NOM DES STATIONS.	Barils de saumon (conservé).	Saumon (frais dans la gl.) lbs.	Saumon (en can.), lbs.	Saumon (fumé) en boîtes.	Pêche d'été.	Pêche d'autom.	Quintaux de morue.	Quintaux de merluche.	Quintaux de lingue.	arils de p. ie.	Barils de hareng.
						Quintaux de morue.	Quintaux de morue.					
ILE AMHERST.												
1	Baie de Plaisance, havre d'Amherst					1948						2998
2	Bassin					1010	190					175
3	Ause au Moulin					550	150					80
4	Anse à la Cabane					1972	300					288
5	Cap Ouest					180	50					40
ILE A LA PIERRE-MEULIÈRE.												
6	Étang du Nord					2290	580					712
7	Cap Mull											
ILE ALLRIGHT.												
8	Havre aux Maisons					6634						23
9	Pointe Passe					15						30
10	L'Ause à Elie					26						30
11	L'Echourie											
12	Plage Sud					324						188
ILE COFFIN.												
13	Grande Entrée					340						138
14	ILE BRYON					384	49					129
15	ILE D'ENTRÉE					56						16
	Total					15729	1319					4847

300 barils de hareng, valeur \$800, aux Etats-Unis. le r tant

RÉCAPITIF

VALEUR DES DIFFÉRENTES PÊCHES

		\$	cts.	\$	cts.
Pêche de la morue durant l'été	15,729 quintaux	@	4 00	62,916	00
do l'automne	1,319 do		5 00	6,595	00
Pêche au maquereau	5,497 barils		10 60	54,970	00
do hareng	4,847 do		3 00	14,541	00
No. de phoques	5,590 do		6 00	33,540	00
Huile de phoque	19,685 gallons		0 80	15,748	00

espèces de filets employés, espèces de poissons et d'huile de poissons, etc.—Suite.

MADELEINE.

Bottes de hareng fumé.	Barils de maquereau.	Barils de truites.	Barils de sardines.	Barils d'anguilles.	Barils de thon.	L'arils de langue et notes de merue.	No. de phoques.	No. de peaux de phoque.	No. de baleines.	No. de marsouins.	Huiles				POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.				
											Gallons d'huile de phoque.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils d'épécan.	Barils de regues de morue.	
2865							1300	1300			3900				700				
310							60	60			180				300				
350							30	30			100				100				
250							250	250			700				700				
43							30	30			85				100				
350							200	200			600				1000				
70							60	60			180								
92							3350	3350			12950				2900				
45							16	16			50								
85							80	80			240								
512															100				
310							134	134			400				50				
165							80	80			250				100				
50																			
5497							5590	5590			19685				6050				

à Halifax, Québec, et autre provinces dans la Puissance.

LATION.

DE LA DIVISION DES ILES DE LA MADELEINE.

huile de morue	6,050 gallons, à	\$	cts.	\$	cts.
			0 50		3,025 00
Valeur totale des produits des pêcheries	1873				191,336 00
do do do	1872				126,541 00
Augmentation					64,795 00

Division d'Anticosti.

Mon rapport de l'an dernier renfermait l'alinéa suivant :

“ Une compagnie nouvelle et puissante se propose d'entreprendre cette œuvre de colonisation. Son prospectus est déjà publié, et les conditions qu'elle offre sont des plus avantageuses. Chacun doit approuver pareil projet et souhaiter qu'il réussisse. ”

Forcé m'est de dire que ces projets ne se sont réalisés qu'en partie, sans doute par le fait de circonstances imprévues et incontrôlables. De bonne heure, au printemps, la compagnie s'est mise sérieusement à l'œuvre, et les promesses de son prospectus ont engagé quatre-vingt-dix-sept familles de Terre-Neuve et du Cap Breton à venir jeter les fondements d'une colonie dans cette île. De ce nombre, cinquante-et-une se sont établies à la baie Ellis, sur le côté sud-ouest d'Anticosti; quinze à la baie des Anglais, sur le côté nord-ouest, près de la pointe Ouest; dix au lac Salé et vingt-et-une à la baie du Renard, sur le côté nord-est.

Ces familles appartiennent à la classe des pêcheurs, et elles possèdent les aptitudes nécessaires aux colons. Endurcies aux misères de tout genre, elles sont venues là pour s'y fixer permanently et gagner leur subsistance par la culture et la pêche. Pendant l'été, de très-grandes difficultés ont dû être surmontées, et par la faute de l'agent de la compagnie, il y aurait eu famine, si des secours n'eussent été envoyés avant la clôture de la navigation.

Ce sont là des faits auxquels on doit nécessairement plus ou moins s'attendre au début de toute entreprise de cette nature, et la compagnie, qui est animée du meilleur esprit possible,—car elle a rempli tous les engagements de son prospectus,—ne se laissera pas aller au découragement, car rien ne fait craindre que ses efforts ne soient couronnés de succès, le sol étant de bonne qualité, le bois abondant et propre à la construction des navires, bien qu'il ne soit pas de la plus grande dimension, et les pêcheries qui entourent l'île, des plus productives.

Ce qui est le plus à désirer maintenant, ce qui est pour ainsi dire indispensable, c'est une voie de communication télégraphique entre l'île et Gaspé ou quelque autre point de la terre ferme, au moyen de laquelle les côtes jusqu'ici isolées d'Anticosti seraient en rapport avec le reste du monde pendant toute l'année; mais je suis convaincu que cette entreprise est consignée dans le plan de la compagnie, et que tôt ou tard elle s'exécutera.

quoique d'un accès très-difficile, les côtes d'Anticosti sont fréquentées tous les ans par un nombre toujours croissant de pêcheurs de Québec, aussi bien que des provinces maritimes et des États-Unis. De même que les pêcheries inépuisables des côtes, et la fertilité du sol, de cette île deviennent de mieux en mieux connues, la navigation de ces parages devient de plus en plus facile. Pourvu que le temps soit clair, on peut voir des barques et goélettes entrer dans de petites baies appelées havres, à défaut de noms plus caractéristiques; et là endurer des tempêtes qu'auparavant elles n'auraient osé affronter qu'en pleine mer.

Les meilleurs havres de la côte d'Anticosti sont la baie Ellis ou Gamache sur la côte sud-éloignée d'environ huit milles du phare de la pointe ouest, où les navires d'un tirant de dix à quinze pieds peuvent lutter contre la plus forte tempête; la baie du lac Salé, qui est à l'abri de tous les vents, excepté ceux du sud et du sud-ouest; la baie du Renard, sur le côté nord de l'île, éloignée de 15 milles du phare de la pointe est, où les goélettes tirant de 8 à 11 pieds peuvent trouver un abri sûr, sauf pendant les vents du sud et du sud-ouest, car alors de fortes ancres sont nécessaires, le fond du havre étant dur; la baie des Anglais offre aussi un bon abri aux petites goélettes tirant de 5 à 8 pieds, mais les navires de plus grandes dimensions n'y sont pas en sûreté. Même dans le beau temps, de simples barques de pêcheurs ne pourraient trouver un abri ailleurs. Les battures dangereuses qui entourent l'île ont rendu nos marins plus prudents, et c'est pourquoi il ne leur est arrivé aucun accident.

Il y a maintenant quatre phares sur cette île : un à la pointe ouest, l'autre sur la pointe sud-ouest, le troisième à la pointe sud et le quatrième à la pointe est. À celui de la pointe sud, il y a un sifflet d'alarme que l'on peut entendre de neuf à quinze milles, lorsque le vent donne, et de trois à huit milles pendant les tempêtes.

Il y a aussi des dépôts de provisions pour les naufragés aux trois phares en dernier lieu désignés.

Bien que ces côtes aient été fréquentées cette année par un plus grand nombre de pêcheur qu'en 1872, les statistiques indiquent une grande diminution dans la quantité de poisson pris, comparée à celle des années précédentes.

La pêche la plus abondante a été faite sur le côté sud de l'île. La morue a fait son apparition vers le mois de juin et elle était disparue vers la fin d'août. Sur le côté nord, la pêche a été moyenne,—environ 75 quintaux par embarcation. La pêche à la morue a commencé de très-bonne heure dans la baie des Anglais, et environ quarante barges du Labrador sont venues pêcher là en attendant que le poisson se rendît sur leurs côtes, et elles en ont pris environ 450 quintaux. Vingt-deux goëlettes venues presque toutes des provinces maritimes, ont aussi fait la pêche dans la baie des Anglais, en juin et juillet, où elles se sont fait chacune un plein chargement, et dont la quantité totale était de 3,350 quintaux. Leur équipage nombrerait 496 hommes. En 1872, leur pêche a été de 12,414 quintaux, et leur équipage de 238.

Cette année, le maquereau n'a pas fait long séjour sur les côtes de l'île. En 1872, cette pêche n'a été que de 20 barils. Il y a eu aussi une légère différence dans la pêche du hareng : les chiffres de 1872 sont de 49 barils contre 59 pour cette saison.

Le manque de poisson n'est pas la seule chose dont nos pêcheurs aient eu à souffrir ; le mauvais temps qui n'a presque pas cessé de la saison, leur a fait perdre la moitié de leur temps.

Quatre ou cinq goëlettes américaines ont fait la pêche du flétan dans le voisinage du cap Observation, mais comme personne de leur équipage n'est venu à terre, je ne puis dire leur nom ni quelle quantité de poisson elles ont prise.

Malgré les fréquentes tempêtes que nous avons eues, il y a lieu de se réjouir de ce qu'on n'ait eu aucun naufrage sur les côtes de l'île. Une goëlette, cependant, a été jetée à la côte en essayant de sortir d'un havre où son ancrage avait cessé d'être sûr par un changement subit de vent. On dit aussi qu'à la pointe est, il en avait été de même pour un navire cet automne, mais la clôture soudaine de la navigation nous a empêchés d'obtenir des détails sur cet accident.

Les deux gardes-pêche que par ordre du département j'ai placés sur l'île pour faire observer les lois concernant les pêcheries, et sur la pêche au saumon, ont bien et fidèlement rempli leurs devoirs, et,—je suis heureux de pouvoir le dire,—beaucoup mieux et à bien moins de frais que dans les années précédentes. En conséquence, je recommande respectueusement la continuation d'un système qui convient parfaitement à la localité, tout en assurant une sûre protection aux pêcheries de saumon.

STATISTIQUE des stations de pêche, espèces de bateaux, nombre d'hommes

ILES DE LA

No.	NOM DES STATIONS.	Navires.				Bateaux pêcheurs.		Bateaux plats.		No. de pêcheurs.	No. de gréviers.	Rets à saumon.			Seines à morue.		
		No.	Ton'x.	Valeur.	No. de matelots	No.	Valeur.	No.	Valeur.			No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.
1	Rivière du Saumon...			2		2		2		3		4					
2	Moration			7		5		18		18							
3	Cap Observation			5		2		15		15							
4	Pointe Oro			4		3		11		11							
5	Rivière aux Patates			3		1		8		8							
6	Baie de Caplin			10		4		30		30		1					
7	Anse de McDonald			12		9		41		41		2					
8	Pointe Sud Ouest	1		16		14		33		19			390		1		
9	Baie de l'Est			3		1		2		1							
10	Lac Salé			13		12		26		12							
11	Petit Lac Salé			4		4		7		5							
12	Crique Shallop			1		4							122				
13	Baie aux anglais			50		38		106		22			240				
14	Anse des sauvages			3		3		6		3							
15	Havre des anglais	1		2		1		6		1							
16	Pointe de l'ouest	21		25		24		114		7							
	Total	23		3	158	127		426	67	7	752		1				

espèces de rets employés, espèces de poissons et d'huiles de poissons, etc., etc.
d'ANTICOSTI.

RETS ET SEINES.

No.	Seines à hareng.		Rets à hareng.			Seines à maquereau.			Rets à maquereau.			Seines à capelan.			Seines à lançon.			Rets à loup-marin.			Pêches en fascines.		
	No.	Verges.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Valeur.	
			2																				
			14			1			7														
			5																				
			9																				
			3																				
			17						3														
			28																				
			27						1														
			2																				
			24																				
			8						1														
			66			1																	
			6																				120
			1						1														6
			25			10																	11
2			236			12			14														137

STATISTIQUES DES STATIONS DE PÊCHE, espèces de bateaux, nombre d'hommes,

RÉCAPITULATION

No.	NOM DES STATIONS.	Bateaux.				Bateaux pêcheurs.		Bateaux plats.		No. de pêcheurs.		No. de gréviers.		Rets à saumon.			Seines à morue.			
		No.	Ton x.	Valeur.	No. de matelots	No.	Valeur.	No.	Valeur.	No.	No.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.	No.	Verges.	Valeur.
1	Comté de Gaspé	28	2923	22600	145	969	30680	802	4814	2117	372	115	770	8798	5	160	320			
2	do Bonaventure					167	11218	253	2795	421	285	35	16269	7879						
3	Iles de la Madeleine ..	20	774	24900	98	257	7720	178	1036	656	615									
4	Comté de Saguenay	50	438	9800	127	588	19292	451	3299	1380	481	85	35832	4352	15	100	51			
5	Anticosti	23			3	158		127		426	67	7	752		1					
	Total	121	4135	576300	373	2159	68910	1811	11944	5000	1820	242	43623	21029	21	260	371			

No.	NOM DES STATIONS.	Saumon, quarts (séché).	Saumon frais, (dans la glace), lbs.	Saumon, (en boîtes), lbs.	Saumon, (fumé), boîtes.	Pêche d'été.		Aigrefin, quintaux.	Lingue, quint x.	Flétan, quarts.	Hareng, quarts.
						Morue, quint x.	Morue, quint x.				
1	Comté de Gaspé	680				63345	19858	875		95	3345
2	do Bonaventure	86	163910	18000		5060	6380	83	16		4200
3	Iles de la Madeleine ..					15729	1319				4847
4	Comté de Saguenay	1214	379016		75	89559	3241			241	8146
5	Anticosti	54				10413	669			122	1694
	Total	1862	542926	18000	75	184106	31467	958	16	458	22230

espèces de rets employés, espèces de poissons et d'huiles de poissons, etc., etc.—Suite.
GÉNÉRALE.

RETS ET SEINES.

No.	Seines à hareng.		Rets à hareng.		Seines à maquer.		Rets à maquereau.		Seines à capelan.		Seines à lançon.		Rets à loup-marins.		Pêches en fascines.		
	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	No.	Verges.	
6	180	150	1898	36480	14788	1	80	100	105	2795	630	112	3630	3250	15	300	
50	2040	1596	721	22712	6278				89	2999	1068	59	2776	1987			
2	400	650	125	5110	1005				342	14830	3430	6	360	720			
21	200	120	148	2030	9164	6	168	160	13	295	105	38	1000	804	64	162	140
2						12			14								16
81	2320	2516	3128	66332	31236	19	248	260	563	20919	5223	241	7766	6761	79	462	364

No.	Hareng fumé, en boîtes.	Maquereau, quarts.	Truite, quarts.	Sardines, quarts.	Anguilles, quarts.	Thon, quarts.	Langues et noues de morue, quarts.	No. de loups-marins.	No. de loups-marins.	No. de baléines.	No. de marsouins.	HUILES.				POISSONS EMPLOYÉS COMME ENGRAIS.			
												Huile de loups-marins gall.	Huile de bal., gallons	Huile de mar. gallons	Huile de morue, gall.	Hareng, quarts.	Capelan, quarts.	Eperlan, quarts.	Rogues de morue, qrts
16	643	32			10	172	1					11792		140	49760	300	5330	150	
800	27	5			8	26									8425	3290	7525		
	5497						5590	5590				1968			6050				
	3	51			3	4	7225	1804				2697	400		23283				
		11				1						192		3	4109				
816	6170	99			21	203	12816	7484				58645	400	143	91627	6290	12855	180	

NOTES SUR LES RIVIÈRES DE LA CÔTE DU NORD, A L'EST DE NATASHQUAN.

Dans le courant des deux ou trois dernières années, j'ai employé les quelques loisirs que j'avais à ma disposition, à recueillir des renseignements sur la nature des côtes du Labrador et de leurs habitants, particulièrement sur les rivières et cours d'eau qui sont très-nombreux le long des côtes, dans le but de constater les facilités qu'ils offrent à l'amateur de pêche. Dans l'espoir que le résultat de mes observations pourrait être de quelque utilité au ministère, j'ai préparé un court rapport qui contient les faits que j'ai pu obtenir, accompagné de la description d'une dizaine de rivières, description basée sur des données authentiques fournies par les gardes-pêche résidants et provenant d'autres sources. Avec très-peu de trouble et comparativement peu de dépenses, ces données pourraient être rendues aussi exactes et aussi complètes qu'on pourrait les désirer, au moyen de l'exploration des routes de pêche. Le ministère serait alors en possession d'une connaissance sûre des rivières et cours d'eau à l'est de Natashquan qu'on a jusqu'ici trouvés inaccessibles aux exploitations de la pêche. Je n'ai aucun doute que sur les 16 rivières à l'est de Natashquan, il y a plusieurs cours d'eau propres à la pêche à la ligne et sous aucun rapport inférieurs aux rivières Mingan et St. Jean. Je suis certain qu'une exploration comme celle que je recommande pourrait être faite moyennant l'insignifiante somme de \$300 à \$400. Le bail de ces cours d'eau, dans une seule saison, ferait plus que compenser la dépense.

LA CÔTE DU LABRADOR.

Description générale de la côte.

Ce que l'on connaît généralement sous le nom de Labrador est cette partie de la rive nord du golfe St. Laurent qui s'étend de Natashquan à Blanc-Sablon, distance de 250 milles. Cette côte est dangereuse pendant la nuit et les brouillards; même durant le jour et par les beaux temps il faut, pour longer les côtes en sûreté, la connaissance intime que possèdent de chaque récif les pêcheurs, ou bien une carte marine sur une grande échelle. La terre ferme et les îles sont composées de granit veuf d'arbres, excepté à l'entrée des baies où l'on rencontre çà et là de petits arbres de pruche et de bouleau. Dans les endroits où elles ne sont pas complètement nues, la grande terre et les îles sont couvertes de mousse ou de buissons de pruche rabougrie, et il y a plusieurs étangs fréquentés par des poules d'eau et des bandes de bécasses de mer du Labrador. La grande terre est dentelée de petits bras de mer et de baies, et frangée d'îles, de rochers et de saillies. En certains endroits, ces îles et ces rochers sont assez nombreux pour former un labyrinthe à travers lequel les petites goëlettes et les chaloupes de pilotes seules peuvent passer; mais, quoique la navigation soit plus ou moins embarrassée, cependant il y a plusieurs bons bancs où les goëlettes de soixante à cent tonneaux peuvent entrer en toute sûreté. Le climat est très-dur, et les dangers de la côte sont dix fois plus grands par suite des brouillards qui accompagnent les vents du sud. D'ordinaire la glace ne laisse pas les côtes avant la fin de mai ou le commencement de juin, et dès les premiers jours de septembre la glace nouvelle commence à se former sur les étangs et les petites baies. La végétation est très-lente. J'ai eu des pommes de terre nouvelles et de la laitue le 3 septembre à Blanc-Sablon dont le sol est pourtant considéré comme favorable à la culture des légumes.

Vue à distance, la verte couleur de la mousse qui recouvre les pierres a toute l'apparence d'un pré magnifique; mais quand on approche, l'illusion ne tarde pas à disparaître. A mesure que le temps avance, le feuillage et les racines péricissent et forment dans le creux des rochers un lit végétal de 10 à 12 pouces d'épaisseur. Plusieurs colons sont parvenus à utiliser cette matière végétale en la ramassant et la déposant dans des endroits abrités, formant ainsi des jardins ou de petits champs où ils cultivent des pommes de terre et des navets. On peut facilement imaginer tout ce qu'un travail semblable à d'aride, en songeant qu'il n'y a pas de chevaux pour charroyer cette terre et qu'il faut la porter à bras,

Les habitants.

Durant les quelques dernières années, les seuls habitants permanents qu'il y avait sur cette partie de la côte étaient quelques familles éparpillées loin les unes des autres et résidant aux établissements de pêche au loup-marin, pêche au saumon, et de traite, qui reçoivent occasionnellement la visite de goëlettes de Halifax et de Québec. Mais aujourd'hui de grands établissements ont été construits en différents endroits, comme à la Pointe des Esquimaux, Longue-Pointe, Mingan, Saint-Jean, Kegashka, Petit-Natashquan, Blanc-Sablon, etc. Ces familles, dont la plupart viennent de la rive sud, vivent pauvrement et n'ont d'autres moyens d'existence que la chasse au loup-marin, la pêche de la morue, et quelquefois la pêche au saumon. En consultant les livres de la compagnie de la baie d'Hudson à Mingan, on est étonné de voir les fortes dettes contractées par ces gens, dettes dont ils seront difficilement capables de s'acquitter par le seul produit de leurs pêches. Les principaux établissements de pêche à la morue sur la côte sont conduits par des étrangers, principalement des Jersiais, qui réussissent toujours à faire de l'argent, tandis que les Canadiens qui y viennent de la côte sud, après avoir presque crevé de faim pendant quelques années, sont obligés de s'en aller. Cependant, quelques-uns de ces établissements augmentent rapidement en dimensions et en importance, notamment celui de la Pointe des Esquimaux où en 1871 il n'y avait pas moins que 158 familles, comptant 862 personnes. Cette population vient en grande partie des Îles de la Madeleine d'où elle a été chassée par le prix élevé de la terre et l'oppressif système de tenure. D'autres, comme ceux de Petit Natashquan, Rivière St. Jean, Longue-Pointe, Bras d'Or, etc., sont en bonne voie de progrès. Les familles sont très-nombreuses; en général, elles comptent de vingt à vingt-quatre enfants. Une fois que j'étais à Natashquan, je visitai un petit logement, et voyant des enfants sortir de chaque trou et de chaque coin, je fis remarquer à la mère que, quoique l'endroit fût bien solitaire en hiver, elle avait au moins une bonne quantité d'enfants pour occuper ses loisirs. Elle sourit et répliqua qu'elle n'en avait que seize. Des chapelles ont été construites aux principaux postes de la côte; quelques-unes d'elles feraient honneur à des établissements plus anciens, celles notamment de la Pointe aux Esquimaux et de Petit Natashquan. Des missionnaires résident à ces deux postes et ils visitent les autres une ou deux fois durant la saison. Un missionnaire protestant réside aussi à Bonne Espérance, dans le voisinage de laquelle la plus grande partie des colons anglais est établie.

Leur genre de vie.

L'hospitalité des habitants de la côte est proverbiale. Dix étrangers peuvent rester une semaine dans une maison sans que personne leur fasse sentir, même d'une manière indirecte, leur visite est un peu longue. Cette hospitalité est même pratiquée pendant l'absence des chefs de famille, durant la saison de la pêche au saumon, alors qu'ils ont à laisser leur demeure pour se rapprocher des endroits de pêche. Ça même été une pratique assez répandue de laisser des vivres et quelques fois de l'argent à la disposition des étrangers qui pouvaient y arrêter; mais comme la localité est aujourd'hui fréquentée par un grand nombre d'étrangers, je suppose que cette pratique est devenue quelque peu dangereuse. En général chaque famille a deux maisons: une sur l'île et l'autre sur la terre ferme. La première sert dans la saison de la chasse au loup-marin et de la pêche au hareng et à la morue; la seconde pour la pêche au saumon. Quelques-uns ont même une troisième résidence pour l'hiver, afin d'être plus près du buisson, car il arrive souvent que la maison de l'île se trouve à 12 ou 15 milles du bois. En général les maisons sont propres, divisées en une grande chambre et deux chambres à coucher, avec grenier au-dessus. Les meubles ne sont certainement pas luxueux, mais on y rencontre tout ce qui est nécessaire. La plus grande partie des effets et des provisions est achetée de négociants de Halifax en échange de poisson, d'huile et de fourrures. On s'assure toujours d'amples approvisionnements pour l'hiver, et avec des centes aussi populeux que ceux de Natashquan, Pointe des Esquimaux, ainsi qu'un dépôt à la Longue-Pointe et à Blanc Sablon, on n'appréhende plus la famine comme autrefois. La mer fournit aux habitants tout le poisson dont ils ont besoin durant l'été et l'hiver; le gibier sauvage et les œufs abondent et les fruits sont très-communs.

LEUR MODE DE VOYAGE.

Le pays ne fournit pas assez de foin pour permettre aux habitants de garder des chevaux qui seraient d'ailleurs inutiles en raison de l'absence de chemins. Comme conséquence, chaque famille est obligée de garder constamment cinq ou six chiens. Pendant l'été ces chiens ont du bon temps, n'ayant autre chose à faire que manger, dormir et se bêtire; mais lorsque vient l'hiver, ce *far niente* cesse. Ils doivent d'abord aider leur maître à transporter sa provision de bois pour l'hiver, aussitôt que les baies sont gelées. Cinq ou six chiens avec un *commétique* traînent une forte charge. Le commétique est un petit traîneau étroit, long de 10 ou 12 pieds, ayant des lisses faites avec des os de baleine. Des peaux de loup-marin forment le fond de ce traîneau, et de plus des peaux d'ours et de loup-marin sont clouées tout autour, afin de donner plus de confort aux voyageurs. Un bon équipage fera aisément 75 à 90 milles par jour. On conçoit facilement qu'en l'absence de toute occupation durant les longs mois de l'hiver, les voyages et les visites sont en vogue. Souvent le colon et sa famille laissent la maison pour une quinzaine de jours, allant rendre visite à des voisins éloignés, qui, là eur tour, leur rendent la civilité. Telle est la manière de passer l'hiver dans cette solitaire partie de la côte.

LES OISEAUX SAUVAGES DE LA CÔTE.

Les principales espèces d'oiseaux sauvages qui fréquentent la côte du golfe St. Laurent sont les suivantes :—le canard eider, le goëland noir et argenté, le gaude, le goëland, le pigeon de mer, le mermette, le perroquet de mer ou calculeau et l'hirondelle de mer. Jacques Cartier et les premiers navigateurs qui ont visité le Canada parlent avec admiration de la quantité infinie de gibier que l'on trouve sur cette côte. Quoique le nombre en soit aujourd'hui beaucoup diminué, il serait encore suffisant pour faire face aux besoins des colons, si l'on mettait un terme aux déprédations des voleurs d'œufs de Halifax et d'ailleurs. Le goëland, le mermette, le canard eider, le calculeau et le pigeon de mer sont bons à manger pendant le printemps et l'automne, mais durant l'été ils ont un goût d'huile dont tous les palais ne s'accoutument pas; cela provient de ce que ces oiseaux se nourrissent de poisson. Les jeunes se mangent durant tout l'été; la chair du jeune goëland surtout est délicieuse et ressemble par le goût à celle des poulets.

La tristesse de la côte est un peu atténuée par la présence des oiseaux de mer. En passant près des îles, j'ai pu voir par milliers des goëlands, des canards, des calculeaux, des gaudes, etc. Quelques fois, du sommet des rochers où ils perchent, ils nous saluent par des cris qui sont loin d'être harmonieux; d'autres fois on les voit se promener sur le rivage, cherchant leurs repas. On dit qu'un goëland ordinaire peut absorber douze capelans en un seul repas. Ces oiseaux peuvent aisément satisfaire leur appétit, le rivage étant parfois couvert de capelans morts que la marée y dépose en se retirant. Les habitants de la côte le ramassent pour nourrir leurs pourceaux durant l'hiver.

Quant à la quantité des œufs qui jonchent ces îles, quoique le sol n'en soit pas aussi littéralement couvert que les champs de pommes de terre au Canada pendant l'automne, cependant on rencontre des nids à chaque dix pas, et dans un court espace couvert de buissons j'en ai compté jusqu'à huit. Le vol des œufs est pratiqué sur une vaste échelle par les pêcheurs américains et néo-écossais. Pour échapper à la découverte, ils visitent la côte avec le prétexte de faire la pêche. Leur manière de pratiquer consiste en ceci : ils laissent sur ces îles plusieurs hommes pour ramasser les œufs qui sont enterrés dans le sable jusqu'à ce qu'il y en ait assez pour faire une cargaison; alors ils l'emportent et s'en retournent chez eux.

Si les œufs qui ont échappé à leurs premières recherches éclosent, ils reviennent à l'île avant que les petits puissent voler, les tuent et les plument, laissant des masses de chair rôtir sur la grève. Il y a une récrimination générale contre cette pratique illégale; mais qu'est-ce que le Département peut faire? Les lois qui concernent le gibier sont sous le contrôle du gouvernement local. Le commandant de *La Canadienne* et les gardes-pêche locaux ne peuvent rien faire sans avoir l'autorisation d'agir; en peu d'années, si l'on n'adopte des mesures pratiques pour mettre fin à cette dévastation, la tribu emplumée du Golfe sera une chose du passé.

RIVIÈRE KEGASHKA.

La rivière Kegashka, 3 milles à l'ouest de la baie de Kegashka et 21 milles à l'est de Natashquan, offre un abri aux goëlettes de 30 à 40 tonneaux, et est très-accessible. Le saumon peut remonter jusqu'à la quatrième chute. Le courant entre la troisième et la quatrième chutes consiste en une succession de rapides et de petites chutes tout le long desquels il y a des mares très-propices à la pêche à la ligne. Le meilleur endroit pour la pêche à la mouche se trouve aux pieds de la quatrième chute, à 6 milles de l'embouchure. L'eau de la rivière tombe à environ trois pieds durant l'été, mais atteint une hauteur de cinq ou six pieds pendant les crues.

Le saumon entre dans la rivière vers la fin de juin et monte vers la mi-juillet; on y pêche des rochers; il faut des esquifs et des canots. Le courant peut admettre deux sciens (baguettes). Dimension moyenne du poisson, 18 livres; dimension maximum, 25 livres. En 1871 il en a été pris 12 quarts avec des rêts.

A quelque distance de la quatrième chute, la rivière forme un lac et consiste en une série de petits lacs qui se répandent jusqu'à sa source.

PETITE RIVIÈRE MUSQUARRO.

Trente milles à l'est de Natashquan. Un cours d'eau étroit et saic, avec terrassements boueux et sablonneux à son embouchure, qui en ferment presque l'entrée. En été la rivière se dessèche presque complètement. Elle ne vaut rien comme emplacement de pêche à la ligne. Le saumon visite seulement l'estuaire à marée haute, et ne remonte pas la rivière pour frayer.

Il n'y a pas de saumon dans la grande rivière Musquarro.

RIVIÈRE WASHEECOTAL.

Ce beau cours d'eau est situé à une soixantaine de milles à l'est de Natashquan. Il offre un bon abri aux goëlettes. Le saumon remonte jusqu'aux chutes, situées à une dizaine de milles de son embouchure. Il ne peut pas remonter celle-ci, mais se rend à un lac situé à huit milles plus haut en passant par un bras de la rivière principale sur le côté est, qui égoutte aussi le lac. Les mares de la pêche à la ligne se trouvent entre les endroits où la rivière se rétrécit et les chutes. Cette partie de la rivière comprend une succession de chutes et de rapides qui offrent de bonnes places pour la pêche à la mouche. On pêche du haut des rochers. Le courant peut admettre trois sciens. L'eau baisse à trois ou quatre pieds en été. Le saumon y entre vers la fin de juin. La plus grande dimension du poisson est d'environ 25 livres. En 1871 on en a pris quinze quarts avec les rêts.

RIVIÈRE OLOMANOSHREBOO, OU ROMAINE.

Quarante milles à l'est de Natashquan. Elle offre un bon havre aux goëlettes. La marée se fait sentir jusqu'à deux milles en haut de la rivière. De l'embouchure aux chutes il y a trois rapides. Le saumon surmonte facilement ces chutes et va plus haut pour le frai. Cette rivière coule sur un beau fond sablonneux. Elle a cinq ou six pieds de profondeur en été. Elle a un facile accès aux étangs de pêche qui se trouvent depuis le pied des rapides jusqu'aux chutes. Le saumon remonte la rivière vers la mi-juillet. Il y a place pour trois sciens. Le poids du poisson est de vingt à vingt-cinq livres. Moyenne de la capture par rêts, vingt quarts.

RIVIÈRE COACACHOO (CARCAJOU)

Elle n'est pas propice à la pêche à la ligne. Elle coule le long d'un chenal large et peu profond rempli de cailloux, et égoutte les eaux d'un grand lac que les bateaux peuvent remonter avec la marée. Elle s'élève à trois ou quatre pieds dans le lac Salé; le second lac est rejoint au lac Salé par la rivière Coacachoo qui, laissant le premier, bifurque, et après

avoir parcouru une certaine distance, le rejoint de nouveau avant de tomber dans le second lac. Cette partie de la rivière forme une série de rapides et est très-peu profonde; il est même très-difficile à des canots d'écorce d'y passer. On ne voit jamais le saumon y sauter. C'est cependant un bon emplacement pour la truite, et dans le lac Salé on prend du poisson de cinq à neuf livres. En 1871, on a pris sept quarts de poisson avec les rêts.

RIVIÈRE ETAMAMIOU.

Se décharge dans le golfe St. Laurent à environ sept milles et demi à l'est du Cap Whittle, 538 milles de Québec. C'est un cours d'eau très-rapide, ayant sa source à la hauteur des terres qui divisent le Labrador de la Baie d'Hudson. Bien qu'étant généralement étroit, il s'élargit cependant en plusieurs endroits, formant de grands lacs aux eaux profondes et tranquilles.

De bonne heure au printemps ou après de fortes pluies, la rivière grossit considérablement, et il devient presque impossible de la monter. A une distance d'environ trois milles de l'embouchure, une île la divise en deux. Sur la côte ouest de cette île, il y a une grande chute que le saumon ne peut surmonter; il monte par le côté est où se trouve une succession de rapides de quatre à cinq arpents de longueur. Ce courant est tout-à-fait impropre à la pêche à la ligne, car il ne contient qu'une série de rapides et de cailloux. A certaines époques de l'année il peut être remonté jusqu'à une distance de près de quatre milles de l'embouchure, mais même alors ce n'est qu'avec la plus grande difficulté. Les sauvages eux-mêmes, pour aller dans l'intérieur, montent par la rivière Coacochoo jusqu'au-dessus des rapides, et de là vers sa source où il y a une chaîne de lacs; la montée est ensuite comparative-ment facile.

RIVIÈRE NÉTAGAMIOU.

Ce n'est pas une rivière saumoneuse. On ne peut tendre de rêts dans la rivière même; mais un peu plus loin il y a une couple d'emplacements favorables. De chaque côté de l'entrée il y a une plage sablonneuse dont des sapins très-épais forment le fond. C'est un large courant à eau profonde à l'entrée, et de là très étroit jusqu'aux chutes qui descendent perpendiculairement de chaque côté d'une île dans un bassin d'un demi-mille de largeur. De la mer on peut voir ces chutes.

GRANDE RIVIÈRE MECCATINA.

Excellent hâvre à la Baie du Mouton, et bon abri pour les goëlettes à l'entrée de la rivière jusqu'au pied des rapides. La marée monte jusqu'aux chutes, distance de cinq milles. Les premiers rapides courent sur des pierres plates. Les chutes n'offrent aucun obstacle à la montée du poisson. Cette rivière est passablement rapide. Les meilleurs endroits de pêche se trouvent au pied des premières chutes et dans le bras nord-est où le saumon entre pour frayer. Etant alimentée par de grands lacs dans l'intérieur, son niveau est presque toujours le même, avec une profondeur d'eau variant de six à huit pieds. Le saumon remonte la rivière depuis la fin de juin jusqu'au 15 juillet. Longueur maximum du poisson, 25 livres. Capture avec rêts en 1871, 30 quarts.

PETITE RIVIÈRE MECCATINA.

La petite rivière Meccatina décharge ses eaux par plusieurs chenaux étroits, avec cailloux et petits îlots rocheux au nord et à l'ouest de la petite île Meccatina. La rivière est large et tombe de 30 pieds sur du granit à une courte distance de l'entrée, et à environ deux milles et un quart de l'extrémité nord de l'île. Elle n'est pas saumoneuse.

RIVIÈRE KECARPWI.

Cours d'eau insignifiant, 15 milles à l'ouest de la rivière Saint-Augustin. Le saumon n'y entre pas.

RIVIÈRE SAINT-AUGUSTIN.

40 milles à l'ouest de la rivière Saint-Paul, qui est plus petite que cette dernière ; c'est cependant un large cours d'eau et d'une longueur considérable. Elle se décharge dans une baie remplie d'îles rocheuses. Son embouchure est formée de rives sablonneuses. Les goëlettes mettent à l'ancre dans la baie de Saint-Augustin à l'extérieur, 3 milles en aval du comptoir de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Cette rivière est formée de deux bras : le nord-ouest et le nord-est, ou rivière principale qui reçoit la tributaire Aux Mouches.

Le saumon monte la rivière principale jusqu'à une distance de 80 milles au-dessus des premiers rapides.

La rivière Aux Mouches est aussi visitée par un grand nombre de poissons, qui s'y rendent pour frayer. On remonte facilement les deux bras dans des canots ou des bateaux plats ; mais la rivière tombe quelquefois très-bas en été. Le poisson remonte vers la fin de juin. On pêche du haut des rochers. Poids maximum du poisson, 25 livres.

LA RIVIÈRE AU PORC-ÉPIC.

Indiquée sur les cartes de Bayfield sous le nom de rivière "Carkewechepe," offre à son embouchure un bon abri pour les goëlettes. Le saumon monte aisément au lac la Tête. On peut remonter cette rivière en chaloupes jusqu'au lac. La pêche à la mouche doit probablement se faire au second rapide. Capture avec rêts en 1871, dix quarts.

STATISTIQUE des stations de pêche, produit, valeur, espèces de poissons, etc., sur la rive nord du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu'à Bersimis, pendant l'année 1873.—*Fin.*

NOM DES STATIONS.	ESPECES DE RETS EMPLOYÉS.				ESPECES DE POISSONS.												
	Rets à saumon.		Pêche en fascines, avec rets.		Pêche en fascines, en fascines.		Pêche à l'aiguille.		No. de saumons.	No. d'aloses.	Harengs, quarts.	No. d'anguilles.	Esturgeons, quarts.	Sardines, quarts.	Baretpois blancs, douzaine.	Petits poissons, quarts.	Poissons pour engrais, quarts.
	No.	Valeur.	No.	Valeur.	No.	Valeur.	No.	Valeur.									
Pointé au Bouleau	1								12								
Moulin Baude	1	60			1	25			206								
Anse Puante	1	90							211								
Pointé Carole	1	60							296								
Anse à la Cave					1	1			8							8	13
Mille Vaches									2							6	12
Baie des Bacons					2	30			3							3	10
Petite Romane					1	30			3							1	5
Tadousac	1	48	80						136							10	100
Calle à Tétu					1	30			6							8	15
Petite Escoumain	3	100	80		1	30			121								
Ilets Jérémie	1	45	35														
Ilets Penchés	3	210	210	1		25			540								
Port Neuf	1	70	70						150								
Faite de Lièvre	1	60	60						110								
Baie de Laval	1	60	60						200			400					
Pointe au Colombier	1	45	35						180								
Bersimis					2				300								
Total	15	21 1726	1270	1	83	1,843	245	4,780	2,760	1,600		6,708	83	2	447	197	1717

ANNEXE E.

RECAPITULATION générale du produit des pêcheries sur les rives nord et sud du fleuve et du golfe St. Laurent, de Québec à Blanc Sablon, et de la Pointe-Lévis à la Baie des Chaleurs, pendant l'année 1873.

Quantité de poisson.	Prix.	Valeur.	Valeur.
		1873.	1872.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pêche à la morue d'été, 184,106 quintaux	4 00	736,424 00	707,440 00
do d'automne, 31,467 do	5 00	157,335 00	204,405 00
Lingue, 8 quarts	5 00	40 00	135 00
Maquereau 6,170 do	10 00	61,700 00	17,590 00
Hareng 34,770 do	3 00	104,310 00	87,141 00
do (fumé) 816 boîtes	0 25	204 00	65 00
Sardines 870 quarts	5 00	4,350 00	8,955 00
Flétan 458 do	5 00	2,290 00	2,055 00
Saumon (salé) 2,042 do	16 00	32,672 00	6,480 00
do (frais dans la glace) 632,758 lbs.	0 05	31,637 00	.....
do (en canistre) 18,000 do	0 20	3,600 00	.....
do (fumé en boîtes) 75 boîtes	30 00	2,250 00	.....
Truite 99 quarts	10 00	990 00	1,030 00
Esturgeon 381 do	5 00	1,905 00	10,200 00
Anguilles 160,543 par 100	10 00	16,054 00	10,840 00
Langues et noues de morue 203 quarts	7 00	1,421 00	1,232 00
Huile de loup-marin 58,645 galls.	0 80	46,916 00	36,892 80
Huile de baleine 400 do	0 80	20 00	13,549 60
Huile de marsouin 143 do	0 50	71 00	537 50
Huile de morue 91,627 do	0 50	45,813 00	68,264 50
Égrefin 479 quarts	5 00	2,395 00	1,715 00
Bar et poisson blanc 24,756 dcuzaines.	2 00	49,512 00	6,322 00
Poisson mélé 778 quarts	4 00	3,112 00	4,452 00
Alose 19,694 chaque	0 10	1,969 00	1,996 00
Pois. emp. comme engrais 21,712 quarts	0 25	5,428 00	4,387 75
Nombre de marsouins .....	.....	.....	1,000 00
do Loups-marins 12,816 chaque.	6 00	76,896 00	51,930 00
do { Homards en boîte d'une livre } 15,000 lbs.	0 15	2,250 00	13,248 00
Total .....	.....	1,391,564 00	1,320,189 05

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Division des Pêcheries, Ottawa, 1873.

(Copie conforme.)

W. F. WHITCHER.

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires, du nombre des chaloupes et rets employés à la pêche du maquereau de printemps aux Iles de la Madeleine, pendant la saison de 1873.

Nom du navire.	Nom du capitain.	Provenance.	Ton'x.	Equi- page.	Cha- loupes	Rets.	Nombre de barils de poisson.
Lillian	Proctor	Port Richmond.....	44	10	4	80	300
Eliza A.	J. Haws	Spry Bay	39	8	3	60	240
Avina and Elizabeth.	R. Haws	do	23	12	6	140	380
Two Brothers.....	Henley	do	23	5	2	40	100
Annie Belle.....	Leslie	do	41	12	6	120	400
P. Marton.....	Murphy	Ship Harbor	19	5	2	26	120
Mary Ellen.....	Reeves	Port Mulgrave	22	6	3	60	200
Total, 7 Navires, .....	.....	.....	211	58	26	526	1,740

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires et des chaloupes employés à la pêche au loup-marin aux Iles de la Madeleine, pendant la saison de 1873.

Nom du navire.	Nom du capitaine.	Ton'x.	Equi- page.	Chalou- poues.	Nombre de lous-marins pris.
Delaney	Vigneau	43	10	4	150
Archangel	Jomphe	40	10	4	150
Greenock	Terrieau	39	10	4	150
President	Turbide	30	10	4	130
Dolphin	Richard	52	10	4	425
Mary Ann	Arseneau	36	10	4	150
Jane Amelia	Turbide	48	10	4	150
Jenny Lind	Cheverie	39	10	4	150
Arctic	Arseneau	52	10	4	150
Temperance	do	36	10	4	300
Annie	Terrieau	41	10	4	500
Stella Maris	Arseneau	47	12	4	425
Lion	Richard	41	10	4	480
Flora	Boudreau	34	10	4	400
Cutter	Cornier	27	9	3	150
Esperance	Chiasson	51	10	4	550
Clarinda	Vineau	25	5	2	.....
Total, 17 navires .....	.....	681	166	65	4,410

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 1873.

(Copie conforme.) W. F. WHITCHER.

ETAT GÉNÉRAL de la pêche par des navires des Iles de la Madeleine en 1873.

Nom du navire.	Nom de l'armateur.	No. de bateaux plats.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de matelots.	No. de pêcheurs rivaux.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de lous-matins.	Quintaux.—Morse sèche.	Egrenn.	Barils de maqueran.	Barils de hareng.	Galls, huile de loup-marin.	Galls, huile de morue.
<i>Haere aux Maisons</i>																
Annie.....	J. et R. Delaney.....	41	3	5	10	10	1	.....	.....	500	550	.....	.....	.....	2,000	220
Lion.....	F. Arseneau et Long.....	41	3	5	10	10	.....	.....	.....	480	500	.....	.....	.....	1,920	200
Dolphin.....	William Johnston.....	52	4	5	12	12	.....	.....	.....	425	600	.....	.....	.....	1,600	300
President.....	do.....	30	3	5	10	10	.....	.....	.....	130	400	.....	.....	.....	500	220
Arohangel.....	N. Jomple.....	40	3	5	10	10	.....	.....	.....	150	500	.....	.....	.....	550	180
Delaney.....	J. et R. Delaney.....	43	3	5	10	10	1	.....	.....	150	550	.....	.....	.....	600	200
Temperance.....	F. Arseneau et Long.....	36	4	5	10	10	.....	.....	.....	300	440	.....	.....	.....	1,100	190
Jenny Lind.....	P. Turbide.....	39	4	5	10	10	.....	.....	.....	150	650	.....	.....	.....	560	300
Jaue Amelia.....	W. Leslie et Cie.....	48	4	5	12	12	.....	.....	.....	150	500	.....	.....	.....	550	200
Maay Ann.....	William Johnston.....	36	4	5	10	10	.....	.....	.....	150	.....	.....	.....	.....	600	.....
St Arvic.....	F. Arseneau et Long.....	52	4	5	12	12	1	.....	.....	150	550	.....	.....	.....	550	250
St Stella Maris.....	W. Leslie et Cie.....	47	4	5	12	12	.....	.....	.....	425	600	.....	.....	.....	1,700	300
Greenock.....	D. Terrieau.....	34	4	5	10	10	.....	.....	.....	150	500	.....	.....	.....	600	200
Clarinda.....	F. Arseneau et Long.....	25	2	4	6	6	.....	.....	.....	.....	200	.....	.....	.....	.....	80
Total, 14 navires.....		569	42	69	134	144	4	.....	.....	3,310	6,540	.....	.....	.....	12,830	2,840
<i>Haere d'Amherst.</i>																
Flora.....	E. Chiasson.....	34	4	6	10	10	1	.....	.....	400	400	.....	.....	.....	1,650	180
A. Painchaud.....	D. Devos.....	47	3	5	10	10	1	.....	.....	450	450	.....	.....	.....	200	200
Cutler.....	J. B. Painchaud.....	27	2	3	5	9	.....	.....	.....	150	260	.....	.....	.....	640	100
Bagedi.....	do.....	25	2	4	7	7	.....	.....	.....	.....	280	.....	.....	300	100	
Marie Louise.....	G. Cormier.....	21	2	4	7	7	.....	.....	.....	.....	300	.....	.....	.....	110	
Esperance.....	do.....	51	4	5	10	.....	.....	.....	.....	550	.....	.....	.....	.....	2,000	.....
Total, 6 navires.....		205	11	29	53	43	2	.....	.....	1,100	1,690	.....	.....	300	4,290	690

Pour récépitation, voir la page suivante

ETAT GÉNÉRAL de la pêche par des navires des Îles de la Madeleine.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Nom du navire.	Nom de l'armateur.	Tonnage.	No. de bateaux plats.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de mate-lots.	No. de pêcheurs.	No. de pêcheurs rivaux.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de loup-martins.	Quintaux—Mo-rue sèche.	Tegelin.	Barils de maque-reau.	Barils de ha-reng.	Gallons, huile de loup-martin.	Gallons, huile de morue.
HAYE aux Maisons ..	14 navires	569	42	54	69	134	144	....	4	....	....	3,310	6,540	....	....	....	12,830	2,840
do d'Amherst	6 do	205	12	11	29	53	43	....	2	....	....	1,100	1,690	....	....	300	4,290	690
Grand Total	20 do	774	54	65	98	187	187	....	6	....	....	4,410	8,230	....	....	300	17,120	3,530

A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 1873.
(Copie conforme.) W. F. WHITCHER.

Total des exportations de poisson et d'huile des Iles de la Madeleine pendant la saison de 1873.

A l'étranger.	Morue sèche.		Morue verte.		Hareng.		Maquereau.		Huile de morue.		Huile de loup-marin.		Huile de baleine.		Peaux de loup marin.		Valeur.	
	Qtz.	Brls.	Brls.	Brls.	Brls.	Brls.	Brls.	Brls.	Gals.	Gals.	Gals.	Gals.	No.	No.	\$ cts.	\$ cts.		
Aux États-Unis.....															800 00	800 00		
Total.....																		
A l'intérieur.																		
A la province de Québec.....	648	458	175	265	4,350	7,922											12,531 00	
do Nouvelle-Ecosse.....	14,886		321	5,074	1,570	10,737											104,582 00	
do Nouveau-Brunswick.....			300			10											305 00	
Ile du Prince-Edouard.....			830	110													1,710 00	
Total.....	15,534	458	1,626	5,449	5,920	18,669											119,128 00	
Grand Total.....	15,534	458	2,426	5,449	5,920	18,669											119,128 00	

Pour récapitulation, voir la page suivante.

RECAPITULATION.

De toutes les exportations de poisson et d'huile des Iles de la Madeleine pendant la saison de 1873.

SUR LES COTES.

D'où exporté.	Navires.		Description et quantité exportée.						Valeur.	
	No.	Ton x. Hom.	Morue sèche.	Morue verte.	Hareng saumuré.	Maquer.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.		Peaux de loups-mar.	No.
Province de Québec	6	316	Cwt. 648	Bbls. 498	Bbls. 175	Bbls. 265	Gals. 4,350	Gals. 7,922	No.	\$ cts.
do Nouvelle-Ecosse	40	1,566	14,886	321	300	5,074	1,574	10,737	5,415	12,531 00
do Nouveau-Brunswick	1	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104,582 00
do Ile du Prince-Edouard	5	73	.....	.....	830	110	.....	10	.....	305 00
Total	52	1,978	15,534	458	1,626	5,449	5,920	18,669	5,415	1,710 00

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
 DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 1873.
 (Copie conforme.) W. F. WHITCHER.

A. J. SMITH,
 Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE G.

PRÉCIS DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE ET DES GARDIENS DES PÊCHERIES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC POUR LA SAISON DE 1873.

DIVISION DE LA RIVE SUD, DE LA POINTE-LÉVIS AU CAP CHATTE.

DAMASE GUAY,
HERMÉNÉGILDE MARTIN,
L. E. GRONDIN, } Gardes-pêche.

Cette division était autrefois sous le contrôle de M. Alfred Blais, mais lors de la résignation de ce dernier, elle fut partagée en trois parts, à cause de sa grande étendue et de la difficulté de la faire garder avec efficacité par un seul garde-pêche. Aujourd'hui la première division s'étend de la Pointe-Lévis à la Rivière-Ouelle et est sous les soins de M. Damase Guay; la seconde division commence à la Rivière-Ouelle pour se terminer à Rimouski, et est sous la garde de M. Herménégilde Martin; la troisième s'étend de Rimouski au Cap Chatte et est sous la garde de M. L. E. Grondin.

Dans ces trois divisions la pêche a été à peu près égale à celle des saisons précédentes. Les sections de la Pointe-Lévis et de Beaumont présentent une diminution dans le produit des anguilles et une augmentation dans celui du saumon; tandis que les sections de Berthier, de St. Thomas, de l'Anse à Gilles, du cap St. Ignace, de l'Islet, St. Jean Port Joli, St. Roch, Ste. Anne et de la Rivière-Ouelle fournissent une augmentation considérable dans la capture de l'anguille.

L'Île Verte (grande terre), Trois Pistoles, St. Simon, l'Anse à Mercier, l'Anse aux Sables et le canal l'Islet présentent une augmentation dans la pêche du saumon et du hareng, tandis que d'autres emplacements accusent une diminution dans les deux espèces. Le tableau comparatif suivant indique le rendement des pêcheries pendant les six dernières années.

	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
Valeur du saumon (pièces).....	4,545	5,758	9,574	4,432	3,374	4,726
do alose do	32,242	26,987	16,249	25,035	18,410	18,094
do hareng (brls.)	30,117	13,135	6,671	2,169	7,174	12,545
do esturgeon do	350	369	219	242	130	298
do sardines (tinnettes).....	11,702	10,262	6,688	1,443	1,658	868
do morue (quintaux).....	3,100	4,600	4,900	2,200	300	.....
do anguilles (pièces).....	160,242	99,500	109,125	109,204	73,352	96,734
do marsouins	12	77	208	115	6	.....
Valeur totale.....	\$195,770	125,952	108,830	48,251	54,087	78,218

On voit par ce tableau que la valeur du poisson pris dans les limites de cette section durant la saison passée excède de plus de \$24,000 celle de l'année dernière.

Quarante-trois saumons ont été pris avec la mouche dans la rivière Rimouski cette année ; la moyenne du poids a été de 17 lbs 11 onz. La pêche à la mouche dans cette rivière a donné, en

1865.....	8 saumons.
1866.....	32 “
1867.....	36 “
1868.....	48 “
1869.....	57 “
1870.....	18 “
1871.....	68 “
1872.....	47 “
1873.....	43 “

On a pris dans la rivière Métis en

1870.....	19 saumons.
1871.....	30 “
1872.....	52 “
1873.....	57 “

soit une augmentation continue depuis 1870.

On n'a fait la pêche à la ligne dans la rivière Matane que pendant six jours ; douze saumons ont été pris. Maintenant qu'une nouvelle passe-migratoire a été construite par-dessus la digue du moulin, on espère que la rivière va s'améliorer promptement et qu'elle ne tardera pas à redevenir ce qu'elle était autrefois,—un excellent emplacement de pêche au saumon.

DIVISION DU CAP CHATTE.

JOSEPH J. LÉTOURNEAU, *garde-pêche.*

Les statistiques sur le rendement des pêches de cette division, annexées au rapport du Dr. Lavoie, indiquent une diminution considérable dans celle de la morue. Voici, d'après le garde-pêche, quelle est la cause de cette diminution :

“ Le poisson n'était pas, durant l'été, aussi abondant qu'à l'ordinaire sur les côtes de cette division, la plus forte pêche ayant été faite dans le mois d'août ; les amorces étaient aussi très-rares. Une autre cause de l'insuccès se trouve également dans le fait que la plus grande partie des gens fut employée à travailler sur le chemin de fer Intercolonial ou dans les moulins et chantiers de la rivière Madeleine qui leur donnaient de l'emploi constant et des gages rémunérateurs. Les autres, voyant que le poisson était si rare, ne se donnèrent même pas la peine de mettre leurs embarcations à l'eau, et se consacrèrent à leurs travaux agricoles.”

Si la pêche de la morue a été un fiasco, en revanche celle du saumon a été un grand succès. Par exemple, un emplacement de rets près de la rivière Cap Chatte qui n'avait jamais produit jusque-là plus de quatre barils de saumon, en a donné dix-huit cette saison. Quoique la pêche ait été bonne dans la rivière Ste. Anne des Monts, elle aurait été meilleure encore si la crue des eaux n'avait emporté les rets. Comparée aux années précédentes, la pêche à la ligne a été excellente, ainsi que le démontre le tableau suivant :

En 1871 il a été pris à la mouche	8 saumons.
“ 1872 “	13 “
“ 1873 “	87 “

d'un poids moyen de 17½ lbs ; plus grand poisson, 30 lbs.

Dans une visite qu'il faisait sur le haut de la rivière, le garde-pêche a remarqué que les mares étaient remplies de frai de poisson jusqu'aux montagnes Chick Chock.

La truite a été très-abondante dans la rivière du cap Chatte. On n'a pas pêché à la ligne dans la rivière Madeleine durant la dernière saison, mais les gardiens locaux font rapport qu'elle était bien remplie de saumon.

DIVISION DE GASPÉ.

JOSEPH EDEN, JEUNE, *garde-pêche.*

On trouvera dans l'annexe B des détails sur le rendement des pêches de cette division. S'il faut s'en rapporter aux chiffres du Dr. Lavoie, il semble que la pêche du saumon au filet diminue constamment dans cette division, par exception à tous les autres districts. Voici les statistiques qu'il fournit :

En 1870.....	541 quarts
“ 1871.....	460 “
“ 1872.....	343 “
“ 1873.....	294 “

Mais en y regardant de plus près, on s'aperçoit, en disposant en forme de tableaux synoptiques les chiffres fournis dans le rapport du Dr. Lavoie sur les licences accordées, que le rendement dans les divisions de Gaspé et de Percé s'est élevé à environ 430 quarts, indépendamment du produit de sept autres sections dont il ne fait pas rapport. Même corrigés, ces chiffres rabaissent d'un quart la prise réelle. Une autre preuve de l'inexactitude des rapports des gardes-pêche locaux, que le Dr. Lavoie semble avoir adoptés sans aucun examen critique, se trouve dans l'omission apparente de compter la quantité du saumon dont il a été disposé à l'état frais, dans les limites de cette division. Des mesures ont été prises pour savoir ce que veut dire cette différence, et, s'il est prouvé que la pêche du saumon, dans la division de Gaspé, diminue en raison inverse des efforts qui sont faits pour augmenter l'alevin et entretenir un approvisionnement de poisson dans le courant et rétablir les rivières comme pépinières pour la pêche des côtes et des estuaires, alors il doit y avoir quelque chose de radicalement défectueux soit dans le mode d'étendre les filets, soit dans la surveillance et la garde des officiers payés et assermentés pour mettre les lois de pêche en vigueur, pour favoriser la restauration des pêches au saumon et protéger les intérêts publics. Il est très-regrettable que ni le garde-pêche local, ni l'officier général en charge ne renseignent point ce département sur le fonctionnement du système ou sur les causes des contradictions, dans but de bien connaître les défauts et d'y remédier. Leurs relevés contradictoires et défectueux demeurent, si c'est possible, encore plus embrouillants quand on les compare avec la condition et le produit des pêches de Gaspé telles que décrites dans les journaux par M. Joseph Eden, père, d'après lequel les faits sont exactement tout le contraire.

La rivière St. Jean a donné aux pêcheurs à la ligne 111 poissons d'un poids moyen de 13lb, et la rivière York 85 poissons. Un saumon pris dans cette dernière avec une mouche artificielle pesait 45½lb à son arrivée à Ottawa, dix jours après sa capture.

DIVISION DE LA MALBAIE.

THOMAS MCCALLUM, *garde-pêche.*

Cet officier a été nommé durant la dernière saison, mais il paraît n'avoir qu'une connaissance très-imparfaite de ses fonctions. La rivière Malbaie n'offre aucun signe d'amélioration, et cet état de choses continuera inévitablement tant qu'elle ne sera pas mise sous une garde intelligente et efficace, et tant qu'on ne mettra pas fin au système de harponner les anguilles, — système sous le prétexte duquel, assure-t-on positivement, un grand nombre de saumons sont détruits et d'autres chassés de l'estuaire.

DIVISION DE PABOS.

JAMES M. REMON, *garde-pêche.*

Il y a une diminution dans les relevés de la pêche à la morue de cette division, comparés à ceux de l'année dernière. Cependant, on ne doit pas attribuer ce fait à la rareté du poisson, mais à la température défavorable qui n'a cessé de régner pendant la plus grande partie de la saison. Le poisson a donné tard au printemps, et quoiqu'il fût abondant sur le rivage durant

l'automne, quelques-uns seulement des plus hardis pêcheurs ont réussi à faire de bonnes prises, le temps restant mauvais et incertain. La pêche à la ligne traînante paraît être plus généralement adoptée et réussit très-bien dans les beaux temps. L'appât a été abondant durant le printemps et l'automne.

La pêche du saumon au filet accuse une augmentation sur celle de l'année dernière. Elle aurait eu de bien meilleurs résultats encore si la température avait été favorable. L'arrivée tardive du printemps a tenu l'eau haute et occasionné de forts courants le long de la côte,—ce qui a empêché de tendre les filets.

En 1871 la pêche a produit 49 quarts.

” 1872	”	53	”
” 1873	”	67	”

On a vu le saumon en grand nombre dans les rivières Grand et Petit-Pabos; dans cette dernière surtout on a remarqué une augmentation considérable. Dans la rivière ouest de Pabos le poisson retourne au courant, et on en a vu plusieurs cet été. Le passage dans la digue du moulin est libre. La pêche du saumon à la ligne dans la Grande-Rivière a produit 72 poissons d'un poids moyen de 13 lbs. Le plus gros saumon pris pesait 32½ lbs.

DIVISION DE PORT DANIEL.

WILLIAM PHELAN, *garde-pêche.*

Cet officier fait rapport comme suit : “ La pêche au saumon a été un succès pendant cette saison, la plus grande partie du poisson ayant été prise durant les deux premières semaines de juin. Ça été, pour cette époque, la meilleure pêche qui ait jamais été faite dans la division de Port Daniel; jamais, non plus, le saumon n'a aussi bien donné. Les filets étaient presque tous enlevés le 20 juillet. La pêche au saumon s'améliore évidemment, et les pêcheurs paraissent apprécier pleinement les bons effets des lois et règlements de pêche.

“ La pêche à la morue a été au-dessous de la moyenne pendant l'été; mais celle de l'automne a comblé cette lacune, malgré les fréquentes tempêtes et les temps rudes que les pêcheurs ont eu à subir.

“ Le maquereau semble être rare dans la baie de Port Daniel. Une flotte de goëlettes de pêche américaines est venue vers la fin de juin, mais n'est restée que quelques jours et n'est pas revenue.

“ Le hareng a été abondant pendant le printemps et l'été. Cependant, grâce à l'absence de marchés, nos pêcheurs n'en ont pris que pour la consommation locale.

“ Le capelan a été abondant,—fournissant de l'appât au pêcheur et de l'engrais au fermier.

“ Un délinquant a été puni pour avoir pris du saumon le dimanche.”

DIVISION DE NEW-RICHMOND.

R. W. H. DIMOCK, *garde-pêche.*

La division assignée à cet officier s'étend sur une distance de 33 milles des côtes, et comprend trois rivières au saumon,—la Grande et la Petite Cascapedia et la Bonaventure. De grandes quantités de poissons de différentes espèces sont prises dans ces limites, telles que la morue, le hareng, le maquereau, le saumon, l'égréfin, la lingue, le flétan, la truite, l'éperlan, le capelan et le homard. Les deux plus grands établissements de pêche du comté de Bonaventure sont situés dans les limites de cette division; ce sont ceux de MM. Charles Robin et Cie. et MM. Le Bouthillier frères.

Le hareng de printemps a donné en aussi grande abondance qu'à l'ordinaire à Paspébiac, New Carlisle, Bonaventure et New Richmond. Il en a cependant été pris très-peu pour le marché, la plus grande partie étant destinée à la consommation locale et à l'engrais. De fait, personne n'a porté attention à ce poisson, car il n'y a aujourd'hui aucun marché pour lui. Le hareng d'automne a été abondant.

On n'a pris de maquereau que pour le vendre comme appât pour la pêche au maquereau. Il en a été saumuré 27 quarts pour le marché. Du 30 juin au 1er juillet, 49 voiles, qu'on suppose être des goëlettes américaines, ont été en vue de New-Richmond, mais sont ensuite disparues.

La morue a fait son apparition aussi à bonne heure et en aussi grande abondance que durant la dernière saison ; mais jusqu'au 1er septembre, en raison du fait qu'un très-grand nombre de pêcheurs étaient employés sur le chemin de fer Intercolonial et aux nouveaux ponts qui traversent la rivière Bonaventure, la pêche a été de 1,255 quintaux moindre qu'en 1872. Plus tard, les travaux étant arrêtés, les pêcheurs revinrent faire la pêche à la morue avec assez de succès, le rendement n'étant que d'environ 300 quintaux moindre que l'année dernière. Il n'a été pris que très-peu de flétan dans cette division.

La truite a également été très-abondante, et nous croyons qu'un bon nombre de personnes entreprendront cette pêche l'année prochaine.

Le saumon augmente rapidement, si bien que la pêche de cette année en a étonné plusieurs et forcé ceux qui s'opposaient naguère aux lois de pêche de comparer les bons résultats découlant de leur fonctionnement avec la condition de cette pêche il y a quelques années. Quand ils voient les amateurs de pêche venir en foule sur nos rivières, donner de l'emploi à nos gens, dépenser largement l'argent, agir libéralement envers les habitants ; quand ils voient 140 saumons, produit d'une pêche de vingt-quatre heures au filet, étendus côte à côte sur la grève, près de la traverse de la Grande-Cascapédia, attendant les voitures qui doivent les transporter à l'établissement de salaison de M. Hogg, où les propriétaires en reçoivent sept centins par livre ; quand ils se rappellent qu'il y a quelques années ils n'auraient pas vu 100 saumons dans toute la saison, ils commencent à apprécier la sagesse et l'avantage de placer nos pêches au saumon sous un judicieux système de protection.

Les chiffres suivants indiquent les résultats de la pêche du saumon au filet durant les quatre dernières années :

Année.	Poids.	Moyenne du poids.	Plus gros poids du saumon.
	lbs.	lbs.	lbs.
1870	23,797	17	54
1871	14,068	19	43½
1872	25,264	17½	42
1873	35,363	17	54

En comparant la pêche de cette année avec celle de l'année dernière, on trouve qu'il y a une augmentation de 10,099 lbs. Ceci suffit pour convaincre les plus sceptiques des bons résultats qui découlent de l'application énergique des lois et règlements applicables à la pêche au saumon.

Le garde-pêche fait rapport que les rivières de sa division sont bien remplies d'alevin et de frai de saumon, surtout la Grande Cascapédia. Même dans les étangs inférieurs, ils sont si nombreux qu'il est presque impossible de les compter. La Petite Cascapédia est aussi mieux fournie d'alevin que durant la dernière saison. Le gardien local, qui a plusieurs fois remonté la rivière jusqu'aux Fourches, déclare qu'il y a vu chaque fois un grand nombre de saumons, et qu'à son dernier voyage il en a compté 42 près des Fourches.

On n'a fait la pêche à la ligne dans la rivière Bonaventure que pendant quelques jours ; mais, d'après le rapport du gardien, cette rivière est bien fournie d'alevin ; on en a vu pas moins de 40 dans un seul étang à l'île Spence.

Le tableau suivant fait voir les statistiques de la pêche à la ligne dans cette division :

	Grande Cascapédia.				Petite Cascapédia.				Grande Bonaventure.				
	1870.	1871.	1872.	1873.	1870.	1871.	1872.	1873.	1870.	1871.	1872.	1873.	
No. de saumons pris..	17	44	136	68				11	.....	60	30	22
Pesanteur en lbs.	340	1,012	3,100	1,434	Pas de pêche.				194	770	487	366
Pesant. moyen. en lbs.	20	23	22½	21½				17½	.....	13	16	16½

On a fait la pêche à la ligne dans la Grande Cascapédia pendant 11 jours; les amateurs sont arrivés trop tard. Le plus gros poisson pris pesait 35lbs.

On a fait la pêche dans la Petite Cascapédia pendant un jour et demi, mais la saison était trop avancée. Prise, 11 poissons, dont le plus gros pesait 34½lbs.

On a pêché dans la Bonaventure pendant 6 jours; le plus gros poisson pesait 28lbs.

M. Hogg, ayant fermé son établissement de bonne heure, il n'a été pris que peu de homards dans cette division, comparativement à l'année dernière.

DIVISION DE MARIA.

ELMINE ALLARD, *garde-pêche.*

La pêche au saumon a été un peu meilleure que les deux dernières années; surtout à Maria; elle s'est élevée à 40,148lbs par toute la division. La pêche au homard n'a pas été aussi productive que l'année dernière; il n'en a été pris que 15,000lbs—environ deux tiers de moins qu'en 1872. La pêche au hareng a manqué, parce que la glace du printemps est restée très-tard dans la baie. On trouvera à l'Annexe B des statistiques détaillées sur le rendement et la valeur des pêcheries de cette division.

DIVISIONS DE MATAPÉDIA ET DE RISTIGOUCHE.

JOHN MOWAT, *garde-pêche.*

L'augmentation du saumon dans cette division est très-remarquable; elle est due à l'activité déployée par ce garde-pêche dans l'exercice de ses difficiles fonctions, ainsi qu'au fait que les pêcheurs au filet se sont conformés aux lois et règlements qui concernent cette pêche.

M. Mowat dit dans son rapport:

“ Cette saison a été très-prospère pour les pêcheurs au filet dans ma division; dans les différentes localités la pêche a été presque du double de la quantité ordinaire. Le saumon a commencé à circuler dans la rivière Ristigouche vers le 1er juin, quatorze jours plus tôt que l'année dernière, et pendant trois semaines le poisson a été livré aux établissements de conserve en quantités telles que, bien qu'on eut pris des mesures pour en mettre en boîtes un plus grand nombre que d'habitude, les propriétaires de l'établissement n'ont pu recevoir le poisson que pendant trois jours sur cinq; les pêcheurs ont dû saler le reste. Je suis même chagrin d'avoir à dire qu'un établissement a perdu 500 poissons, n'ayant pu le mettre en boîtes à temps, car il désirait ne pas désappointer les pêcheurs dans la vente de leur poisson et il espérait que la pêche ralentirait un peu afin de pouvoir entreprendre l'approvisionnement. J'ai remarqué une plus grande proportion qu'à l'ordinaire de poissons de 10 et 12 lbs; il faut attribuer ce fait à la grande quantité de saumoneaux de l'année précédente qui sont naturellement revenus cette année pesant cinq ou six livres de plus. Je crois aussi qu'un plus grand nombre de poissons de cette dimension ont été pris dans les filets, car je ne les ai pas observés en disproportion dans la rivière; je suis d'opinion que ces saumoneaux ne savaient pas s'échapper du filet aussi bien que les gros poissons. Le plus gros poisson pris cette année, pendant la marée pesait 44 livres. Sauf quelques rares exceptions, je n'ai pas eu de trouble avec les pêcheurs; en général ils se sont conformés au premier avertissement. La détermination des époques de la pêche a été strictement mise à exécution, et comme j'avais averti tous les gens qu'une infraction aux lois aurait pour résultat inévitable la perte de leurs stations, je les ai trouvés très-soigneux à s'y conformer. On a beaucoup de difficulté à se procurer des relevés exacts de toutes les pêches; c'est probablement dû à l'impression qui domine que ces recherches ont pour objet d'augmenter les honoraires de la licence. J'ai donc dû demander et obtenir accès aux livres des établissements de conserve; et les propriétaires de ces établissements m'ont fourni toutes les facilités possibles.

“ D'après l'augmentation et la facilité continues que l'on remarque aujourd'hui dans la pêche au saumon dans cette division, nous pouvons en toute sûreté compter sur un nouveau progrès. Je recommande donc respectueusement à-propos de placer toutes les stations au-dessus de Dalhousie et de la Pointe Maguasha, à une rente uniforme de une piastre par quart, car en définitive les pêcheurs au filet gagnent au système jusqu'ici maintenu par le ministère

et qu'ils comprennent et apprécient pleinement aujourd'hui. Ce taux, quel que faible qu'il soit, contribuera à rembourser une partie des dépenses et donnera une satisfaction plus générale. Je dois mentionner que l'une des quatre stations, autrefois exploitée par E. J. Stewart, et transférée par vos ordres à John Bailie, a payé cette année un honoraire de \$35, tandis que l'ancien locataire ne payait qu'une rente nominale fixe de \$6. Plusieurs demandes m'ont été faites pour de nouvelles stations; je n'en ai recommandé qu'une seule dans le Nouveau-Brunswick, et elle a été accordée. Je ne crois pas qu'il serait préjudiciable de laisser tendre plus de filets en aval de Campbellton, car le poisson aurait de la place en dehors; mais je ne recommanderais pas d'en augmenter le nombre en amont de cette localité.

“Quantités de saumon pris et salé dans la division de Ristigouche en 1873 :

Noms.	Station.	Quantité à	Valeur.	Com'ent préparé.
		6 cts.		
		Lbs.	\$	
Geo. Haddow.....	Athol House.....	100,000	6,000	En boîte
Hawick et Cie.....	Campbellton.....	75,000	4,500	do
J. Windsor.....	Dalhousie.....	110,000	6,000	do
Pêcheurs.....	Restigouche.....	60,000	3,600	Salé.
Colons, par permission.....	do.....	24,000	1,440	do
Consommation locale.....	do.....	10,000	600	do
Pêche à la mouche.....	Restigouche et Matapedia.....	9,000	540	do
		388,000	23,280	

“A ce montant il faut ajouter le poisson pris dans Bonaventure, en amont de Cascapédia, et salé à Maria, ainsi que la plus grande partie du saumon pris dans le comté de Ristigouche, N.-B., en amont de la rivière Bathurst, également mis en boîte à l'extrémité est de ce comté, et qui s'élève à au moins 100,000 lbs; car, à proprement parler, je crois que tout ce poisson appartient à la rivière Restigouche et s'y rendait quand il a été pris.

“De retour chez moi le printemps dernier, après avoir visité le département, j'ai communiqué aux colons de la partie supérieure de la rivière Ristigouche, les instructions qui m'avaient été données relativement à la pose des filets dans cette partie de la rivière pour leurs propres usage et consommation, mais non pour le trafic et la vente. On devait naturellement s'attendre à de l'opposition, surtout de la part de ceux auxquels on avait refusé des stations et qui avaient pêché illégalement. Ils se plaignaient aussi du court espace de temps qui était accordé pour tendre les filets. Ayant un personnel d'assistants, je leur fis entendre que toute infraction à la loi aurait pour résultat de leur faire perdre leurs privilèges. Ils se soumirent et prirent plus de poisson que jamais; personne ne prit moins que quatre parts, et quelques-uns jusqu'à six. Plusieurs tentatives furent faites pour vendre; mais comme j'avais fourni aux établissements de conserve une liste de toutes les personnes qui avaient légalement le droit de pêche, j'avertis ces établissements que s'ils achetaient du poisson des colons, je les en rendrais personnellement responsables. Cela, avec la confiscation d'un peu de poisson, mit fin à tous les troubles que j'avais eus à ce sujet. Je suis certain que s'ils n'avaient pas été surveillés et arrêtés, ils auraient bientôt vidé la rivière du poisson, en dépit des protestations du contraire. Si le poisson continue à augmenter dans la proportion que l'on attend, on pourra donner à ceux qui en sont privés les mêmes avantages dont d'autres jouissent, en supposant qu'il y ait de bonnes stations; mais il ne faut accorder cette permission qu'avec la plus grande prudence. Ayant eu dernièrement l'occasion de faire des visites domiciliaires chez quelques-uns des colons, sur le chemin de Métapedia, qui avaient illégalement pêché du saumon, j'y trouvai une partie de trois poissons que la femme prétendit avoir acheté d'un sauvage. Cela peut être vrai, car le poisson était coupé de telle sorte que je n'ai pu trouver la marque du harpon, et que je n'ai pas trouvé de filets dans la maison.

“Les difficultés que j'ai éprouvées à la Pointe de la Mission Sauvage étant racontées au long dans le rapport du Dr. Lavoie, il m'est inutile d'y revenir ici.

“ La pêche à la ligne a été bonne sur toutes les rivières de ma division. L'eau a été dans un état favorable jusqu'à la fin de juillet, alors que l'excessive sécheresse la fit tomber si bas, que le poisson ne se soucia pas de s'élever jusqu'à la mouche. Les pêcheurs à la ligne furent en retard, le saumon étant venu si à bonne heure. Dans la division Ristigouche No 1, M. Brydges et ses amis tuèrent 96 poissons en une semaine; pesanteur moyenne 17lbs, plus grand poisson 23lbs. M. Fleming et ses amis prirent 345 saumons, à part le saumoneau. D'autres personnes pêchèrent sur la grande rivière, avec la permission spéciale des locataires. Le nombre total des saumons pris dans la rivière Ristigouche avec la mouche a été de 516.

“ M. Stephen et ses amis prirent dans la Métapédia 63 poissons d'une pesanteur moyenne de 19lbs. 10 oz. Le plus gros pesait 39lbs.

“ On n'a pas pêché à la ligne dans l'Upsalquitch cette année; le gardien rapporte cependant qu'elle fourmille littéralement de poissons.

“ Plusieurs saumons ont remonté la Métapédia; mais je ne puis la recommander comme rivière saumoneuse de première classe, l'eau étant basse et les étangs petits jusqu'à ce qu'on ait atteint une distance de vingt-cinq milles, ou d'après mon expérience, je ne crois pas que le poisson puisse monter.

“ Le gardien de la Tom-Kedgwick m'informe que cette rivière est bien fournie d'alevin, surtout les emplacements supérieurs du frai, situés à une quarantaine de milles de la liaison de cette rivière avec la Ristigouche. Le saumon y est monté si à bonne heure, qu'il n'a pas eu de difficulté à atteindre l'embouchure.

“ Les gardiens des rivières Nouvelle et Escuminac ont mis un terme à l'abus que l'on faisait ici du filet à la truite. J'aimerais à placer quelques jeunes saumons dans la rivière Nouvelle le printemps prochain; c'était autrefois un bon cours d'eau saumonneux. La même chose pour la Petite Rivière; elle ne contient pas de truite. Quant à l'Escuminac, la truite en a la possession, et elle est trop petite pour le saumon.

“ Une bonne traînée de saumonneaux et d'éperlans a fait son apparition pendant le mois d'août, et je puis en toute sûreté promettre pour l'année prochaine une saison de pêche très-prospère.”

Les opérations de pisciculture conduites sur la rivière Ristigouche, sous la surveillance de M. Mowat, font le sujet d'un article séparé, et sont traitées au long dans l'annexe J.

Le ministère ayant donné instruction à M. Mowat de fournir des renseignements statistiques sur l'accroissement du poisson dans la division Ristigouche, ce monsieur fait le rapport suivant :

“ Avant l'année 1868, le gros du poisson pris était salé et principalement acheté par les négociants et les marchands locaux. Le poisson No. 1, dont une légère quantité fut mise en boîtes, fut envoyé à Halifax; le reste, qui était d'une qualité inférieure à celle-là, fut envoyé à Québec, à un prix moyen, pour les pêcheurs, de \$8 à \$10 le quart.

“ A l'extrémité supérieure de la baie des Chaleurs, trois milles en aval de l'endroit où la marée commence, M. George Haddow a été le premier qui ait réussi dans la conserve du saumon; avant 1869, de trente à quarante mille livres étaient sa moyenne annuelle, à l'exception d'une année où la crue des eaux et les rebuts de bois flottant détruisirent les filets aussitôt que le poisson commença à donner; le prix obtenu fut de cinq centins par lbs; les pêcheurs considéraient cela comme une bonne fortune, car ils ne se trouvaient plus obligés de chercher du sel et des quarts. Sa salaison annuelle a régulièrement augmenté dans la proportion d'environ dix pour cent; cette année (1873), elle s'est élevée à 100,000.

“ En 1869, M. Howick, de la maison Jones et Cie., Portland et Boston, a commencé des opérations du même genre, trois milles plus bas que l'établissement de M. Haddow, à Campbelltown, et il a naturellement pris une bonne proportion du poisson qui, autrement, serait allé à M. Haddow. En raison probablement de cette concurrence, le prix a été élevé à six centins par lbs., donnant ainsi un profit considérable aux pêcheurs. L'augmentation des affaires de M. Howick a égalé celle de M. Haddow: de 17 ou 20,000 lbs. à 75,000 lbs. Il a trouvé ce résultat si satisfaisant que, assuré d'une augmentation certaine, il a agrandi son établissement. Il y a trois ans il commençait aussi un établissement du même genre à Maria, vingt milles en aval de Dalhousie, et il obtint le même résultat, savoir, une augmentation de 35,000 à 75,000 lbs. Je dois ajouter que M. Haddow est maintenant à doubler les capacités de son établissement,

“ M. Jos. Windsor possède un établissement du même genre à Dalhousie. En 1869, il était satisfait de 15,000 à 20,000 livres; durant la dernière saison, il a eu vingt hommes à son service, et a mis en boîtes au-delà de 100,000 livres de poisson, et en a salé une bonne quantité. L'abondance du poisson fut si grande pendant l'espace de deux semaines, que tous les établissements furent obligés d'en saler une quantité plus ou moins considérable, et dans quelques cas les pêcheurs durent saler, pendant un certain temps, leur propre poisson. En bas de Dalhousie, il y a encore un autre établissement où l'on met le poisson en boîtes et où l'on en a préparé une cinquantaine de mille livres pendant la dernière saison, et au sujet duquel M. Howick, si je comprends bien, est entré en arrangement pour une autre saison.

“ Je crois qu'une proportion considérable du poisson qui a été pris dans les établissements inférieurs est du poisson de Ristigouche. C'est un fait connu que le saumon suit la côte en cherchant ses frayères, et la différence entre le poisson de Cascapédia et Ristigouche est tellement sensible, que les personnes employées dans les établissements où il est mis en boîtes, découvrent immédiatement cette différence. Je tiens de personnes dignes de foi, que la moitié du poisson préparé à Maria cette saison est venue de Ristigouche.

“ D'après les prix actuels, je considère que la différence entre l'ancienne méthode de saler le poisson et la nouvelle (sans tenir compte du sel et des barils, de l'ouvrage et de la main-d'œuvre, et du délai qu'il faut nécessairement subir avant de pouvoir toucher les recettes provenant de la vente du poisson) est d'au moins trente-trois pour cent en faveur des pêcheurs. Je m'attends même à une augmentation plus considérable dans le prix du poisson frais, particulièrement du saumon qui se conserve dans la glace beaucoup plus longtemps qu'aucune autre espèce, dès l'instant que le chemin de fer Intercolonial sera ouvert au trafic.

“ Je crois être dans le vrai en affirmant que la moyenne de l'augmentation dans les produits des pêcheries depuis 1869 a été de trois cents pour cent.

“ Vous voudrez bien remarquer également que, malgré que quelques nouveaux établissements aient été ouverts depuis 1869, on se sert néanmoins actuellement d'un moindre nombre de filets, différence due au fait qu'on a raccourci ceux qu'on avait l'habitude de tendre à des distances indéfinies à travers les chenaux. La stricte observation des règlements de pêche le samedi et le dimanche, jointe à la protection illimitée dont jouit le poisson en parvenant à ses frayères, surtout dans les rivières Kedgwick et Patapédia, et enfin, ce qui ne constitue pas la moindre des améliorations, l'abstention de la pêche au dard, ont servi à produire ce résultat satisfaisant.

“ Quant à la pêche à la mouche, avant 1868, il fallait être très-habile dans cette manière de pêcher pour pouvoir prendre un saumon dans notre rivière au moyen de la mouche; il en était bien resté encore quelques-uns; mais on leur avait fait une telle chasse à mort avec le dard ou le filet, ils étaient devenus tellement sauvages, qu'il était impossible de pouvoir s'en approcher. Par hasard le pêcheur était quelquefois frappé par l'apparition soudaine de quelque chose d'étincelant sous l'eau, et s'il avait de l'expérience dans cette manière de faire la pêche, il pouvait dire qu'il avait piqué un saumon, au lambeau de chair qu'il voyait attaché à son dard, ou aux raies blanches qu'il remarquait autour du corps du poisson, qui avait perdu ses écailles en s'échappant à travers les mailles du filet. Tout cela est changé maintenant. Si le poisson ne vient pas à la surface à la vue de la mouche artificielle, ce n'est pas qu'il soit sauvage ou en petit nombre, mais seulement parce que cette habitude n'est plus dans ses mœurs.

“ En définitive, je dois dire qu'en raison des fréquentes inondations l'automne, ainsi que de la descente de lourds amas de glace, le printemps et l'automne, qui dans beaucoup d'endroits déchirent le lit des rivières, il n'est pas facile de dire avec certitude qu'il y aura chaque année une augmentation graduelle et continue; mais lorsque cet établissement de pisciculture sera en pleine voie d'opération, distribuant tous les ans dans la rivière un demi-million d'alevins, sans parler des lois maintenant en force qui protègent la pêche, on peut dire avec une entière assurance qu'il y aura alors une augmentation continue, faisant de cette rivière l'un des réservoirs les plus abondants pour la pêche au saumon dans nos provinces du Nord.”

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTMORENCY.

D. ROSA, *gardien.*

L. P. HUOT, *garde-pêche.*

M. Rosa a la garde des lacs du voisinage de Québec. Il fait rapport que la truite y est

abondante et que la loi n'a pas été violée. Comme il a déjà été dit dans le rapport de l'an dernier, la division de M. Huot comprend les lacs dans les comtés de Montmorency et Charlevoix, et les stations de pêche autour de l'île d'Orléans.

En consultant l'annexe D, on pourra connaître les détails du rendement de la pêche dans cette division. Cette année, la pêche n'a pas été aussi bonne que l'année dernière; une diminution considérable s'est fait remarquer dans presque chaque espèce de poisson, tels que l'anguille, le bar, le poisson blanc et l'esturgeon. Les relevés de 1872 font voir que la pêche de l'anguille a été alors de 21,932 contre 9,202 cette année, et celle de l'esturgeon de 1,901 quarts contre 83 en 1873. Il y a cependant un progrès notable dans la pêche au saumon. Le rendement a été presque double de celui de l'an dernier, — 150 poissons contre 82 en 1873. On a remarqué que ce poisson est entré dans des rivières où on l'avait rarement vu auparavant. M. Huot fait rapport qu'il a appris de source certaine qu'un pêcheur à la ligne a pris seize saumons en un seul jour dans la rivière Ste. Anne du Nord.

La truite a été abondante dans tous les lacs de cette division.

Quatre saumons ont été pris dans la rivière Du Gouffre; ils pesaient en moyenne 151 lbs.

DIVISION DE LA MALBAIE.

C. DEMEULE, *gardien*.

En raison des difficultés éprouvées l'année dernière pour obtenir des renseignements exacts de cette division, en raison aussi de la maladie prolongée du garde-pêche actuel, la tâche de recueillir les informations nécessaires sur ce sujet a été confiée cette année à l'officier voisin, M. Huot.

Les pêches de cette division n'ont pas eu des rendements aussi satisfaisants que ceux de l'année dernière.

Les chiffres qui suivent montrent le produit des principales pêches pendant les trois dernières années.

	1871.	1872.	1873.
Nombre de Saumons (pièces)	200	197	129
do aloses do	224	nil	"
do harengs (barils)	211	130	"
do anguilles (pièces)	12,226	12,075	59,986
do sardines (tinnettes)	185	118	2
do petits poissons (barils)	604	658	95
do poissons pour engrais (barils)	296	1,656	1,562

Cependant, la pêche à l'anguille a été excessivement abondante cette année à la Petite Rivière et à St. François-Xavier, mais moyenne à l'île aux Coudres et à d'autres endroits.

DIVISION DU SAGUENAY.

FERD. SAILLANT, *garde-pêche*.

Le garde-pêche fait rapport que la pêche du saumon au filet a complètement fait défaut cette année, en raison des vents contraires continus qui ont tenu le poisson à distance. Les stations à la hauteur des terres ont mieux produit. La pêche de 1872 était de 3,257 poissons, contre 2,182 durant la présente saison.

M. Saillant donne les résultats suivants des pêches faites par les pêcheurs à la ligne :

Rivière Sainte-Marguerite, branche N.-O.	125 poissons.
“ “ N.-E.	50 “
Rivière à l'anse Saint-Jean.....	39 “
“ à Mars	28 “
Baie Laval.....	6 “

Total, 248 poissons contre 192 l'année dernière, et environ 4,000 livres de truites.

On n'a pas pêché à la ligne cette année dans la petite rivière Saguenay, mais il paraît qu'elle est bien fournie d'alevins.

La rivière Eternité a été bien protégée, et elle est en bonne voie de se repeupler.

On a remarqué une augmentation considérable de poissons dans la rivière Descente-des-Femmes ; le garde-pêche a compté pas moins de 70 à 80 poissons en un jour, à son embouchure.

Un barrage de moulin à travers la rivière à Mars (Grande Baie), terminé l'année dernière, a complètement obstrué le passage du saumon vers le haut de ce cours d'eau, quoiqu'on eût laissé dans le côté de ce barrage une ouverture à travers laquelle l'eau coulait en déclinant graduellement au milieu des roches ; mais en raison de la forte chute d'eau sur la crête de la digue, le poisson s'était amassé en grand nombre près du pied du radié et sautait incessamment jusqu'au glaciais, s'épuisant en vains efforts pour surmonter l'obstacle. Ce fut un accident très-regrettable, et qui pouvait à peine être compensé par la preuve satisfaisante que le spectacle offert pendant plusieurs jours donnait que cette fameuse rivière était rendue à son ancienne réputation comme saumoneuse. Il y avait probablement 1,000 saumons en différents endroits entre l'extrémité de ce barrage et l'embouchure de la rivière. M. Whit-cher, qui était présent, a fait des efforts énergiques pour faciliter la montée de ce poisson ; mais, grâce à une crue soudaine, il était extrêmement difficile de réduire suffisamment l'inondation pour attirer le poisson vers l'entrée de la passe migratoire en aval. A la longue, en minant les rochers et en construisant avec du bois un long conduit dans le courant principal, le but fut atteint, et un grand nombre de saumons montèrent. Malheureusement plusieurs, épuisés et blessés, restèrent dans les étangs en aval, ne pouvant remonter même par le facile passage que l'on avait fini par pratiquer.

Des plaintes ayant été faites que Sir Georges Gore détruisait le poisson d'une manière illégale au débouché du lac Saint-Jean dans la rivière Saguenay, le garde-pêche local y fut expédié pour s'enquérir des faits. Il constata qu'un filet illégal avait été employé, qu'une quantité de poisson avait été prise illégalement et gaspillée. Le filet fut confisqué, et on imposa une amende avec les frais.

M. Hoxey, de l'Etat de New-York, et M. Gilchrist, de Port Hope, ont construit une grande glacière à Tadousac, et fait des préparatifs considérables pour la pêche et l'achat du poisson qu'ils veulent expédier frais aux marchés des Etats-Unis. Ils ont aussi engagé des hommes et des bateaux pour prendre de la truite tachetée dans les eaux intérieures de la vallée du Saguenay, ainsi que de la truite de mer et du saumon dans les eaux où il y a de la marée. A cause des fortes tentations que cette nouvelle concurrence et les prix pouvaient donner aux braconniers et autres personnes sans foi ni loi dans le voisinage, le commissaire des pêcheries a pris la précaution d'engager les services de gardiens et de connétables spéciaux appartenant à la police de rade de Québec, pour prévenir les déprédations quelque peu sérieuses qui auraient pu être commises pendant l'été et l'automne.

DIVISION DE GODBOUT.

E. PELLETIER, *gardien.*

Le rendement des pêches de cette division se trouve publié en détail dans l'Annexe B Les lois de pêche ont été dûment observées, et le gardien n'a pas eu d'infractions à punir. Le poisson a été abondant partout ; la seule lacune qui se soit fait sentir a été l'absence de faciles moyens de communication.

Le saumon a été abondant ; cependant le rendement n'a pas été plus considérable que l'année dernière, parce qu'on a tendu les filets trop tard. On n'a pas fait la pêche au fletan ; les quelques poissons de cette espèce pris l'ont été en faisant la pêche à la morue. Cette dernière pêche a été abondante, et on aurait pris une plus grande quantité de poissons si le sel n'avait pas manqué. Le maquereau a été rare, le hareng abondant, mais on n'en a pas fait la pêche. Trente-neuf barques ont fait la pêche dans cette division.

Les pêcheurs à la ligne n'ont pris cette année dans la rivière Godbout que 130 saumons d'une pesanteur moyenne de douze livres. En 1869 il avait été pris, dans cette même rivière, avec la mouche, 515 poissons ; en 1870, 399 ; en 1871, 509 ; en 1872, 275.

La rivière et la baie Godbout sont louées à A. Gilmour, éc., d'Ottawa. La pêche de la Baie n'ayant pas été utilisée, ainsi que le stipulait le bail, le ministère a l'intention de rouvrir l'année prochaine les stations de pêche au filet.

DIVISION DE MOISIE.

F. THIVIERGE, *garde-pêche.*

La pêche au saumon a été bonne, quoique le poisson soit monté de bonne heure. Cette ascension prématurée eut pour cause les grands vents qui se firent sentir au commencement de juin. La pêche au saumon à l'extérieur a été meilleure que l'année dernière, et les pêcheurs auraient fait davantage si leurs filets n'avaient pas été détruits par des tempêtes.

La pêche de la morue a été excellente. Les pêcheurs ont mieux réussi, si l'on considère le peu de temps pendant lequel ils ont pêché. Ils commencèrent le 20 ou le 25 juin, et à la fin de juillet quelques barges avaient pris 280 *drafts* chacune. Il n'a été presque rien fait pendant le mois d'août. La morue a abondé dans le mois de septembre, mais la pêche n'a pu être faite qu'une fois ou deux par semaine, à cause des tempêtes. L'appât a été abondant durant toute la saison.

Il n'a été pris que très-peu de maquereau ; ce poisson n'a fait son apparition qu'à la fin de juillet, et il n'en a été pris que dix quarts avec le filet. Pas de hareng.

Le garde-pêche fait rapport que la rivière est remplie d'alevin et qu'il augmente tous les ans. Il fait beaucoup d'éloges du soin et de l'attention que donne à ce cours d'eau le locataire (M. Holliday) qui, aussitôt ses filets tendus, y place deux gardiens jusqu'au mois de novembre, en sorte que cette rivière est bien gardée quand le garde-pêche s'absente pour aller visiter d'autres parties de sa division, le propriétaire trouvant qu'il est de son intérêt de tenir un bon stock en réserve et de laisser grandir le menu frétin. Le gros du poisson qu'on prend actuellement a une pesanteur moyenne très-forte.

La pêche à la ligne a été bonne. Les pêcheurs ont pris 221 poissons contre 219 l'année dernière. Total de la pesanteur, 4,096 livres ; moyenne, 19½ lbs. Plus gros poissons, 41 lbs.

La pêche à la morue aux Sept Îles n'a pas été aussi bonne que l'année dernière ; elle s'est cependant un peu améliorée durant l'automne. Les Acadiens établis en cet endroit, qui étaient allés à la chasse aux loups-marins le printemps dernier, ont fait très-peu de chose, n'en ayant remporté que 68. Il n'a été pris que 40 quarts de morue. En raison de la disette de sel, ils n'ont pris qu'une très-petite quantité de hareng qu'ils ont vendu frais à Moisie.

La pêche au saumon dans la rivière Ste. Marguerite a été un fiasco ; il n'en a été pris que 13 quarts. Le garde-pêche attribue cet insuccès à l'inexpérience des propriétaires de permis, et il est certain que cette rivière pourrait produire un bien meilleur rendement si elle était mieux exploitée.

La pêche à la morue n'a pas été aussi bonne qu'à l'ordinaire, l'appât ayant manqué.

À la Pointe Jambon il n'a été pris que cinq quarts de saumon, parce que cette station n'a pas été bien exploitée. La morue était abondante, mais on n'en a pas fait la pêche. Même remarque pour le hareng.

À Pigou le rendement de la morue a été de la moitié moindre que l'année dernière. L'appât a souvent manqué.

À la rivière au Bouleau quatre Sauvages ont fait la pêche à la morue, et comme l'appât abondait, ils ont pris 170 *drafts* par barge. Pour plus amples détails sur le rendement des pêches de cette division, voir l'annexe B.

DIVISION DE MINGAN.

PHILIPPE VIBERT, *garde-pêche.*

La pêche du saumon au filet dans la rivière St.-Jean a été bonne, et les locataires ont eu raison d'en être satisfaits. Le 14 juin, 869 saumons d'une pesanteur totale de 14,180 lbs avaient été pris, contre 200 à la même époque l'année dernière. La pêche totale s'est élevée à 4,391 saumons pesant 59,489 lbs, contre 4,020 en 1872. Le plus gros poisson qui a été pris pesait 36½ lbs. Soixante-trois poissons ont été pris avec la mouche, contre 147 l'année dernière. Pesanteur totale, 808 lbs. Moyenne, 12¾ lbs. La température a été très chaude la plus grande partie du temps ; c'est ce qui explique le petit nombre, comparativement, de saumon qui a été pris.

La rivière Mingan n'a fourni que 35 quarts de saumons, contre 44 l'année dernière, les

filets ayant été tendus trop tard. Son Excellence le Gouverneur-Général a fait la pêche à la ligne dans cette rivière pendant près d'une semaine, et a tué une trentaine de poissons.

La rivière Magipe a produit 96 quarts de saumon, contre 78 l'année dernière. Pour protéger plus efficacement la rivière, il est devenu nécessaire de changer la position d'une ou deux stations.

Il n'en a été pris que 6½ quarts dans la rivière Jupitagan, à cause des dommages causés aux filets par le bois flottant.

On a fait la pêche à la ligne dans la rivière Romaine depuis le 6 jusqu'au 31 juillet, et il a été pris 67 saumons et 6 saumoneaux. Le plus gros poisson pesait 30 lbs. La pêche aurait été double si les pêcheurs y étaient venus huit jours plus tôt.

La pêche à la morue n'a pas aussi bien rémunéré que l'année dernière; de fait il n'a été pris que très-peu de poissons jusqu'au 20 juin. L'appât a été rare dans la rivière St. Jean une partie du mois de juillet, et les chaloupes ont dû aller jusqu'à la Pointe-de-Sable pour en chercher. Ça n'a guère été mieux pendant l'automne.

On trouvera dans l'annexe B des statistiques détaillées sur le rendement des pêches de cette division.

DIVISION DE NATASHQUAN.

G. MATHURIN, *garde-pêche.*

On trouvera dans l'annexe B, rapport du Dr Lavoie, des détails complets sur le rendement des pêches de cette division.

La pêche au saumon a été de beaucoup moindre qu'en 1872, non à cause de la rareté du poisson, mais pour des raisons qui sont données dans le rapport plus haut cité. Le rendement total de la pêche au saumon dans cette division s'est élevé à 302 quarts, outre 113, 737lbs de conservé frais à la rivière Natashquan. Il y a été pris à la mouche 369 poissons pesant de 10 à 20lbs. Trois poissons seulement ont été pris par des amateurs dans la Washæcootai; ils avaient une pesanteur collective de 40lbs. Les pêcheurs à la ligne disent que l'eau s'est maintenue trop basse.

DIVISION DE WATSHEESHOO.

P. GENDREAU, *garde-pêche.*

La pêche au saumon a produit 52 quarts, contre 29 en 1872 et 20 en 1871. La chasse aux loup-marins a été bien meilleure que l'année dernière; il en a été tué 809.

Il n'a pas été fait de pêche à la ligne cette année dans la rivière Watsheeshoo. La loi n'a pas été violée, les braconniers ayant évidemment été effrayés par le châtement exemplaire infligé l'année dernière. Pour les statistiques détaillées du rendement des pêches de cette division, voir l'annexe B.

DIVISION DE POCACHOO.

JEAN LEGOUVÉ, *garde-pêche.*

Cette division, qui va de Wapittipi à la rivière St. Augustin, a une étendue de côtes maritimes d'environ 120 milles.

Une amélioration générale s'est fait remarquer dans les pêches du saumon, de la morue et du loup-marin. La pêche du hareng et du maquereau a complètement manqué. Pour statistiques détaillées, voir l'annexe B.

DIVISION DE BONNE ESPÉRANCE.

W. H. WHITELY, *gardien.*

A cause des fortes glaces, la pêche au saumon n'a été que moyenne. Les pêcheurs se sont aussi plaint du mauvais temps. Une grande quantité de poisson a remonté la rivière St. Paul.

La pêche à la morue a été médiocre. Les pêcheurs à la seine réussissent mieux que ceux qui emploient le dard. L'appât était abondant. La morue s'est vendue \$3.40 au trafic et \$3.00 argent comptant, et a été en grande demande.

Le hareng a été plus abondant que les années dernières; mais comme la saison était très-avancée, les gens s'occupaient plus à faire sécher leurs morues qu'à la pêche au hareng. On n'a pas vu de maquereau. Une centaine de vaisseaux ont visité cette station durant la saison; ils étaient pour la plupart de la Nouvelle-Ecosse et ont fait de bonnes affaires.

On dit que cette partie de la côte est très-favorable.

On trouvera dans l'annexe B, des détails complets sur le rendement des pêches de cette division.

DIVISION D'ANTICOSTI.

On trouvera dans le rapport du Dr. Lavoie, annexe B, des détails complets sur le rendement des pêches de cette division. La recommandation faite par cet officier de placer, pendant les saisons du frai et de la pêche au saumon, un gardien à chaque côté de l'île, a été suivie et a eu, au point de vue de la protection, les meilleurs résultats.

DIVISION DES ILES DE LA MADELEINE.

J. J. Fox, garde-pêche.

La chasse aux loups-marins sur la glace commença le 13 mars, et on en a vu un nombre considérable sur le côté nord-est des îles, depuis le cap Est jusqu'au cap Ouest; mais des vents continus tenant la glace loin du rivage, on ne put les poursuivre. Il n'en n'a été pris que 1,100. Les bateaux de pêche aux loups-marins partirent du Havre-aux-Maisons le 27 mars, mais des vents contraires les empêchèrent de rentrer dans les glaces, et le résultat de cette pêche n'a pas été très-favorable; cependant il est meilleur que l'année dernière. Le nombre des bateaux équipés pour cette pêche est de dix-sept, et le nombre des loups-marins est de 4,410 contre 1,611 l'année dernière. Deux nouvelles goëlettes ont été construites et lancées pour cette pêche durant la présente année. La pêche du loup-marin au filet a été faite avec un médiocre succès aux îles Coffin, Allright, Grindstone et Amherst; il n'en n'a été pris que 324. Dans mon opinion, cette pêche sera toujours incertaine, attendu que les loups-marins suivent l'école du hareng dont l'apparition sur le rivage est surtout guidée par le vent et la glace.

Un seul navire étranger a fait la pêche au hareng du printemps durant la dernière saison, car ce poisson n'était en demande ni sur les marchés anglais, ni sur les marchés étrangers. Le hareng donne le 29 avril; il fraie le 8 mai et disparaît le 26.

La pêche au maquereau du printemps a commencé le 5 et s'est terminée le 18 juin, avec de meilleurs résultats que depuis plusieurs années. Les 9 et 10 de ce mois, le poisson donna en telle abondance, que les filets tendus dans la Baie de Plaisance plièrent jusqu'au fond; en conséquence, les pêcheurs ne purent les vider tandis que le poisson était frais. Des centaines de quarts de poissons pourrissent au fond de l'eau. Un seul homme eut quarante filets qu'il ne put retirer que quand le poisson fut pourri. Sept bateaux de la Nouvelle-Ecosse furent occupés à cette pêche. La quantité prise s'élève à :

1,740 quarts par des étrangers en bateaux.
1,209 " " par des habitants en chaloupe.

Total..... 2,949 quarts contre 2,205 l'année dernière.

La pêche au maquereau d'été fut très-heureuse: la quantité de poisson pris par les habitants dans les pêches sur le rivage a été de 2,548 quarts, contre 529 l'année dernière. Près de 200 voiliers américains se rendirent ensemble aux Îles, mais très-peu pêchèrent dans la Baie de Plaisance; plusieurs s'y procurèrent des provisions, du bois et de l'eau, et exprimèrent leur satisfaction de voir la question des pêcheries réglée. Le maquereau de première qualité a été abondant dans le golfe pendant toute la saison.

La pêche à la morue d'été n'a pas été aussi bonne que l'année dernière; les navires ont fait mieux, mais les chaloupes pas aussi bien. L'appât a été abondant en tout temps, mais les vents et la température ont été contraires à la pêche en chaloupes. La capture s'élève à :

8,130 quintaux en navires.
7,499 " " en chaloupes

Total..... 15,729 quintaux, contre 18,850 en 1872.

Il a été fait cette année très-peu de pêche à la ligne traînante près des îles, les pêcheurs employant tous des lignes à la main.

La pêche à la morue d'automne n'a pas été aussi bonne que l'année dernière à cause d'une température orageuse qui ne cessa d'empêcher les pêcheurs d'aller aux stations de pêche. Prise : 1,319 quintaux, contre 2,072 l'année dernière. Le flétan fut très-rare.

On remarque une diminution dans le produit de l'huile de poisson ; les pêcheurs se plaignent, depuis quelques années, que la morue verte est plus pauvre et ne donne pas autant d'huile qu'autrefois.

La valeur du poisson et de l'huile exportés des îles de la Madeleine pendant cette saison s'est élevée à \$26,000.

Il n'est survenu aucun trouble parmi les pêcheurs, et la loi n'a pas été violée. Tous s'accordent à exprimer leur profonde gratitude au ministère de la marine et des pêcheries pour les égards et la prévoyance dont il a fait preuve à leur intention en construisant de nouveaux phares et en plaçant des bouées qui rendent la navigation du golfe Saint-Laurent beaucoup plus sûre et facile qu'autrefois.

DIVISION DE SAINT-FRANÇOIS.

W. C. WILLIS, *garde-pêche.*

Dans cette division la pêche n'étant faite que par les colons résidant près des différents lacs et rivières, et le poisson étant presque tout affecté à la consommation locale, il est presque impossible de donner un état exact des captures ; mais les résultats de la protection ont jusqu'ici été excellents. Les marchés locaux ont été amplement approvisionnés de bon poisson durant tout l'été, et de grandes quantités ont été envoyées aux États-Unis, où l'on pouvait en obtenir des prix plus élevés.

La pêche dans la rivière Magog a été très-bonne. On y a construit un nouveau barrage de moulin qui intercepte quelque peu l'ascension du poisson. Le garde-pêche y a fait construire une passe migratoire.

La pêche au saumon dans la rivière Saint-François a été très-satisfaisante ; il y a été pris une cinquantaine de gros poissons dont deux pesaient une trentaine de livres. Le gardien de pêche local de Drummondville, fait rapport que le poisson est monté en nombre in-fini. La plus grande partie est montée entre le 27 juillet et le 1er août.

Il n'a pas été fait rapport d'aucune infraction des lois durant la saison.

M. Willis porte la quantité du poisson pris dans cette division à plus de 200 quarts qui, à 8 ou 12 $\frac{1}{2}$ centins la livre, donne une valeur totale d'environ \$4,000

DIVISION DE MAGOG.

W. H. AUSTIN, *garde-pêche.*

Le rapport de l'année dernière contenait ce qui suit : " Grâce, sans doute, à ce que ce garde-pêche ne connaît pas ses devoirs, cette division est grandement exposée à perdre les avantages résultant de la surveillance active et intelligente de son prédécesseur, M. C. F. Copp. On transmet constamment au département des plaintes contre des gens qui font la pêche en contravention de la loi, que M. Austin ne peut pas découvrir ou ne peut pas arrêter." Les mêmes plaintes s'étant renouvelées en 1873, le ministère a cru devoir envoyer deux gardiens spéciaux sur les lieux pendant la saison où la truite donnait le plus. Ils réussirent à empêcher des pêches illégales au filet et au dard et à mettre fin à des opérations illégales. Ils confisquèrent pas moins de neuf seines et filets, outre trois chaloupes et autres appareils de pêche appartenant aux personnes suivantes : W. Delaney, E. Clifford, Geo. Redikan, J. S. Kemp, Jos. Ménard, D. W. Austin, W. Henderson, W. Blacklock, J. McEwen, Geo. Gear, R. Gibson, A. McPherson, John Taylor, W. McPherson, T. Rawlinson, et deux autres de noms inconnus. Ces saisies prouvent surabondamment l'inefficacité du garde-pêche et démontre au ministère la nécessité de se dispenser de ses services.

On estime à \$582 la valeur des filets et des chaloupes de pêche employés sur le lac

Memphremagog, et à environ 300 quarts la valeur du poisson pris et qui comprenait principalement de la truite, du hareng, de l'anguille et du brochet.

DIVISION DE RICHELIEU.

H. W. AUSTIN, *garde-pêche*

M. Austin fournit le tableau suivant :—

District de Richelieu.

Valeur des bateaux de pêche.....	\$ 14,250
Anguilles et nasses d'anguilles, valeur	6,000
Poisson frais, 7,690 ; salé, 1,500 lbs.—Valeur.....	45,950

District des Trois-Rivières.

Valeur des bateaux de pêche	6,500
Aloses, 40,000 ; anguilles, 30,000 ; esturgeon, 300 quarts ; poisson blanc, 800 doz. ; autres poissons, 6,000 quarts.—	
Valeur	30,150
Petite morue, 20,000 minots.....	10,000

District de Montréal.

Valeur des bateaux de pêche.....	4,000
Poisson mêlé, 2,500 quarts.—Valeur.....	15,000
Anguilles, 50,000 @ \$10.....	5,000

District de Beauharnois.

Valeur des bateaux de pêche.....	1,500
Poisson mêlé, 1,250 quarts.—Valeur.....	7,250

valeur totale des pêcheries de toute la division..... \$119,350

M. Austin fait rapport que dans sa division la pêche a été bonne, et que les pêcheurs sont satisfaits des résultats qu'ils ont obtenus. Il croit désirable qu'on laisse prendre le poisson blanc dans le lac St. Pierre avant le 1er décembre ; le peu de temps actuellement accordé est préjudiciable aux habitants et ne produit aucun bon résultat.

DIVISION DE MISSISQUOI.

P. E. LUKE, *garde pêche.*

Ce garde-pêche fournit le relevé suivant du rendement et de la valeur des pêches dans sa division :—

Nombre d'aloses, 1,811, vendues fraîches à 10 ou 12 centins la pièce. Petit poisson, 207 quarts qui se vendent de \$7 à \$9 le quart. Valeur totale de ces pêches, environ \$1,800. La pêche à l'alose a été d'un tiers moindre que l'année dernière.

DIVISION DE BROME.

AMOS A. MOONEY, *garde-pêche.*

M. Mooney fournit les chiffres suivants de la valeur du poisson et des matériaux de pêche dans sa division :—

Valeur des bateaux de pêche	\$ 810
„ pêche-anguille.....	275
Saumons, 7 à \$1.....	74
Harengs, 20 quarts à \$10	200
Anguilles, 1900 à 25 c. la pièce.....	475

Brochets, 60 quarts à \$10.....	600
Truite saumonée, 47 quarts à \$25.....	1,175
Petit poisson, 10 quarts à \$5.....	50

Total..... \$3,592

La plus grande partie de ce poisson est affectée à la consommation locale.

DIVISION DE CHATEAUGUAY.

W. CLYDE, *garde-pêche.*

Cet officier a été nommé pour remplacer D. McFarlane, décédé. D'après son rapport, « il ne se fait pas de pêche dans cette division, excepté par les habitants de la localité pour leur plaisir. »

DIVISIONS DE TERREBONNE, MONTCALM, JOLIETTE ET BERTHIER.

JOSEPH L. LORANGER, *garde-pêche.*

Cet officier n'a envoyé aucun rapport satisfaisant. Il dit seulement que quatre nouvelles glaciers ont été construites durant la saison par des pêcheurs canadiens au lac Ouareau et à la rivière l'Assomption. La pêche de la truite à la ligne ne s'est faite que pendant le mois de juin, et il n'a pas été exporté plus que 700 lbs. à Saratoga, tandis que l'année dernière on n'en vendait pas moins que 400 lbs. *par semaine.* Ne pouvant pas vendre leur poisson, les pêcheurs ont dû abandonner leurs opérations. Le garde-pêche n'assigne aucune raison à ce changement, excepté qu'il y a eu moins d'étrangers qui ont visité Saratoga durant l'été, et que, comme conséquence, les hôteliers avaient moins besoin de truite; mais ce département sait de source certaine que des lacs situés en arrière de l'Assomption et de Terrebonne il est constamment envoyé aux marchands de poisson de New-York et de Boston de grandes quantités de truite tachetée qui n'est pas bonne à manger, car elle a été évidemment prise pendant la saison du frai. — Voilà sans doute la cause réelle de la dépression qui se fait sentir sur le marché américain et qui finira par faire tomber notre truite tachetée en discrédit si on ne choisit pas pour ces eaux des gardiens qui prennent intérêt à la protection du poisson.

M. Loranger dit que les lois de pêche ont été observées et qu'aucun étranger n'a pêché dans les lacs de l'intérieur, en arrière de Terrebonne et de Berthier.

DIVISION DU COMTÉ D'OTTAWA.

W. L. HOLLAND, *garde-pêche.*

Ce garde-pêche fait rapport comme suit :—

« J'ai remarqué une augmentation de poisson dans toutes les parties du comté d'Ottawa, et les gens m'informent que c'est le résultat de la protection exercée par le département sur les lacs de ce district. Ils se plaignent cependant que les marchands de bois endommagent les pêcheries en construisant au débouché des lacs des barrages qui empêchent le poisson d'atteindre ses frayères. Dans les endroits où ces barrages ont été construits, le rendement du poisson a diminué; les habitants de ces localités s'en plaignent beaucoup. La protection aujourd'hui accordée aux pêcheries a produit des résultats si avantageux pour les pêcheurs que plusieurs d'entre eux, qui naguère pêchaient pendant toute la saison et ne se soumettaient que de force aux dispositions de la loi, reconnaissent aujourd'hui la sagesse dont le ministère a fait preuve dans cette matière, et aident le garde-pêche à protéger le poisson.

« Je recommanderais que la saison de prohibition pour la truite tachetée sur les lacs commençât le 1er octobre et continuât jusqu'au 1er mai de chaque année, et que cet ordre fût mis en force sur tous les lacs dans les limites de trente milles de la rivière d'Ottawa; que les barrages élevés par les marchands de bois aux débouchés des lac fussent construits de telle sorte que le poisson pût avoir accès aux eaux supérieures, et que, une fois construits, ils n'élevassent pas l'eau plus qu'à la hauteur ordinaire, niveau du printemps. Cette pratique des marchands de bois est, je trouve, très-préjudiciable aux pêches de ce comté. »

ANNEXE H.

RAPPORT DE SAMUEL WILMOT, ÉCR., SUR LA PISCICULTURE ET LES OPÉRATIONS DE L'ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE DE NEW-CASTLE, ONTARIO, PENDANT LA SAISON DE 1873.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—En vous faisant mon rapport sur les opérations de pisciculture de l'année, je serai aussi court que possible, attendu que les sujets les plus intéressants de cette science ont déjà été traités dans mes précédents rapports.

Quand l'on considère cette nouvelle industrie, tant comme moyen de produire une substance saine et à bon marché que comme richesse individuelle et générale pour les populations au milieu desquelles elle a été introduite, c'est un sujet de satisfaction de constater que ses principes deviennent chaque jour plus répandus; en sorte que l'on peut attendre avec confiance le jour où la science de la pisciculture ne sera négligée dans aucun pays.

Indépendamment du plaisir et de l'instruction que la pisciculture sur une petite échelle a procurés aux amateurs et à ceux qui ont consacré leur temps et leurs moyens à ajouter un nouveau luxe à leurs tables, il a été tiré un bon profit de l'utilisation des sources et des petits cours d'eau sur les propriétés privées. Dans le vieux monde comme dans le nouveau, nous voyons que les gouvernements ont employé les hommes les plus savants et les plus pratiques du jour pour trouver le moyen de faire rendre aux vastes étendues liquides qui couvrent les trois quarts de la surface de la terre des produits inépuisables de nourriture et de richesses; en sorte que, grâce à l'intelligence et à l'industrie de l'homme, l'*Aquaculture* peut devenir l'heureuse rivale de sa sœur l'*Agriculture*.

Par l'intermédiaire de ce nouvel agent, on est récemment parvenu à obtenir l'introduction et l'acclimatation de plusieurs des meilleures et des plus rares espèces de poissons d'un pays dans un autre. C'est aujourd'hui un fait indiscutable que quelques-unes des espèces de poissons qui ont été transportées à l'état embryonnaire, de l'Ecosse dans l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont maintenant acclimatées dans les eaux de l'hémisphère méridionale où elles étaient jusqu'ici totalement inconnues.

De même, des alvins et des œufs des eaux de l'Atlantique ont été transportés avec succès à travers le continent, par la route de terre, et déposés dans celles du Pacifique d'où ils n'étaient pas originaires. Dans notre propre pays, nous avons introduit certains poissons jusqu'ici inconnus. Ces quelques efforts, dont l'application a été couronnée de succès, ne sont que les avant-coureurs de ce que l'on pourra obtenir plus tard par l'étude de la pisciculture pratique. Et nul doute que quand cette science sera plus généralement répandue, et que le peuple en fera une application pratique, l'exportation et l'importation des plus précieuses espèces de poissons constitueront un trafic entre des pays dont les intérêts amèneront peut-être une amélioration dans cette branche de commerce.

La France a toujours porté le plus vif intérêt à la production artificielle du poisson, comme moyen facile de donner à son peuple une nourriture à bon marché. Les immenses emplacements établis et les bâtisses construites à Huningue sont une preuve convaincante de ce fait; et quoique par le sort de la guerre la province d'Alsace, où se trouvaient les grands établissements de pisciculture, ait été cédée à la Prusse, la France a depuis commencé la fondation d'un autre établissement dans une autre partie de son territoire. Il sera bâti

sur une méthode plus grande et plus améliorée que l'ancienne, pour la propagation artificielle de toutes espèces de poissons.

On ne saurait cependant rien citer qui ait donné de nos jours un plus vif élan à la pisciculture que le zèle et la bonne volonté que les législatures locales de plusieurs des Etats voisins aussi bien que le gouvernement fédéral américain ont mis à encourager cette industrie dans leurs territoires. Non-seulement les Etats ont individuellement donné de larges crédits pour aider les commissaires de pêcheries à repeupler les rivières épuisées, mais le gouvernement de Washington lui-même affectait, l'année dernière, un octroi spécial à cette grande œuvre nationale.

Au professeur Baird, du Smithsonian Institute (qui par sa science et ses talents pratiques comme naturaliste profond était mieux qualifié que tout autre pour cela), fut confiée la distribution de ce fonds affecté à l'encouragement de toutes les matières qui pourraient tendre au progrès des pêcheries américaines.

Comme résultat des efforts réunis des législatures d'Etat et du Congrès, un vaste établissement de pisciculture a été construit sur la rivière Penobscot (Maine), sous le contrôle du Dr. Atkins, ci-devant commissaire des pêcheries de cet Etat. Un rapport constate que durant l'année dernière cet établissement a répondu au but que l'on avait en vue, et justifié les plus ardentés espérances de ses fondateurs. Plusieurs centaines de mille ont été distribués de cet établissement dans les différents Etats de l'Union. Par-dessus cette reconnaissance publique, les citoyens de ce pays ont privéement engagé plus de deux millions de piastres dans les entreprises de pisciculture.

On peut dire en toute sûreté que dans le même laps de temps la pisciculture n'a fait dans aucun pays autant de progrès qu'en Canada. Depuis son début à Newcastle, Ontario, elle a fait un pas rapide dans toute l'Amérique. Ses opérations ont assuré la propagation artificielle des poissons du pays les plus importants pour le commerce, et aujourd'hui, grâce à la sagesse du gouvernement et aux louables efforts de votre ministère, il n'y a pas moins que quatre établissements de pisciculture en Canada, dont trois fonctionnent déjà et dont le quatrième est en voie de construction : l'établissement de Newcastle dans Ontario, celui de la rivière Miramichi dans le Nouv. au-Brunswick, et le troisième sur la rivière Restigouche dans Québec ; le quatrième, qui n'est pas encore terminé, se trouve dans le bassin de Gaspé.

Des demandes d'établissements semblables ont été faites dans d'autres parties du pays, et plusieurs localités ont été visitées dans le but de faire droit à ces demandes ; nul doute que quand les moyens nécessaires seront obtenus et que les circonstances le permettront, les travaux de construction seront commencés. D'importantes rivières des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ayant été inspectées d'après les instructions de votre ministère, il est à propos que j'en parle, afin que si l'on a l'intention d'y fonder des établissements de pisciculture, on vote des crédits pour leur construction.

La pisciculture étant aujourd'hui devenue une industrie populaire et heureuse en Canada, il est très-important qu'elle soit vigoureusement poursuivie. Le Saguenay dont l'approvisionnement de saumon est maintenant si réduit et la rivière St. Jean du Nouveau-Brunswick avec ses innombrables tributaires demandent une prompt attention, afin d'empêcher la complète extermination d'un article de consommation qu'il est presque impossible de soutenir par le seul moyen de la nature. Une judicieuse application du système artificiel, ainsi qu'une complète protection durant les saisons de prohibition ne tarderaient pas à redonner à ces rivières un approvisionnement considérable de poisson pour les fins domestiques et pour le commerce étranger. On a aussi souvent appris de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard que les approvisionnements autrefois si abondants des rivières de ces provinces avaient considérablement diminués ; dès lors il n'est pas improbable qu'il faudra bientôt prendre des mesures énergiques pour augmenter et multiplier cet article de commerce dans ces provinces, et adopter un procédé systématique par les méthodes naturelles et artificielles pour propager le

poisson. Les dépenses qu'occasionnera l'accomplissement de cet objet seront insignifiantes en comparaison des avantages qui résulteront finalement de leur application.

Après avoir traité la question de la pisciculture d'une manière générale, il n'est pas hors de propos de faire quelques remarques sur la nécessité d'une législation pour la protection et la préservation du poisson à certaines époques de l'année, et sur l'application des méthodes artificielles pour le produire.

Bien que ces sujets soient portés devant le public d'une manière plus directe qu'auparavant, on en parle cependant très-peu et ils sont bien moins compris. Je désire donc y toucher plus particulièrement, certain qu'en donnant des exemples pratiques des habitudes du saumon pendant la saison du frai et en montrant la grande perte que subissent les œufs dans la manière naturelle de les déposer, avec une application de la méthode artificielle adoptée pour prévenir cette perte, le contraste sera favorable à cette dernière pour produire dans l'esprit du peuple une forte conviction en faveur de son application générale.

Si ces renseignements et ces détails sont intercalés dans le rapport annuel du ministère, ils seraient lus en toute probabilité par plusieurs des officiers de pêcheries dans toute l'étendue du pays et les aideraient, je l'espère, à se former une idée plus intelligente du grand objet de l'entreprise à laquelle ils travaillent en protégeant dans les saisons de prohibition les rivières et les cours d'eau contre les infractions aux lois de pêche ; ils leur fourniraient aussi une certaine connaissance des améliorations que l'on cherche à faire par l'application de la méthode artificielle d'élever le poisson.

Il y a un grand nombre de personnes qui ne croient pas à la nécessité d'établir des saisons de prohibition ou de protéger le poisson d'une manière quelconque, et qui considèrent superflue une législation à cet égard. Ils ne connaissent de la nature et des habitudes du poisson que le fait qu'il est un mets délicieux ; par conséquent ils ne peuvent se figurer qu'il ne puisse pas être pris et mangé en tous temps et dans toutes les saisons. Plusieurs même demandent souvent : " pourquoi recourir à des moyens artificiels pour propager le poisson ? pourquoi ne point le laisser se produire en la manière ordinaire ? "

Nous allons d'abord nous efforcer de démontrer pourquoi il faut protéger le poisson par une législation sévère pendant la saison du frai, alors qu'il est dans un état de fécondation, paresseux, lourd et immangeable ; et afin que cette question soit bien comprise, nous allons entrer dans quelques détails sur sa nature et ses habitudes. La plupart des espèces de poissons ont à peu près la même manière de déposer leurs œufs ; il suffira donc de prendre comme exemple une espèce de la famille des saumons, ou le plus haut ordre de poissons dont le saumon est le type.

Ce roi des poissons était autrefois abondant dans les affluents du lac Ontario, et il est aujourd'hui nombreux dans quelques-unes des rivières des provinces maritimes. Comme des rapports précédents l'ont démontré, il se rend dans différentes localités à diverses époques de l'année pour des fins spéciales. Le saumon se rend à ses frayères (dans la mer) pendant l'hiver et les premiers mois du printemps, et il s'y nourrit de petit poisson, de crustacés et de molusques.

A force de satisfaire ses appétits qui par les effets du frai ainsi que par le jeûne de plusieurs mois qu'il observe pendant ses migrations dans les rivières, le saumon est devenu très-vorace. L'instinct semble l'avertir qu'il lui faut se gorger et engraisser promptement afin de se soutenir dans un autre tour annuel. La grande quantité de graisse qu'il acquiert si rapidement n'est pas seulement nécessaire pour le but que nous venons de mentionner, mais encore pour la croissance et le développement des milliers d'œufs que contient son corps. Quand il est dans ses frayères, les ovaires sont encore très-étroits et les œufs presque imperceptibles.

Dès qu'il commence à émigrer des rivières aux eaux douces, il cesse de prendre de la nourriture ; alors commence un procédé par lequel la substance grasseuse du corps se transporte aux ovaires, et les œufs deviennent tous les jours plus gros jusqu'à la fin de la promenade migratoire, généralement en octobre et novembre. Alors l'alevin a acquis sa pleine maturité, et en l'examinant on s'aperçoit que la chair du saumon est passée de la riche couleur

rouge au blanc flasque, il n'est plus du tout fade et immangeable; la couleur argentée qu'avait le poisson en entrant dans la rivière s'est aussi changée en un brun sombre, et souvent il est couvert de blessures qu'il s'est faites en franchissant les obstacles qu'il a rencontrés pour se rendre à ses frayères. D'un autre côté les ovaires se sont élargies, et les œufs (par milliers) qui ont la grosseur d'un petit pois, sont remplis d'une substance albumineuse dans laquelle on trouve flottant un grand nombre de globules huileux; c'est la substance graisseuse du poisson qui, par le procédé d'absorption plus haut mentionné, s'est transportée, par les membranes qui servent d'enveloppes et par les petits tissus, jusqu'aux œufs; l'alevin mûrit alors et se sépare des membranes, et par un grand effort musculaire de la femelle sur la frayère, est rejeté de l'ouverture sur le lit formé par le poisson dans le fond graveleux du courant. Le même changement et la même action s'opèrent précisément en même temps chez le mâle depuis le commencement de sa migration, sauf cette exception qu'au lieu d'œufs, le mâle produit un petit œuf une graine laiteuse appelée "laitance" qui, mûrie, forme un fluide crémeux et est rejeté d'une même manière de l'ouverture et, venant en contact avec l'œuf de la femelle dans l'action du dépôt, produit la fécondation.

Les effets de son long voyage et son abstention de toute nourriture depuis qu'il a laissé la mer ont rendu le poisson maigre et décharné et bientôt il est complètement épuisé; les parasites en font leur proie, la fongosité s'établit, et un grand nombre en meurt. Ceux qui échappent à cette mort et ne sont pas détruits d'une autre manière, reprennent leur voyage vers les frayères de la mer.

L'homme, avec l'égoïsme outreucidant qui le distingue, ne se contente pas de tuer ce poisson dans les premières saisons, alors qu'il est gros, sain et propre à la consommation et au commerce; mais si les autorités n'intervenaient de quelque manière, il serait prêt à le poursuivre sans relâche et à le tuer jusqu'à la fin de l'année, même à l'époque du frai, même dans la condition que nous venons de décrire. Il faut se rappeler qu'à ce moment le saumon, à cause de sa lourdeur et parcequ'il a fréquemment les petits tributaires, est devenu une proie facile pour ceux qui le poursuivent illégalement et qui, ne se souciant guère du précepte de la nature qui veut que tout croisse et se multiplie, tuent sans distinction et par toutes sortes de moyens le poisson qu'ils peuvent trouver. Cette coutume barbare qui a jusqu'ici existé, et, en plusieurs cas, totalement détruit plusieurs des meilleures familles de poissons dans la plupart des rivières des plus anciennes parties de ce pays.

D'après les quelques faits que nous venons de mentionner sur la nature du saumon et la tendance de l'homme à le détruire, il est facile pour toute personne douée d'une intelligence ordinaire et qui n'a pas de préjugés égoïstes, de voir combien il est nécessaire et important que le saumon et les autres poissons soient protégés par la loi dans certaines saisons et qu'il y ait défense de tuer ou vendre ce qui est malsain et impropre à la nourriture.

Après avoir démontré la nécessité d'établir des lois relatives au poisson, il est nécessaire de répondre maintenant à la seconde question: "Pourquoi ne pas le laisser produire en la manière naturelle? Pourquoi recourir à la propagation artificielle?"

La propagation artificielle du poisson n'étant pratiquée que depuis peu de temps en ce pays, c'est une question un peu nouvelle, et il faudra probablement entrer dans beaucoup de détails pour expliquer son fonctionnement. En mettant en contraste les deux méthodes artificielle et naturelle, la supériorité du premier système sur le second sera facilement comprise, même par la grande masse du peuple, qui jusqu'ici ne connaît rien de la nouvelle science de la pisciculture artificielle qui vient d'être inaugurée en Canada.

Goldsmith et d'autres naturalistes de l'ancien temps ont prétendu,—et cette opinion a été soutenue par d'éminents écrivains modernes,—que pas plus de un pour cent des œufs déposés en la manière naturelle a produit un poisson vivant. Aujourd'hui il est possible, par la propagation artificielle, d'atteindre de 80 à 90 par chaque cent d'œufs; et il faut cette augmentation considérable pour repeupler les rivières du pays des espèces de poissons dont elles ont besoin et pour faire face aux demandes des marchés qui requièrent du poisson de consommation.

Comme nous avons essayé de démontrer, au moyen du saumon, la nécessité d'établir des lois pour la protection du poisson, nous continuerons à prendre le même poisson pour exemple en expliquant le *modus operandi* de poser et de faire éclore le frai en la manière naturelle et en racontant les nombreuses difficultés qui entourent les œufs quand ils sont déposés par le poisson reproducteur, par le procédé de l'incubation, et jusqu'à ce qu'ils soient éclos dans la rivière ou dans d'autre eau. Il faut remarquer que ces opérations sont faites en différents temps et lieux par les diverses espèces de poissons.

Après avoir laissé ses lieux d'alimentation et après une migration quelque peu prolongée que nous avons déjà décrite, le saumon se rend à ses frayères en haut de la rivière, ou, quelquefois, si la saison est très-avancée, tout près de l'endroit où commence la marée. Il choisit un bon endroit du rapide dont le fond est graveleux, où la femelle commence par se débattre pour déplacer les pierres et le gravier afin de former le lit sur lequel elle dépose ses œufs.

Dans cette action elle est puissamment secondée par le rapide courant de l'eau qui l'aide à déplacer le gravier. De cette manière un creux est pratiqué, et un petit monticule de pierres formé immédiatement plus bas. Dans ce lit creusé, le poisson, par des contorsions et une forte action musculaire du corps, lance une partie des œufs qui sont murs, dont plusieurs plongent au fond parmi le gravier, tandis que grand nombre d'autres sont emportés par le courant plus bas et hors du lit. La petite couche de gravier immédiatement au-dessus est de nouveau dérangée, et les pierres en tombant sont, par l'action du poisson aidé par l'eau rapide, emportées sur les œufs qu'elles recouvrent partiellement et dérobent ainsi à la vue ainsi qu'à leurs nombreux ennemis.

Cette opération de frai prend de deux ou trois jours à une semaine et quelquefois plus : cela dépend du retard de la saison, ainsi que de l'abondance de l'eau dans la rivière à cette époque. Si la saison est sèche et l'eau basse, le poisson demeure dans les étangs profonds, en attendant que l'eau monte sur les rapides, afin de pouvoir atteindre les endroits peu profonds où il fait son lit.

A cette époque les œufs sont murs et enfin, un peu plus tard dans la saison, ne pouvant retenir plus longtemps les œufs dans son corps, il s'élance à la première crue, et quelquefois il dépose tous ses œufs en une ou deux nuits.

Dans le temps que la femelle est occupée à déposer ses œufs, elle est généralement accompagnée du mâle qui contribue très-peu, s'il y contribue, à la formation du lit ; il voltige constamment en bas de la femelle, et quand elle dépose ses œufs, il la longe et, par un rapide mouvement musculaire, il lance quelques-unes de ses laitances qui, si par hasard elles touchent l'œuf, le fécondent.

Il ne s'en suit pas nécessairement que la femelle doive être accompagnée par le mâle dans l'acte de frayer, car souvent elle dépose ses œufs sans la présence du mâle. Il arrive fréquemment que, tandis qu'elle est tout entière à son œuvre, plusieurs mâles se battent entre eux pour conquérir la place. Pendant ce temps-là, la femelle, appliquée à son œuvre, dépose ses œufs sans que le fluide vivifiant vienne en contact avec eux. Pendant la ponte, le lit est généralement entouré par des poissons de proie de différentes espèces qui guettent l'occasion de fondre sur les œufs à mesure qu'ils sortent de la femelle, qu'ils s'établissent dans le lit ou qu'ils soient emportés par le courant.

Sous ce rapport, la truite cause de grands ravages. Du reste, ce goût pour les œufs n'est pas circonscrit à la truite : le jeune saumon, le chabot, l'anguille et presque toutes les autres espèces de petits poissons sont là qui attendent d'exercer le même carnage sur les œufs ; c'est à qui déploiera le plus d'habileté pour avoir la part du lion.

Ceux des œufs qui ont échappé à ces périls et ceux qui ont reçu le fluide fécondant restent enfouis dans le gravier (s'ils échappent aux autres dangers) pendant cinq à six mois de la plus froide saison de l'année, savoir depuis octobre et novembre jusqu'à avril et mai suivants. Diffé-

rentes espèces d'insectes, des punaises d'eau et d'innombrables animaux aquatiques (dont la nature est de se cacher sous les pierres et le gravier au fond de l'eau) qui cherchent partout à tâtons de la nourriture, viennent sur ces lits du saumon, et, perçant la faible membrane qui recouvre les œufs avec leurs dents aiguillées et leurs pinces aiguës, en détruisent un nombre considérable.

Ajoutez à cela qu'un grand nombre de ces œufs sont perdus par le dépérissement, car il surgit sur tous ceux qui n'ont pas reçu la laitance fécondante et qui deviennent putrides une espèce de fongosité qui, étendant ses palmiers avides, saisit dans ses replis empoisonnés les œufs voisins et les tue instantanément. On trouve parfois dans les crevasses du plus gros gravier des grappes d'une centaine d'œufs et plus qui ne sont qu'une masse putride. Il est très-difficile de vaincre ce fléau, même dans l'eau la plus pure, là où l'on fait le plus attention à l'empêcher de s'introduire. Les œufs subissent une autre perte par la présence, dans les longs mois de l'hiver, du *fraisil* qui, dans les parties peu profondes des rivières et des cours d'eau, se forment au point de devenir une masse solide qui très-souvent entraîne le courant hors du chenal où il coulait pendant l'automne. Dès lors les œufs, ayant perdu leur couverture d'eau, se congèlent et meurent. Le déplacement et la débâcle des glaces occasionnés par de fortes crues causent aussi une grande destruction. Des sections entières où le saumon a fait son lit sont quelquefois balayées et il n'y reste aucun vestige de leur formation première.

Les œufs qui auraient échappé à la destruction occasionnée par les causes que nous venons de mentionner éclosent en avril et mai et deviennent du frétin. Ce petit poisson est faible à l'extrême, penché de côté et ayant un grand sac ombilical attaché à son corps. Cette phase de son existence dure cinq ou six semaines, alors que par une absorption produite par la chaleur de l'eau, le sac disparaît, et le petit poisson qui a maintenant pris ses formes symétriques, commence à errer avec animation à la recherche de sa nourriture. Depuis le moment de son éclosion jusqu'à l'époque actuelle, il est une proie facile pour ses nombreux ennemis.

Les difficultés plus haut mentionnées qui environnent l'œuf depuis le moment de sa ponte jusqu'à sa transformation en un jeune poisson ne sont pas les seules. Il faut y ajouter la destruction par les oiseaux aquatiques, l'eau corrompue, les substances délétères de toutes sortes que les établissements manufacturiers jettent dans les rivières, la sciure et les rebuts des moulins à soie, les déchets des cours, les engrais naturels et artificiels et les autres substances étrangères employées dans les opérations agricoles, l'égoutage, etc. Toutes ces matières, flottant ou coulant en même temps et s'établissant sur ces lits, rendent l'eau impure et causent des pertes ruineuses aux œufs de poisson, aux œufs nouvellement éclos et au frétin délicat qui n'est pas encore formé.

Des œufs déposés il est rare qu'il y en ait un sur cent qui produise un poisson vivant. Malgré cela, cependant, le poisson est de sa nature si fécond qu'il y en aurait assez pour approvisionner abondamment les rivières et faire face aux exigences d'une partie considérable de l'humanité, n'était la manière impitoyable et barbare avec laquelle il est tué par l'homme, sans égard aux saisons dans lesquelles il est impropre à la nourriture et à l'époque où il dépose ses œufs pour produire des petits.

Ayant démontré la manière dont les œufs sont déposés par le poisson reproducteur dans l'ordre naturel, et indiqué les nombreuses sources de destruction qui résultent de ce système, il est nécessaire d'expliquer en détail la méthode adoptée par le mode artificiel de propager le poisson.

Dès que le poisson reproducteur est arrivé dans ses frères dans la rivière ou le courant, et que les œufs et la laitance sont mûrs, le manipulateur prend les œufs de la femelle avec le plus de précautions que possible. Il y a trois méthodes de prendre pour cette fin le poisson adulte, mâle ou femelle. L'une consiste à le prendre au moyen du filet, tandis qu'il se trouve dans les endroits peu profonds, et, s'il est mûr, d'en extraire avec soin les œufs et la laitance. C'est un procédé difficile, tant pour prendre le poisson dans le filet qu'à cause de l'incertitude de le trouver suffisamment mûr pour la manipulation, et il ne doit être adopté que quand il n'y a pas d'autres moyens de se le procurer. Un autre plan consiste à prendre, au moyen de filets à mailles, le nombre nécessaire de poissons adultes à l'époque de leur migration dans le haut des rivières pendant les mois d'automne, et de les mettre dans des bateaux plats bien construits dans lesquels on les transporte aux étangs ou enclos où on les garde jusqu'à ce

qu'ils soient mûrs pour la ponte. Ces étangs ou enclos doivent avoir un flot constant d'eau pure; autrement le poisson ne se porterait pas bien, surtout si l'on doit l'y garder assez longtemps et parce qu'une trop longue détention ne paraît pas convenir à sa nature. Les endroits où l'on garde le poisson renfermé doivent toujours être près de la maison de pisciculture. Ce système est pratiqué dans nos provinces maritimes ainsi que dans l'établissement de pisciculture américain de la rivière Penobscot, Maine. La troisième méthode qui dès le début a été employée dans l'établissement de Newcastle, Ontario, consista à construire le long du courant une maison de réception à travers laquelle on laisse passer un volume d'eau suffisant, dans laquelle le poisson en remontant le courant est induit à entrer par des trappes formées d'une manière particulière et par lesquelles il ne peut s'échapper.

Cette maison est divisée en plusieurs compartiments dans lesquels le courant roule librement, étant régularisé par des portes à l'extrémité supérieure de la maison. Les différents sexes sont placés dans des compartiments séparés, en sorte qu'ils peuvent être plus aisément remarqués et choisis pour les fins de la manipulation. Ici, par conséquent, ils peuvent rester sans être molestés jusqu'à ce que les œufs et la laitance soient parfaitement murs et décollent naturellement du poisson. Une observation attentive fera voir ce fait, de sorte qu'il n'y aura plus aucune perte d'œufs. Ce système a été adopté dans son entier à Newcastle et a donné la plus grande satisfaction dans son application et ses résultats.

Après s'être procuré du poisson par l'une des méthodes que nous venons de décrire, et quand on s'aperçoit qu'il est prêt à déposer ses œufs et sa laitance, on prend d'abord une femelle en la saisissant de la main immédiatement au-dessus de la queue, et par un mouvement rapide et soudain on la jette hors de l'eau, puis on l'entourre d'un morceau de coton ou de toile afin de la tenir plus fermement; ensuite on la place sur une terrine ou un autre vaisseau de fer blanc, et l'on extrait doucement les œufs de l'ouverture en exerçant une légère pression sur toute la longueur du ventre; en une minute ou deux tous les œufs ont été exprimés du poisson dans le vaisseau; puis on la remet dans l'eau, sans qu'elle ait reçu de mal. On prend ensuite un mâle avec lequel on fait la même opération, et l'on mêle la laitance ou semence que l'on vient d'en extraire aux œufs qui se trouvent dans le vaisseau, en les remuant ensemble avec la main ou en secouant le vaisseau. Par ce moyen chaque œuf vient en contact avec le fluide fécondant du mâle, et, à moins d'une imperfection naturelle dans l'œuf ou la laitance, tous les œufs sont fécondés, car ils adhèrent ensemble comme par une substance glutineuse. On met alors de côté pendant une vingtaine de minutes la terrine ou le vaisseau qui contient les œufs jusqu'à ce qu'ils se séparent; on doit alors les nettoyer en y laissant tomber de l'eau pure jusqu'à ce que tout le fluide laiteux disparaisse; on les mesure ensuite au moyen d'une petite mesure calculée pour en contenir un certain nombre et on les place sur des plateaux à simples couches. Ceci fait, on met les plateaux contenant les œufs dans de petits auges (à environ un demi-pouce du fond) dans lesquels on laisse couler un flot constant de l'eau du ruisseau ou de la rivière. On laisse ces œufs dans les auges à incubation tout le temps de leur incubation, savoir: depuis octobre et novembre jusqu'à avril et mai suivants. Dans cet intervalle on les surveille attentivement, et si des œufs, pour n'avoir pas été fécondés ou pour d'autres causes, deviennent mauvais, ils prennent une couleur blanche opaque, et quand on les remarque, il faut les enlever au moyen du forceps ou d'un autre instrument adapté à cette fin. Si on les y laisse trop longtemps, ils se putrifient et il se formera sur eux une fongosité qui affectera sérieusement et détruira les œufs voisins. Si un sédiment quelconque ou autre substance délétère se met sur les œufs pendant le temps de l'incubation, on les détache en jettant dessus de l'eau jaillissante au moyen d'un arrosoir ordinaire. Par ce mode on garde les œufs aussi nets qu'ils étaient quand ils sont sortis du poisson reproducteur. On ne laisse pas pénétrer le froid dans la bâtisse, et le cours de l'eau est régularisé au moyen de filières qui conduisent dans chacune des séries d'auges qui se trouvent sur toute la longueur de la chambre d'incubation. A l'entrée de chaque auge il y a un paravent en zinc percé pour empêcher le petit poisson d'y entrer. Dans cet état de protection si complète les œufs sont gardés jusqu'à ce que le petit poisson sorte de la coquille, en avril ou mai; même après cela, et jusqu'à ce que le sac ombilical soit complètement absorbé, le fretin est soigneusement surveillé et protégé.

En mai et juin, l'alevin est devenu un petit poisson bien développé et actif, et il faut le mettre dans les rivières et les cours d'eau qui ont besoin d'être repeuplés. ou bien il peut être mis dans les étangs d'eau pure, et nourri régulièrement jusqu'à ce qu'il devienne saumonelle (*parrs*), puis tacon (*smolt*). A cette dernière phase, il fait sa première migration vers la mer, alors qu'il devient saumoneau (*grilse*), puis saumon adulte.

Le *modus operandi* suivi dans la fécondation artificielle des œufs de poisson et l'élevage du frétin étant minutieusement décrit, il ne reste plus maintenant qu'à établir un contraste entre les deux méthodes de la propagation naturelle et artificielle du poisson. D'après cette dernière, il n'est pas possible que l'œuf ou la laitance soit enlevé de la terrine ou lit artificiel où il a été placé par la main, comme c'est le cas quand il est déposé par le poisson reproducteur dans les eaux rapides. Avec l'une de ces méthodes il suffit de quelques moments pour délivrer la femelle de tout le fardeau des œufs qu'elle porte dans son corps; avec l'autre il faut des jours et des semaines pour déposer les œufs.

Il paraît également clair que chaque œuf déposé dans la terrine ou vaisseau doit nécessairement venir en contact avec le fluide du mâle et être fécondé, tandis qu'un grand nombre de ceux qui sont déposés dans le courant sans la présence du mâle sont totalement perdus. On ne trouve pas non plus dans les lits artificiels des bandes de poissons de proie qui attendent avidement l'occasion de dévorer les œufs; on n'y voit pas le chabot et l'anguille se disputer la part du lion,—et les oiseaux de mer ne peuvent satisfaire dans l'enceinte des établissements de pisciculture leur appétit par les œufs de poisson. De plus, les œufs ne sont pas sujets à être écrasés et détruits par la chute des pierres et du gravier comme dans les cours d'eau. Ce danger n'existe pas dans les lits artificiels où il n'y a ni pierres ni gravier.

Pendant les six mois que les œufs subissent le procédé de l'incubation, les insectes, demoiselles, punaises et les animaux aquatiques qui cherchent constamment leur nourriture dans les lits graveleux des rivières ne peuvent attaquer ou perforer les œufs dans les lits si bien protégés des chambres d'incubation. On ne laisse pas subsister ici les grappes des œufs morts qui communiquent aux œufs voisins leur fongosité perfide; dès qu'un œuf présente la couleur blanche opaque de la mort il est enlevé par le garde-pêche qui surveille, et la fongosité est ainsi arrêtée immédiatement. Les effets mortels de toutes les espèces de sédiments et de substances délétères provenant des moulins, manufactures, engrais, etc., sont régulièrement et systématiquement chassés des œufs dès qu'ils les imprègnent; ni *fraisil*, ni glace flottante, ni crue des eaux ne les détruisent ou les emportent. Ici, en raison de la protection et des soins maternels dont ils sont l'objet, un beaucoup plus grand nombre d'œufs produisent du poisson vivant. On peut dire avec raison que "du berceau à la tombe ce poisson n'a qu'une série constante d'ennemis impitoyables" et que "pas plus de un par cent des œufs déposés dans la voie naturelle produit un poisson vivant." Mettez ce fait en regard du système artificiel, et le résultat est une augmentation d'au moins *soixante-quinze pour cent*; cette moyenne est même dépassée aujourd'hui à l'établissement de Newcastle où, dans les commencements il y a quelques années on n'obtenait que trente et quarante pour cent; mais maintenant, grâce à une constante application et à des expériences répétées, *quatre-vingt-dix pour cent* des œufs déposés ont produit du poisson, ce qui porte le chiffre total, pour une seule saison, à plus de trois cent cinquante mille jeunes saumons.

Ces démonstrations, fondées sur des faits, doivent montrer même à ceux qui ont eu jusqu'ici le plus de doutes et de préjugés, la grande supériorité d'un système sur l'autre, et quand il est démontré que par l'application d'une intelligence et d'une industrie ordinaires on peut obtenir par cette méthode améliorée une augmentation de soixante-quinze ou quatre-vingt pour cent de l'un des produits des eaux de ce pays, il faut avouer qu'il serait de la plus haute sagesse et de la plus grande économie pour le peuple de l'adopter.

Il n'y a peut-être pas dans tout l'univers de pays qui offrent un plus vaste champ que le Canada à l'exploitation de cette nouvelle industrie de propager le poisson par les moyens naturel et artificiel. L'eau limpide de plusieurs de ses grandes rivières et d'une multitude de ses petits cours d'eau, ses immenses mers intérieures d'eau fraîche, et les nombreux petits bras de mer et baies que l'on trouve partout le long de ses grandes côtes maritimes, sont des richesses publiques qui ne peuvent être dépassées. Et maintenant que le peuple et le gouvernement commencent à comprendre les grands avantages qui peuvent découler des pêcheries

intérieures et côtières du Canada, ceux qui sont au pouvoir doivent faire tous leurs efforts, non-seulement pour entretenir, mais encore pour augmenter et multiplier le produit de ces vastes pépinières, en appliquant soigneusement les moyens les plus propres à amener le développement et l'expansion des pêcheries du pays.

Les opérations à Newcastle pendant la saison de 1872-73.

Les opérations dans cet établissement du gouvernement ont fait des progrès aussi satisfaisants que les années dernières. En raison du nombre des œufs déposés pendant l'automne de 1872, tant des œufs de saumon que de poisson blanc, le rendement du fretin a été satisfaisant et a même dépassé la moyenne de l'année précédente. La méthode de fécondation sèche, que j'ai traitée plus particulièrement dans mon dernier rapport annuel, a eu des résultats satisfaisants et je l'ai depuis adoptée dans toutes mes expériences; je remarque aussi que son application a été générale dans tous les établissements de pisciculture de ce continent. On peut l'appeler avec raison le plus grand succès de pisciculture de nos jours. Elle est simple, facile, et un novice dans cet art peut l'appliquer avec succès; elle mérite les plus grands éloges, et je n'ai aucun doute que, quand ses bons résultats seront connus, elle sera adoptée par tous les pisciculteurs du monde entier.

Jeune saumon, établi en 1873.

L'approvisionnement des alevins provenant des œufs déposés dans l'automne de 1872 a été satisfaisant sous tous les rapports, car il s'est élevé en chiffres ronds à près de trois cent cinquante mille. Arrivés à l'âge convenable pour la distribution, ils furent établis dans la plupart des cours d'eau choisis à cette fin les années précédentes. Un grand nombre furent déposés dans la rivière Trent, la Rouge, le ruisseau de Grafton, ruisseau Highland, ruisseau de Wilmot, et les rivières Hamber et Crédit, ainsi que dans la rivière Saugeen, près de Mount-Forest, et la rivière au Saumon, en aval d'Ottawa.

Le système adopté pour les transporter a été le même que les années dernières, savoir, dans des boîtes de ferblanc. En quelques cas, on a employé des quarts de cinquante gallons, à moitié remplis d'eau, dans lesquels on plaçait de grandes boîtes en zinc perforé. Les quarts avaient des couvercles s'ouvrant sur des gonds, en sorte que, fermées, les grandes boîtes pouvaient être submergées dans la rivière ou dans n'importe quelle eau pendant la nuit. De cette manière, l'eau pouvait filtrer avec facilité à travers les perforations. Les trous pratiqués dans ce zinc étaient tels que les alevins ne pouvaient y passer. Les boîtes furent placées dans ces quarts à demi remplis d'eau, et, au moment du départ pour la distribution, le jeune saumon, au nombre de plusieurs milliers, fut mis dans les boîtes. Pendant le trajet, les oscillations occasionnées par le mouvement des chars ou des véhicules employés à le transporter d'une localité à l'autre, agitèrent l'eau de manière à la faire sortir et entrer constamment à travers les perforations des boîtes. Le mouvement de l'eau dans ces quarts et à travers les trous du zinc agit comme des soufflets-à-vent et aère assez les boîtes pour conserver le poisson vivant et en bonne santé plus longtemps que par les procédés adoptés jusqu'ici.

Rivière Saugeen.

J'ai parlé, dans mon rapport de l'année dernière, d'une expérience que j'ai faite pour établir le jeune saumon dans la rivière Saugeen qui se décharge dans le lac Huron, afin de constater si ce poisson supérieur peut s'acclimater aux eaux de nos grandes mers intérieures. Quelques écrivains bien au fait des habitudes du poisson soutiennent que les immenses étendues des lacs Huron et Supérieur avec les vastes approvisionnements de nourriture qu'elles offrent aux poissons voraces, seraient bien adaptées et suffiraient pour entretenir et élever le saumon. Dans ce but j'ai, au mois de juin dernier, déposé de nouveau un grand nombre d'alevins dans une partie de la rivière Saugeen, près de Mount Forest. Je n'ai éprouvé que peu de pertes dans un aussi long transport par chemin de fer. Cette expérience sera continuée pendant quelques années, afin d'obtenir, si c'est possible, quelques résultats définis de cet essai scientifique.

Rivière Ottawa.

Les citoyens d'Ottawa ont manifesté beaucoup d'intérêt à la seconde arrivée annuelle dans cette ville d'un grand nombre de jeunes émigrants de la famille saumon qui voulaient s'établir dans les eaux de la rivière Ottawa où plusieurs membres de leur espèce étaient allés en 1872; leur destination était un bon emplacement dans la Rivière au Saumon, à une quarantaine de milles en aval de la ville. Après avoir fait le trajet d'ici à Ottawa en chemin de fer, ces jeunes et importants colons furent accompagnés à leur destination par le commissaire des pêcheries et quelques-uns des principaux savants et naturalistes de la capitale. Le zèle et les efforts réunis de ces messieurs m'aident considérablement dans le soin, l'attention et les grandes précautions qu'il fallut prendre pour transporter saine et sauvé dans de petites embarcations, par un courant rapide, une intéressante famille d'environ dix mille membres.

J'ai reçu de bons rapports de personnes qui ont vu plusieurs des jeunes saumons qu'on avait placés là l'année dernière, car elles avaient remarqué dans les mois de l'été et de l'automne précédents un certain nombre de saumonelles dans les rapides de la rivière. Cet établissement du jeune saumon dans les eaux de l'Ottawa sera continué afin de remplir une partie de cette rivière de ce poisson qui, il y a bien des années, y abondait.

Rivière Trent.

Ici un grand nombre d'alevins ont été distribués dans plusieurs emplacements bien choisis, à quelque distance en haut de la rivière. En faisant cette distribution, mes aides ont appris par des personnes dignes de foi que le jeune saumon établi les années précédentes a été vu dans plusieurs parties de la rivière.

Ruisseau de Grafton.

Un approvisionnement très-considérable de jeunes saumons a été placé dans ce cours d'eau, à quelque distance en haut, dans les parties ombrées, peu profondes et graveleuses. Dans cette opération j'ai été aidé avec habileté par M. Robert Standly, un riche propriétaire du voisinage, qui y prit un vif intérêt et fit preuve d'un grand zèle en disséminant lui-même avec ses mains le petit poisson dans les endroits les plus propices à leur croissance.

Ruisseau de Barber ou Bowmanville.

Ce ruisseau n'est situé qu'à quelques milles d'ici, et en raison de sa proximité du quartier-général, on y a déposé un grand nombre d'alevins. On verra dans une autre partie de ce rapport où il en est question, que ce ruisseau offre des preuves évidentes des avantages qui sont résultés de l'établissement qu'on y a fait de jeunes saumons les années dernières.

Ruisseaux de Duffin, Highland et Rouge.

On a placé une bonne part d'alevins dans ces trois ruisseaux; des personnes qui y résident ont aussi pris dans l'établissement du gouvernement un certain nombre de jeunes saumons qu'elles y ont placés dans les endroits les plus avantageux pour la nourriture, l'abri et la sûreté.

Rivières Humber et Crédit.

Dans chacune de ces rivières on a établi du jeune saumon en assez bon nombre. Pour la rivière Crédit on a choisi quelques-uns de ses tributaires à Georgetown, à cause de la pureté de leurs eaux et de leur proximité du chemin de fer. Ici un intérêt plein de zèle a été témoigné par le Révd. C. C. Johnston, recteur de la ville, et par le premier magistrat, M. Barber, qui est aussi un grand propriétaire de moulins et de terres; tous deux ont aidé à mettre le petit saumon dans l'eau. Cela rappelait à M. Barber les jours lointains où l'endroit choisi pour l'opération contenait des centaines de beaux gros saumons.

Ruisseau de Wilmot ou Baldwin.

Ce ruisseau étant l'emplacement où la culture du saumon a été fondée en Canada et où se font les travaux de pisciculture du gouvernement, doit nécessairement recevoir son contingent de saumons,—indépendamment du grand nombre de ceux qui s'échappent de la maison d'incubation dans le courant principal, par les différents instruments que l'on emploie pour l'en empêcher; plusieurs bandes de jeunes saumons ont été emportées en haut du ruisseau et déposées saines et sauvées.

Distribution du jeune poisson blanc.

Un très-grand nombre d'alevins de ce bon poisson ont été incubés dans le printemps de 1872; surtout pendant le mois d'avril. On se procure les œufs du poisson blanc et on les dépose dans les auges d'incubation une quinzaine de jours plus tard que le saumon. Cependant, l'époque de l'incubation des alevins doit être autant que possible la même que le saumon. Plus d'un millier, âgés de quelques jours seulement, ont été jetés dans les eaux du lac Ontario.

APPARITIO DU SAUMON PENDANT L'AUTOMNE DE 1873.

Ruisseau de Wilmot.

Dans ce ruisseau l'apparition du saumon a été très-satisfaisante: il était plus gros qu'à l'ordinaire, plusieurs d'entre eux étaient de beaux poissons et d'une bonne dimension; on en voyait presque dans chaque étang pendant toute la saison du frai. Il n'était pas rare d'en compter à la fois de dix à trente dans le même étang. Un endroit, en particulier, paraissait être le rendez-vous favori: c'était immédiatement au-dessous du pont du principal chemin à barrière, où il semblait à dessein se montrer à la vue des passants. Les gens qui passaient par là avaient l'habitude de descendre de voiture pour les regarder; il n'était pas rare d'y voir trente à quarante gros saumons à la fois.

Le ruisseau, depuis les maisons de pêche jusqu'à l'extrémité de son rapide, immédiatement avant d'atteindre l'eau morte du marais, (distance d'environ un mille et demi), a été littéralement creusé par le poisson partout où il a pu trouver du gravier pour y établir son nid. Une fois on a compté sur une distance de 100 verges, dans le courant, cent vingt lits nouvellement travaillés. Le système adopté cette année a été de donner au poisson reproducteur toute la latitude possible pour faire ses nids et déposer ses œufs en la manière naturelle. C'était d'ailleurs une nécessité, à cause du peu d'eau qu'il y avait dans le ruisseau, ce qui empêchait le gros poisson de passer les parties basses pour arriver à l'établissement. La conséquence a été qu'il a commencé à frayer un peu plus en bas du courant. On a aussi jugé à propos (pour les opérations de cette année) de laisser les poissons suivre le cours naturel de la génération plutôt que de les déranger en essayant de les prendre. Une autre raison, c'est que le nombre des œufs obtenus par le procédé artificiel dans la maison de réception était égal à celui de l'année précédente. La quantité d'œufs déposée dans le courant par le système naturel a été très-grande et a de beaucoup dépassé celle qu'on s'est procurée par les moyens artificiels. L'apparence du saumoneau était extrêmement bonne et a donné des preuves satisfaisantes du repeuplement de ce ruisseau.

Un certain nombre de saumons entrés dans la maison de réception portaient les marques des années précédentes. Cinquante et un étant entrés dans la trappe pendant la nuit, on a trouvé, en examinant attentivement, que vingt-sept portaient la marque de 1871. A part ceux portant la marque de 1871, on en a trouvé plusieurs, pendant la saison, qui avaient la marque d'années antérieures.

Ruisseau de Grafton.

Le rendement de ce ruisseau n'a pas été satisfaisant du tout. Cela est dû, je crois, à la destruction impitoyable et lâche qu'y pratiquait une bande de vagabonds sans aveu, aux

déprédations desquels j'ai déjà fait allusion dans mes rapports des deux dernières années. A cause de ses dimensions très-limitées par le volume d'eau et l'étendue de ses frayères, ce ruisseau offre de grandes facilités à la destruction totale du poisson qu'il contient ; aussi cela aurait pu être fait en très-peu de temps, et cela a été pratiqué par des malfaiteurs déguisés dont quelques-uns intimidaient les gardiens pendant que les autres massacraient le poisson.

Ruisseau de Barber ou Bowmanville.

Ce ruisseau a fait un bon étalage de saumons cet automne. Tout mon temps étant pris, je ne l'ai pas inspecté personnellement ; mais mon fils l'a fait, et il en donne un rapport très-favorable sur le nombre de poissons et de lits qu'il a vus. Les résultats de l'établissement en cet endroit d'alevins pris à Newcastle sont aujourd'hui établis d'une manière satisfaisante. Pour le démontrer, je ne saurais mieux faire que de donner ici une partie du rapport de M. Coleman, le gardien assermenté de ce ruisseau, officier dont l'habileté pendant les deux dernières années est digne d'éloges. Il dit :—“ Je suis entré en fonctions le 13 octobre, j'ai vu deux lits et cinq saumons. Le 18 je comptai trente poissons et vingt-huit lits. Le 26 de nombreux visiteurs vinrent voir le poisson travailler tranquillement dans ses lits. Je comptai cent trente mâles et femelles ; j'élevai une tente dans un endroit propice afin de mieux surveiller le saumon. Dans la première semaine de novembre, quelques poissons noirs commencèrent à partir. Après cela, le poisson quittait le ruisseau tous les jours jusqu'au 17, alors qu'il avait entièrement disparu. Ce ruisseau est extraordinairement favorable à la propagation du saumon, car l'eau est profonde à son embouchure, attendu qu'on a enlevé le barrage pour laisser entrer les navires, ce qui permet au poisson d'y entrer librement. J'ai eu beaucoup de difficulté à empêcher le poisson d'aller sous les moulins, jusqu'à ce que j'eusse fait construire la claie que vous m'aviez recommandée. Les meuniers ont essayé de submerger la claie, mais ce fut inutile, car le poisson ne monte pas. Cette claie temporaire a bien servi, mais j'en aurais besoin d'une autre permanente pour la saison prochaine.”

Ruisseau de Duffin.

Un relevé satisfaisant des améliorations opérées à ce ruisseau résulte des rapports qui m'ont été faits. Ne pouvant me rendre là dans la saison du frai, j'y expédiai mon fils qui dit qu'un grand nombre de poissons étaient entrés dans le courant. Pour corroborer cette assertion, je donne ici des extraits du rapport de votre excellent officier, M. J. W. Kerr, qui a déployé des efforts plus qu'ordinaires, dans la garde de ce ruisseau et d'autres cours d'eaux confiés à sa vigilance. Il écrit :—“ Le premier poisson entra dans le ruisseau de Duffin le 15 octobre ; le 23, il en vint une trentaine ; le 24, une dizaine de plus ; le 25, je comptai vingt lits de saumons et une quarantaine de poissons ; le 28, plusieurs autres poissons frais arrivèrent ; le 30, il vint plusieurs autres poissons frais. Le 1er novembre, il y avait quarante nids de saumons sur une distance d'un mille ; le 10, plusieurs saumons frais arrivèrent ; le 12, le poisson travaillait bien sur les côtes ; le 20, il y avait en tout une cinquantaine de lits ; le 22, le ruisseau était passablement dégarni du poisson qui était retourné au lac. Cent à cent vingt poissons reproducteurs sont venus dans le ruisseau cette saison. On dit que quelques saumons ont été tués par les braconniers.”

Ruisseaux Lynd, Highland et Rouge.

Je n'ai reçu aucun rapport défini des progrès de ces ruisseaux pendant cette saison. On a cependant vu du saumon dans chacun d'eux.

Rivières Humber et Crédit.

Je n'ai reçu aucun rapport authentique sur ces deux rivières, mais je présume qu'il a dû y avoir plusieurs saumons dans chacune d'elles. Des personnes qui sont passées par là m'ont dit avoir vu du saumon dans la rivière Crédit l'automne dernier.

Rivière Trent.

Cette rivière n'a encore aucun gardien spécial. Je n'ai donc pu obtenir un rapport officiel sur l'apparition du saumon dans ses eaux, et d'un autre côté sa vaste étendue empêche les observateurs casuels de les observer. Sans en avoir des preuves positives, je suis cependant parfaitement convaincu qu'un grand nombre de saumons sont entrés dans cette rivière; et puis, d'après des rapports indirects que j'ai reçus, je suis porté à croire que bon nombre de poissons ont été tués au pied des glissoires et dans les biez de quelques-uns des moulins. Pour prévenir cette destruction et protéger cette rivière de premier ordre, il faudrait y mettre pour la prochaine saison des gardiens capables et dignes de confiance; autrement, il serait inutile de continuer à y établir des alevins.

Ruisseau de White à Cobourg, et Ruisseau de Smith à Port Hope.

Des habitants respectables de ces localités m'ont dit avoir vu un certain nombre de saumons dans chacun de ces ruisseaux. Cela démontre que le saumon cherche son chemin dans presque tous les cours d'eau qui entrent dans le lac Ontario et dans lesquels il y a une quantité d'eau suffisante pour lui permettre de passer les endroits peu profonds. Son entrée dans ces ruisseaux sera d'un maigre service pour la production dans la voie naturelle. Des barages de moulins impassables sont construits en travers de chacun d'eux, à une courte distance des rives du lac, ce qui ne laisse aucun espace pour les frayères. Si le saumon y devenait plus nombreux durant la prochaine saison, il serait à propos d'y construire une espèce d'enclos pour le prendre et en transporter les œufs à l'établissement de Newcastle. Cela empêcherait aussi les gens sans foi ni loi de faire de ce saumon la boucherie qu'ils font sans aucun doute aujourd'hui.

Reproduction de l'achigan noir.

On a fait durant la dernière saison un essai dans la reproduction de ce poisson, afin de déterminer d'une manière précise par une expérience pratique la saison exacte où il dépose ses œufs et couve ses petits. N'ayant aucun doute dans mon esprit, mais voyant des vues si différentes énoncées par d'autres, je crus à propos d'éclaircir complètement le sujet par une observation attentive et un essai complet. Indépendamment des connaissances que je devais obtenir par ce moyen sur les habitudes du poisson, j'avais en vue un autre objet qui, une fois complètement démontré, m'aurait fait recommander en toute sûreté à votre ministère une époque de prohibition pour l'achigan noir dans toute la province. La saison prohibée jusqu'ici prescrite n'a pas protégé ce poisson à l'époque où il fraie, et les pêcheurs l'ont tué en plus grand nombre quand il approchait de ses frayères et déposait ses œufs qu'en tout autre temps. La conséquence, c'est que ce poisson précieux devient aujourd'hui, comparativement parlant, très-rare. L'hiver dernier, je me suis procuré de l'achigan noir dans la Baie de Quinté, à quelques milles en aval de Belleville; je l'obtins de pêcheurs qui le pêchaient, à travers des ouvertures pratiquées dans la glace, avec l'hameçon et la ligne, pour le marché où il était en grande demande. Je l'emportai dans des quarts en partie remplis d'eau, et le mis dans des réservoirs que je plaçai dans la maison de reproduction. Cependant, le meilleur noyau fut obtenu au mois de mai suivant, où j'en reçus des pêcheurs pendant qu'ils relevaient leurs seines, et ils en prenaient alors en grand nombre dans la Baie de Quinté. Je transportai ces poissons sains et saufs de Belleville en chemin de fer et les plaçai dans un étang préalablement préparé pour eux. Ils se portèrent excessivement bien, étant nourris régulièrement et mangeant avec avidité.

L'étang avait une vingtaine de verges de longueur dans ses sinuosités et une largeur moyenne d'une verge et demie; la profondeur variait de dix-huit pouces à quatre pieds, et avait un courant continu d'eau fraîche. Le poisson avait assez de liberté et paraissait aussi actif et aussi bien que s'il eût été dans les eaux de ses baies et de ses rivières natales. Il y eut quelques pertes en le pêchant et en le transportant, mais elles furent insignifiantes et laissèrent dans l'étang un stock d'une centaine.

Le 25 mai, quelques-uns des achigans commencèrent à s'accoupler et à faire leurs nids, quelques-uns dans les parties les plus profondes et les autres dans les parties les moins profondes de l'étang; quelques-uns furent formés sur des lits de gravier, d'autres aux endroits où des bâtons submergés étaient attachés au fond de l'étang. Ils étaient invariablement un peu creusés et tenus proprement par l'action du poisson qui leur donnait une apparence brillante; ils avaient la forme ronde et variaient en diamètre de douze à dix-huit pouces. Sur ces nids, le poisson reproducteur déposait ses œufs et sa laite. La fabrication des nids se termina vers le 10 de juin; le temps qui s'écoula entre la formation de ces nids et l'apparition des alevins varia de douze à seize jours, et cinq ou six autres jours s'écoulèrent avant que le petit poisson laissât les lits. Après que les œufs furent d'abord déposés, on les apercevait avec difficulté, à travers l'eau, sur les nids. La surface des lits présenta en quelques jours une apparence très-sombre. Quand ils furent incubés, une masse parfaite de petits animaux noirs, semblables aux têtards, couvrait tout le lit. Après cinq ou six jours, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ils disparurent des nids dans les herbes et autres substances, où ils pouvaient trouver une place pour se cacher.

C'était curieux de voir l'extrême sollicitude et la vigilance que déployait le poisson reproducteur depuis le moment de l'incubation jusqu'à celui où le jeune achigan eût laissé le lit, et ce sentiment semblait s'accroître jusqu'à ce que le fretin eût disparu dans les herbes. Les soins du vieux poisson pour sa progéniture étaient si intenses, qu'il semblait ne pas se préoccuper de sa propre sécurité et qu'il s'exposait à être détruit par l'arme la plus simple.

Quand je partis pour les provinces maritimes, pour affaires officielles, au commencement de juillet, ces achigans, vieux et jeunes, étaient très-bien. Je donnai les instructions les plus particulières aux gardiens de prendre un soin spécial de ces poissons et de donner une attention plus qu'ordinaire à leur protection; connaissant l'efficacité générale et la bonne conduite de ces officiers, je suis convaincu que mes instructions ont été exécutées. Mais maintenant vient l'histoire du vagabond insinuant auquel le gardien montre les lieux, car il veut faire une visite durant le jour, et qui exprime le plaisir qu'il éprouve en voyant l'achigan sauter à ses pieds. Il revient furtivement pendant la nuit, et, rôdant çà et là, attend que le gardien se soit retiré, puis, avec des armes meurtrières, tue et détruit ces innocents poissons qui deviennent sa facile proie. Ces misérables, se réjouissant de leur succès barbare, ne s'occupent guère des sentiments douloureux et de l'amer désappointement qu'ils causent à ceux qui, par des expériences de cette nature, veulent assister et éclairer leurs concitoyens sur ce qui peut conduire à leur avantage et à celui du pays; et tant que la grande masse du peuple n'aura pas par tous les moyens en son pouvoir réprimé au lieu d'encourager (comme cela arrive trop souvent) ces fanfarous qui se promènent au milieu de nous, le sourire de l'effronterie sur les lèvres, après avoir commis des actes aussi lâches; et à moins que la législature de ce pays ne fasse des lois plus sévères et ne déclare criminels des délits de cette nature, il sera parfaitement inutile pour tout le monde, quel que zèle qu'on y mette, de continuer une entreprise de ce genre. En conséquence de la perte que je viens de raconter, il est nécessaire que les étangs qui ne sont pas encore clôturés reçoivent, l'année prochaine, une bonne et solide clôture en planches. De cette manière, il y aura moins de risques que des personnes sans aveu entrent dans l'enceinte sans être remarquées du gardien; et en étendant la clôture de manière à enclore la propriété de votre ministère, on épargnera beaucoup de temps et de travail, non-seulement en préservant les poissons dans ces étangs, mais encore en protégeant le saumon contre les braconniers pendant l'époque du frai.

Tandis que j'écris sur cette question d'une saison de prohibition pour l'achigan, je dois faire remarquer que la protection de la truite saumonée par le même moyen est d'une importance encore plus grande. L'avantage que le commerce retire de la vente de ce poisson, tant frais que salé, exige qu'on prenne les meilleurs moyens possibles pour l'augmenter et le protéger. Les pêcheurs employés à la pêche de la truite saumonée, non contents de faire leur provision dans les eaux plus profondes et aux premières périodes de l'année, le poursuivent jusqu'à ses frayères qu'ils connaissent bien et très-tard dans l'automne. La destruction de poissons et d'œufs à cette époque est incalculable et ne peut être comprise que par ceux qui ont été les témoins oculaires de ces massacres. En nous procurant des œufs de truite pour notre établissement de pisciculture ici, on peut se faire une idée de l'immense perte des œufs de poisson. Tard en octobre, et même jusqu'à la mi-novembre, époque où les lois permettent

encore la pêche de ce poisson, des quarts d'œufs mûrs sont perdus, ou en retirant le poisson des filets, ou en le transportant aux marchés. S'il faut, pour satisfaire l'égoïsme des pêcheurs et la gourmandise des gens qui n'ont pas d'objection à manger du poisson impur, enlever des rivières du pays un élément de richesse et de consommation publique, continuons alors le système actuel de laisser tuer la truite d'un bout de l'année à l'autre. Mais s'il est désirable qu'un article précieux pour la consommation domestique et le commerce étranger soit entretenu pour le bien-être futur du pays, alors il serait sage de prendre les moyens les plus propres à atteindre ce but, et le meilleur serait d'établir pour ce poisson une saison de prohibition pendant laquelle il pourrait, sans être molesté par l'homme, déposer ses œufs et produire ses petits. Cette saison devrait s'étendre du 15 octobre au 1er décembre et être maintenue sans aucune déviation quant au temps, aux lieux et circonstances. Cette mesure pour la protection du poisson dans certaines saisons devrait aussi s'appliquer au poisson blanc, car d'après des observations que j'ai faites pendant que j'étais en rapport avec votre ministère, aucun des poissons de valeur n'a diminué autant que celui-ci, et je me crois autorisé à dire que ce résultat a été surtout amené par la négligence d'établir une saison de prohibition pendant laquelle ce poisson puisse déposer ses œufs en paix.

Actuellement la saison prohibée pour le poisson blanc commence le 19 novembre ; à cette époque il a presque fini de déposer ses œufs pour l'année. Durant les quelques dernières saisons, je n'ai pu me procurer des œufs de poisson blanc sur la rivière Détroit, pour en approvisionner cet établissement, qu'après le 19 novembre, et cette année je n'ai pu en avoir après le quinzième jour de ce mois ; à ces époques tout le poisson était parti de ses frayères. Ça été si bien le cas cette année, que je n'ai pu par tous les moyens me procurer des œufs pour l'établissement de pisciculture de Newcastle. Ces faits et les essais que l'on a tentés pendant plusieurs années démontrent clairement que la destruction du poisson blanc à l'époque même du frai est rendue légale par les clauses de l'Acte des pêcheries. Si je faisais des recommandations pour remédier à ce mal évident, elles contrecarreraient les vues et les desirs des pêcheurs qui demandent aujourd'hui de prolonger d'une semaine, c'est-à-dire jusqu'au 26 novembre, l'époque où la pêche n'est pas interdite. Si ces demandes égoïstes sont accordées, il sera inutile de parler dans le statut d'une saison de prohibition pour le poisson blanc.

Je crois de mon devoir de faire respectueusement des recommandations qui devront recevoir votre approbation, quoiqu'elles puissent en même temps venir en conflit avec les vues que l'on entretient dans certaines localités. Pour les raisons données plus haut, je recommande que l'on change l'époque de la saison prohibée par la loi pour le poisson blanc : au lieu de commencer le 19 novembre et finir le 1er décembre, elle devrait commencer le 10 novembre pour finir le 1er décembre.

Si cette recommandation est adoptée, elle affectera plus particulièrement les opérations du poisson blanc sur la rivière Détroit. Cette rivière étant la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, il serait nécessaire que les deux gouvernements s'entendissent pour faire mutuellement des règlements relatifs aux modes et aux époques de la pêche ; et je suis porté à croire, d'après ce qui a transpiré dans des entrevues que j'ai eues, d'après les idées et les sentiments qui ont été librement exprimés par des citoyens américains intéressés dans cette question, qu'il n'y aurait pas de difficulté sérieuse à en venir là.

Le fait étant maintenant acquis qu'on peut, au moyen de la méthode artificielle, sauver de la destruction un grand nombre d'œufs de poisson et obtenir un plus grand nombre de jeunes poissons, ce serait manquer de sagesse que de ne pas adopter ce système amélioré pour augmenter la quantité du poisson blanc dans la rivière Détroit. Si votre ministère donnait une solution favorable à ce projet, ce serait un grand encouragement pour les habitants de cette partie de la province, et il y serait répondu avec empressement par le peuple et les autorités sur le côté américain de la rivière qui s'occupent aujourd'hui activement à trouver quelques moyens pour arrêter la diminution du poisson blanc. Et à en juger d'après le vif désir manifesté par des citoyens américains de coopérer à une entreprise de ce genre, on obtiendrait facilement les fonds nécessaires pour fonder conjointement sur cette rivière un commode établissement de pisciculture pour la reproduction artificielle du poisson blanc.

Perspective et condition des œufs actuellement en établissement.

Il y a aujourd'hui dans les auge de l'établissement de Newcastle au-delà de trois cent mille œufs de saumon, ainsi qu'un grand nombre d'œufs de truite saumonée, tous dans la condition la plus prospère.

Aux mois d'octobre et de novembre derniers, il y avait sept cent-vingt mesures d'œufs de saumon extraits du poisson reproducteur et fécondés par la méthode artificielle; la mesure ayant été faite pour en contenir cinq cents, il y avait donc en tout trois cent soixante mille œufs. Sur ce nombre, il en a été enlevé trente-neuf mesures, soit dix-neuf mille cinq cent œufs mauvais ou imparfaits, laissant dans les auge trois cent quarante mille cinq cent œufs dont la plupart, on peut y compter, produiront du poisson vivant. Cette statistique accuse une perte d'un peu plus de cinq pour cent.

Comme nous sommes au temps où la plus grande partie des œufs non-fécondés ou autrement mauvais ont montré la couleur blanche opaque qu'ils présentent toujours dans cette condition, on peut calculer sans crainte de se tromper que la moyenne des pertes qui se fera sentir jusqu'à l'époque de l'incubation sera très-faible, et que la proportion du poisson qui sera réalisée du nombre d'œufs déposés cette année excédera celle des années dernières.

L'espace ne me permettant pas de prolonger ces remarques, je dois dire, pour conclure, que toutes les autres matières en rapport avec les opérations de cet établissement sont dans un état satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT.

Newcastle, Ontario,

31 décembre 1873.

ANNEXE J.

RAPPORT SUR L'ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE DE RISTIGOUCHE,
POUR LA SAISON DE 1873.

A l'Honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que j'ai commencé à prendre les œufs du poisson reproducteur le 15 octobre. Le poisson a été pris au moyen du filet dans la rivière au moment où il préparait ses lits et frayait, et mis dans des endroits préparés tout près du rivage afin de se raviver avant d'être dépouillé de ses œufs. J'ai trouvé le poisson tout-à-fait mûr, donnant tous ses œufs dans à peu près trois jours ; il a ensuite fallu transporter les œufs dans la maison de fécondation. J'ai manipulé soixante poissons, dont plusieurs très-gros, et j'obtins environ 300,000 œufs. D'après l'apparence du poisson pris, j'en suis venu à la conclusion que le frai était fini depuis le 15 septembre, et le 24 de ce mois on ne put trouver un seul poisson. Mes observations du poisson pendant l'époque du frai des deux dernières saisons ne m'ont pas porté à appréhender beaucoup de difficulté à me procurer du poisson reproducteur en quantité quand j'en aurais besoin, attendu que l'eau est plus haute à cette saison de l'année qu'en tout autre temps et que le poisson fraie dans un léger courant tout près du rivage, où on peut le prendre facilement avec une seine. Cette observation m'a porté à ne pas trop me soucier de préparer de bonne heure un approvisionnement de poissons reproducteurs, car si j'avais fait cela, il aurait fallu une maison de réception dans l'étang. M. Wilmot m'avait suggéré cet arrangement. Cependant, je me figurai que je pouvais m'en dispenser ; mais je reconnais maintenant mon erreur, car l'arrivée du poisson à bonne heure et le bas niveau de l'eau ont dérangé mes calculs. A l'exception de quelques milliers, les œufs parurent se bien porter pendant environ quatre semaines, au bout desquelles, en les retournant, je remarquai à l'extrémité claire des œufs une petite tache blanche qui se communiqua en quelques heures aux œufs tout entiers. Cela continua pendant deux semaines, alors que je n'en eus plus que dix mille. Ne pouvant me rendre compte de cette grande perte, et l'attribuant en partie au fait que les plateaux en zinc sur lesquels reposaient les œufs étaient neufs, je vidai ce qui restait d'œufs dans les auges en bois où ils sont restés depuis ; quoique quelques-uns soient devenus mauvais, j'en ai encore huit mille bons. Comme c'est la première expérience pratique que je tente en fait de pisciculture, et comme je vois maintenant des cas où d'anciennes erreurs peuvent être réparées, je suis certain de mieux réussir une autre saison. Je n'ai aucun doute qu'une bonne partie de mes pertes est provenue du fait que les œufs n'ont pas été bien fécondés et que je n'ai pas pris assez de précautions dans le transport des œufs ; mais j'obvierez à cela en faisant construire dans l'étang une petite maison de réception et en y plaçant le poisson reproducteur dans le mois d'août. M. Wilmot m'avait recommandé cela l'été dernier ; mais je n'ai pu le faire, faute de temps et d'hommes. En le faisant je pourrai avoir, en peuplant mon étang, le poisson en proportion plus égale, car j'ai remarqué qu'en prenant le poisson pendant l'automne, j'avais trois femelles contre un mâle.

Afin de diminuer les frais, je me suis dispensé des services de mon assistant au mois de décembre et fermé la maison, etc. Je plaçai le reste de mes œufs dans un endroit où le froid ne pourrait les atteindre et où je pourrais les examiner tous les jours.

Afin d'avoir tous les renseignements possibles, j'ai visité l'établissement de pisciculture de Miramichi. En comparant les notes avec M. Wilmot, l'officier en fonctions, je n'ai pas trouvé de différence entre sa méthode et la mienne pour dépouiller le poisson, mêler le fluide, etc. Il a, lui aussi, subi de grandes pertes qu'il attribue principalement à l'état inachevé de la bâtisse pendant les premiers froids. Quand je lui signalai le nouveau zinc comme étant la

cause probable des pertes, il en admit de suite la possibilité ; mais ayant opéré sur du sine pendant plusieurs saisons consécutives, il n'était pas prêt à admettre qu'il fût très-préjudiciable. J'y appris aussi qu'on n'éprouvait dans cet établissement aucun trouble par la pourriture des œufs, attendu qu'ils étaient incubés sur du beau gravier.

Je suis extrêmement contrarié d'avoir à envoyer un rapport aussi défavorable, car je m'attendais à avoir plus de succès. Je dois vous assurer cependant que ce résultat négatif ne doit pas être attribué à un manque de diligence et d'industrie de ma part, et je puis ajouter que, d'après l'expérience et les renseignements que j'ai acquis, j'espère réussir mieux une autre année.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JOHN MOWAT,

Garde-pêche,

Préposé à l'établissement de pisciculture de Ristigouche.

DEE SIDE, Matapédia,
31 décembre 1873.

ANNEXE K.

RAPPORT SUR LE CHOIX D'UN EMPLACEMENT ET LA CONSTRUCTION
D'UN ÉTABLISSEMENT DE PISCICULTURE DANS
LE BASSIN DE GASPÉ.

A l'Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N. B.

31 décembre, 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus à votre ministère un rapport sur le choix d'un emplacement et la construction d'un établissement pour la reproduction artificielle du saumon, sur la rivière Dartmouth.

Conformément aux instructions que j'avais reçues de M. Samuel Wilmot, aussitôt arrivé à Gaspé j'allai examiner les rivières qui se déchargent dans la baie de Gaspé, dans le but de choisir un bon emplacement pour mettre à exécution les ordres que votre ministère m'avait donnés. Avant de partir pour le haut de la rivière je visitai un petit ruisseau, connu sous le nom de Ruisseau du Moulin et qui se décharge dans la rivière Dartmouth à l'Anse aux Cousins, à environ deux milles et demi du village de Gaspé. J'ai trouvé ce cours d'eau très-favorable aux fins requises; mais apprenant qu'il y avait quelques courants très-bons un peu plus en haut de cette rivière, je résolus de les examiner. En conséquence, j'engageai deux hommes et un canot, et montai à quatre milles en amont des chutes et vingt milles de l'embouchure.

L'eau étant alors très-basse, le voyage fut bien difficile; il fallut transporter le canot dans presque tous les rapides; nous prîmes deux jours pour faire les vingt milles. En nous rendant sur le haut de la rivière, je remarquai un certain nombre de beaux ruisseaux très-clairs que j'examinai à quelque distance de l'embouchure; quelques-uns me parurent convenir parfaitement à la reproduction artificielle du saumon; mais la rivière étant extrêmement basse, et ses bords étant rocheux et montagneux, elle serait d'un accès difficile par terre et par eau, et il faudrait des frais énormes pour y installer les choses nécessaires au bon fonctionnement d'un établissement comme celui qu'on se propose de fonder. J'ai remarqué un grand nombre de saumonelles dans les rapides peu profonds de la rivière ainsi qu'un nombre considérable de poissons reproducteurs dans les différents étangs, quoique les pêcheurs, ne pouvant à cause du bas niveau de l'eau aller au-dessus de l'endroit où la marée commence, en eussent pris une bonne quantité avec le filet au commencement de la saison. Les meilleures frayères de cette rivière se trouvent en amont des chutes; de fait ce n'est qu'une frayère continue sur un rayon de quatre milles que j'ai traversé, et j'ai appris qu'elle se prolonge un peu plus loin; le courant n'est pas aussi rapide, le lit de la rivière est beaucoup plus uni et composé de gravier plus fin. On me dit que le poisson reproducteur pousse rarement jusqu'à ces frayères; à cause de la difficulté de passer les chutes, (je n'en ai vu que cinq dans l'espace de quatre milles); mais grâce aux efforts judicieux de votre ministère qui a fait sauter une partie de cet obstacle l'été dernier, je n'ai aucun doute que ces lits seront désormais beaucoup plus employés et contribueront à augmenter considérablement le nombre des saumons qui fréquentent cette rivière. Au pied des rapides j'ai remarqué un petit bras de mer qu'avec une légère somme pour construire un barrage à travers son embouchure on pourrait utiliser comme étang de réception pour le poisson reproducteur que l'on y renfermerait jusqu'à l'époque du frai. Ne trouvant pas un cours d'eau aussi bien adapté et aussi accessible que le Ruisseau du Moulin, je redescendis la rivière; et, après avoir examiné et éprouvé ce dernier d'un bout à l'autre, j'ai décidé de le recommander comme étant le meilleur emplacement pour la construction d'un établissement de pisciculture, et cela pour les raisons suivantes:—

10. Parce qu'il est sur le même côté de la rivière Dartmouth et dans le voisinage immédiat du village de Gaspé, où l'on pourrait avoir les matériaux et les ouvriers pour construire la maison et les autres dépendances.

2. Parce qu'il est au milieu d'un bon établissement et tout près des bureaux du télégraphe et de la poste,—ce qui permettrait au gérant de communiquer directement avec votre ministère.

30. Parce qu'il est le meilleur centre de distribution dans la localité et accessible dans toutes les saisons de l'année.

Le Ruisseau du Moulin est un cours d'eau pure et limpide qui prend sa source à quatre ou cinq milles de la rive gauche de la rivière Dartmouth, et est alimenté principalement par des sources et réputé avoir un approvisionnement d'eau inépuisable,—ce qui, je crois, doit être le cas, car durant les grandes sécheresses que nous avons eues aux mois de juin et juillet, il y en avait encore une bonne quantité. Je n'ai pas cru nécessaire de visiter la rivière York, car j'ai appris qu'elle n'offre aucune facilité à la reproduction artificielle du saumon et n'est praticable que jusqu'à une courte distance seulement de son embouchure.

Ayant fait rapport de mes opérations à M. Samuel Wilmot, j'ai reçu instruction d'acheter le terrain nécessaire à la construction des bâtisses, étangs, etc. J'achetai le terrain de M. Henry Davis pour \$60, et comme il était désirable d'avancer les travaux aussi vite que possible, afin que tout fût prêt pour l'époque du frai, je pris un certain nombre d'hommes et commençai les travaux de suite. Apprenant que votre ministère possédait sur la péninsule, à quatre milles de l'emplacement choisi pour l'établissement, une grande quantité de bois de cèdre, je demandai et obtins la permission de l'employer, ce qui a sauvé beaucoup de temps, car il aurait fallu beaucoup de trouble et de frais pour sortir le bois de la forêt à cette époque de la saison. Après avoir creusé les fondations dans le roc solide, je commençai la construction de la maison de reproduction sur les plans qui m'avaient été fournis par M. Wilmot. La bâtisse a un étage mansardé de hauteur, soixante pieds de longueur et vingt-quatre de largeur; la charpente est en cèdre de 12 pouces carrés d'un bout à l'autre, avec une double rangée de tablettes sur les côtés et aux extrémités, planchée à l'intérieur et à l'extérieur, laissant un espace de douze pouces qui doit être rempli avec de la sciure, ce qui, je crois, la garantira complètement du froid. Quand elle sera terminée, elle contiendra cinquante-six boîtes à reproduction et aura de la place pour un million d'œufs de saumon qui pourraient, en n'importe quel temps, à peu de frais, être augmentés par l'introduction d'une seconde rangée d'auges. Les planches de sapin étant le seul bois de construction manufacturé à Gaspé, j'ai eu beaucoup de difficultés à me procurer le bois d'autres dimensions; mais grâce à l'obligeance des MM. Lowndes, les seuls propriétaires de moulins de la localité qui, quoiqu'avec beaucoup d'inconvénients pour eux-mêmes, consentirent à changer leur jauge, j'eus les planches qu'il me fallait; votre agent de Québec me fournit le bois préparé.

Présumant qu'il était de l'intention de votre ministère de terminer cette saison les travaux en rapport avec cet établissement, j'ai construit un étang pour la réception du poisson reproducteur sur la rivière York, à une vingtaine de milles de l'établissement de pisciculture; j'ai cru que cet étang était nécessaire, attendu que les rivières York et Dartmouth ne sont pas navigables pour les vaisseaux nécessaires au transport du poisson reproducteur. En construisant une petite hutte à cet étang, la manipulation pourrait y être faite aisément, et le frai apporté en canot dans des boîtes, à la maison de reproduction. Lorsque je reçus de M. Wilmot l'ordre de discontinuer les opérations pour cette année, je fis enclore la bâtisse convenablement et terminer le barrage, afin que l'hiver ne leur fit dommage. Jusqu'ici la construction de la maison et des autres dépendances a coûté \$1,250, et il faudra encore \$300 pour les compléter et les rendre prêtes à recevoir le frai. Cette somme comprend le prix des matériaux pour compléter la bâtisse et qui sont sur les lieux tout prêts pour la reprise des travaux le printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. B. WILMOT.

ANNEXE L.

RAPPORT DE M. SAMUEL WILMOT SUR LE CHOIX D'UN EMPLACEMENT ET LA CONSTRUCTION D'UN ÉTABLISSEMENT POUR LA REPRODUCTION ARTIFICIELLE DU SAUMON SUR LA RIVIÈRE MIRAMICHI, DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, PENDANT LA SAISON DE 1873.

A l'Honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ayant, au mois d'août dernier, à la demande et d'après les instructions de votre ministère, visité la rivière Miramichi dans le but de choisir un emplacement et d'y fonder un établissement pour la reproduction artificielle du saumon, j'ai l'honneur de vous faire rapport des particularités de ma visite.

Le 6 août, j'arrivais dans la ville de Newcastle, sur la rivière Miramichi ; j'y reçus des dépêches de votre ministère me donnant instruction de visiter minutieusement les différents ruisseaux et cours d'eau situés sur les bras nord-ouest et sud-ouest de cette rivière, dans le but d'en choisir un qui serait le plus convenable à en faire un établissement pour la reproduction artificielle du poisson.

Après avoir vu M. Hogan, l'officier local des pêcheries, et avoir conversé avec lui sur cette question, je m'assurai de ses services et montai la Miramichi au nord-ouest, examinant attentivement les différents cours d'eau qui y entrent par la rive sud, jusqu'à la Petite-Rivière sud-ouest et la Sevogle. Sur ce côté, je remarquai les ruisseaux de Tozer, Stewart, Goodfellow, Maltby, Red Bank et divers cours d'eau de moindre importance, prenant des notes sur chacun d'eux et recueillant des habitants échelonnés le long de la rivière tous les renseignements possibles.

Après avoir visité les cours d'eau qui entrent dans la Miramichi par le côté sud, je fis la même chose pour ceux qui entrent par le côté nord. De tous ceux que j'ai vus, les ruisseaux de Ellison et de McCoy sont ceux qui présentaient les apparences les plus favorables. Ayant terminé l'inspection du nord-ouest, je revins à Newcastle pour de là aller au sud-ouest, dans le même but. A Newcastle, je rencontrai M. Venning, inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, qui se joignit à moi pour aller au sud-ouest. Sa connaissance intime de la rivière m'aida beaucoup dans mes recherches. Ayant vu M. Parker, le garde-pêche local de cette partie de la Miramichi, qui demeure à une vingtaine de milles de l'embouchure de cette rivière, je m'assurai aussi de ses services ; nous partîmes alors par le haut de la rivière, jusqu'à Renous, examinant, chemin faisant, tous les cours d'eau, parmi lesquels les sources Tannery, les ruisseaux de Croker, de l'Orme, de la Ville-Indienne et d'autres de moindre importance ; du côté opposé de la rivière, il y avait le ruisseau Doyle, la rivière Barnaby et d'autres cours.

Après avoir visité le sud-ouest et obtenu toutes les informations possibles sur l'approvisionnement d'eau dans les différents petits cours, et sur leur pureté, je retournai encore à Newcastle.

Ici, après avoir réuni les renseignements que j'avais obtenus sur les deux côtés de la Miramichi, je procédai à faire le choix de l'emplacement le plus favorable pour l'objet en vue. Quelques-uns seulement des cours d'eau possédaient les commodités nécessaires pour y mettre des bâtisses, tandis que d'autres manquaient de l'approvisionnement d'eau indispensable au fonctionnement, de l'entreprise. Dans quelques-uns de ceux qui auraient pu être choisis avantagusement il y avait des moulins qui absorbaient parfois tout l'approvisionnement d'eau ; d'autres appartenaient à des propriétaires conjoints, ce qui en rendait l'achat presque impos-

sible; d'autres encore étaient trop éloignés. Après un nouvel examen et avoir obtenu des plus anciens habitants des renseignements plus satisfaisants sur l'approvisionnement constant et la pureté de l'eau du ruisseau Stewart, je le choisis pour siège de mes opérations. Ce ruisseau est situé sur le côté sud de la Miramichi nord-ouest et à environ deux milles du pont sur lequel le chemin de fer Intercolonial traverse la rivière. Il prend sa source dans un petit lac situé à trois milles dans l'intérieur des terres, et courant à travers une contrée presque sauvage sur un lit presque rocheux, se décharge dans un anse de la grande rivière dans lequel la marée se fait régulièrement sentir. On dit aussi que l'approvisionnement d'eau de ce ruisseau ne manque jamais. La tête de l'anse est traversée par un grand pont élevé qui se relie au chemin principal et est la voie générale du trafic de la rive gauche de la Miramichi. En amont du pont il y a un petit plateau de quelques acres de terre en gazon nuancé de ioubarbe. Cette pièce de terre est environnée de chaque côté et en arrière de hautes collines couronnées à leur sommet par de petits arbres toujours verts et des érables et bouleaux de seconde croissance qui en automne forment un panorama magnifique. Cette partie retirée offre de grands avantages pour l'affaire que l'on a en vue, elle joint pour ainsi dire l'agréable à l'utile. L'eau court rapidement sur un fond graveleux. Lors de mes premières inspections elle me parut très-pure et très-claire; à mes visites subséquentes, la pluie étant tombée en quantité, elle se décolora et prit une nuance rougeâtre cu couleur de porter. Il paraît que ce changement de couleur de l'eau se fait universellement sentir après les pluies et les crues, dans tout le district de la Miramichi, et de fait dans toutes les provinces maritimes. En consultant des marchands de bois et les pêcheurs qui ont souvent visité les eaux supérieures et les plus petites sources de la rivière, j'ai appris que cette couleur rougeâtre se montrait invariablement après les pluies. Cette particularité ne se fait pas remarquer dans les cours d'eau qui se déchargent dans le lac Ontario, quoiqu'elle existe dans les rivières situées plus à l'ouest. J'ai été curieux de connaître les causes et les effets de ce phénomène sur les opérations de pisciculture. J'ai trouvé que ce changement de couleur était causé par l'argile et la glaise rouge qui existent dans ces parages. En voyageant dans l'intérieur du district, j'ai remarqué, après des chutes de pluie dans les étangs, les ornières et les fossés le long des chemins, que l'eau était toujours d'un brun rougeâtre foncé. Cette eau et celle des marécages et des terrains bas, se déchargeant dans les ruisseaux et les rivières, produisent sans aucun doute l'effet dont nous parlons. Dans Ontario, après une crue, les cours d'eau sont d'une couleur laiteuse sale, causée par les clapottements de la surface sur le sol qui est généralement composé d'une argile blanchâtre. Afin de me renseigner davantage sur la nature de l'eau de ce ruisseau, je montai plus haut et y pris plusieurs truites et jeunes saumons; ce dernier poisson paraissait y être plus nombreux que le premier; cette circonstance était un exemple évident de l'excellence de l'eau pour la fin proposée, car la truite et le jeune saumon n'abondaient pas seulement que là, on les trouvait dans différentes phases de leur croissance et bien développés. Dans l'examen que j'avais fait de l'eau et trouvant qu'elle était bien adaptée sous tous les autres rapports à la formation d'étangs, tenant compte aussi de sa proximité d'un voisinage bien établi où les communications postales et autres sont faciles, j'ai été porté à recommander ce ruisseau comme étant le meilleur emplacement pour les fins de la reproduction artificielle du poisson. La propriété sur laquelle il coule appartenait à l'hon. M. Hutchison qui y avait un moulin; j'appris de ce monsieur que la valeur mise sur tout le lot n'excéderait pas de beaucoup le prix qui serait demandé pour la partie dans laquelle le moulin était situé. Ayant communiqué ces informations à votre ministère et reçu une réponse, j'achetai tout le lopin de cent quarante acres pour la somme de quatre cent cinquante piastres. Le ruisseau traversant dans son circuit le lopin de terre voisin à l'est qui, s'il était acquis par des personnes qui y construiraient un moulin, deviendrait une nuisance pour l'établissement de pisciculture, j'ai cru, après m'être consulté avec le ministre, qu'il était opportun d'en faire l'acquisition. Je l'achetai donc pour la somme de quatre cent piastres. Dans l'achat de cette propriété sont compris deux cent quarante acres dont plus de soixante défrichées et cultivables. Il y a aussi sur le terrain une bonne charpente de moulin et une vieille charpente de grange, sans compter un bon privilège de moulin; le tout peut coûter huit cent cinquante piastres. En négociant l'achat de cette propriété avec l'hon. M. Hutchison, il m'a fait voir les dispositions les plus libérales et les plus amicales, tant par

la valeur raisonnable qu'il a mise sur le lot que par sa co-opération empressée à encourager l'entreprise d'un établissement de pisciculture dans ce voisinage.

M'étant ainsi assuré d'un bon emplacement, et la saison étant très-avancée, je me mis immédiatement à l'œuvre pour construire les barrages et faire les fondations des bâtisses afin de commencer dans l'automne suivant les opérations pratiques de la reproduction du saumon. Aidé de mon fils qui me servait d'assistant, je pris les niveaux du ruisseau, choisis les endroits les plus favorables à la construction des barrages et un emplacement pour les bâtisses. Les travaux pour les barrages et coursiers furent donnés à l'entreprise et les ouvriers se mirent à l'ouvrage sans délai. Tous eurent beaucoup de difficultés à vaincre, ayant à aller et revenir presque tous les jours à Newcastle, distance de plus de cinq milles, ce qui nous occasionna beaucoup de dépenses.

Le plan des bâtisses étant prêt, je fis des arrangements avec un constructeur de la ville pour lever et terminer la construction dans un temps donné. Le prix convenu fut de douze cent piastres. Après cela, je me préparai à partir et à me rendre à Gaspé pour inspecter les travaux qui s'y font sous la surveillance de M. A. B. Wilmot, engagé à cette fin par votre ministère.

La veille de mon départ pour Gaspé, l'entrepreneur vint me voir, et, à ma grande surprise, m'annonça qu'il ne pouvait pas continuer les travaux, parce qu'il n'avait pu se procurer le matériel et les ouvriers nécessaires; il me notifia en même temps que si je voulais que l'ouvrage fût fait, j'eus à choisir un autre entrepreneur. Je fus extrêmement contrarié en apprenant cette fâcheuse nouvelle, eu égard surtout à l'état avancé de la saison, et aussi parce que j'avais à Gaspé une entreprise du même genre qui exigeait ma présence sur la rivière Ristigouche, où je m'étais proposé d'arrêter en me rendant chez moi. De plus, cette circonstance intempestive me faisait perdre dix ou quinze jours. Dans ce dilemme, il ne me restait plus d'autre alternative que de chercher un entrepreneur sur lequel je pûs compter, et, sans perdre de temps, j'allai voir tous les artisans des environs, et demandai des soumissions qui, toutes, ont été plus élevées que la première, quelques-unes même du double. Les voici :—

MM. Menzies et Adams.....	\$3,000
M. George Brown.....	2,500
M. Perkins.....	1,750
MM. Sparrow et Vaughan.....	1,550
M. Smallwood.....	1,500
MM. McLeod et McLeod.....	1,450

Cette dernière soumission étant la plus basse, et ceux qui la faisaient étant hautement recommandés, le contrat leur fut accordé, les actes furent écrits et passés, les plans et devis annexés, les cautions données, et l'ouvrage fut commencé avec une apparente bonne volonté de l'accomplir en entier et pour l'époque spécifiée où les œufs de poisson pourraient être déposés pendant la fraie prochaine.

Après avoir définitivement terminé cet arrangement avec les MM. McLeod, je me préparai à partir pour Gaspé par le prochain steamer, car j'avais hâte de faire avancer les travaux qui s'y poursuivaient, et d'arrêter à l'établissement de Ristigouche, afin d'y donner des informations pratiques sur la manipulation du poisson, et d'inspecter les lieux avant de retourner à Ontario.

Il arriva cependant que j'eus une entrevue avec l'honorable M. Mitchell, et qu'après consultation, il fut jugé qu'il valait mieux que je restasse pour compléter les travaux sur la rivière Miramichi, tandis que M. A. B. Wilmot se rendrait à l'établissement de Gaspé. Conformément à ces instructions, je restai à Newcastle, et m'efforçai, par tous les moyens en mon pouvoir, d'expédier les affaires. Tout en surveillant la construction des étangs, bâtisses et autres travaux en opération, j'apprêtai une embarcation dans laquelle le poisson reproducteur, après avoir été pris dans le rapide en amont, pourrait être gardé sans danger et transporté dans les étangs de la maison de reproduction. En essayant cette combinaison, pendant que j'étais là, et en l'employant aussi durant le reste de la saison, j'eus un plein succès. Elle consiste en un fort bac arrangé de manière qu'un grand nombre de poissons, disons une centaine, après y avoir été mis, peut y être gardé et transporté en bonne condition pendant plusieurs jours et un assez long voyage. Je vais décrire ce moyen de transport, car il peut être utile à votre ministère.

J'achetai un fort bac de rivière aux dimensions suivantes, savoir : trente pieds de longueur, sept pieds de largeur et environ vingt pouces de profondeur. Je divisai ce bac sur la longueur par une cloison en planche, et je subdivisai chaque côté en plusieurs compartiments de trois pieds sur trois pieds et demi, formés par des barres en bois rond d'un pouce fixées au haut et au fond du bac et séparées par un espace d'un pouce et demi les unes des autres. Chaque bout du bac fut laissé ouvert jusqu'à environ six pouces du fond, de sorte qu'une fois vide, on peut le pousser aisément avec des perches. Une pièce de planche fut étroitement ajustée à ces espaces ouverts de chaque bout, de manière à les fermer quand il serait nécessaire. Le bac fut aussi ponté pour permettre aux hommes de marcher dessus en le poussant pour monter ou descendre. On mit aussi des trappes avec des serrures et des pentures sur chacun des côtés du centre du pont, d'une dimension assez grande pour couvrir environ trois des compartiments d'en bas. Ces portes, une fois fermées, empêchaient les hommes travaillant sur le pont de troubler ou effrayer le poisson.

Le bac fut de la sorte conduit au haut des rapides et mis en mouillage justement en bas de l'endroit où le filet était tendu à travers la rivière; les tampons furent alors retirés du fond du bac, qui se remplit d'eau jusqu'à six pouces du pont. Le courant de la rivière pouvait de cette manière entrer par un bout, passer à travers les grillages des différents compartiments, et sortir par l'autre bout du bac. Les saumons pris dans la trappe durant la nuit étaient enlevés au moyen d'un petit filet de fond, et mis dans chaque compartiment au nombre de cinq ou six. Dans cette étroite limite, ils ne pouvaient pas se ruer sur les grillages avec assez de violence pour se faire du mal, et le courant continu d'eau fraîche à travers le bac les tenait dans une condition saine. Au moyen de ce bac, tendant un filet à travers la rivière et dressant une tente immédiatement le long de la côte d'où on peut faire une garde vigilante, je pris en quelques nuits plus de cent saumons. On les descendit alors dans la rivière jusqu'à l'établissement de pisciculture, environ seize milles, et à marée haute, le bac remonta l'anse le long de l'étang, où l'on débarqua la cargaison de poissons en ouvrant les portes et en prenant le saumon des différents compartiments pour le mettre dans un filet à mains et le plonger dans l'étang.

Quoique les choses fussent alors en bonne voie tant dans la formation des étangs que dans l'érection des bâtisses, je craignis quelque peu que l'établissement de pisciculture ne fût pas suffisamment complété avant l'arrivée des gelées. D'abord une jetée en terre pas suffisamment nouvellement construite, avec une lourde pression d'eau, est toujours plus ou moins sujette à se briser. Il faut du temps pour que la terre s'affermisse et devienne solide. Dans l'étang ici mentionné, le volume d'eau n'était pas considérable. Il couvre une grande superficie, et fut rempli immédiatement après la construction de la jetée, afin d'y pouvoir placer le saumon dans la saison qu'il serait pris. Tout délai dans la formation de l'étang aurait empêché d'y mettre le saumon dans cette saison; mais en le remplissant d'eau si tôt après la construction de la jetée, elle courait un risque plus qu'ordinaire d'être brisée. Comme la saison était avancée, mon départ de Miramichi pour retourner à Ontario était impératif. Il était aussi nécessaire que quelqu'un connaissant la besogne fût chargé des travaux. Dans cette conjoncture, je n'avais d'autre alternative que de clore les opérations à Gaspé, sous la surveillance de M. A. B. Wilmot, et de le charger des travaux sur la Miramichi, la conduite de ces deux travaux étant impossible sans les services d'une personne compétente, versée dans la pisciculture. Il fut donc ordonné de clore les opérations à Gaspé et de prémunir les bâtisses et les jetées contre tout accident pendant la rigueur de l'hiver ou les inondations du printemps. Peu après M. A. B. Wilmot arriva à Miramichi où je le mis formellement en charge des travaux. Je lui donnai en même temps toutes les informations relatives à ses devoirs en général et à l'art de la pisciculture artificielle en particulier, comme les circonstances le permettaient alors.

Le projet que j'avais d'abord formé de retourner à la rivière Ristigouche et de donner quelque information pratique à M. Mowat sur la fécondation artificielle dut être abandonné. Le mois d'octobre était arrivé, et ma présence à Ontario était immédiatement nécessaire.

Je ne puis terminer mes remarques sans mentionner les services que m'a rendus M. John Hogan, l'officier local chargé de la partie nord-ouest de la rivière Miramichi, pendant tout le temps qu'ont duré mes travaux sur cette rivière. Je puis aussi en toute confiance ajouter que c'est au zèle et à l'intrepidité qu'il a montrés dans l'accomplissement du devoir ardu de

protéger cette branche de la Miramichi, qu'on doit attribuer l'augmentation prodigieuse du saumon qui la fréquente maintenant. Au moment de clore ce rapport, on a attiré mon attention sur quelques difficultés qui se sont élevées à la maison de pisciculture de Miramichi. Il paraîtrait que mes pressentiments que la chambre de pisciculture ne serait pas terminée avant l'arrivée de l'hiver, faute d'énergie de la part de l'entrepreneur, se sont réalisés. Dans une dépêche de votre ministère, je remarque que les entrepreneurs demandent une extension de temps et une avance sur le prix du contrat. Le contrat primitivement conclu n'admet aucune demande de cette nature. Il peut cependant y avoir des circonstances qui mériteraient considération lorsqu'elles auront été complètement exposées. Je suis porté à croire que par la négligence de l'entrepreneur à ne pas enclore et compléter la chambre d'incubation à l'époque convenable, les auges d'incubation durent être placées sur le plancher d'une manière très-rude. La conséquence de l'état imparfait des bâtisses a été que le froid les a envahies et a fait un dommage sérieux à la plus grande partie des œufs. Cette perte est excessivement regrettable, surtout après les efforts que j'ai faits pour la prévenir. Cet accident ne peut plus toutefois se renouveler. Les essais faits pendant les mois d'hiver dans cette froide région, et les notions générales que doit acquérir une personne qui les fait, relativement à toutes les matières se rapportant à l'établissement de pisciculture de la Miramichi pendant l'année, garantiront dorénavant des résultats heureux et satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT.

NEWCASTLE, Ontario,

31 décembre 1873.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N. B., 31 décembre 1873.

MONSIEUR,—Ci-inclus, j'ai l'honneur de soumettre à votre département un rapport sur le progrès des travaux relatifs à l'établissement de pisciculture de la Miramichi, qui a été placé sous ma direction. A mon arrivée ici, je trouvai qu'on avait donné à l'entreprise la construction d'une maison d'incubation à MM. Donald et William McLeod qui avaient commencé les travaux. Une partie des étangs nécessaires et autres dépendances avaient été construits. Je m'occupai immédiatement de l'achèvement de ces dernières pour y recevoir les œufs de saumon cette saison. La saison étant si avancée avant le commencement des travaux, et les inondations de l'automne étant arrivées si tôt, j'éprouvai beaucoup de trouble et de retard, et me trouvai, avec l'aide limitée dont je pouvais disposer, dans l'impossibilité d'achever assez les travaux pour résister à la rigueur de l'hiver. J'ai encouru beaucoup de dépenses et de trouble après l'arrivée des froûs. Par des marchés conclus par M. Samuel Wilmot, je me procurai trois cents saumons, dont soixante-quinze saumonceaux. Le reste, également composé de mâles et femelles, fut placé dans un grand étang préparé pour les recevoir. Pour attraper et traiter le poisson plus facilement, j'ai érigé une petite bâtisse sur une partie de la rivière et immédiatement à la tête de l'étang. Cette bâtisse sert de maison de dépôt et de laboratoire, et a été construite de manière à en rendre l'entrée facile et la sortie impossible au poisson reproducteur. Elle est aussi divisée en compartiments pour la division et la classification convenables du poisson, ce qui permet, pendant l'opération, d'obtenir un poisson reproducteur de l'un ou l'autre sexe sans difficulté. Le matin qui suivit l'achèvement de cette bâtisse, j'eus le plaisir de trouver plus de trente saumons entrés pendant la nuit. Environ cent cinquante en tout trouvèrent le moyen de s'introduire dans cette maison. Ces cent cinquante saumons me donnèrent environ 300,000 œufs que je déposai dans des auges d'incubation disposées pour les recevoir temporairement. N'ayant pu faire terminer les dépendances nécessaires pour en loger une plus grande quantité, je ne pus m'en procurer une autre provision, car le poisson qui était resté dans l'étang y avait frayé dans les eaux rapides de la tête de cet étang, où je n'ai pas de doute que les œufs ecloront en étant bien protégés. A raison des circonstances défavorables où je m'étais procuré ces œufs, du maniement

inévitable et des traitements impropres auxquels ils ont été soumis, à cause de l'état incomplet de l'établissement au temps du frai, un grand nombre de ces œufs ont été endommagés et sont devenus stériles, tellement que ma provision a été réduite à cent mille. La plus grande partie de ces derniers commencent à donner des signes de vie, et s'il n'arrive aucun accident imprévu, j'espère réussir à en faire éclore une grande partie. Je suis content de ce que la perte soit surtout attribuable aux causes ci-dessus. Cependant, je pense que les nouveaux auges d'incubation et le nouveau zinc où je suis obligé de déposer les œufs, aussi bien que l'état fangeux de l'eau, résultat de fréquents dégels des six dernières semaines, rendront nécessaire, pour le fonctionnement heureux et économique de cet établissement, la formation de deux étangs la saison prochaine à part ceux qui existent déjà et l'agrandissement de la maison de dépôt. La bâtisse est maintenant finie, à l'exception du plâtrage et de la peinture, et présente un bel aspect. Je suggérerais d'enclorre et de séparer les terrains en respectant l'apparence de la bâtisse. Comme j'aurai le temps nécessaire pour compléter entièrement le travail l'été prochain et me préparer pour un frai plus considérable, j'espère faire un rapport plus favorable sur les opérations relatives à cet établissement l'an prochain.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. B. WILMOT.

ANNEXE M.

RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DE PISCICULTURE A LA RIVIÈRE MOISIE, POUR LA SAISON DE 1873.

QUÉBEC, 31 décembre 1873.

l'Honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur la propagation artificielle du saumon à la rivière Moisie, pour la saison dernière, le précédent faisant connaître les opérations jusqu'au mois de novembre 1872.

Ayant appris par le chef des Sauvages qu'à environ quarante-cinq milles des premières fourches de la branche est de la rivière Moisie, et quatre-vingt-dix milles de l'embouchure de la rivière, il y avait quelques frayères où l'on pouvait trouver chaque année une quantité prodigieuse de saumons au temps du frai, je jugeai à propos d'envoyer vers la fin de juillet mon commis, M. Andrew Fraser, visiter la localité, accompagné d'un couple de sauvages pour lui indiquer les frayères afin qu'il pût faire rapport s'il était possible d'y atteindre, au cas où on jugerait nécessaire de se rendre aussi loin dans l'automne pour se procurer des œufs. Il laissa le poste à l'embouchure de la rivière le 23 juillet. Le temps, auparavant, avait été pluvieux et la rivière débordait légèrement. Il atteignit les fourches le lendemain soir, et vit en montant sauter une grande quantité de saumons. Le 25, il remonta la branche est, et après trois ou quatre milles, il eut à faire un portage d'un demi mille pour passer les rapides ou basses chutes, au pied desquelles le saumon se trouvait réuni en nombre immense. Il dit qu'il ne peut comparer ces saumons qu'à des capelans sur le bord de la mer, l'eau au bas de la chute en étant toute grouillante. La rivière coule ici sur un lit de roche granitique comme une pente rapide. Quand l'eau est basse, la chute doit avoir douze à quinze pieds de hauteur; mais quand la rivière déborde, l'eau se gorge au pied des chutes et s'élève considérablement, ce qui donne au saumon la chance de sauter. Sur la pente dont j'ai parlé, du côté nord, il y a plusieurs bassins dans le roc. Ces bassins s'emplissent d'eau quand la rivière déborde. Le saumon en profite et y demeure par hasard en montant.

Quand M. Fraser est passé, il a compté une centaine de saumons dans un de ces bassins, et à peu près autant dans un autre plus haut.

Il reprit son canot en haut des chutes, continua à marcher pendant une journée et demi et arriva aux endroits mentionnés par les Sauvages. Il rapporte que le dernier jour de marche, la rivière était difficile à remonter et que les frayères, quoique très-étendues, ne sont pas propres à la seine parce qu'elles sont remplies de galet et que les côtes sont escarpées. A l'époque où il revint aux chutes, l'eau de la rivière était considérablement baissée, et il y en avait peu dans les bassins. Cependant, il y avait encore plusieurs saumons à moitié hors de l'eau, qu'il repoussa avec un bâton dans la rivière. Il arriva au poste sans avoir vu rien qui fût digne de remarque.

Vers la fin de septembre, je fis transporter des provisions au bout supérieur du portage, afin qu'elles fussent prêtes quand l'expédition partirait pour faire provision d'œufs. Comme plusieurs des canotiers qui avaient été employés auparavant avaient laissé la rivière Moisie, et que les indigènes s'étaient enfoncés dans l'intérieur des terres, j'engageai deux Sauvages à Québec, et les amenai avec moi à la rivière Moisie. Nous partîmes de Québec le samedi 11 octobre, par le vapeur *M. Stevenson*, et nous arrivâmes à Moisie le 13. Le matin du 14, nous quittâmes le poste et nous nous rendîmes jusqu'au bout supérieur du portage le même soir, atteignant les fourches dans l'après-midi du 15, par un beau temps. Près des fourches, et à l'embouchure de la branche est, nous vîmes une grande quantité de saumons. Le jour

suisant, 16, fut sombre et pluvieux. Nous remontâmes la branche est environ un mille et demi, et sur ce parcours nous vîmes sauter un nombre prodigieux de saumons, et en peu de temps nous prîmes sur les frayères un nombre de saumons justement propres à notre dessein. Les œufs et la fécondation étant accomplis, nous remplîmes deux grandes baïlles de ferblanc d'œufs fécondés. En outre, nous prîmes plusieurs saumons argentés sortant évidemment de la mer, d'une pesanteur de huit à douze livres. Ces saumons n'avaient été que peu de temps dans la rivière, car l'eau douce n'avait pas encore commencé à leur faire perdre leur couleur. Cette nouvelle myriade de poissons doit être venue dans la rivière à la fin de septembre ou au commencement d'octobre, et doit avoir été très-nombreuse. Car on ne pêchait pas dans la place la plus favorable pour prendre du poisson dans tout leur développement, mais sur des frayères pour avoir des œufs et des laitances. Nous abandonnâmes la pêche de bonne heure dans le jour, parce que les hommes étaient couverts de verglas et de neige et qu'ils avaient très-froid. Sans cela, nous aurions pu aisément faire notre provision d'œufs ce jour-là, car le saumon était en abondance autour de nous. Pendant la nuit, le froid se changea en un froid rigoureux. Le matin du 17, nous prîmes encore du saumon et nous remplîmes d'œufs le tiers d'une chaudière de ferblanc, faisant en tout à peu près huit gallons et demi d'œufs d'amassés. Je fus d'avis que cette quantité était suffisante pour remplir le ruisseau au dépôt de saumons.

Nous laissâmes les fourches le midi du même jour et descendîmes la rivière jusqu'au bout supérieur du portage que nous atteignîmes le même soir. Le lendemain nous fîmes le portage. Mais, malheureusement, en transportant les œufs, un des Sauvages tomba et en gâta plusieurs milliers. Nous arrivâmes au dépôt de saumon dans l'après-midi, à temps pour placer les œufs sur les bassinets en zinc percés, préparés pour les recevoir, tel que recommandé par M. Wilmot. J'estime que nous déposâmes 150,000 œufs en bon ordre. Il est digne de remarque qu'on a vu plusieurs saumons dans le petit ruisseau du dépôt dans le mois d'octobre cette année.

Il nous fallut attendre dix jours à l'embouchure de la rivière le retour du vapeur pour revenir à Québec, où nous arrivâmes le 4 novembre, après un voyage de vingt-quatre jours. Les œufs furent confiés aux soins des deux gardiens du dépôt de saumons. Ils y ont résidé tout l'hiver, et m'ont écrit, à la date du 4 janvier, que les œufs étaient en bonne condition et qu'ils n'en avaient été que 8,000 mauvais jusqu'à cette date.

Je demeure, Monsieur, respectueusement,

JOHN HOLLIDAY.

ANNEXE N.

RAPPORT DE W. H. VENNING, INSPECTEUR DES PÊCHERIES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—En présentant mon rapport pour l'année 1873, je suis heureux de pouvoir constater que l'amélioration dans les pêcheries, telle que démontré par l'augmentation du rendement annuel qui a marqué chaque année depuis l'adoption et la mise en force de l'acte des pêcheries, est complètement corroborée par les rapports pour la dernière saison. Cet heureux résultat est spécialement dû au système de protection accordé par cet acte, il n'y a plus moyen de douter que cette source de richesse commence à se relever de la dépréciation dont elle a souffert avant la confédération. De presque tous les comtés, dans chaque province, les officiers locaux font des rapports encourageants du progrès régulier sensible dans leurs districts respectifs, non-seulement en ce qui regarde les pêcheries, mais encore dans l'opinion publique dont dépend en grande partie l'exécution effective des dispositions de l'acte des pêcheries. Les pêcheurs comprennent maintenant que l'observation rigoureuse de la loi est dans leur intérêt; en conséquence, il est bien moins difficile de faire mettre ses dispositions à exécution, et les devoirs désagréables des officiers des pêcheries deviennent graduellement moins onéreux. Plusieurs mesures sont encore nécessaires pour protéger et développer certaines branches de l'industrie de la pêche dans les deux provinces; j'y ferai plus particulièrement allusion à la fin de ce rapport, et je vous prie respectueusement de vouloir bien considérer favorablement mes recommandations.

Comté de Ristigouche.—Les rapports de ce comté montrent une augmentation très-considérable. Ceci est surtout remarquable pour la pêche du saumon dont le produit a été double de l'année dernière et des années précédentes. La rivière principale et tous ses tributaires ont été remplis de saumons et de truites durant la dernière saison, tandis que dans la baie la pêche de la morue et du maquereau a été très-productive. Le garde-pêche Ferguson exprime l'opinion que cette amélioration est due spécialement à la mise à exécution de l'Acte des pêcheries, et surtout de ses dispositions concernant la fermeture hebdomadaire. Les Sauvages qui, par le passé, causaient de grands dommages par la pratique destructive de la pêche au dard ont été munis de filets pour la pêche légale, et il n'est plus permis maintenant de pêcher au dard. Sur la rivière ou ses tributaires, on s'est activement occupé de la pêche du homard et sa préparation durant la dernière saison, et cette nouvelle branche d'affaires prend de rapides développements. Le règlement passé l'été dernier pour la protection de cette pêcherie était bien nécessaire et aura, j'espère, l'effet de prévenir dans ce comté la pêche excessive qui a été si préjudiciable à d'autres localités. J'ai souvent insisté sur la nécessité de prohiber la pose des filets entre les îles, la terre ferme et les battures à la tête de la marée dans la rivière Ristigouche, et je désire attirer de nouveau l'attention sur l'importance de cette mesure, car je suis convaincu que l'amélioration des pêcheries demande impérieusement son adoption.

Comté de Gloucester.—Les rapports de ce comté montrent, en ce qui concerne la pêche du saumon, les mêmes résultats réjouissants; elle a été très-productive et a considérablement excédé celle des années précédentes; quoiqu'un plus petit nombre de pêcheurs y aient été engagés, plusieurs d'entre eux trouvent un emploi profitable sur les constructions du chemin de fer. Le garde-pêche Hickson rapporte que la rivière Nepissiguit était bien peuplée de saumons durant toute la saison, et la pêche à la ligne a été meilleure que jamais. La rivière Tête-à-gauche était bien peuplée aussi et sera avant longtemps, sans nul doute, aussi productive qu'elle l'était anciennement. Dans les districts inférieurs du comté on a pris moins de gaspreaux et de harengs que l'année dernière; mais la pêche de l'achigan a augmenté. La pêche de la morue a été très-bonne jusqu'à la tempête du mois d'août, mais le temps qui a continué mauvais le reste de la saison lui a été préjudiciable, et le rendement est au-dessous de la moyenne. La morue, le maquereau et le hareng abondent dans le district inférieur de

ce comté ; mais la pêche n'est pas faite avec un esprit d'énergie et d'entreprise suffisant pour être profitable. La plupart des habitants ont des fermes et ne pêchent que lorsque l'eau est calme et le poisson près de la côte. Avec des bateaux convenables et plus d'attention à la pêche, ils prendraient de grandes quantités de poissons.

Comté de Northumberland.—Les rapports de ce comté font voir une augmentation considérable sur l'année dernière, et les rapports des divers gardes-pêche sont très-encourageants. L'augmentation se fait surtout remarquer dans la pêche du saumon et de l'achigan ; mais celle de l'aloise et du gaspereau a aussi été meilleure. La pêche du saumon dans les rivières N.-O. et S. O. et leurs tributaires, ainsi que dans la baie, a été extraordinairement productive, et en même temps la moyenne de la pesanceur du poisson a augmenté. Tard dans la saison et après que les rets eussent été enlevés, un beau courant de poissons remonta vers les frayères, et on a tout lieu de s'attendre que l'amélioration continuera d'une manière permanente. Le garde-pêche Hogan fait rapport que, dans son district, la pêche a été beaucoup plus abondante que celle de l'année dernière. Il attribue l'amélioration des pêches de l'achigan au bon effet des réglemens pourvoyant à leur protection durant les mois du frai, ainsi qu'à la défense de seiner, moyen de pêche très-destructif pour les jeunes poissons. Comme on le prévoyait, la moyenne de la grosseur du poisson s'accroît, et on peut maintenant raisonnablement s'attendre à voir cette pêcherie profitable s'améliorer d'année en année. Le garde-pêche Cameron fait rapport que dans le haut de la rivière Sud-Ouest, qui avait été presque abandonné pendant des années, il y eut, tout l'été, un beau courant de poissons beaucoup plus considérable qu'aucune des années précédentes depuis la mise en vigueur de la loi. Le succès des pêcheurs à la ligne qui ont visité la rivière durant la dernière saison fut en conséquence très-satisfaisant et encourageant ; ce fait prouve qu'un très-bon nombre de poissons reproducteurs sont revenus dans leurs anciennes frayères en cet endroit. La pêche de la morue et du hareng dans la baie et sur les côtes n'a pas été aussi productive à cause, en grande partie, de la tempête du mois d'août qui détruisit à Escuminac un grand nombre de bateaux. La pêche du homard a donné un rendement moyen, mais souffrit aussi des tempêtes de la dernière partie de la saison. On se plaint encore de la pose excessive des filets dans l'île à l'embouchure de la rivière, et je suggérerais avec instance que des mesures fussent prises pour faire cesser ces plaintes.

Comté de Kent.—Les rapports de ce comté montrent une augmentation considérable, comparée à ceux des années précédentes, et les rapports des gardes-pêche respectifs sont très-encourageants. Les glaces n'ont quitté les côtes que très-tard, ce qui a été très-préjudiciable aux pêches du saumon, car quoique le courant fût extraordinairement abondant, les filets ne pouvant être posés, la pêche fut bien moindre qu'elle n'eût été dans des circonstances plus favorables. Le rendement de la pêche du gaspereau a été bon, et si les pêcheurs avaient été munis de sels et de barils pour les saler, ils eussent pu en prendre une grande quantité. La pêche du maquereau n'a pas été faite sur une aussi grande échelle que les années précédentes ; cette sorte de poisson était cependant abondante et de bonne qualité. Les pêcheurs s'occupent surtout maintenant à la pêche du homard qui est plus profitable. Pour cette raison on donna aussi moins d'énergie à la pêche de la morue qui fut de plus gênée par la tempête par laquelle plusieurs bateaux furent jetés à la côte et déseparés pour le reste de la saison. Ceci les empêcha aussi de faire la pêche du hareng d'automne qui était très-abondant et eut produit un rendement considérable. L'éperlan est maintenant pris en plus grande quantité que jamais et on fait des préparatifs pour l'exporter en gros, avec l'achigan frais, aux Etats-Unis où ils sont vendus sans difficulté et à bon prix. Les bancs d'huîtres ne s'améliorent pas, et tant que des mesures efficaces n'auront pas été adoptées pour les protéger et les alimenter, le peu qui en reste sera bientôt entièrement épuisé. Pendant la première partie de la saison de grandes quantités de homards ont été pris, mais durant la tempête du mois d'août les grandes marées endommagèrent sérieusement l'édifice dans lequel on les conservait et obligèrent de clore prématurément la saison des opérations. Il y a maintenant six établissements pour ce genre d'affaires et une nouvelle doit être érigée pour la prochaine saison. Ce genre d'affaires donne de l'emploi à un grand nombre de personnes et devient très-important pour le pays. Le règlement fait durant la dernière saison pour la protection de cette importante pêcherie était bien nécessaire pour prévenir sa destruction, et j'espère qu'il ne sera pas changé sans la plus sérieuse réflexion.

Comté de Westmorland.—Le poisson pris dans ce comté sert surtout à la consommation locale, et on ne peut obtenir un rapport exact du produit de la pêche ici. La pêche de l'alose dans la baie Dorchester et la rivière Peticodiac n'a pas été si bonne que d'habitude; la température froide du printemps est, suivant les officiers locaux, la cause de cette différence. La rivière Shédiac s'améliore et j'ai de grandes espérances de voir encore le saumon, l'alose et le gaspereau abonder dans ses eaux en aussi grand nombre qu'avant l'érection de la digue du moulin de Gilbert qui, depuis qu'une ouverture y a été pratiquée, n'offre plus d'obstacle et le laisse remonter. Les bancs d'huîtres du port de Shédiac, antérieurement considérables et dont on pourrait encore faire une source de richesses, diminuent annuellement de valeur et, si un système protecteur plus éclairé n'est pas adopté, quelques années de plus verront la destruction totale de ce délicieux mollusque.

Comté d'Albert.—Les rapports de ce comté montrent une augmentation sur l'année dernière, principalement relative aux poissons pêchés à la ligne, et aux saumons. La pêche de l'alose, quoiqu'un peu plus abondante que l'année dernière, n'a cependant pas été égale à celle des années précédentes, probablement à cause de la froide température du printemps. La pêche est dans ce comté principalement pratiquée par des cultivateurs qui n'y consacrent que très-peu de temps.

Comté de Victoria.—Le rapport du garde-pêche pour ce comté dit que le saumon n'a pas été, pendant les dernières quinze années aussi abondant qu'il est maintenant dans la rivière Tobique, et cette remarque s'applique également à la partie de la rivière St. Jean traversant ce comté. La Tobique est la principale frayère du saumon qui remonte le bras principal, et le garde-pêche McCluskey décrit les colons de l'endroit comme des braconniers déterminés qui cherchent toutes les occasions de violer la loi. Il n'y a que trois gardiens pour toute la longueur de la rivière, et ils sont stationnés si loin les uns des autres, qu'il leur serait virtuellement impossible de garder plus que leur voisinage immédiat. J'insisterai respectueusement pour qu'au moins trois gardiens de plus soient nommés pour faire exécuter la loi plus efficacement. La protection des poissons frayant dans la rivière est de la plus haute importance, et je ne puis trop insister à attirer votre attention sur le sujet.

Comté de Carleton.—Les rapports pour ce comté montrent une amélioration sensible sur l'année dernière tant pour le saumon que pour l'alose, mais la quantité de billots flottant dans la rivière durant toute la saison empêche la pose d'une quantité de filets, en sorte que la pêche fut moins abondante qu'elle n'eût été autrement. Le garde-pêche Harrison fait rapport qu'en conséquence de cet embarras durant les meilleurs mois de pêche, il eut beaucoup de difficulté à faire exécuter la loi, vû la tendance générale à poser des filets après le commencement de la saison de fermeture.

Comté d'York.—La pêche dans ce comté a excédé celle de l'année dernière. Les rapports ne donnent qu'une partie du tout, vû qu'il est difficile de se procurer des relevés exacts là où tant de poisson est employé pour l'usage de la famille. Le garde-pêche McPherson rapporte que l'opinion généralement exprimée est que la pêche du saumon et de l'alose durant la dernière saison a été 50 pour cent plus abondante que celle des saisons précédentes pendant les vingt dernières années, et il attribue cette augmentation à la vigueur avec laquelle on a fait exécuter la loi depuis sa promulgation. La pêche au dard et la dérive sont maintenant presque entièrement inconnues, tandis qu'antérieurement ces moyens de pêche destructifs étaient ouvertement pratiqués.

Comtés de Sunbury et Queen.—Dans ces comtés la pêche a été plus abondante durant la dernière saison que pendant plusieurs années précédentes.

Les poissons de toutes sortes étaient plus abondants, et les personnes engagées à pêcher ont été bien payées de leur trouble. Tout le poisson est employé pour la consommation domestique, et je n'ai aucun doute que le chiffre des relevés est bien plus bas que celui de la quantité réelle du poisson pêché. La loi a été généralement observée; quelques rares plaintes ont été faites à raison de pêche illégale.

Comté de King.— Les rapports de ce comté montrent une augmentation sur l'année dernière, et les relevés des gardes-pêche constatent l'amélioration des rivières et des cours d'eau. Dans la rivière Kennebecassis surtout on rencontre ces marques d'amélioration, et de grandes quantités de saumons sont remontés jusqu'à leurs frayères. Le peuple semble plus disposé à observer la loi, et aucune plainte n'a été faite à raison de pêche illégale.

Comté de Saint-Jean. — D'après les rapports, la pêche a été moyenne dans ce comté. Tandis que le saumon et le gaspereau sont plus abondants que l'année dernière, l'alose et le poisson pêché à la ligne diminuent, probablement à cause du mauvais temps qui a régné dans la baie durant une grande partie de la saison. Le règlement du conseil commun prohibant la pêche le dimanche a été généralement observé, c'est ce qui explique pourquoi plus de poissons ont été pris dans les comtés supérieurs. La nomination d'un officier supérieur actif à Saint-Martin assurera, j'espère, une meilleure exécution de la loi dans ce district. Un gardien serait bien nécessaire à la rivière au Saumon, et la nomination d'une personne convenable, décidée à faire exécuter la loi relative aux sciures et débris des moulins, aurait les meilleurs résultats.

Comté de Charlotte. — Les rapports et relevés des gardes-pêche locaux de ce comté sont bien encourageants. Le garde-pêche Curran, du district de Sainte-Croix, continue à donner des nouvelles favorables du repeuplement de la rivière Sainte-Croix et de ses tributaires. Il dit : "L'augmentation du poisson de toute sorte est suffisante pour convaincre les plus incrédules du fait qu'elle peut être repeuplée. L'augmentation du saumon est remarquable. Des enfants pêchant la truite et le doré ont pris de jeunes saumons dans des endroits où il n'en avait jamais été vu depuis l'érection des digues. De grandes quantités ont été vues dans le ruisseau Mohannes cet automne, et des saumons complètement développés ont été pris à Vanceboro.

Une nouvelle passe-migratoire a été construite cet été, laquelle, avec quelques changements, pourra satisfaire à tous les besoins. Les autres passes-migratoires sur la rivière ont été maintenues en bon état, et la population s'intéresse vivement maintenant à faciliter aux poissons les moyens de remonter la rivière. Les gasperaux et les éperlans étaient plus nombreux qu'ils n'ont été depuis plusieurs années. A la chute au Saumon, sur la rivière principale, les gasperaux étaient très-abondants et pouvaient être pris en quantité avec des filets maillés. Une passe-migratoire serait bien nécessaire ici pour permettre aux poissons de remonter la rivière. Sur la rivière Dennis les gasperaux étaient plus abondants que jamais et la population de la ville et des environs en prenait en abondance durant les deux jours où il était permis de pêcher. Ils passaient dans les lacs supérieurs en suivant la passe-migratoire aux moulins de Moore. M. Moore a toujours montré un vif intérêt à l'entretien de la passe-migratoire et à la protection du poisson lorsqu'il passait. La morue, le merlan et la merluche abondaient dans la rivière et la baie du Chêne durant l'été, et il y avait aussi dans la rivière de grandes quantités de hareng. M. Albert Young a mis une grande quantité d'huîtres dans la baie du Chêne pour faire une expérimentation, reste à savoir quel succès il aura. La pêche du homard est pratiquée d'une manière si excessive qu'en très peu de temps il n'en restera plus, si on n'empêche cet excès. Il n'y a aucun doute que si on pouvait empêcher que les sciures et le débris des moulins ne fussent envoyés à la rivière, le poisson redeviendrait aussi abondant que par le passé."

Le garde-pêche Andrews, du district de la baie intérieure, dit : "Vous verrez par mes relevés que les pêcheurs de mon district ont fait de bonnes affaires l'année dernière, ayant réalisé près de \$30,000 sur leur pêche. En outre, pendant deux mois et demi de l'hiver et du printemps, environ 45 bateaux, venus des divers endroits de la baie de l'undy, ont été occupés à pêcher le hareng avec des filets et ont pris en moyenne pour \$1,000 chaque, soit \$45,000 et pour \$7,414 pris par les pêcheurs de ce district, ce qui donne seulement pour le hareng pêché dans la baie intérieure de Passamaquoddy un rendement total de \$52,414. Les pêcheurs fréquentant la baie ont eu l'habitude de faire passablement à leur volonté sans s'occuper de la loi. Nos pêcheurs résidents sont plus scrupuleux, à leur détriment dans beaucoup de circonstances, car j'ai souvent vu huit ou dix bateaux américains à voiles entourés d'une véritable flotte de bateaux pêcheurs leur fournissant de la boïtte prise le dimanche. Nos pêcheurs résidents se plaignent amèrement de cet état de choses et me blâment de ne pas faire exécuter la loi, mais je me suis trouvé dans l'impossibilité de prévenir ces contraventions faute d'un bateau propre à cela. Cependant, je veux me munir d'un bateau convenable pour le service l'année prochaine, et je suis bien décidé à faire mettre strictement la loi à exécution."

Le garde-pêche Best, de *Beaver Harbor* et du district de Le Préau, fait rapport que "la pêche du hareng a été remarquablement bonne cette année et, de fait, meilleure qu'elle n'a jamais été les années précédentes. La pêche fut surtout faite depuis

le 1er janvier jusqu'au 1er mars et le poisson fut vendu g el e aux commerçants américains. Après la dernière date le hareng continua à être abondant, mais la pêche ne fut pas continuée durant l'été, v u qu'il n'y avait aucune demande sur le marché. Je pense pouvoir dire avec certitude que le hareng qui fréquente nos côtes augmente annuellement, ce qui est dû en partie sinon totalement, à la protection donnée aux frayères à Grand-Manan. La morue et le merlan n'ont pas été aussi abondants l'année dernière, mais la merlu che augmente et a été très-abondante.

Le garde-pêche McLaughlin, du district de Grand-Manan, fait un rapport très-satisfaisant des opérations de l'année dernière. Il dit : " En comparant les relevés de la dernière saison avec ceux de 1872, je trouve qu'il y a eu quelque diminution dans la pêche de quelques-uns des poissons, tandis qu'au contraire il y a eu une grande augmentation dans celle du hareng, du flétan, de la merlu che et du homard. Le rendement des opérations de l'année, en argent, se monte à \$123,748 au-dessus de l'année dernière, faisant un grand total de \$301,878, et égal, s'il ne le dépasse pas, celui de l'année la plus prospère que nous ayons encore eue dans l'île. La diminution à laquelle j'ai fait allusion est due à ce que plus de la moitié des pêcheurs ont été engagés à la pêche du homard dont le rendement a exc ed e de 334,840 boites de plus que l'année dernière, valant sur le marché \$83,710, soit près de la moitié du rendement total de toutes les pêcheries de mon district l'année dernière. Vous verrez par les relevés qu'il y a très-peu de propriétaires de navires dans mon district, tandis que la flotte des bateaux est très-nombreuse ; ils peuvent tous être class es au rang des voiliers supérieurs de première classe. Dans ces bateaux, nos pêcheurs traversent et se rendent à la terre ferme du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Etat du Maine durant toutes les saisons de l'année, et il n'arrive que très-peu d'accidents. Nos pêcheurs se sont montr es plus dispos es   obéir à la loi que durant les années précédentes, ce qui leur évite des amendes et des confiscations. Ce changement pour le mieux est dû en grande partie au bon exemple et à l'influence des principaux citoyens de mon district qui, je suis heureux de le dire, m'ont donné leur assistance morale."

Le rapport suivant est de W. H. Rogers, l'officier des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse :—

Comté d'Halifax.— Conformément aux ordres reçus du ministère, j'ai fait ouvrir durant la dernière saison, à l'endroit où se déchargent les lacs à la tête du port Ketch, et il ne peut y avoir aucun doute que cela augmentera en peu d'années le nombre des poissons pris dans cette localité, vu que les pêcheurs le long de la côte, sur une grande distance au nord et au sud, dépendent en grande partie sur le gaspereau pris dans ce cours pour leur provision de boitte. J'ai rencontr e plusieurs petits cours d'eau le long de la côte qui pourraient être am elior es   très-peu de frais en faisant disparaître les obstacles au passage des gasperaux remontant vers les frayères. L'abondance de ces poissons dans notre bras de mer y attire les poissons d'eau profonde, surtout la morue et le maquereau. Pendant que j'étais dans le comté d'Halifax, j'ai visité les rivières et les cours d'eau les plus importants. A Musquodoboit, j'ai trouvé que, depuis ma dernière visite, une digue de moulin avait été élevée de manière à barrer complètement un des plus beaux courants de cette province, pour le saumon et la truite, et cela juste à la tête de la marée. Les propriétaires ont cependant fait un passage pour le poisson à une des extr emites de la digue, et d'après le témoignage de plusieurs respectables citoyens qui habitent le long de la rivière, le saumon et la truite remontent librement ; mais lorsqu'une rivière est une fois barrée, il est impossible d'en faire une rivière aussi poissonneuse qu'auparavant, et je suis peiné de ce que cette digue ait détruit un des meilleurs lieux d'amusement pour les amateurs de pêche, en refoulant les eaux plusieurs milles en arrière, et changeant ainsi ce joli courant en un lac ou étang d'eau stagnante, au grand  nnui des pêcheurs à la ligne.

J'ai aussi trouvé une digue sur la rivière au saumon et j'ai laiss e pour la construction d'un passage des plans et des instructions que les propriétaires m'ont promis d'exécuter.

Sur la rivière au Sauvage, à trois milles plus haut que le port, j'ai trouvé une digue neuve barrant tout le cours sans même un vestige de passage pour le poisson. J'ai donné un délai raisonnable aux propriétaires pour arranger les choses d'une manière convenable et,   mon retour des comtés de l'ouest, j'y ai trouvé une des plus belles passes-migratoires de la Puisseance et le poisson y passant sans difficulté, comme j'ai pu d'ailleurs m'apercevoir que c'est le

cas chaque fois que mes instructions ont été suivies d'une manière convenable. L'échelle est en bois et longue de 130 pieds ; son déclin est de un pied sur neuf et elle doit avoir coûtée pas moins de \$400. Elle est aussi très-bien placée dans la digue, ce qui est très-important, et souvent difficile à exécuter. Mon expérience me prouve que toutes les échelles à poisson devraient être placées et construites sous la direction immédiate d'une personne d'expérience, car il est rare de rencontrer un homme aussi pratique et doué d'un aussi bon jugement que M. Brown, le contre-maître de ce moulin.

Il y a une autre digue sur ce cours d'eau. Les propriétaires ont promis d'y construire une échelle semblable à celle que je viens de décrire.

Sur la rivière Ingram, il y a un passage autour d'un bout de la digue. Ce passage est suffisant pour le poisson, quoique les *sportsmen* d'Halifax disent qu'il n'en passe jamais. La saison prochaine, je tâcherai d'être sur les lieux quand le poisson est dans la rivière, et de voir par moi-même. Car, je trouve qu'il est impossible de se fier au témoignage de gens qui discutent. Les propriétaires de moulins se sont montrés prêts à obéir à la loi quand ils ont été avertis de ce qu'on exigeait d'eux. Plusieurs ont fait des dépenses considérables pour construire des échelles sur de mauvais modèles, et il est naturel qu'ils se plaignent quand on leur ordonne de recommencer l'ouvrage à leurs propres frais.

Comté de Lunenburg.—Sur la rivière Lahave, à Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, j'ai trouvé un escalier construit sous ma direction il y a deux ans, (et qui laissait un passage libre au poisson), dans un état excessivement mauvais, et M. Davidson n'avait fait aucune amélioration à la seconde digue, au-dessus. Ma présence et la détermination que j'exprimai de faire exécuter la loi le firent agir immédiatement, et je dois dire que toutes les digues sur la rivière Lahave, à Bridgewater, offrent maintenant un passage libre au poisson. Toutefois, il sera nécessaire de visiter cet endroit le printemps prochain, au temps où le poisson est dans la rivière, et de voir à ce que tout soit en ordre. Car, je remarque que, lorsque l'officier provincial n'est pas attendu, on néglige d'exécuter les travaux nécessaires.

Comté de Queen.—Dans le comté de Queen, j'ai trouvé les escaliers à poisson dans un très-bon état, mais une passe-migratoire dans la digue Medway ne m'a pas paru suffisante. J'ai donné des instructions nécessaires au garde-pêche Sellen pour faire des changements. Je n'ai aucun doute que cet excellent officier n'ait depuis exécuté ces travaux.

Comté de Shelburne.—Dans Shelburne, j'ai trouvé les escaliers dans un très-mauvais état, à un point tel que je ne crois pas que le poisson ait pu en passer aucun. J'ai donné les ordres nécessaires, et l'ouvrage était en train de se terminer quand la tempête d'août a tellement gonflé l'eau qu'il a fallu attendre qu'elle fût baissée pour continuer les travaux.

Comté de Yarmouth.—Dans Yarmouth, il n'y a qu'une digue qui barre une rivière importante, c'est celle de la rivière Tusket à Carleton, environ vingt milles en montant. L'escalier était défectueux et le poisson ne pouvait le monter. Les propriétaires ont promis d'exécuter mes ordres, et sous la surveillance du garde-pêche Crosby, je n'ai aucun doute qu'on ne rende l'escalier passable.

Comtés de Hants, King et Annapolis.—J'ai visité les digues dans ces comtés, et j'y ai rencontré quelques bons passages ; tandis qu'ailleurs les escaliers sont défectueux. Mais l'eau était trop haute pour permettre d'exécuter aucun travail avant la saison suivante.

Comté de Pictou.— Dans le comté de Pictou, les escaliers sont tous défectueux et demandent un renouvellement complet, mais la saison est trop avancée pour que ce travail soit possible. En somme, j'ai trouvé que l'état des cours d'eau n'était pas satisfaisant. La pêche sans permis se faisait sur une grande échelle, et les officiers locaux n'étaient pas assez vigilants pour l'empêcher, ce qui montre la nécessité d'inspections plus fréquentes de la part de l'officier provincial. L'étendue et la valeur des pêcheries de la province sont trop considérables pour qu'on les néglige, et la dépense de quelques cents piastres pour permettre à l'officier local d'exercer la surveillance nécessaire doublerait bientôt la valeur des pêcheries de l'intérieur.

Il m'est très-agréable de pouvoir dire que les rapports et les statistiques montrent chaque année une amélioration dans nos pêcheries. Cette amélioration est évidente dans la pêche du saumon ; les statistiques montrent une grande augmentation sur l'année précédente, ce qui est la preuve la plus évidente possible de l'avantage qu'il y a de protéger nos rivières. La valeur de l'augmentation dans ce genre seul est plus grande que le montant total dépensé sur

les pêcheries de l'intérieur depuis que le département est organisé, sans parler de l'augmentation des autres espèces de poisson. Mais, malgré les résultats satisfaisants des efforts passés, il y a encore beaucoup à faire pour donner aux poissons qui émigrent la protection qu'il leur faut. Les résultats déjà obtenus devraient stimuler tout le monde à faire de plus grands efforts, et induire le parlement à accorder les fonds nécessaires pour permettre au département de compléter ce travail.

Comté de Cumberland.—Le garde-pêche Jas. King fait rapport que la qualité du poisson dans toutes les rivières de ce district a été meilleure que l'an dernier ; mais le nombre des pêcheurs étant moindre, la quantité de poisson l'est aussi quelque peu. La qualité de l'aloise est aussi de beaucoup améliorée, probablement parce que les endroits de pêche sont mieux protégés contre l'infection des déchets et des carcasses des animaux morts. Sur ce point, la loi a été mise en force avec efficacité. La pêche aux anchois a été meilleure que l'an dernier parce qu'on a enlevé tous les obstacles des cours d'eau (à l'exception d'un) ce qui leur a donné une entrée libre dans les lacs où on les voit en plus grande quantité que depuis plusieurs années. Le saumon n'est pas venu dans les rivières dans la première partie de la saison ; mais plus tard on l'y a vu en plus grande quantité que d'habitude, et en plus grande abondance que pendant les vingt dernières années. "La pêche sans permis ne se fait pas dans mon district ; car les habitants ont leur avantage à faire observer la loi. La pêche sur le rivage ne s'est pas faite sur une aussi grande échelle qu'auparavant, la construction de navires ayant donné de l'emploi à beaucoup de personnes qui avaient coutume de s'y engager." Le garde-pêche Patton fait rapport que le rendement du saumon a été beaucoup plus grand cette année que l'année dernière et les années précédentes, tandis que la prise des anchois et du hareng a été moindre. Le maquerreau a été plus abondant, et on aurait pu en prendre de grandes quantités si on avait fait les préparatifs nécessaires.

Comté de Colchester.—Le garde-pêche Wm. Blair fait rapport que le saumon augmente rapidement dans les rivières de ce district, et qu'il y a beaucoup moins d'infractions aux lois de la pêche. Le bas de la Stewiacke est encore sans gardien, et il serait nécessaire qu'il y en eût un. Le garde-pêche Davison fait rapport qu'il y a une augmentation sur l'an dernier dans le rendement du saumon et de l'aloise, et dit que la qualité de l'aloise est aussi supérieure.

Comté de King.—Adolphus Bishop, le garde-pêche récemment nommé pour ce comté, fait le rapport suivant: "J'ai visité le haut de la rivière Annapolis, et y ai trouvé deux affluents qui coulent dans mon district. Il y a l'affluent nord et l'affluent sud. La longueur réunie des deux est de vingt à trente milles, et pour toute cette étendue il n'y a qu'un gardien. Il ne peut surveiller qu'un affluent, et conséquemment l'autre où le saumon est abondant reste sans protection, et le poisson a été pris dans une mesure excessive. C'est pourquoi je recommanderais la nomination d'un gardien pour cette rivière, et je pense qu'il est nécessaire qu'un autre soit nommé sur la rivière aux Gasperaux, dans le voisinage de *White Rock Mills*, car il faudrait surveiller jour et nuit l'escalier de cette digue pendant que le poisson le remonte. Je recommanderais aussi instamment de ne pas permettre de tendre des filets traînes pour les anchois à l'embouchure de la rivière, parce qu'elle est trop étroite pour permettre au poisson de passer quand on se sert de ces filets. Je considère cette mesure comme nécessaire, car le poisson a continuellement diminué depuis quelques années à cause de la pêche dans une mesure excessive qu'on y faisait. Le saumon a été plus abondant cette année que d'habitude, et le rendement a excédé celui de l'an dernier, le poisson ayant plus d'aise à passer les barrières. Je n'ai épargné aucun trouble pour débarrasser la rivière de tous les obstacles qui ont pendant plusieurs années gêné la montée du poisson." Le garde-pêche Story rapporte une diminution dans la pêche de l'aloise ; mais la qualité de celle qu'on a prise était de beaucoup améliorée. Toutes les autres pêches ont été bonnes, surtout celle du saumon qui donne raison d'espérer qu'elle paiera quadruplement le trouble qu'on se sera donné et l'argent qu'on aura dépensé pour elle. Il rapporte aussi une grande amélioration dans l'esprit des pêcheurs relativement à l'observation de la loi et à la conception plus intelligente de leurs devoirs et privilèges tant comme individus que comme corps.

Comté d'Annapolis.—Le garde-pêche Carty fait rapport que la prise du saumon a excédé celle de toutes les années depuis dix ans, et que toutes les autres sortes de poisson ont donné un rendement moyen. Les pêches d'automne ont excédé celles de l'an dernier,

Comté de Digby.—Le rendement dans ce comté a été beaucoup plus considérable que l'an dernier, quoique la pêche au maquereau dans la baie Sainte-Marie ait presque manqué. Les pêches au hareng et à l'alose au même endroit ont diminué, mais le rendement du saumon a augmenté. Comme toutes les rivières dans ce comté, excepté la rivière au Saumon, sont interceptées par des chutes où le poisson ne peut passer, je ne peux faire rapport d'aucun changement sensible. Il y a une grande quantité de truites dans toutes ces rivières, et celles qui se déchargent dans la baie Ste. Marie sont fréquentées par de grandes quantités d'éperlan et de petite morue. La rivière au Saumon donne des signes d'amélioration constante, malgré la pêche sans permis que font les métis et les Sauvages qui infestent cette localité.

Comté de Yarmouth.—Le garde-pêche Crosby fait rapport que le rendement du saumon a été beaucoup plus considérable qu'il n'avait été jusqu'ici, et celui des anchois quelquefois plus grand que l'an dernier, quoique l'augmentation ne soit pas aussi forte qu'on l'avait espéré. Le total des statistiques montre une augmentation considérable sur celui de 1872. Les escaliers à poisson demandent quelques changements pour devenir efficaces, surtout celui de l'affluent Carleton de la rivière Tusket. La rivière principale est maintenant débarrassée d'obstacles de toute sorte, et le poisson a une entrée libre dans les grands lacs qui se trouvent à sa partie supérieure.

Comté de Shelburne.—Le garde-pêche Muir fait rapport que les pêcheries de ce comté ont été plus productives cette saison qu'elles ne l'ont été à sa connaissance depuis que la loi est devenue en force. L'augmentation dans la prise du saumon a été surtout considérable, et les vaisseaux engagés dans la pêche en eaux profondes ont eu un succès inaccoutumé.

Comté de Queen.—Le garde-pêche Sellon fait rapport que le saumon a beaucoup augmenté, non-seulement en quantité, mais aussi en grosseur, pendant que les anchois deviennent de plus en plus abondants chaque saison. La pêche au homard se continue sur une plus grande échelle, et est un industrie profitable.

Comté de Lunenburg.—Les statistiques de ce comté montrent une grande augmentation sur celles de l'année dernière, et les prix obtenus sont de beaucoup meilleurs. Le hareng qui pouvait à peine trouver l'an dernier un marché à des prix rémunérateurs, vaut maintenant \$3. $\frac{50}{100}$ à \$4. $\frac{00}{100}$ comptant. Quelques-unes des premières cargaisons expédiées à Boston ont rapporté \$5. $\frac{50}{100}$ à \$6. $\frac{00}{100}$ par quart. La morue, le poisson à écailles et le maquereau, outre que la prise en a été plus considérable que l'an dernier, rapportent des prix plus élevés. Le homard montre une augmentation d'au-dessus de \$40,000. Les navires du Labrador et de la baie du Nord rapportèrent généralement de bons prix pour leur morue, quoiqu'ils se fussent procuré leurs cargaisons environ trois semaines plus tard qu'à l'ordinaire. À cause de ce retard forcé, plusieurs se trouvèrent pris dans la tempête des 24 et 25 août. Quelques-uns eurent leurs chaloupes et leur huile balayées du pont, d'autres regurent plus ou moins de dommages. La plus triste conséquence de cette tempête fut la perte de cinq navires et de leurs cargaisons; l'équipage de quatre d'entre eux, se composant de plus de 60 personnes, fut aussi perdu. Quatre de ces navires venaient du Labrador, avec chargements complets, l'autre venait du pays et en destination de la baie du Nord. Ils appartenaient tous à New-Dublin dans la partie ouest du comté, et cette triste épreuve est vivement sentie.

Comté d'Halifax.—Le garde-pêche Fitzgerald fait rapport qu'il y a une grande augmentation dans les pêcheries de rivage de ce comté, et beaucoup d'amélioration dans les pêcheries de rivières. La prise de la morue, du maquereau et du hareng a été environ une moyenne, mais les prix obtenus ont été beaucoup meilleurs. La prise du saumon a excédé de beaucoup celle de l'année dernière.

Comté de Pictou.—Les statistiques de ce comté montrent un rendement à peu près moyen. La pêche au hareng n'a pas été aussi bonne que l'an dernier, celle du saumon a été de beaucoup meilleure,

Comté de Guysborough.—En comparant les relevés de ce comté avec ceux de l'année dernière, on verra que la pêche a diminué. Les rivières ont été bien approvisionnées de saumon, et l'augmentation du nombre de ce poisson offre une bonne preuve des résultats bien-faisants de la protection passée, et de l'importance de la continuer. La pêche au homard a considérablement augmenté. Il y a maintenant cinq établissements de conserve, et deux autres sont à se préparer pour la prochaine saison. La mise en force du présent règlement, ou de quelq' autre également stricte, est devenue nécessaire pour la protection de ce crustacé.

Comté d'Antigonish.—Le garde-pêche McDonald fait rapport que la quantité de saumon prise cette année est beaucoup plus considérable que les années précédentes, et la perspective est des plus encourageante, car un grand nombre de saumons ont remonté les rivières jusqu'à leurs frayères. Si les dispositions protectrices de la loi sont convenablement mises en force, les pêches du saumon de ce comté deviendront en quelques années très-productives. La pêche au hareng a été partiellement manquée, à cause de la violente tempête du mois d'août. Le maquereau a été abondant. Mais la pêche de ce poisson n'a pas été continuée pendant les quelques années dernières sur une aussi grande échelle qu'auparavant, à cause de la baisse du marché. Plusieurs pêcheurs sont à se préparer avec toute perspective de succès pour des opérations plus considérables la saison prochaine.

Comté de Richmond.—Les relevés de ce comté ne montrent pas un résultat plus que moyen. La pêche au saumon a été beaucoup améliorée, et les relevés montrent un rendement plus considérable. Le maquereau, le hareng et l'égréfin montrent une diminution dont on n'a pu déterminer clairement la cause.

Comté de Victoria.—Dans ce comté, les pêcheries ont été exploitées avec des difficultés plus qu'ordinaires à cause du temps défavorable, ce qui fait qu'elles ont été moins productives que les premières années.

Comté du Cap-Breton.—Les rapports de ce comté ne sont pas favorables, quoique les relevés ne soient pas matériellement différents de ceux de l'an dernier. Le garde-pêche Quinan fait rapport, que le saumon a été plus abondant, mais que le maquereau et le hareng montrent une diminution. Le taux élevé des gages aux mines en a détourné plusieurs de leurs dispositions à faire la pêche, et la violente tempête du mois d'août a causé beaucoup de dommages et de pertes aux pêcheurs. Les bateaux ont été endommagés, les échafauds emportés, les filets perdus et dans beaucoup de cas le produit complet de la pêche du printemps et de l'été balayé. Pour compenser ces malheurs, on a obtenu de bien meilleurs prix qui sont actuellement admis sur le marché et qui justifient l'espoir que les pêcheurs se remettront du désastre inaccoutumé de la saison. Les navires américains en grand nombre ont fait leur apparition pour la première fois depuis plusieurs années. On rapporte qu'ils ont fait une très-bonne pêche.

Comté d'Inverness.—La prise de la morue et du hareng n'a pas été si considérable que l'an dernier, mais le maquereau a été plus abondant. Le saumon a été en plus grandes quantités cette année, et on en a pris considérablement. Plus de mille poissons, d'un poids moyen de 15 livres ont été pris par des pêcheurs à la ligne dans la rivière Margaree. Les anchois ont abondé dans la partie sud-ouest de la rivière. La pêche à l'anguille continue de s'améliorer, et la truite est très-abondante. La pêche au homard devient importante dans ce comté. Il y a actuellement deux établissements de conserve, et un autre doit commencer ses opérations au printemps.

Recommandations.—Avant de clore mon rapport, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur plusieurs points d'une importance vitale pour le développement complet et la protection convenable de nos pêcheries inestimables. Dans des rapports précédents que j'ai faits à votre prédécesseur en charge, j'ai insisté sur ces différents points. Et, quoiqu'il admît parfaitement leur importance et qu'il prit des mesures pour mettre mes recommandations à effet, je regrette de dire que des préjugés locaux et des influences politiques en ont jusqu'ici empêché l'adoption. Sous une nouvelle administration, je ne puis que me flatter de l'espoir que ces influences auront moins de poids et que des mesures qui bénéficieront évidemment à cette source importante de richesse nationale seront adoptées et mises en force malgré l'opposition d'intérêts privés. Dans cet espoir, j'ai l'honneur de soumettre à votre considération les recommandations sur lesquelles j'insistais dans mon dernier rapport annuel avec les autres observations que m'a porté à faire mon expérience de la dernière année.

Le renouvellement des bancs d'huîtres dans le Nouveau-Brunswick, et l'adoption de mesures pour augmenter la production de ce crustacé au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, en protégeant les bancs qui existent et en en établissant de nouveaux dans les endroits favorables à leur croissance, sont des sujets d'une importance vitale. Leur considération pratique a été si longtemps retardée, que presque tous les bancs bien connus et autrefois avantageux, sont maintenant presque épuisés et perdent chaque année de leur valeur.

Ces remarques s'appliquent également aux bancs d'huîtres de l'île du Prince-Édouard qui diminuent et qui devront, sous peu, avoir le même sort que ceux de notre province.

Bien que le temps pendant lequel il est défendu de faire cette pêche ait été strictement observé, un dragage annuel excessif et insensé empêche non-seulement l'augmentation des huîtres, mais devra nécessairement épuiser les bancs, et si l'on ne prend des mesures efficaces, tous les bancs d'huîtres de cette province seront bientôt détruits. Le moyen le plus simple, le plus sage et le plus sûr d'augmenter la production des huîtres dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse serait de louer tous les endroits favorables à leur culture (qu'il s'y trouve d'anciens bancs d'huîtres ou non) à des termes assez avantageux pour engager des personnes entendues à y risquer leurs capitaux. C'est ce qu'on a fait dans d'autres pays, et c'est le seul moyen qui, suivant moi, puisse réussir; car tant que les huîtrières seront la propriété du public, on les draguera aussi longtemps et aussi souvent qu'on y trouvera une huître. Les résultats de la protection ordonnée par l'acte des pêcheries pendant ces quatre dernières années ont été absolument nuls, et on a même épuisé davantage les bancs d'huîtres par les quelques barils qu'on y a pris de plus; si bien, qu'il est à peu près inutile de draguer dans la plupart des endroits où les huîtres étaient autrefois abondantes. Ces remarques s'appliquent surtout à Shédiac, Cocagne, Bouctouche et Richibouctou; mais les mêmes causes produisent de semblables résultats dans d'autres localités, car il est évident qu'aucun banc ne peut suffire à une pêche faite avec des engins grossiers et lourds, qui détruisent autant d'huîtres qu'ils en prennent. Pour donner à ces huîtrières quelques chances de se repeupler et d'augmenter, on ne devrait y permettre le dragage qu'une fois tous les trois ou quatre ans, et défendre de les déranger dans l'intervalle; mais, comme de raison, ceux qui n'y ont aucun intérêt ne s'occupent que du présent, sans souci de l'avenir. Le mode le plus sûr après l'affermage, pour obtenir l'augmentation des bancs d'huîtres, serait de les réserver pendant un certain nombre d'années, — disons dix ou douze ans, — et d'empêcher absolument d'y faire la pêche pendant ce temps. Si l'on ne prend pas l'un ou l'autre de ces moyens, les meilleures espèces d'huîtres qu'il y ait au monde auront disparu dans quelques années. Je dois faire connaître à ce sujet que l'expérience tentée par l'honorable M. A. MacFarlane, dans la baie de Malagash, comté de Colchester, promet de réussir complètement. Il a déjà planté d'autres bancs, et les jeunes huîtres profitent rapidement; ce qui prouve qu'on peut cultiver les huîtrières sur nos côtes avec autant de certitude de succès que la terre même. Quand on considère les grandes demandes de ce délicieux bivalve, et les nombreux marchés qu'ouvrira bientôt le chemin de fer Intercolonial, on doit regretter que les grandes facilités que nous avons pour obtenir une production huîtrière illimitée ne soient pas utilisées tout de suite par l'adoption des moyens propres à assurer ce résultat. Tels qu'ils sont, les bancs ne profitent à personne, et il n'y a aucun lieu d'espérer un heureux changement avec le système actuel; au contraire, il est à peu près certain qu'ils seront entièrement détruits avant peu de temps. Je prie le département d'examiner de nouveau ce sujet, et de prendre quelque mesure pour conserver et développer cette source considérable de richesses.

Vu le travail croissant et rapide qu'on fait pour protéger le homard, et l'immense quantité de ce crustacé qui se prend annuellement dans les deux provinces, ne ferait-on pas bien de profiter de l'expérience acquise en ce qui concerne nos bancs d'huîtres, et de prendre des précautions afin d'empêcher pareil résultat pour le homard. Jusqu'ici, ce crustacé a été si abondant sur nos côtes, et jusqu'à ces années dernières on a si peu su tirer parti de son abondance, qu'on n'en a pas réglementé la pêche, ce qui fait qu'on l'a pris dans toutes les saisons sans porter grande attention à sa qualité ou à son état. On a détruit indistinctement des homards à test tendre, des femelles dans la saison du frai et de jeunes homards ne pesant pas plus d'une demi livre. La conséquence a été que dans les endroits où on en a fait la pêche pendant quelques années, le homard n'est pas seulement plus rare, mais la moyenne du poids a tellement diminué qu'il vaut à peine le travail nécessaire de sa préparation pour le marché. Il y a actuellement quarante-sept établissements de conserve dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, dont chacun consomme de trois à cinq tonneaux par jour, dans une saison qui dure de quatre à six mois, ce qui fait annuellement une destruction totale d'au moins trente mille tonneaux. Le nombre d'établissements de conserve augmente chaque saison, et la destruction doit augmenter nécessairement. Aucune source de production, quelle que riche qu'elle soit, ne pouvant supporter une exploitation augmentant sans cesse, à moins

qu'on ne prenne les moyens de suppléer à ce qu'on enlève, il est évident que cette pêcherie de valeur devra bientôt être épuisée par une pêche excessive. Les commissaires de poisson des États de la Nouvelle-Angleterre font actuellement de concert un mouvement, afin d'adopter sur leurs côtes quelque mesure de protection pour ce crustacé qui a été presque complètement détruit par ce genre de pêche aveugle. Sur les côtes du Maine et du Massachusetts il est très-difficile de se procurer des homards pesant plus qu'une livre et demie, et le rendement a été si minime que les industriels engagés dans les établissements de conserve les ont transportés à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, où les mêmes résultats se produisent rapidement dans tous les endroits où cette industrie s'exploite sur une grande échelle.

En juillet dernier, votre prédécesseur en charge fit passer un Ordre en Conseil pourvoyant à ce que les homards à test tendre, les femelles dans la saison du frai, et tous les homards pesant moins qu'une livre et demie ne fussent pas détruits, et remis à l'eau. Cette mesure de protection qu'il est si facile d'exécuter pourvu que les pêcheurs et les propriétaires d'établissements de conserve l'observent fut, après mûre réflexion, adoptée de préférence à une époque de prohibition. Car cette mesure n'aurait pu être mise en force sans gêner sérieusement la pêche dans plusieurs endroits. Je regrette de dire que des gens intéressés qui objectent à toute mesure de protection cherchent actuellement à faire rescinder cet ordre en conseil. Je vous demande respectueusement mais ardemment qu'avant d'y consentir vous examiniez la question avec tout le soin que mérite son importance. A ce propos, j'ai l'honneur de vous référer à mon rapport spécial sur cette question et à la lettre de S. P. Reid, écrivain, M. D., d'Halifax, N.-E., adressée au commissaire des pêcheries de votre département, et aussi à une lettre au commissaire des pêcheries de l'État du Maine, par le professeur Spencer F. Baird, de l'institut Smithsonian, commissaire de la pêche et des pêcheries des États-Unis. La position élevée et la capacité reconnue de ce monsieur méritent à ses avancés et à ses opinions la plus grande considération.

Par le grand nombre de demandes qui m'ont été faites de baux de rivières et de places de pêche, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, je suis porté à croire que les pêcheurs désirent voir introduire dans les provinces maritimes le système de baux qui est en usage dans les provinces de Québec et d'Ontario. Les disputes continuelles qui s'élèvent entre les pêcheurs et les propriétaires riverains, entre les pêcheurs eux-mêmes, rendent cette mesure de plus en plus nécessaire, et j'ai la conviction qu'on sera forcé de l'adopter à la fin. Dans la plupart des cas, les pêcheurs préféreraient payer un léger loyer au gouvernement pour leurs places de pêche, plutôt que d'être obligés de se disputer tous les ans avec leurs voisins au sujet de leurs droits respectifs. Il arrive souvent que, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, les propriétaires riverains font payer une redevance aux pêcheurs pour la permission de tendre des rets sur le front de leurs propriétés, tandis que de fait ils n'ont aucuns droits exclusifs au-delà de leur limite, qui est le rivage. Quant à payer un loyer pour ce privilège, il est évident qu'on devrait le payer au gouvernement et non aux propriétaires riverains. Dans le premier cas, le loyer que le pêcheur paiera lui sera rendu sous forme de protection pour ses moyens d'existence; dans le dernier cas il n'en retire aucun profit, car le montant du loyer s'en va dans le gousset d'un homme qui n'a aucun titre pour l'exiger. Une semblable mesure aurait en outre d'excellents effets dans l'intérêt des pêcheurs, en ce qu'elle protégerait et accroîtrait ses moyens d'existence, en assurant l'observation de la loi et des règlements et la conservation des pêcheries.

On a fait dans la Nouvelle-Ecosse beaucoup de demandes de location de cours d'eau pour la pêche à la mouche, et je ne vois aucune raison de les refuser. Dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, cette pratique de la mise en fermage a les meilleurs résultats, car la seule présence d'amateurs sur un cours d'eau empêche, dans une grande mesure, la pêche illégale et l'usage du dard. Le loyer qu'on retirerait diminuerait d'autant la dépense de deniers publics que nécessite le service des pêcheries. Il est inutile d'espérer jouir de tous les avantages de nos lois de pêche tant qu'on aura pas adopté un système uniforme pour toutes les provinces. On m'a aussi demandé la permission d'occuper des rivières presque entièrement ruinées, pour y essayer la reproduction artificielle du poisson. La pisciculture a si bien réussi, et a produit des résultats si avantageux dans d'autres endroits, que je ne puis mieux faire que de recommander qu'on accorde toutes les facilités et tous les encouragements possibles pour l'introduire dans nos provinces. Le succès complet qui a couronné les expé-

riences de M. Wilmot, dans Ontario, et celles de M. Holliday, sur la rivière Moisie, me fait espérer qu'on pourrait également réussir à former des établissements semblables dans nos deux provinces. Les grands fruits qu'on en retirerait pour le repeuplement de nos rivières dédommageraient amplement, suivant moi, des dépenses de construction et d'entretien.

Il y a dans la Nouvelle-Ecosse, de même que dans le Nouveau-Brunswick, plusieurs bonnes rivières dans lesquelles des obstacles naturels s'opposent à l'ascension du poisson. Le garde-pêche Morehouse regrette qu'à cause d'une chute insurmontable, le poisson ne puisse fréquenter la rivière Sissabou, dans le comté de Digby. Le garde-pêche Jost dit qu'il y a un obstacle sur la Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg; et le garde-pêche Ballam en signale un aussi sur la Grande Rivière, dans le comté de Richmond. Si l'on pouvait affecter une légère somme pour faire disparaître tous ces obstacles, ces rivières deviendraient bientôt d'importantes pépinières pour la reproduction du saumon et d'autres poissons. On pourrait de même ouvrir avantageusement d'autres cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse, si l'on avait l'argent nécessaire; les plus importants sont les rivières mentionnées plus haut et l'Avon dans le comté de Hants.

La destruction des jeunes aloses et harengs par l'emploi de la claie en branches, est un sujet de sérieuse considération. J'ai traité cette question au long dans des rapports précédents; il appartient maintenant à votre ministère de décider s'il ne vaudrait pas mieux, dans l'intérêt public, abolir totalement cet usage, ou restreindre la pêche à l'emploi exclusif des réts. Il n'y a pas de doute que la mesure augmenterait considérablement la quantité et la qualité de l'alse. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, la pêche au saumon, à l'alse, au hareng et au gaspereau avec des claires en branches, se fait sur une vaste échelle; nul doute que pendant quelque temps son abolition causerait de grands inconvénients, peut-être des pertes, et créerait un vif mécontentement dans toutes les localités où ce mode de pêche est établi; mais je suis convaincu que la destruction des jeunes aloses et harengs influe fatalement sur ces pêcheries, et la vigilance des officiers de pêche n'est pas suffisante pour la prévenir.

Il est très-difficile de mettre en vigueur les époques défendues dans les comtés à l'est de Halifax; cela provient de ce que les autorités n'ont pas clairement défini les mots "eau salée au-dessous du niveau de l'eau." La marée monte et baisse, dans quelques-unes des rivières, sur un espace de plusieurs milles à l'intérieur, et le droit de prendre du saumon dans les parties sujettes à la marée, jusqu'au 20 octobre, est réclamé en vertu de la section 2, chap. 95, des statuts révisés de la Nouvelle-Ecosse, troisième série, qui fait partie de l'acte des pêcheries. Cette section devrait être amendée de manière à ce qu'il ne puisse s'élever aucun doute sur sa signification, et stipuler que dans les limites de l'embouchure des rivières on ne peut prendre le saumon après le 15 août; et, dans la mer, pas en deça de trois milles de l'entrée des havres ou rivières, et pas plus tard que le 15 septembre.

Les gardes-pêche trouvent souvent difficile de remplir les "instructions" qui leurs ont été données pour les aider à mettre la loi en vigueur, attendu que les juges interprètent quelques fois la loi dans un sens qui diffère de quelques-unes des clauses de ces "instructions." De là la nécessité de les faire légaliser en vertu de l'acte et publier par autorité comme règles locales. Il faut donner tout le secours possible aux officiers, car ils ont à remplir un devoir très-difficile et désagréable. Ce serait simplifier les choses et faire disparaître une source de troubles si la loi de la Nouvelle-Ecosse pouvait être abrogée. Son maintien ne produit aucun bien, mais fait naître beaucoup de confusion et de différends. Comme l'Acte des pêcheries contient toutes ses clauses en termes précis et clairs, elle est aujourd'hui inutile et doit être abrogée.

Respectueusement soumis,

W. H. VENNING,
Inspecteur des pêcheries, N. E. et N.-B.

Voici les lettres du Dr. Reid et du Prof. Baird auxquelles il est fait allusion dans le rapport précédent. La lettre du Prof. Smith, du collège de Yale, contient des renseignements très-précieux sur l'histoire naturelle du homard.

HALIFAX, N.-E., 24 NOV. 1873.

“W. F. WHITCHER, écrivain,

Commissaire des Pêcheries, Ottawa, Canada.

“CHER MONSIEUR,— Pendant les deux dernières années j'ai remarqué dans les diverses parties de la province que l'on prenait indistinctement le homard, et que, par conséquent, ce crustacé est menacé de devenir rare, sinon de complète extinction; j'ai vu avec plaisir que les règlements de votre ministère insistent sur une saison de prohibition et sur le rejet des femelles avec leurs œufs, aussi bien que des jeunes ou petits crustacés. Ce serait trop malheureux de dépeupler nos rivières de ce poisson, et ce sera un résultat inévitable si l'on n'adopte des moyens de restriction; car jusqu'ici les jeunes homards et les femelles chargées d'œufs n'étaient pas prisés par les pêcheurs ou les manufacturiers. Ils ne prennent pas même toute la partie mangeable du homard, parce que, m'a-t-on dit, il en coûte trop d'extraire la viande du corps et des pattes, et que le homard est à trop bon marché pour valoir la peine de faire cette dépense supplémentaire.

“J'ai été surpris de voir que les naturalistes n'avaient que des données imparfaites sur ce mollusque. Ils savent que l'éclosion des œufs a lieu avant que la femelle les ait déposés; non pas qu'ils soient ovovivipares, mais parce que à l'époque de la fraie les œufs, au lieu d'être déposés dans des endroits abrités comme le font la plupart des poissons, restent attachés en grappes à la surface ventrale de la queue de la femelle, et sont par conséquent sujets à tous les accidents qui peuvent arriver à la femelle pendant cette période. Les œufs restent ainsi attachés jusqu'à ce que le germe soit complètement développé, et on croit qu'ils ne laissent la mère que quand les capsules des œufs sont rompues et les jeunes crustacés capables de jouir d'une existence indépendante.

“Ils sont alors exposés à une foule de dangers de la part de leurs ennemis, attendu qu'ils ne sont pas protégés par les fortes coquilles qui leur servent si bien à se défendre quand ils sont plus gros. Voilà pourquoi je crois que les règlements de votre ministère sont si nécessaires pendant l'époque de l'incubation.

“Le homard est un balayeur des mers, et quand il a pris son plein développement, il est indépendant de ses ennemis (excepté pendant la mue, qui ne dure pas très-longtemps). Voilà pourquoi il est si nombreux; et je crois qu'avec quelques soins cette abondance peut être continuée pour un temps indéfini, grâce à sa fécondité. N'ayant pas de renseignements suffisants sur l'extinction probable du homard pour en communiquer à votre ministère, j'ai pris la liberté d'écrire au révérend John Ambrose, actuellement à Digby (Nouvelle-Ecosse), mais longtemps stationné à la baie Sainte-Marguerite et sur la côte atlantique de cette province. Pendant de longues années ce monsieur a consacré une grande partie de son temps et de ses études à cette question et à une foule d'autres; son opinion a donc un grand poids.

“Voici ce qu'il dit au sujet de la probabilité de l'extinction; je trouve qu'il s'exprime même plus fortement que moi sur ce point :

“Me doutant, depuis assez longtemps, que ce n'était pas sans raison qu'une maison de conserve de homards, dans le Maine, était venue s'établir à Sambro, puis après quelques années à Peggy's Cove, je pris des renseignements parmi les pêcheurs de Sambro, et je sus que comme avant l'établissement d'une fabrique en ces lieux le homard était en grande abondance tout près du rivage, quelques années de mise en conserve les avaient si bien éloignés qu'à l'époque de mes recherches (en 1868) on ne trouvait les gros homards qu'en dehors de leurs anciennes limites, et que même les petits étaient comparativement très-rares près de la rive. La même chose s'était produite sur les côtes des Etats-Unis.

“Quoique les opérations de conserve ne se fissent sur la Baie Ste. Marguerite que deux ans avant mon départ de cette place, les pêcheurs m'informèrent que les endroits où la pêche se faisait le plus n'étaient pas aussi productifs qu'au commencement.

“Quand l'on considère que les œufs sont portés par la femelle pendant si longtemps et en si grandes quantités, il est facile de comprendre que le homard souffre peut-être plus que tout autre poisson ou crustacé de la non-observation d'une saison de prohibition par ceux qui le poursuivent. J'ai remarqué qu'à Peggy's Cove même les plus petits homards étaient détruits avant d'être apportés à la fabrique. J'ai cru à cette époque qu'un inspecteur sur les lieux devait veiller à ce que ces jeunes homards fussent renvoyés vivants à la mer aussitôt que pris dans les cages, et qu'on devait établir une saison de prohibition.

“ Si l'on n'adopte bien tôt des mesures conservatrices et si on ne les met rigoureusement à exécution, je suis convaincu que ce beau crustacé, qui a jusqu'ici rendu nos rives si fameuses, deviendra aussi rare ici qu'ailleurs.

“ Cette question de la protection et de l'accroissement de notre poisson s'impose à une attention immédiate.”

“ La conserve du homard est aujourd'hui une importante industrie, et il y en a des fabriques tout le long de la côte atlantique depuis le Cap Breton jusqu'au Cap Sable. Il est désirable qu'on ne lui impose pas des restrictions injustes, mais il n'est pas moins nécessaire que l'on établisse des règlements de nature à favoriser sa continuation.

“ Croyez-moi,

“ Votre sincère,

“ S. P. REID, M.D.

COMMISSION DES ETATS-UNIS, POISSON ET PÊCHERIES,
WASHINGTON, 4 décembre 1873.

MM. STILWELL et STANLEY,
Commissaires du poisson du Maine.

MESSIEURS,—La question du homard sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre a été spécialement signalée à mon attention l'année dernière, et j'ai reçu d'un grand nombre de personnes l'assurance qu'à moins qu'il ne soit fait quelque chose pour régler cette industrie, avant longtemps elle ne vaudra pratiquement rien. J'ai appris de personnes autorisées que, non-seulement les dimensions du homard ont diminué, mais encore que le nombre qui en est pris est beaucoup moindre qu'autrefois. En raison de l'accroissement des pêches du homard pendant les quelques années dernières, surtout pour les fins de conserve, ce résultat n'était pas inattendu, bien qu'il se soit produit plus tôt qu'on ne l'attendait.

Afin de vous procurer les renseignements les plus authentiques sur cette spécialité, je prends la liberté de vous transmettre ci-joint un document écrit à ma demande par M. Sidney J. Smith, du collège de Yale, New Haven, qui est notre meilleur spécialiste sur les crustacés américains et qui parle d'autorité sur tout ce qu'il dit.

C'est à vous de voir jusqu'à quel point les raisonnements que ce document contient peuvent rendre opportune une législation spéciale pour l'état du Maine.

Aujourd'hui, il ne paraît y avoir d'autre remède possible que de restreindre la pêche pendant un espace de temps plus ou moins long; et si on ne l'adopte, il est probable que la diminution continuera d'une manière alarmante.

La loi la plus simple serait celle qui défendrait absolument pendant un certain temps la prise du homard, soit pour vente immédiate ou pour conserve; et qui établirait une pénalité suffisamment sévère pour empêcher ceux qui se sentiraient disposés à la violer. Si les mois de juillet et d'août formaient cette époque de prohibition, ce serait un grand pas de fait vers la protection, car ils couvriraient une partie critique de l'époque de la fraie.

Il ne suffit pas de protéger la femelle ou celles qui portent les œufs, mais la prohibition doit s'étendre aux deux sexes. Afin de mieux comprendre les différences entre le homard mâle et le homard femelle, dont parle M. Smith, j'ai fait graver quelques dessins que je vous prie d'accepter.

Très-respectueusement,

SPENCER F. BAIRD,

Commissaire.

NOTES SUR L'HISTOIRE NATURELLE DU HOMARD,

PAR SIDNEY J. SMITH.

On trouve le homard américain sur la côte de l'Atlantique depuis le New Jersey jusqu'au Labrador, et cependant il n'a encore rien été publié sur ses traits caractéristiques et sa distribution locale. Il vit sur un fond rocheux, graveleux et sablonneux, depuis les basses eaux jusqu'à vingt ou trente brasses et peut-être plus, mais pas probablement à de grandes profondeurs. Il se nourrit de toute espèce de matières animales, fraîches ou en décomposition, qu'il peut découvrir.

Dans le Détroit de Long Island, la pêche au homard commence vers la fin de mars ou le commencement d'avril et dure jusqu'à la fin de l'automne, quoique son meilleur temps soit en mai et juin. Sur les côtes nord du Massachusetts et du Maine, d'où nous vient l'approvisionnement d'hiver, le homard se prend presque d'un bout de l'année à l'autre. Le capitaine N. E. Ottwood, écrivant en 1866, disait que ce crustacé ne passait pas dans l'eau peu profonde aux environs de Provincetown, Mass., avant le mois de juin et y reste jusqu'en octobre, alors qu'il disparaît de près du rivage. Il dit aussi qu'au nord du cap Cod le homard mâle est plus abondant que la femelle, tandis qu'au sud du Cap c'est tout le contraire. Cependant, en autant que j'ai pu le constater par moi-même sur les Détroits de Long Island, et de Vineyard, à Portland et Eastport, Maine, les deux sexes y sont pris en nombre égal. Comme cette question est d'un intérêt considérable, je dois faire remarquer qu'on peut facilement distinguer les sexes par le petit appendice qui se trouve dessous le premier cercle de la queue. Chez le mâle cet appendice est fort, raide, calleux et cannelé sur l'intérieur vers les extrémités, tandis que chez la femelle il est plus petit, mince, tendre et flexible; de plus les orifices génitaux, chez le mâle, se trouvent dans l'intérieur de la jointure basale de chacune des deux cuisses de derrière, tandis que chez la femelle ils sont situés dans la partie correspondante de la troisième paire.

En cherchant les moyens à prendre pour prévenir l'épuisement de la pêche du homard, il est important de tenir compte de l'époque de la fraie et du développement des petits. L'époque pendant laquelle la femelle porte les œufs varie beaucoup sur les différentes parties de la côte, étant de plus en plus tard à mesure que l'on avance vers le sud. Au sud du cap Cod, dans les détroits de Long Island et de Vineyard, elle porte ses œufs depuis le 1er avril jusqu'à la fin de juin. A Portland, Maine, elle porte ses œufs jusqu'à la mi-août; tandis que dans la Baie de Fundy, c'est depuis la Saint-Jean jusqu'en septembre. Il serait très-désirable d'avoir sur ce point des renseignements plus exacts, quoique ceux que nous avons soient suffisants pour démontrer que la période du transport des œufs embrasse le temps pendant lequel on prend le homard pour le marché.

Peu après l'éclosion, le jeune homard laisse sa mère et mène pendant longtemps une vie différente de celle de l'adulte. D'abord il n'est pas plus long qu'un tiers de pouce et ne ressemble guère à un homard. Il a aux cuisses de longues nageoires et nage vivement, vivant la plupart du temps à la surface de l'eau, à la manière des cardons. A mesure qu'il change de peau, il prend de plus en plus la forme du homard, jusqu'à ce qu'il ait atteint la longueur d'un peu plus d'un demi pouce, alors qu'il devient tout-à-fait homard, quoiqu'il ait encore conservé l'habitude de nager. Pendant cette période, qui dure plusieurs semaines, il est constamment exposé aux attaques des poissons et des autres animaux marins, tandis que lui-même poursuit le fretin et s'en nourrit. Il serait probablement inutile de tenter d'en élever un grand nombre à cette époque dans un espace limité, attendu que le jeune homard a alors besoin d'eau salée pure et d'une nourriture particulière, qu'on ne trouve que là où les animaux nageants se réunissent.

Quand il a atteint une longueur de quelques pouces, le homard croît très-lentement; il ne grandit qu'à l'époque où il jette l'écaille, ce qui chez le homard de dimensions ordinaires n'a lieu qu'une fois par année, et la croissance, à chacun de ces changements, est très-petite, ainsi qu'on peut le voir en comparant la grandeur de l'écaille avec celle du homard qui vient de la laisser. Chez le gros homard, l'écaille n'est pas toujours changée, même pas plus souvent qu'une fois par année.

A quel âge commence-t-il à produire? c'est quelque peu incertain. On voit quelques fois des femelles ne pesant pas plus qu'une demi livre jeter des œufs; mais chez ces petites femelles le nombre des œufs est comparativement petit. Le poids moyen des homards qui se vendent sur les marchés de New Haven est d'environ deux livres.

Il est évident qu'une saison de prohibition qui embrasserait toute l'époque de la fraie arrêterait la pêche du homard pendant la période où l'on en retire le plus de profits. Durant les fortes chaleurs du milieu de l'été il en vient un grand nombre pendant qu'on les transporte au marché. En empêcher la prise à cette époque aurait, sans aucun doute, un effet signalé sur l'approvisionnement pendant d'autres parties de la saison.

ANNEXE O.

RAPPORT SPÉCIAL SUR CERTAINES REQUÊTES CONTRE LE RÈGLEMENT
CONCERNANT LA PÊCHE DU HOMARD.

BUREAU DES PÊCHERIES, N.-E ET N.-B.

4 février 1874.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Relativement aux requêtes des comtés de Lunenburg, Shelburne et armouth, N.-É., demandant que le règlement concernant la pêche du homard soit rescindé, dont des copies m'ont été transmises pour faire rapport, j'ai l'honneur de faire les remarques suivantes sur les six raisons données par les requérants pour faire abroger le règlement. Pour plus de commodité, je vais citer chacune des raisons que je ferai suivre de mes remarques que je soumets respectueusement à votre examen, parce que cette question est d'une vaste importance et entraîne avec elle l'existence de cette pêche précieuse sur les côtes de nos provinces maritimes.

PREMIÈRE RAISON.—“ Parceque la majorité des homards pris sur ces côtes ainsi que sur les côtes des Etats-Unis pèsent moins qu'une livre et demi, et que, tel étant le cas, il faut en remettre la moitié en liberté en vertu des dispositions de cet ordre.”

Réponse.—L'assertion que la moitié des homards pris dans la Nouvelle-Ecosse pèsent moins qu'une livre et demi est erronée, et dans les localités où la moyenne de la pesanteur est si petite, soit sur les côtes des Etats-Unis ou celles de la Nouvelle-Ecosse, ce résultat est dû aux abus que le règlement cherche à redresser. Dans la plupart des localités où l'on trouve le homard, aux Etats-Unis aussi bien que dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, la dimension des homards est en moyenne de trois livres; un grand nombre varie de trois à quatre livres et souvent cinq. Quand on fait pendant quelques saisons une pêche indistincte comme celle que l'on a faite jusqu'ici, on remarque invariablement une diminution dans la dimension et le nombre des homards, jusqu'à ce que la localité soit complètement épuisée, alors que le homard est si petit que les opérations sont sans profits. Tel a été le résultat invariable sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre où cette pêche naguère si profitable est aujourd'hui presque détruite; comme conséquence inévitable, les propriétaires d'établissements de conserve ont déserté les rives américaines pour venir s'établir sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick où ils sont en train de produire le même état de chose; et c'est pour obvier à ces résultats que le règlement qu'on veut maintenant abroger a été fait. Afin qu'il n'y ait pas de doute sur l'inexactitude de l'assertion contenue dans la première raison, j'ai adressé une lettre à chaque garde-pêche de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans le district duquel cette pêche se pratique, lui demandant de faire connaître la moyenne exacte du homard pris. D'après les réponses reçues, vous verrez que la majorité des homards, loin d'être au-dessous du minimum de poids fixé par l'arrêté en conseil, la moyenne est considérablement au-dessus, tandis que dans les localités où il n'y a pas d'établissement de conserve, la pesanteur moyenne est beaucoup plus considérable que dans celles où la pêche est excessive, et que là où ces établissements sont nombreux, la pesanteur moyenne est beaucoup plus petite.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Comté	Pesanteur moyenne Lbs.	No. de manufactures.
Halifax, Est.....	2	8 et 2 autres en construction
do Ouest.....	2½	7
Lunenburg.....	2½	3
Qucen.....	2¼	3 et 2 autres en construction
Shelburne.....	2½	7
Yarmouth.....	2½	1
Digby.....	3	Aucune.
Colchester.....	3	Aucune.
Pictou.....	5	1
Guysborough.....	1½	8
Antigonish.....	4	1
Victoria.....	3	Aucune.
Richmond.....	2	2
Cap Breton.....	2	2

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Comté	Pesanteur moyenne Lbs.	No. de manufactures.
Ristigouche.....	3½	3
Gloucester.....	3	5
Northumberland.....	3	4
Kent.....	2	8
Westmoreland.....	3	Aucune.
Albert.....	4	Aucune.
St. Jean.....	4	Aucune.
Charlotte.....	2½	4

D'après ce qui précède, il paraît que les localités où le homard d'une si faible pesanteur est pris aujourd'hui sont précisément celles où ce règlement est absolument nécessaire pour prévenir la destruction totale de la pêche. Ce fait est pleinement corroboré par M. John Mitchell, le contre-maître de la compagnie d'emballage de Portland qui possède aujourd'hui un vaste établissement de conserve sur l'île de Grand Manan.

M. Mitchell est un intelligent Écossais et le père de cette industrie dans l'Amérique du Nord, ayant été amené d'Écosse pour conduire les opérations du premier établissement de conserve du homard qui ait existé sur ce continent. Il m'a assuré l'été dernier, pendant que je recueillais des renseignements sur cette question, qu'il a commencé ses opérations il y a douze ou quinze ans à l'est de Boston et qu'il a graduellement travaillé vers l'est, laissant derrière lui les localités épuisées, jusqu'à ce qu'enfin il soit parvenu à nos rivages où, dit-il, les mêmes résultats se produiront si l'on n'adopte pas de bonnes mesures de protection. Déjà il remarque une baisse dans les dimensions et le nombre du homard à Grand Manan, et il dit que le homard de moins d'une livre et demie ne paierait pas le travail qu'on lui consacrerait. Il invoque ardemment la mise de ce règlement à exécution.

SECONDE RAISON.—“ Parce que le homard n'est pas un poisson qui, comme le saumon, “ est confiné à une localité particulière, et qui par une pêche indistincte peut se trouver “ pauvre et empêcher le poisson de se rendre dans ces localités; mais est, au contraire, un “ habitant du vaste océan, et n'approche du rivage que pour le frai et la production.”

Réponse.— Cette raison accuse une grande ignorance sur cette question de la part des requérants ou la présomption d'une plus grande ignorance de la part de votre ministère et de ses officiers. Le contraire est exactement la vérité. Plus que tous les autres crustacés, le homard se confie lui-même dans des localités particulières, et l'expérience démontre que “ la prise indistincte appauvrit ” et même ruine la pêche dans ces localités. Je crois superflu de combattre cette raison, mais pour votre propre satisfaction, j'ai l'honneur de vous renvoyer

à un savant document écrit sur ce sujet par le Dr. S. P. Reid et qui se trouve annexé à mon rapport de 1873. Ses remarques et celles du Révd. John Ambrose corroborent pleinement mon opinion; et comme elles sont faites par des observateurs intelligents, je les signale respectueusement à votre attention.

TROISIÈME RAISON.—“ Parce que prendre ces crustacés et les mettre en conserve c'est enlever aux richesses de l'Océan pour ajouter à celles du pays, et ce n'est pas une perte pour l'Océan, à cause de l'effrayante puissance de reproduction du homard. Si on ne le prend pas, c'est une perte, parce que ceux qui sont libérés peuvent très-bien ne jamais revenir à la même place.”

Réponse.—Cette raison accuse un plus grand défaut de connaissances que la précédente. L'expérience prouve que le “ vaste océan ” ne fournira pas un éternel approvisionnement aux localités où la pêche se fait indistinctement et où les femelles et les petits sont détruits en masse. Le but du règlement est de prévenir la destruction totale de cette source de richesse dans les localités où l'approvisionnement diminue déjà rapidement. Pour plus ample réfutation de cette raison, j'ai l'honneur de vous renvoyer encore au document du docteur Reid, ainsi qu'à la lettre du professeur Baird à M. Whiteher, annexée à ce rapport.

QUATRIÈME RAISON.—“ Parce que la meilleure moyenne des pêches comprend des homards de moins d'une livre et demie de pesanteur.”

Réponse.—Cette assertion n'est qu'une répétition des inexactitudes contenues dans la première raison. Toutes les localités dans lesquelles les homards ont moins qu'une livre et demie de pesanteur sont exactement celles où le besoin de ce règlement, ou d'un autre également protecteur, se fait le plus vivement sentir. (Voir le document du professeur Smith sur le homard, annexé à mon rapport de 1873; Annexe N, page 147.)

CINQUIÈME RAISON.—“ Parce que cet ordre, s'il continue à être loi, privera vos requérants et tous ceux qui se livrent à cette industrie comme moyen de subsistance (lesquels forment une grande partie des habitants de nos rives), des moyens de vivre, ou les forcera à chercher d'autres occupations, et, d'après l'opinion de vos requérants, détruira cette branche d'industrie et ruinera les nombreuses manufactures qui leur donnent aujourd'hui de l'emploi, et écrasera en même temps, presque dans son berceau, ce commerce qui promet d'être une grande source de richesses et de revenus à ce pays, sans donner un avantage correspondant.”

Réponse.—De toutes les localités où la pêche au homard s'est faite sur une certaine échelle dans ces dernières années, des plaintes constantes et répétées ont été faites par les officiers des pêcheries, les propriétaires d'établissements de conserve et par les pêcheurs eux-mêmes contre la destruction causée par la pêche indistincte de ce crustacé. J'ai souvent fait allusion à ces plaintes dans mes rapports annuels, ainsi que dans des rapports spéciaux sur ce sujet, et à ma connaissance personnelle, on a signé des requêtes demandant des mesures protectrices, requêtes qui n'ont été mises de côté que sur l'assurance donnée par moi que le règlement qu'on veut aujourd'hui faire abroger était à l'étude et serait probablement adopté. Loin “ d'écraser dans son berceau cette source de richesse et de revenus,” ce règlement, j'en suis convaincu d'après les observations et les recherches considérables que j'ai faites parmi les établissements de conserve, est absolument indispensable pour sauvegarder l'existence même du commerce.

SIXIÈME RAISON.—“ Parce que, dans la République voisine, quoiqu'une loi semblable ait été passée il y a deux ans, on n'a pu la mettre en vigueur ou on l'a trouvée hautement impolitique, et elle est restée lettre morte.”

Réponse.—Aucun pays du monde n'a senti aussi sérieusement que les Etats-Unis le besoin de mesures protectrices pour ses pêcheries. Aujourd'hui que leurs pêcheries côtières et fluviales, naguère si opulentes, sont totalement ruinées par la pêche indistincte, le gouvernement américain a fini par comprendre leur importance et emploie des crédits considérables à s'efforcer de les repeupler par des moyens artificiels. Dans l'espoir de restaurer leurs pêches du homard, les pêcheurs du Maine transportent les femelles et les petits dans les localités dépeuplées, et la législature a promulgué un règlement qui prohibe la pêche de l'alevin du homard sous peine d'une amende de \$10 pour chaque poisson et la confiscation du bateau et de ses agrès. Les commissaires des pêcheries des Etats de la Nouvelle-Angleterre s'efforcent

aujourd'hui de trouver des mesures de protection plus rigoureuses et ils recommandent qu'on ne prenne pas le homard qui pèse moins que deux livres.

(Depuis que ce rapport est écrit, une législation ultérieure de l'Etat du Maine a eu pour résultat la loi suivante :—

“**SECT. 1RE.**—Personne ne devra prendre, mariner, vendre ou mettre en vente, dans les limites de l'Etat du Maine, du homard entre le premier jour d'août et le quinzième jour d'octobre de chaque année; et à partir du dit quinzième jour d'octobre jusqu'au premier jour d'avril de chaque année suivante, il ne sera pris, mariné, vendu ou mis en vente aucun homard de moins de dix pouces et demi de longueur, mesurant d'une extrémité à l'autre du corps à part les pinces ou tentacules; mais à partir du dit premier jour d'avril jusqu'au premier jour d'août de chaque année il n'y aura aucune restriction de ce genre quant au temps et à la dimension pour prendre, mariner, vendre ou mettre en vente ce crustacé.

“**SECT. 2.**—Toute personne contrevenant aux dispositions de cette section sera punie par une amende de dix piastres pour chaque homard pris, mariné, vendu ou mis en vente comme susdit; une moitié de cette somme ira à la personne qui aura porté plainte, et l'autre moitié à la ville où le délit aura été commis.”)

La très-grande majorité des établissements de conserve actuellement en opération dans la Nouvelle-Ecosse appartiennent à des Américains qui achètent, au chiffre ou à la livre, des pêcheurs résidents. Ils n'ont aucun intérêt permanent dans la pêche, sachant qu'elle durera son temps, ou du moins jusqu'à ce qu'ils aient fait de l'argent avec leur entreprise, et les pêcheurs résidents sont si aveugles sur leurs propres intérêts qu'ils ne s'occupent de rien autre chose que du gain actuel. Jusqu'à ces dernières années le homard a été si abondant et si peu coûteux sur nos rivages, que le mode adopté pour le mariner était des plus ruineux. On n'utilisait que la viande de la queue et des pinces, et on rejetait le reste ou on l'employait comme engrais; car quand le homard est abondant, ce serait perdre du temps que de retirer la viande du corps ou des cuisses. La diminution dans les dimensions du homard est si grande qu'il faut aujourd'hui cinq livres de poisson cru pour faire une livre de viande marinée, soit en moyenne trois homards pour remplir une boîte d'une livre. Si l'on songe que des centaines de mille boîtes sont remplies annuellement, on verra combien est grande la destruction de homards, qui se fait tous les ans et combien il est nécessaire que ce règlement ou une autre mesure également protectrice soit mis en vigueur.

Relativement à la recommandation faite par les requérants que la partie du règlement concernant la femelle du homard soit restreinte à un espace de quatre semaines, du 1er août au 1er septembre, je dois dire que ce n'est qu'après mûr examen que le règlement a été adopté tel qu'il est. Dans diverses localités, les alevins (ou, à parler plus proprement) les petits se détachent de leur mère en différents temps. Dans quelques-unes cela a lieu au commencement de juillet, dans d'autres à la fin de septembre. Une époque de prohibition, telle que demandée, ne pourrait pas s'appliquer à toutes les localités, mais elle le pourrait avec le règlement actuel. Le pêcheur de homard n'a qu'à délivrer une femelle de ses œufs, chaque fois et partout où il en trouve. S'il ne le fait pas, il ne peut vendre le homard, car l'acheteur est également passible d'une amende.

Les commissaires de la Nouvelle-Angleterre proposent une époque de prohibition de trois mois: avril, mai et juin, sur la côte sud de la Nouvelle-Angleterre, — et juin, juillet et août sur la côte est. L'époque du frai est plus tardive sur nos côtes et varie beaucoup dans différentes localités. Pour être de quelque utilité comme mesure protectrice, il faudrait que l'époque de prohibition pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick embrassât les mois de juillet, août et septembre, ce qui nuirait plus aux affaires que le règlement qu'on cherche aujourd'hui à faire abroger. Dans quelques localités, particulièrement sur la côte sud du Nouveau-Brunswick, où cette pêche se fait sur une très-vaste échelle, cette époque de prohibition empêcherait pratiquement les affaires, et rarement la température est suffisamment stable pour permettre de les commencer avant le dernier jour de mai.

Je sais qu'on peut soulever plusieurs objections contre ce règlement, et je vais signaler la plus importante. En premier lieu on peut alléguer avec raison que la constatation de la pesanteur du homard, qu'on suppose être sujette à ce règlement, occasionne au pêcheur et à l'acheteur du trouble et des pertes de temps. Ensuite il est très-probable que les petits

homards, ainsi que les femelles portant des œufs, après avoir été délivrés des trappes, seront encore pris et repris, — ce qui augmentera le trouble du pêcheur. Mais je ne puis concevoir de mesures protectrices qui ne soient sujettes à cette objection. Mon but a été de recommander des restrictions qui pussent protéger efficacement la pêche et en même temps contre-carrer le moins possible les opérations des pêcheurs. Je crois que, tel qu'il est, le règlement accomplira cet objet. Si le but avait été simplement de protéger le poisson, sans égard pour les intérêts des pêcheurs et des établissements de conserve, j'aurais demandé une époque de prohibition qui aurait embrassé tout le temps du frai. Mais, comme je l'ai dit plus haut, cela empêcherait pratiquement les opérations.

Je dois dire, en terminant, que ce règlement est le résultat de trois années de sérieux examen et de recherches faites par M. Whitcher et moi-même; et comme je suis convaincu que sa mise en vigueur, ou quelque mesure aussi rigoureuse, est absolument nécessaire pour prévenir l'extinction totale de ce précieux crustacé sur les côtes du Canada, je demande respectueusement, mais ardemment, que si ce règlement est abrogé, on en adopte un autre aussi sévère, et que les officiers des pêcheries reçoivent ordre de le mettre en vigueur avec la plus grande vigilance.

Respectueusement soumis,

W. H. VENNING,

Inspecteur des pêcheries, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.

Voici la lettre du professeur Spencer F. Baird, du Smithsonian Institute, E.-U., commissaire du poisson et des pêcheries, à laquelle il est fait allusion dans le rapport précédent et qui fut adressée au commissaire des pêcheries du Canada pour savoir quelle décision votre ministère avait prise sur cette question; M. Whitcher m'informe qu'en réponse une copie du règlement en vigueur fut transmise.

COMMISSION DES ÉTATS-UNIS,

POISSON ET PÊCHERIES,

WASHINGTON, 8 janvier 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Il se fait actuellement parmi les commissaires de poisson des États de la Nouvelle-Angleterre un mouvement combiné dans le but d'amener une législation concurrente au sujet de la protection du homard qui est aujourd'hui presque exterminé sur la côte par suite de la grande capture que l'on fait pour les mettre en conserve. Il est maintenant très-difficile d'en obtenir, dans le Maine ou le Massachusetts, pesant plus d'une livre et demie ou deux livres, et il est question de faire passer une loi fixant à deux livres le minimum de la pesanteur du homard mis en vente, et déterminant le temps de la pêche.

Tous paraissent s'accorder à dire que la diminution a été occasionnée par les opérations de conserve en été. J'apprends qu'à l'heure qu'il est le rendement sur les côtes du Maine est devenu si petit, que depuis plusieurs années les emballleurs sont obligés d'aller dans les provinces, et qu'il y a sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick 47 établissements d'emballage consommant de 3 à 5 tonneaux par jour pendant la saison qui dure près ou plus de six mois,—ce qui occasionne une destruction annuelle totale de 30,000 tonneaux de homards. A ce train vos eaux seront bientôt dépeuplées, ainsi que celles des États-Unis, et l'on peut se demander si, en vue de l'importance des intérêts en jeu, il ne serait pas temps de faire une bonne législation pour protéger ce crustacé.

Veillez me laisser savoir si une législation de ce genre est probable. Dans ce cas, il serait désirable qu'il y aurait entente entre les deux sections du pays.

Les principales mesures de restriction qui peuvent être adoptées sont: premièrement celles qui concernent la dimension du homard, et secondement l'époque de la pêche,—cette dernière se rapportant particulièrement à la saison du frai. Il est impossible de compter sur l'obéissance des pêcheurs à la loi qui les oblige de rejeter les femelles, car, d'après mes observations, la pêche se fait indistinctement.

La période pendant laquelle les œufs sont portés par la femelle est longue et celle de la fraie s'étend après un intervalle, quoique cela paraisse être plus tard à mesure qu'on avance

vers l'est. Une intermission absolue est peut-être ce qui pourrait être adopté de mieux ; par exemple trois mois, avril, mai et juin, sur la côte sud de la Nouvelle-Angleterre ; juin juillet et août sur la côte est ; et juillet, août et septembre, ou au moins août et septembre sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

Les détails d'un plan de ce genre seraient, nécessairement, arrêtés après une étude sérieuse de la question et avec toutes les données nécessaires.

J'ai transmis un article très-élaboré sur ce sujet à M. Stilwell, commissaire de poisson du Maine, article préparé par le professeur Verill et le professeur Smith, de New Haven, et, qui sera bientôt publié. Ce que je viens d'écrire contient les principaux points à être étudiés.

Bien sincèrement à vous,

SPENCER F. BAIRD,
Commissaire.

W. F. WHITCHER, ÉCR.,
Commissaire des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

ANNEXE P.

STATISTIQUE indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bateaux et chaloupes employés aux pêcheries, la quantité et la valeur du matériel de pêche, l'espèce et la quantité du poisson, et le nombre total des hommes employés, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1873.

DISTRICT.	BATEAUX ET CHALOUPIES EMPLOYÉS A LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.			ESPÈCES DE POISSON.					
	Bateaux.			Chaloupes.			Rets.	Nasses.	Saumon, quarts.	Saumon, traits dans la glace.	Saumon, fumé, lbs.	Saumon, en boîtes, lbs.	Maquereau, quarts.	Maquereau en boîtes.	Hareng, quarts.
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.									
Cumberland	3	85	750	14	77	300	235	8320	6390	12	480	150	5250	4800	38000
Colchester					123	4800	275	37444	9977	35	16050	211		4700	305
Hants					51	867	213	7070		80	8000	300	43200	4500	2520
King					65	1600	110	2300	4392	12	950	10	49200	5000	500
Annapolis	4	983	34719	310	481	18374	971	12151	1150	7	700	9	10200	3330	
Digby	15	983	34719	310	481	18374	971	12151	11241	12	2700		10200	2560	
Yarmouth	77	3344	126590	897	359	10127	587	17376	7944			29	18828	30004	
Shelburne					548	7390	1213	24480	11395			8	107150	1639	
Queen	28	1081	31400	238	948	107100	1504	107100	63666				44400	200	
Lunenburg	99	5173	257240	1087	2290	33580	2350	116641	51752	482	22330		22657	9186	
Halifax	48	960	163000	199	1774	1510	159	15359	85400				118983	5221	
Pictou					144	4286	454	14880	85400	50	40000	50	40000	5000	
Antigonish	93	1671	55830	189	144	4286	454	14880	90374	44	7150	679	39280	100	
Guysborough	50	1867	53500	223	1242	31918	1923	182440	326	326	326	326	6820	17625	
Richmond	70	2149	58900	476	576	14366	1349	115742	27198			643	13150	5890	
Cap Breton	10	50	2081	80	507	14131	1056	37950	2860			380	3110	3785	
Victoria	10	370	10600	46	408	8860	916	18870	15965	407	12210	1838	30605	5400	
Laverness	26	698	18600	213	364	7605	1379	25658	507646				504523	12035	
Total	490	18471	860110	4072	9009	187308	184	9474341	507646	1091	70570	4633	504523	37760	197126

STATISTIQUE indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bateaux et chaloupes employés aux pêcheries etc.—*Suite.*

DIVERS.	ESTRÈGES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.				Valeur.				
	Hareng fumé, en boîtes.	Caspereau, barils.	Morne, quintaux.	Langues et noues de morue, barils.	Merlangue, qtx.	Merluche, qtx.	Egrefin, lbs.	Flétan, lbs.	Alose, barils.	Achigan, lbs.	Trite, lbs.	Eperlan, lbs.	Anguille, barils.	Huitres, barils.		Homards, boîtes.	Huile de poisson, gall.	Gnano de poisson, tnx.	Poisson employé comme engrais, lbs.
Comberland.....																100	2		45487 60
Colchester.....	750	475	2720		345	28000	15000	950	560	19650	3100	1	50			80		10	32414 90
Hants.....			3000					1671		3240	14000								15735 00
King's.....	8700	430	220					1050		3900	5400								33272 50
Annapolis.....	7000	14	500	80	600	74500	23000	700	2000	1000	3000					1130	7		27064 50
Digby.....	4200	40	26545	93	14760	73000	131215	150	4250	1000	15000	30				590	4		228665 15
Yarmouth.....	780	1945	74867	54	4225	471500	41900	4		2000	18800	116				27700		175	435063 45
Shelburne.....		250	95000	5	13000											70000			738537 00
Queen's.....		1128	22619			1995										22095			221281 50
Lunenburg.....		455	123265	10	4039	405130	73000	57		20650	8641	96				289000			942024 91
Halifax.....		175	100000	1828	541	232800	75620				20000					492000	103	584	1619172 40
Pictou.....			245							50	1300								75993 15
Antigonish.....		2615	4257	105	108	470				172	238	1350	12011			6033			159817 10
Guysborough.....		970	19730	65	70	6145	137500	5		13100	8000	121				1500			533890 20
Richmond.....		1475	40200	50	330	14395	6600			4665	5600	344	50			717300			578491 50
Cap Breton.....		462	18117		11	194750	31200	5		4330	12800	209	11			160000		250	180563 55
Victoria.....			21451			160	620												149465 45
Jayvernes.....		1351	42271	177		12090	125210			6409		70				10011			561146 65
Total.....	21430	11783	695567	2467	25350	44321	1628045	4612	2560	73167	112879	2337	12128	3462288	465397	222	1059		6577086 51

RÉCAPITULATION

du produit et de la valeur des pêcheries de la province de la Nouv.-Ecosse, 1873.

Espèces de poisson.	Quantité.	Taux.	Valeur.
		\$ cts	\$ cts.
Saumon	4,633 barils	18 00	83,394 00
do frais dans la glace	504,523 lbs	0 15	75,678 45
do fumé	37,376 lbs	0 15	5,664 00
do en conserve	161,800 canistres	0 25	40,450 00
Maquereau	141,005 barils	10 00	1,410,050 00
do en conserve	10,842 canistres	0 15	1,626 30
Hareng	178,126 barils	4 00	712,504 00
do fumé	21,430 boîtes	0 25	5,357 50
Gaspereau	11,783 barils	3 50	41,240 50
Morue	595,567 quintaux	4 25	2,531,159 75
Langues et noues de morue	2,467 barils	7 00	17,269 00
Merlangue	25,350 quintaux	3 50	88,725 00
Merluche	44,321 quintaux	3 50	155,123 50
Egrefin	1,628, 045 lbs	0 06	97,682 70
Filetan	535,035 lbs	0 06	32,102 10
Alose	4,612 barils	8 00	36,896 00
Achigan	2,560 lbs	0 06	153 60
Truite	73,167 lbs	0 06	4,390 02
Eperlan	112,879 lbs	0 06	6,772 74
Anguilles	2,337 barils	9 00	21,033 00
Huitres	12,128 barrils	3 00	36,384 00
Homards	3,462,298 canistres	0 25	865,574 50
Huile	465,379 gallons	0 65	302,496 35
Guano de poisson	322 tonnaux	15 00	4,830 00
Poisson pour engrais	1,059 barils	0 50	529 50
			6,577,086 51

ANNEXE Q.

STATISTIQUE indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bateaux et chaloupes employés aux pêcheries, la quantité et la valeur du matériel de pêche, l'espèce et la quantité du poisson, et le nombre total des hommes employés etc., dans la province du Nouveau-Brunswick, pendant l'année 1873.

DISTRICT.	BATEAUX ET CHALOUPIES EMPLOYÉS.						MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.														
	Bateaux.			Chaloupes.			Rets.		Nasses.		Saumon, barils.		Saumon, frais dans la glace.		Saumon, fumé, lbs.		Saumon, en boîtes, lbs.		Maquereau, barils.		Maquereau, en boîtes.		Hareng, barils.		
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
Restigouche	8	1250	10200	1245	80	1675	168	8470	5035	60	300	341	4500	530000	50	12850	141	36975							
Gloucester	10	211	6300	31	506	8232	2182	43015	25855	200	200	60	26217	184884	1710	1710	36975								
Northumberland	3	60	1300	17	343	13528	691	59826	40436	125	500	141	600721	338400	364	4000	3458								
Kent	3	60	1300	17	263	43400	1260	111500	46550	7	600	480	192200	67300	200	4200	4260								
Ouest et Albert.					65	1416	402	5975	2816																
Carleton						174	36	635	31750																
York					150	3000	300	4000	2000																
King, Queen, et Sunbury					49	800	58	3122	852																
St. Jean	8	160	4000	40	316	9500	689	111160	11460	25	7500	25	490000	55000											
Charlotte	125	1377	48016	406	853	55273	982	35148	34350	56	12450														
	154	3058	64816	1739	2625	214184	6768	384851	201124	273	21550	1047	1433188	87950	3229	21050	94149								

STATISTIQUE indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des bateaux et chaloupes employés aux pêcheries, etc.—*Suite.*

District.	ESPÈCES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.				Valeur. \$ cts.			
	Hareng, fumé, en boîtes.	Gaspereau, barils.	Morue, quintaux.	Langues et noues de morue, barils.	Merlangue.	Merluche, quintaux.	Breghn, lbs.	Pletan, lbs.	Alose, barils.	Achigan, lbs.	Truite, lbs.	Eperlan, lbs.	Anguille, barils.	Autres, barils.		Homards, boîtes.	Huile de poisson, gal.	Guano de poisson, tonx	Poisson employé com- me engrais, barils.
Restigouche	.....	4653	500	.....	400	1950	7711	112600	.....	131100	4000	5000	200	.....	291000	.....	1050	21817 00
Gloucester	.....	.....	62950	804	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52500	98850	1310	7350	210500	12030	5050	638099 21
Northumber- land	.....	2356	1200	51	.....	100	500	1000	63	55657	8430	3000	429	350	51300	900	1588	238047 87
Kent	.....	2345	2185	800	925	488	.....	.....	180130	1100	375000	375000	68	7260	312000	1885	.....	236041 30
Ouest et Albert	.....	1200	830	.....	945	3505	9500	1200	2105	1100	22500	210000	95	200	.....	500	.....	81425 50
Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	11400	1800	1870	500	.....	.....	.....	.....	11464 70
York	.....	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300	500	10000	4000	250	.....	.....	.....	.....	16540 00
King, Queen, et Sunbury.	.....	2800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	43000	1550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15655 00
St. Jean	500	18250	150	.....	115	.....	3000	3200	300	1500	.....	.....	800	.....	10000	.....	.....	176842 00
Charlottte	497140	.....	11879	1950	16014	19690	243970	9400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	512900	42646	4824	635429 35
	498840	31004	79694	3605	18399	25733	264681	127400	2896	424387	109980	697520	3652	151160	1387700	57961	4824	2285661 93

RÉCAPITULATION

du produit et de la valeur des pêches, de la prov. du Nouveau-Brunswick, 1873.

Espèces de poisson.	Quantité.	Taux.		Valeur.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Saumon	1,047 barils	18 00		18,846 00	
do frais dans la glace	1,433,188 lbs	0 15		214,978 20	
do fumé	87,950 lbs	0 15		13,192 50	
do en conserve	1,121,184 boîtes	0 25		280,296 00	
Maquereau	3,229 barils	10 00		32,290 00	
do en conserve	21,050 boîtes	0 15		3,157 00	
Hareng	94,149 barils	4 00		376,596 00	
do fumé	498,840 boîtes	0 25		124,710 00	
Gaspereau	31,004 barils	3 50		108,514 00	
Morue	79,694 qtx	4 25		338,699 00	
Langues et noues de morue	3,605 barils	7 00		25,235 00	
Merlangue	18,399 qtx	3 50		64,396 50	
Merluche	25,733 qtx	3 50		90,065 50	
Egrefin	264,681 lbs	0 06		15,880 86	
Flétan	127,400 lbs	0 06		7,644 00	
Alose	2,896 barils	8 00		23,168 00	
Achigan	424,387 lbs	0 06		25,463 22	
Truite	109,980 lbs	0 06		6,598 80	
Eperlan	697,520 lbs	0 06		41,851 20	
Anguille	3,652 barils	9 00		32,868 00	
Huitres	15,160 do	3 00		45,480 00	
Homards	1,387,700	0 25		346,925 00	
Huile	57,961 gallons	0 65		37,674 65	
Guano de poisson	4824 ton'x	15 00		7,237 50	
Poisson employé comme engrais	7,788 brls	0 50		3,894 00	
					2,285,661 93

ANNEXE R.

ANNEXE

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux, chaloupes, rets, etc. pour l'année

Station.	Navires et bateaux employés à la pêche,						Rets, leurs nombre, dimension,									
	Navires.			Bateaux.			Rets à mailles.			Seines.			Eperviers.			
	No.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	No.	Valeur.	Hommes.	No.	Rods.	Valeur.	No.	Rods.	Valeur.	No.	Rods.	Valeur.
<i>Divis. de la Rivière Déroit.</i>																
Belle Isle					3	120	24				6	72	700			
Ile aux Pêches					1	25	6				1	12	250			
Pointe aux Pêches					2	55	12				2	24	450			
Ile de la Bataille					8	400	64				16	192	4000			
Ile du Bois Blanc					2	55	12				3	26	750			
Ile à l'Herbe					1	25	6				1	12	200			
Ile aux Dindes					1	40	6				1	12	200			
Rivière Déroit.					6	240	44				11	132	3200			
<i>Division du Lac St. Clair.</i>																
Lac St. Clair et Baie Mitchell							14				4					
Rivière Thames							84	1			17					
Rivière Sydenham							8				2					
<i>Division du Lac Huron.</i>																
Bosanquet					11	110	44				11	791	2148			
Bayfield					6	1050	32	469	8289	2620						
Goderich					13	2255	39	940	20439	816						
Port Elgin					1	100	3	41	911	250						
Southampton					5	100	15	364	7923	3400						
Kincardine					6	1000	18	452	9851	4140						
Ile du Poisson Blanc					1	50	8				1	50	800			
Inverhuron					1	150	3	65	1387	500						
Ile de Burke					1	40	8				1	60	400			
Ile Ronde					13	1535	34	590	11464	4900						
Rivière au Sable					2	20					2	130	400			
Grande Ile					2	350	9	175	2961	1320						
Tête de Lion					2	100	4	3	180	35						
<i>Div. de la Baie Georgienne.</i>																
Pointe Vail					4	160	8	8	480	384						
Cap Rich					6	450	12	12	720	720						
Meaford					2	160	4	4	240	216						
Thornbury					5	350	10	10	600	450						
Collingwood					6	500	15	15	1000	900						
Rivière Nottawasaga					1	70	3	1	50	35	2	250	250			
Penstancouchine					1	50	4	2	100	60						

R.—Suite.

ainsi que du produit et de la valeur du poisson dans la province d'Ontario. 1873.—Suite.

valeur, etc.				Espèces, quantités et prix du poisson.														Valeur.		Total.
Ver-veux.		Parcs en rets.		Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, lbs.	Poisson blanc, No.	Truite, brls.	Hateng, brls.	Sciacos, brls.	Mashinongé, brls.	Achigan, brls.	Brechet, brls.	Doré, brls.	Pois commun, brls.	No. total de brls. de poisson.	Frais.	Salé.	Total.		
No.	Valeur.	No.	Valeur.													\$	\$	\$		
				400											400	6000		6000		
				60											60	9000		9000		
				70				500							70	1050		1050		
				1000											1500	17000		17000		
				110											110	1650		1650		
				30											30	450		450		
				50											50	750		750		
				425											425	6375		6375		
5																1000		* 1000		
																7877		†† 7877		
				955	191000			107							82	1144	2475	3475	5950	
				865	171000		355	200								1420	9740		9740	
				1850		825										2675	18725		18725	
				35	7000		15									50	350		350	
				760	152000		320									1080	7560		7560	
				820	164000		340									1160	6825	1295	8120	
				100	20000		60									600	3000		3000	
				100	800		400									160	1120		1120	
				535	109000		165	462								400	2000		2000	
				205	41000		800									1162	4900		2310	
				30			95	110								800	3200		3200	
							25									410	2620		2620	
																55	355		355	
				120	2000		100	5								225	865		700	
				300			350									650	1060		4250	
				100			150	5								255	1000		675	
				300			400									700	2600		4600	
				350			500	10								860	2500		3150	
				78			90	40								228	580		1378	
				5			7									12	79		79	

ANNEXE S.

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., ainsi que du produit et de la valeur du poisson dans la province d'Ontario, pour l'année 1873.

NAVIRES DE PÊCHE, BATEAUX ET RETS EMPLOYÉS.

	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre d'hommes.	Rods.	Valeur.
			\$			\$
Navires.....	3	110	2,080	277		
Bateaux.....	643		31,107	1,792		
Rets à mailles.....	5,761				167,280	53,295
Seines.....	288				6,997	31,973
Eperviers.....	14				1,335	9,500
Verveux.....	379					2,697
Parcs en rets.....	25					79
Total.....	7,113	110	33,187	2,069	175,612	97,454

ESPÈCES, QUANTITÉS ET PRIX DU POISSON.

	Barils.	Livres.	Nombre.	Valeur.		Valeur totale.
				Frais.	Salé.	
				\$	\$	\$
Poisson blanc.....	16,453					
“.....		1,430,514				
“.....			43,586			
Truite.....	9,188					
Hareng.....	7,348					
Seisocs.....	288					
Maskinongé.....	143					
Achigan.....	731					
Brochet.....	1,248					
Doré.....	1,055					
Poisson commun.....	2,806					
Total.....	39,260	1,430,514	43,586	223,505	69,585	293,090

ANNEXE T.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DANS LA PROVINCE D'ONTARIO, POUR LA SAISON DE 1873.

DIVISIONS DE BROCKVILLE ET CORNWALL.

JOHN MOONEY, *garde-pêche.*JOHN WALLACE, }
HENRY HUNT, } *Gardiens.*

En consultant l'Annexe N, on remarque une augmentation dans le rendement du poisson, dans cette division, sur l'année dernière.

En 1872 le nombre total des barils de poisson était de 103; tandis que durant la dernière saison la pêche a été de 182, ce qui fait une augmentation de 79 barils, équivalant à une augmentation totale de \$700 dans la valeur.

Il n'a été fait rapport d'aucune infraction aux lois de pêche. Les pêcheurs paraissent satisfaits de la bonne administration des lois dans cette division.

DIVISIONS DE NEWCASTLE ET COBOURG.

SAMUEL WILMOT, *officier des pêcheries.*JAMES K. CAMERON, *garde-pêche.*

On trouvera à l'Annexe N, un rapport spécial des opérations de M. Wilmot, chargé de la surveillance de l'établissement de pisciculture du gouvernement à Newcastle.

En consultant l'Annexe R, on verra que durant la dernière saison la capture du poisson dans cette division a été de 650 barils, dont une grande partie était composée de truite. La valeur totale du poisson pris durant la saison s'est élevée à \$6,550; la plus grande partie a été vendue à Montréal, et le reste employé à la consommation locale.

DIVISION DU COMTÉ DE PRINCE-EDOUARD.

JOHN G. HICKS, }
WM. PLEWS, }
W. A. PALEN, } *Gardes-pêche.*
PETER HUFF, JR., }
JOSEPH PIERSON, }

La pêche dans cette division, durant la dernière saison, a été assez bonne. Les prix ont été plus élevés, et les pêcheurs ont été très-satisfaits des résultats de la saison; il n'y a pas de doute que la bonne administration des lois de pêche fait déjà beaucoup de bien aux pêcheries du comté de Prince-Edouard. Le tableau suivant indique le produit et la valeur du poisson pris dans ce district durant les deux dernières années :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	850	572
" frais, lbs .....	.....	115,258
" do No. 100.....	.....	524
Truite, barils.....	166	55
Hareng "	592	501
Brochet et achigan, barils.....	320	602
Doré "	483	573
Poisson commun.....	972	962
Total.....	3,710	3,575
Valeur.....	\$28,800	\$38,782

DIVISION DE LA BAIE DE QUINTÉ.

CHARLES WILKINS, *Garde-pêche.*

Le rendement des pêches dans cette division a été beaucoup plus considérable que les deux dernières années.

En 1871, le nombre des barils de poisson était de 2,592, et de 3,115 en 1872; cette année, il a été de 4,178.

La valeur totale du produit des pêcheries, durant la dernière saison, s'est élevée à \$22,588 contre \$12,000 en 1872.

Les marchés locaux ont été bien approvisionnés, et on a exporté en outre une bonne quantité de poisson.

Les lacs de l'intérieur, sur lesquels venaient auparavant pêcher sans merci des individus des États-Unis, qui emportaient leurs pêches de l'autre côté des frontières, ont été bien surveillés, et ce trafic a été arrêté jusqu'à un certain point. Le poisson que prennent les colons de certaines parties du pays voisins des lacs est employé à l'usage domestique.

Quand les chemins de fer que l'on se propose de construire en arrière de la baie de Quinté seront faits, le poisson de ces lacs intérieurs sera plus recherché et constituera une source de revenus considérable.

L'achèvement des passes-migratoires sur les rivières Moira et au Saumon permet au poisson de remonter ces cours d'eau, et on en prend maintenant en grande quantité.

DIVISION D'ERIE, NIAGARA, ET D'UNE PARTIE DU LAC ONTARIO.

JOHN W. KERR, *garde-pêche.*

Le tableau suivant indique les sous-divisions de ce district, ainsi que le nombre et la valeur des barils de poisson pris dans chacune d'elles pendant les années 1872 et 1873 :

	1872.		1873.	
	Barils.	\$Valeur.	Barils.	\$Valeur.
1ère du havre Whitby à Bronte.....	588	7,036	577	5,974
2e. de Bronte au port Dalhousie....	774	6,692	983	7,116
3e. " Port Dalhousie à Queenston.	406	3,561	353	3,732
4e. " Queenston au Port Ryerse...	763	5,408	663	4,838
5e. " Port Ryerse au Port Talbot.	808	6,125	889	7,502
Total	3,609	28,822	3,465	29,162

Les chiffres suivants montrent le rendement des pêcheries pour cette division pendant les deux dernières années :—

	1872	1873
Poisson blanc, barils.....	850	572
" frais, lb.....	.....	115,258
" do per 100.....	.....	524
Truite, barils	166	55
Hareng, "	592	501
Sciscos, "	219	288
Maskinongé, "	8	22
Brochet et achigan, barils.....	320	602
Doré, "	483	573
Poisson commun, "	972	962
Total.....	3,610	3,575
Valeur.....	\$28,800	\$38,732

Ce tableau accuse une diminution considérable dans la pêche de la truite et du hareng, comparée avec celle de 1872. Le garde-pêche dit, à ce sujet, que la truite a nagé très-haut

cette année, et par conséquent n'a pu être prise dans les rêts à maille. Le hareng a fait son apparition beaucoup plus tard que l'année dernière, et quoique pas aussi abondant qu'autrefois, il était d'excellentes grosseur et qualité. Le garde-pêche attribue la diminution de ce poisson à l'emploi du harpon, et il en recommande l'interdiction sur la baie de Burlington pendant un certain nombre d'années.

Les rivières à saumon entre le havre de Whitby et Bronte comprennent Lynd's Creek, Duffin's Creek, le Rouge, le Highland Creek, et les rivières Humber et Crédit. Dans Duffin's Creek le saumon abondait; on en a remarqué de cent à cent vingt dans les frayères. On a fait surveiller ces rivières par des gardes-pêche pendant les mois d'octobre et de novembre, jusqu'à ce que le poisson fût parti. On n'a pas vu de saumon dans Lynd's Creek cette année, quoiqu'il abondât en 1871. Il est probable que par l'inattention du gardien, le sable aurait bouché l'ouverture de ce cours d'eau, ce qui a empêché le poisson d'y entrer. On a vu deux saumons cette année dans Highland Creek pendant l'époque de la fraie; le saumon n'a pu y entrer, en raison de l'accumulation du sable à son embouchure. Cet embarras était causé par l'action de l'eau. Il a fallu dans le courant de l'année ouvrir plusieurs fois l'un de ces cours d'eau, le Highland Creek, mais on n'y a trouvé que deux poissons durant l'époque de la fraie. Plusieurs saumons ont été vus dans la rivière Crédit.

La pêche du hareng à dos bleu vis-à-vis la plage de Burlington a été bonne; le poisson était d'excellente qualité et très-gros.

La pêche du poisson blanc avec le filet à maille, entre Rainham Centre et Port Ryerse n'a pas été aussi bonne qu'auparavant, à cause du mauvais temps; mais le poisson était de bonne qualité et grosseur et a rapporté de bons prix. A la Pointe du Dinde, dans le lac Erié, la pêche a été excellente; on y a pris du doré de bonne grosseur et en grande quantité. La pêche du maskinongé a été également supérieure à celle de l'année dernière; quelques-uns de ces poissons pesaient jusqu'à 40 lbs. Il n'y a eu cette année que très peu de contraventions aux lois de pêche. Les quelques cas qui sont venus à la connaissance du garde-pêche ont été traités avec douceur et fermeté à la fois, de manière à en empêcher la répétition.

Dans l'automne de 1869, M. George A. Lacey a établi, à Hillsburg, une frayère artificielle de truite mouchetée, et cette même année il recueillit 5,000 œufs de truite, dont 3,000 ont éclos. En 1871 il plaça 20,000 jeunes truites dans les eaux de la rivière Crédit, et cette année il avait 1,000 poissons reproducteurs, indépendamment de plusieurs milliers de jeunes truites de l'année dernière. Il espère pouvoir cette année incuber 150,000 œufs. M. Hull, du village Erié, a construit durant la présente saison, cinq étangs, contenant 2,000 poissons reproducteurs et près de 2,500 alevins, outre 500 œufs dans les auges à incubation.

DIVISION DES ILES WOLFE ET AMHERST.

P. KIEL, *garde-pêche.*

M. Kiel fait rapport que la truite saumonée a été cette année plus abondante près de l'île Wolfe que depuis plusieurs années, mais qu'à cause du mauvais temps la pêche n'a pas excédé les précédentes. Le poisson blanc s'est tenu plus éloigné du rivage qu'à l'ordinaire. La loi des pêcheries a été bien observée cette année et paraît donner satisfaction, à cause de l'augmentation dans le nombre du poisson et des avantages qui découlent de ce judicieux règlement. Les marchés du Canada en ont été bien approvisionnés pendant toute l'année, le surplus étant exporté aux Etats-Unis.

Voici un état du produit de cette pêche pendant les deux dernières années :—

	1872	1873
Poisson blanc, barils.....	310	151
“ frais, lbs.....	.....	1,500
“ “ per 100.....	.....	3,950
Truite, barils.....	554	418
Hareng, “	12	12

Brochet et achigan, barils.....	77	182
Doré "	27	56
Poisson commun "	166	217
Total.....	1,146	1,036
Valeur.....	\$8,310	\$8,945

Ce tableau démontre que la pêche de la truite saumonée a été un peu moindre que l'année dernière, mais beaucoup supérieure à celle de 1871; celle de ses autres espèces de poisson a considérablement excédé la pêche de l'année dernière. La valeur du poisson pris dans cette division durant la présente année accuse une augmentation de \$600 sur la pêche de l'année dernière, et au moins 33 pour cent sur celle de 1871.

DIVISION DE RONDEAU, LAC ÉRIÉ.

JOHN MCMICHAEL, *garde-pêche.*

La pêche du poisson dans cette division a été quelque peu inférieure à celle de l'année dernière, parceque les pêcheurs n'ont pas fait leurs préparatifs à temps pour la pêche du printemps. Il n'a été fait rapport d'aucune infraction aux lois.

Le tableau suivant indique le produit et la valeur des pêches dans cette division pendant les deux dernières années :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils	125	138
Hareng, "	124	155
Brochet et achigan, barils.....	30	10
Doré, "	79	48
	358	351
	\$1,936	\$1,689

La baisse dans la valeur provient principalement du fait que les pêcheurs se sont préparés plus tard qu'à l'ordinaire pour la pêche du printemps. Les lois de pêche n'ont pas été violées.

DIVISION DE LA RIVIÈRE DÉTROIT ET DE L'OUEST DU LAC ÉRIÉ.

EDOUARD BOISMIER, *garde-pêche.*

Le tableau suivant des pêches dans cette division accuse une augmentation considérable sur l'année précédente, près d'un tiers de plus qu'en 1872 :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils	2,993	2,655
" frais, lbs		48,347
Truite, barils		855
Hareng, "	658	1,035
Brochet et achigan, barils.....	93	111
Doré, "		73
Poisson commun, "		49
Esturgeon, "		572
Total.....	3,744	4,778
Valeur.....	\$42,333	\$61,776

Le garde-pêche fait rapport qu'en raison des tempêtes de vent qui n'ont cessé de se faire sentir pendant la plus grande partie de la saison, les pêcheurs ont perdu plusieurs de leurs rêts et n'ont pu faire leurs pêches aussi bien qu'à l'ordinaire; sans cela le rendement aurait été beaucoup plus considérable. Malgré cela cependant il accuse une assez bonne augmentation sur l'année précédente et est quatre fois plus fort qu'en 1871.

DIVISION DE SYDENHAM ET DU LAC ST. CLAIR.

F. McRÆ, *garde-pêche.*

La valeur des pêcheries dans cette division pendant l'année 1872 a été de \$8,255, soit une augmentation de \$200 sur 1871; et durant la dernière saison elle a été de \$8,877, soit une augmentation de \$600 sur 1872. Cette augmentation aurait été plus forte encore si l'on avait pêché autant qu'à l'ordinaire dans la partie supérieure de la Thames et dans la rivière Sydenham. La valeur du poisson pris au dard est portée à plus de \$900, ce qui met à \$1,500 la valeur totale. Le garde-pêche recommande la nomination d'un gardien à Cashmere pour surveiller la pêche au filet plongeant, laquelle prend une importance considérable.

DIVISION DE GODERICH.

A. C. McKINNON, *garde-pêche.*

Le produit de la pêche de ce district pendant les deux dernières années a été de :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	3,329	3,670
" " frais, lbs.....	.....	732,000
Truite, barils.....	1,276	1,180
Hareng, " 	64	307
Doré, " 	124	82
Poisson commun, barils.....	285	.....
Total.....	5,078	5,239
Valeur.....	\$36,737	\$34,415

La saison de pêche a été courte, en raison des orages qui n'ont cessé de prévaloir pendant la plus grande partie du temps; sans cela la pêche aurait probablement été plus considérable; tel qu'il est, le rendement accuse une augmentation de 161 barils sur 1872, quoique la valeur en soit moindre de \$2,000.

Les marchés locaux ont été bien approvisionnés; le surplus du poisson a été vendu à des marchands américains. Il n'a été fait rapport d'aucune infraction aux lois de pêche.

DIVISION DE LA RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE.

S. A. MACVICAR, *garde-pêche.*

Aucun rapport n'a été reçu de cet officier sur le produit de la pêche dans sa division depuis quatre ans.

DIVISION DE SAUGEEN.

Vu l'impossibilité d'obtenir de M. Eastwood, le garde-pêche, des renseignements quelconques sur le produit des pêches dans cette division, le garde-pêche du district de Goderich a reçu ordre de les fournir. On trouve ses statistiques à l'Annexe R. Il dit que les pêcheurs de Saugeen ont été aussi heureux que ceux de sa division; d'après ses observations personnelles et les renseignements qu'il a pu recueillir, il est sous l'impression que ces pé-

cheurs sont disposés à observer les lois, à l'exception de ceux qui fréquentent les îles de pêche.

M. McKinnon n'a pu visiter toutes les stations de cette division à cause des mauvais temps de l'automne.

Le tableau suivant indique le produit et la valeur des pêches de cette division en 1872 et 1873 :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	1,875	2,455
" frais, lbs.....	.....	(493,000)
Truite, barils.....	1,474	995
Hareng "	2,270	2,372
Total.....	5,619	5,822
Valeur.....	\$32,057	\$35,180

Le rapport ne signale aucune infraction à la loi des pêcheries.

DIVISION DE LA PÉNINSULE INDIENNE.

G. S. MILLER, *garde-pêche.*

Malgré la tempête qui eut lieu pendant la pêche d'automne et qui a fait perdre à plusieurs pêcheurs leurs bateaux et leurs filets, les statistiques accusent une augmentation considérable sur les deux dernières années. Voici le tableau des pêches de ces deux années :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	850	1,283
" frais, lbs.....	.....	2,000
Truite, barils.....	440	1,622
Hareng, " .....	.....	60
Erturgeon, "	30	.....
Poisson commun, " .....	.....	20
Total.....	1,320	2,985
Valeur.....	\$6,450	\$19,552

Aucune infraction aux lois.

DIVISION DU LAC HURON ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

G. B. ABREY, *garde-pêche.*

L'ancien garde-pêche, Wm. Plummer, écuyer, ayant été obligé d'aller résider à Toronto, après sa nomination de surintendant des affaires des Sauvages en cette ville, M. Abrey fut nommé pour le remplacer.

Cette année il a été pris moins de licences de pêche que l'année dernière. Pendant la première partie de l'automne le temps a été très-orageux, et la saison de pêche s'est terminée de bonne heure; pour ces raisons les statistiques sont en dessous.

Le tableau suivant indique le produit et la valeur des pêches dans cette division pendant les deux dernières années :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	3,923	2,047
Truite.....	2,182	1,701
Doré.....	.....	1
Total.....	6,105	3,799
Valeur.....	\$42,735	\$22,807

DIVISION DU LAC SUPÉRIEUR.

JOSEPH WILSON, *garde-pêche.*

Le produit de la pêche dans cette division a été beaucoup plus considérable que les deux dernières années. L'état suivant montre son rendement et sa valeur en 1872 et 1873 :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	1,958	2,275
“ frais, par 100 lbs.....	.....	7,000
Truite, barils.....	1,252	1,500
Doré.....	70	.....
Total.....	3,282	3,775
Valeur.....	\$17,384	\$18,045

Le garde-pêche a visité toutes les stations de sa division, et il fait rapport que les mauvais temps de l'automne ont causé des dommages considérables aux rets, et malheureusement, dans un cas, la perte d'un bateau et de trois hommes à l'île Saint-Joseph.

La pêche dans les rapides Sainte-Marie a été beaucoup plus considérable que depuis plusieurs années. La loi des pêcheries a été bien observée, et aucun des produits de cette division n'a été exporté. Le garde-pêche suggère qu'on empêche les étrangers de saler la truite dans les environs de la rivière Nipigon, et recommande qu'un gardien soit placé au rocher Rouge pour voir à cela, et donner des licences de pêche à la ligne dans la rivière Nipigon et les cours d'eau voisins. Cette recommandation a déjà été mise à exécution.

DIVISION DE SIMCOE.

A. MCKENZIE, *garde-pêche.*

La pêche s'améliore dans ce district. Le rendement des saisons de 1872 et de 1873 est indiqué dans le tableau suivant :

	1872.	1873.
Poisson blanc, barils.....	60	.....
“ frais, par nombre.....	.....	4,940
Truite, barils.....	46	.....
“ fraîche, par nombre.....	.....	2,930
Hareng, barils.....	7	.....
Maskinongé “.....	.....	1
Achigan “.....	.....	75
Doré “.....	.....	2
Total.....	113	78
Valeur.....	\$1,010	\$1,677

DIVISION RIDEAU.

C. C. JOYNT, *gardien.*

Dans cette division, qui comprend la rivière et le lac Rideau, il y a 55 petites embarcations valant \$660, ou \$12 chaque, et 234 verveux évalués à \$468. Il a été pris de l'achigan, du brochet, du doré et du poisson commun, faisant un total de 599 barils évalués à \$3,594. Tout ce poisson a été vendu sur les marchés canadiens.

ANNEXE U.

COMPTE-RENDU D'UNE SECONDE EXPÉDITION DE DRAGAGE SUR LES GRANDS FONDS DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT, AVEC QUELQUES NOTES SUR L'ÉTAT ACTUEL DES PÊCHERIES MARITIMES ET DES BANCs D'HUITRES D'UNE PARTIE DE CETTE RÉGION.

A L'HONORABLE A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant d'une seconde expédition de dragage en eaux profondes faite l'été dernier sous les auspices immédiats de votre ministère et au nom de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal.

Votre obéissant serviteur,
J. F. WHITEAVES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Les instructions que je reçus de votre ministère avant mon départ de Montréal m'enjoignaient de choisir, suivant mon propre jugement, les endroits qui devaient être examinés dans la première partie de l'été, et plus tard de consacrer une partie du temps à faire des recherches sur l'état actuel des bancs d'huitres dans les détroits de Northumberland et sur la côte du Nouveau-Brunswick.

En conséquence j'arrêtai le plan suivant, qui fut ultérieurement suivi : consacrer une semaine ou deux au dragage dans les eaux les plus profondes entre Anticosti et Gaspé, puis faire un circuit complet de l'île du Prince-Edouard, examinant d'abord l'entrée de la baie des Chaleurs, les bancs Orphan et Bradelle, l'espace entre le Cap Breton et l'île du Prince-Edouard ; puis, en dernier lieu, tous les détroits de Northumberland de chaque côté, en revenant à la baie des Chaleurs.

La goëlette fédérale *J. H. Nickerson*, qui pendant neuf années fut exclusivement employée à ces expéditions, est un navire d'environ 70 tonnaux. Elle n'avait que trois voiles, pas de foc volant, ni voile d'étai, ni voile à pic ; l'absence de ces agrès s'est fait souvent sentir pendant le beau temps, lorsque la brise était très-légère. Son équipage se composait du capitaine, de six matelots, d'un charpentier, d'un intendant (qui faisait en même temps la besogne de cuisinier) et d'un garçon de table. Nous étions autorisés à engager deux ou trois autres hommes au besoin, mais nous n'avons pas réussi à en trouver un seul pour renforcer notre petit équipage.

Notre appareil se composait de deux dragues, montées avec des sacs intérieurs en lignettes et des sacs extérieurs en peau brute ; des tamis, deux gros plombs et 500 à 600 brasses de corde manille de 1 $\frac{3}{4}$ pouce de diamètre. Nous fabriquâmes aussi des *traines* qui furent d'une certaine utilité. Une petite manivelle aurait exempté un travail manuel très-fort, et il aurait mieux valu que nous fussions pourvus d'assez de corde pour employer en même temps une drague et des trains sur des lignes séparées, surtout dans l'eau très-profonde. Quelque la température ait été exceptionnellement orageuse et que nous ayons eu à lutter contre d'autres désavantages très-graves, le nombre des échantillons recueillis a été beaucoup plus considérable que l'année dernière. Cela doit être attribué au fait que, pour la première fois, la goëlette et son équipage ont été entièrement mis à ma disposition pendant la plus grande partie de l'été.

Voici l'ordre qui sera suivi dans ce rapport :—En premier lieu, un compte-rendu des croisières, qui ont été au nombre de quatre. J'omettrai les détails inutiles ; et comme les coups de drague ont été d'environ 70, je ne donnerai pas de particularités sur chacun d'eux. La seconde partie comprendra un sommaire des résultats zoologiques de l'expédition. Dans la troisième et dernière, je donnerai quelques notes sur la condition actuelle des riches pêcheries maritimes du golfe, et sur celle des bancs d'huîtres des détroits de Northumberland et de la côte nord du Nouveau-Brunswick.

Il est bon de dire, en commençant, que je partis de Montréal le 14 juillet 1873 et revins le 13 septembre suivant.

PARTIE I. — EXTRAIT D'UN JOURNAL.

CROISIÈRE I.

A la pointe du jour, vendredi le 18 juillet, nous laissons la bassin de Gaspé, en route pour le centre de l'embouchure de la rivière entre Anticosti et la péninsule de Gaspé. Du 19 au 24, à midi, nous fûmes occupés (le dimanche excepté) à draguer dans la plus grande profondeur que nous pûmes trouver, et nous obtînmes un succès remarquable. Dans toutes ces croisières nous restâmes au poste la nuit et même toute la journée des dimanches, afin de ne pas perdre de temps. Un peu après midi, jeudi le 24, une forte brise du nord s'éleva accompagnée de pluie, en sorte que nous fûmes obligés de virer de bord et de nous réfugier dans la baie de Gaspé. Du 25 au 28 juillet, y compris ces deux jours, nous fûmes retenus dans la baie de Gaspé par des vents contraires. Nous essayâmes cependant d'y faire quelque dragage, et bien que j'eusse déjà assez exploré cette localité en 1867 et 1869, j'y recueillis plusieurs nouveautés intéressantes, surtout en fait d'éponges, d'échinodermes, d'annélides et de crustacés. Nous remîmes à la voile le lundi 28 juillet, mais nous nous arrangeâmes de manière à ne faire qu'un bon dragage dans le centre du canal, entre Anticosti et la rive sud, quand de forts vents du nord et une brume épaisse nous forcèrent de retourner dans la baie de Gaspé. Nous jetâmes l'ancre dans le bassin de Gaspé le 30 au soir, et nous y restâmes deux jours pour nous approvisionner.

Dans cette croisière, nous eûmes quatorze coups de drague plus ou moins heureux, à part de trois dans la baie de Gaspé. De ces coups, les Nos. 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 furent dans des profondeurs de cent dix à deux cent vingt brasses ; les Nos. 1 et 5, dans cinquante et quarante brasses respectivement. Des observations sur la température de la vase en eau profonde ont donné exactement les mêmes résultats que précédemment. La moyenne générale de la température est d'environ 38° ou 39° Fahr., mais près du centre du chenal entre Anticosti et la rive sud, quoique plus près de l'île que de la terre ferme, il y a des indications d'un courant plus chaud. Les instruments que nous avions ne nous permirent pas de constater ou de définir les limites de ce courant, ni de voir si l'eau était fraîche ou moins salée qu'à l'ordinaire dans les endroits où le plus haut point atteint a été enregistré. Le fait qu'il paraît ne pas y avoir de différence entre la vie animale dans les endroits où la température est la plus élevée et dans d'autres où elle est moyenne, semble défavorable à l'opinion qui veut qu'il existe un courant local d'eau fraîche. Durant notre séjour dans la baie de Gaspé, nous avons remarqué que le maquereau y abondait particulièrement.

CROISIÈRE II.

Partis du bassin de Gaspé vers midi le 2 août, nous essayâmes de tasser la baie ; mais, à cause du calme plat qui régna, nous n'avancâmes que très-lentement et jetâmes l'ancre devant Douglastown pour la nuit. Le lendemain, dimanche 3 août, nous remîmes à la voile ; mais voyant qu'il y avait à l'extérieur une brume épaisse et une forte brise, nous jetâmes l'ancre dans l'anse Boisbrûlé. Lundi, le 4 août, nous fûmes un peu plus heureux, car malgré un vent violent de N.-N.-E. et une grosse mer, nous sortîmes de la baie de Gaspé et naviguâmes sous le vent de l'île Bonaventure. Nous nous rendions au banc Orphan, mais il ventait trop et la mer était trop grosse pour nous permettre de draguer, excepté dans les endroits abrités. En conséquence nous employâmes le reste de la journée à draguer à l'entrée nord de la baie des Chaleurs, entre le cap Désespoir et le Grand Pabou, où

nous avons deux traînes, une (No. 15) dans 70 brasses et l'autre (No. 16) dans 50 brasses. Un peu avant minuit, comme la mer et le vent se calmaient, nous partîmes par le banc Orphan, où nous passâmes trois jours (du 5 au 7 inclusivement) à draguer. Sur ce banc nous avons dragué à dix endroits différents (Nos. 17 à 26 inclusivement) et avons eu une idée aussi bonne que la drague pouvait nous la donner de sa structure et de la vie animale. Au lever du soleil, mardi le 5 août, nous avons pêché du maquereau magnifique sur ce banc. La morue qu'on y a prise avait dans l'estomac des harengs, des crabes (*Hyas*), des coquilles (*Yoldia imatula*), et des *Entomostracans*. En amenant à flot des *Laminariae* qui étaient probablement venues du rivage à la dérive, nous recueillîmes de beaux échantillons de *Parypha crocea*. Mercredi soir le 6 août, un peu avant le coucher du soleil, il s'éleva une forte brise du sud qui nous força à virer de bord et à nous diriger sur la pointe Miscou sous le vent de laquelle nous jetâmes l'ancre un peu avant minuit. Jeudi le 7 août, à 9 heures a.m., le vent tournant au S.O., nous levâmes l'ancre et allâmes au côté N.E., de l'Île Miscou où nous jetâmes l'ancre pendant toute la journée dans quatre brasses d'eau. Nous comptâmes 22 goëlettes américaines à l'ancre près de nous. Forte pluie toute la journée; pas de dragage. Vendredi, 8 août, mîmes à la voile au lever du soleil pour le banc Bradelle, et en route donnâmes un coup de drague (No. 27) entre cette place et l'île Miscou, dans 45 brasses, vase et pierres; la température de la boue était de 42° Fahr. Nous donnâmes un coup de drague vendredi et deux samedi (Nos. 28 à 30 inclusivement) sur le banc Bradelle; la pêche au maquereau sur le banc était également excellente. A midi samedi, le 9 août, nous nous dirigeâmes vers la pointe est de l'Île du Prince-Edouard. Dimanche, 10 août, à l'ancre devant Souris, Île du Prince Edouard, toute la journée, et débarquâmes durant l'après-midi. Le bigourneau mangeable d'Angleterre (*Littorina littorea*) est commun à l'embouchure de la rivière Colville; subéquemment il fut aussi recueilli à Charlottetown. Le goëland de Bonaparte était fréquent ici, ainsi que les hirondelles de mer et différents échassiers. Lundi, 11 août, nous partîmes de bonne heure de Souris pour Pictou, où nous arrivâmes un peu après-midi. Après dîner j'allai avec M. M. Campbell à la glissoire qu'il y a dans ce port. Grâce à l'obligeance de M. James MacPherson, le surintendant de la glissoire, j'ai pu examiner les ravages du ver marin dans le caisson du cylindre. Je recueillîs, creusant dans du brouillon noir, des échantillons de ce que je crois être le *Teredo navalis*. Une goëlette de Terre-Neuve, qui se trouvait sur la glissoire, avait sa coque évidemment terrée par un *Teredo* dont je n'ai pu constater l'espèce. M. MacPherson me donna aussi des échantillons d'un bois terré par les vers marins, qui faisait originairement partie de la coque d'un navire de Sydney, cap Breton; mais comme il n'y avait ni coquilles ni palettes dans les clapiers, nous ne pûmes en déterminer l'espèce. Je ne pus cependant parvenir à me procurer à Pictou de ces vers vivants, quoiqu'ils paraissent y être très-communs et qu'ils fassent beaucoup de dommages aux constructions fixes ainsi qu'aux navires de ce port. Il paraît qu'on trouve quelquefois des huîtres dans la baie, mais pas en grand nombre. Durant cette croisière, nous avons donné seize coups de drague (Nos. 15 à 30 inclusivement) dans des profondeurs de 20 à 70 brasses.

Le banc Orphan, situé vis-à-vis l'entrée de la baie des Chaleurs, est une pièce rocheuse comme le sont la plupart des bancs de pêche près du rivage, et dont plusieurs ne sont pas indiqués ou définis sur les cartes. Les masses du rocher sont ordinairement de grandes pièces d'un grès rougeâtre (souvent perforé par deux espèces de bivalves pélagiques : la *saxicava rugosa* et la *ziphæa crispata*), avec une légère proportion de gneiss laurentien, etc. Ici la vie animale est profusément abondante, ce qui est sans aucun doute la cause que la morue, le maquereau, etc., fréquentent ce banc et les autres en si grand nombre. Des organismes à corps doux de différentes sortes donnent un faciès spécial à celui-ci en particulier. Ce sont les éponges incrustantes; les tuniques, de plusieurs espèces, dont quelques-unes d'une dimension extraordinaire; une *actinia* (*metridium*); l'*alcymium* (*rubiforme*) commun du Nord; l'*palcyonidium gelatinosum*; l'*hydrosia* et le *polyzoa*, en grande profusion, etc., etc. Parmi les formes plus dures il y a une abondance d'échinodermes plus communs, avec quelques espèces rares, la grande *polyzoa calcaire*, et un grand nombre de beaux crustacés. Les coquilles étaient assez nombreuses, quoique pas autant que sur le banc Bradelle, et les *annelides* étaient relativement rares.

Le banc Bradelle est aussi une pièce rocheuse, mais les pièces du rocher sont ordinairement petites, et il y a un plus grand mélange de gravier, sable et limon sur ce banc que sur l'Orphan. Les animaux à corps doux paraissent être rares sur le premier, et les coquilles s'y

trouvent en abondance extraordinaire. L'assemblage des hydrozoaires, échinodermes, polychètes et crustacés est à peu près le même sur les deux bancs, quoique quelques espèces particulières aient été trouvées sur chacun d'eux. On trouvera dans la seconde partie de ce rapport un catalogue des formes les plus rares qui ont été trouvées en ces deux endroits. Tandis que la vie animale des rives du Cap Breton (excepté en eau profonde), de celles du groupe de la Madeleine et de l'Île du Prince-Edouard, ainsi que de celles de tous les détroits de Northumberland jusqu'à l'entrée sud de la Baie des Chaleurs, sont d'un type acadien ou méridional, la faune des banc Orphan et Bradelle a décidément un caractère arctique ou septentrional. Le banc Bradelle, en particulier, présente le phénomène d'une petite pièce occupée par un assemblage d'animaux marins qui habitent ordinairement en eau très-froide et presque entièrement entourés par d'autres séries qui dominent pour la plupart dans les endroits où le fond est plus chaud et sont plus affectés par les conditions de la température à la surface.

CROISIÈRE III.

Partis de Pictou au lever du soleil, mercredi le 13 août, nous draguâmes au S. O. (No. 31) et S. S. O. (Nos. 32, 33 et 34), de l'île Pictou. En face de cette île, la traine fut employée avec beaucoup de succès. Parmi les échantillons que nous recueillîmes de cette manière, il y avait un curieux crustacé (*Argulus*) parasite, un épinoche à trois épines, de jeunes homards d'environ un demi-pouce, des poissons gélatineux de diverses sortes, de jeunes crabes et de petits amphipodes. Le lendemain, jeudi 14, nous draguâmes au N. E. (No. 35) et N. E. par E. (No. 36) de cap George, N. E., ainsi que dans différentes places (Nos. 37 à 40) entre le cap George et Port Hood. Toute l'après-midi nous restâmes à l'abri devant Port Hood, Cap-Breton; mais à l'aurore une brise du sud s'éleva, en sorte que nous pûmes virer de bord et nous diriger vers le cap George. Vendredi le 15, après avoir dragué presque en ligne droite de Pictou à Port Hood, partant de près de cette dernière place, nous nous dirigeâmes directement vers la pointe est de l'Île du Prince-Edouard, et en route nous donnâmes un bon coup de drague (No. 41) au centre. Nous donnâmes aussi deux coups (Nos. 42 et 43) au S. S. O. de la pointe est de l'Île du Prince-Edouard et un sur le banc Milne. Ce dernier est une petite pièce rocheuse, couverte d'une quantité de hérissons communs (*Echinarachnius*) et de beaux zoophytes. Le même jour nous donnâmes aussi un coup (No. 45) à environ neuf milles au S. S. O. de Souris Head, Île du Prince-Edouard. La matinée de samedi le 16, fut employée à draguer entre le cap Bear et l'île Pictou (Nos. 46, 47 et 48), et dans l'après-midi nous partîmes pour Pictou où nous jetâmes l'ancre le soir. Dans cette courte croisière nous eûmes dix-huit coups de drague plus ou moins heureux. La température a été belle, à l'exception d'une seule journée, mais souvent le vent était trop léger pour l'objet de notre mission. De Pictou le long de la côte occidentale du Cap-Breton, le fond est formé d'une vase argileuse rouge. Les vers marins de plusieurs espèces sont les formes qui y dominent le plus. Dans presque tous les endroits le sac de la drague revenait avec des masses compactes d'annélides tubicoles qui constituent les trois quarts des échantillons obtenus de la vase. Les tubes sablonneux dans lesquels ces vers vivent varient en diamètre de $\frac{1}{16}$ à un quart de pouce, et en longueur de un pouce ou un pouce et demi jusqu'à près de huit pouces. Souvent il y a parmi eux des annélides dégarnis très-considérables. Les zoophytes abondent également dans cette vase rouge dont la température paraît varier de 40 à 42° Fahr., du moins dans les profondeurs de plus de 25 brasses. Devant la pointe est de l'Île du Prince-Edouard, le fond est sablonneux, et comme les endroits où nous avons dragué n'ont pas plus que 15 à 20 brasses de profondeur, la température d'été au fond est probablement élevée. Entre le cap Bear et l'île Pictou le fond est sablonneux, avec des coquilles et de petites pierres. L'étendue examinée dans cette croisière est occupée par une forme quelque peu maigre et pas très-caractéristique, avec un léger mélange de formes subarctiques. Quelques-unes des espèces recueillies dans cette croisière offrent un intérêt considérable. Nous n'avons pas trouvé la trace d'une seule huître dans les localités examinées.

CROISIÈRE IV.

Après avoir fait mettre des dents à l'une de nos dragues, nous quittâmes Pictou de bonne heure, mardi le 19 août, avec l'intention de sonder et examiner les bancs d'huîtres des

détroits de Northumberland et de la côte du Nouveau-Brunswick jusqu'à Carraquette. Nous essayâmes de draguer une fois (No. 49) à l'ouest de l'île de Picton, mais nous fûmes obligés par une tempête (et par d'autres raisons) de faire route pour Shédiac. Arrivés à la Pointe du Chêne de bonne heure le lendemain matin, nous y fûmes retenus deux jours par de forts vents contraires. Nous profitâmes de l'occasion pour examiner les lits d'huîtres de Shédiac, et passâmes une journée à y draguer. On trouvera dans la troisième partie de ce rapport une liste des espèces que nous avons cueillies, ainsi qu'un compte-rendu de ce que nous avons vu de l'état actuel des lits.

Au lever du soleil, vendredi le 22 août, nous partions de la Pointe du Chêne, draguions depuis Shédiac (Nos. 50, 51 et 52) jusqu'au banc Egmont et revenions à la rive sud le même soir.

Le banc Egmont (No. 53) est une petite pièce rocheuse au nord-est de la baie de Shédiac. Il se trouve dans moins de dix brasses d'eau, et le fond est formé de sable grossier et de pierres, ces dernières couvertes de lamineuses et d'algues. Quelques-unes des pierres sont rongées par la *Petricola pholadiformis*, et le sable contenait de grandes annélides dont nous cueillîmes une douzaine d'espèces.

De bonne heure, samedi le 23 août, nous tournâmes du côté de l'île du Prince-Edouard et fîmes des dragages (Nos. 54, 55, 56 et 57) depuis un peu en amont de St. Jacques jusqu'à la Tête de la Vache de Mer. Dans l'après-midi, comme le baromètre indiquait une forte tempête, nous partîmes pour Charlottetown où nous arrivâmes juste à temps pour éviter la mémorable bourrasque de dimanche le 24 août.

Nous fûmes retenus quatre jours à Charlottetown, et pendant la tempête notre unique chaloupe fut considérablement avariée par du bois flottant; mais nous ne pûmes nous en procurer une autre, quoique nous en fussions autorisés.

Partis de Charlottetown, mardi le 28 août, nous fîmes un dragage (No. 58) dans la baie de Hillsborough, passâmes ensuite du côté opposé et examinâmes l'entrée du havre de Pugwash où nous donnâmes deux coups de drague (Nos. 59 et 60). Nous retournâmes alors à Shédiac pour quelques affaires nécessaires, et nous fûmes retenus cinq jours à la Pointe du Chêne, car au moment où nous allions en partir, il s'éleva un vent violent qui ne nous aurait permis de rien faire de bon, lors même que nous aurions pu virer de bord, ce qui était presque impossible.

Nous remîmes à la voile jeudi le 4 septembre, draguâmes au N.N.E. de l'île Shédiac (No. 61) et ensuite (No. 62) dans 13 brasses devant le cap ouest de l'île du Prince-Edouard. Le lendemain, vendredi 5 septembre, nous fîmes un dragage devant Escuminac (No. 63), devant Richiboucto (No. 64) et enfin (No. 65) entre Richiboucto et la baie de Miramichi. Vers minuit une forte bourrasque s'éleva, et comme la mer était très-houleuse, nous crûmes qu'il valait mieux entrer dans la baie de Miramichi; nous jetâmes l'ancre devant Chatham (Nouveau-Brunswick) samedi soir le 6 septembre.

Comme les perspectives pour le reste de la saison n'étaient guère favorables, partie à cause de la température, partie parce que nous n'avions pas une bonne chaloupe pour explorer les bancs d'huîtres de la côte du Nouveau-Brunswick, je décidai de terminer là les opérations. En conséquence, je laissai la goëlette et m'embarquai, mardi le 8 septembre, à bord du navire à vapeur *Secret* qui montait.

Des quatre croisières la dernière a été la moins heureuse, quoiqu'elle ne soit pas dépourvue de bons résultats. La plupart du temps la température a été défavorable au dragage, tellement que sur 19 jours nous n'avons pas travaillé réellement que pendant six. Néanmoins, dans cette croisière nous avons fait 16 dragages et obtenu une bonne idée, non-seulement de la faune dans les plus grandes profondeurs des détroits de Northumberland, mais encore des bancs d'huîtres de cette région. J'étais particulièrement désireux de constater s'il y avait des huîtres vivantes dans certaines parties des détroits de Northumberland à plus de trois ou quatre brasses. Un journal de St. Jean avait dit que quelqu'un avait dragué des huîtres entre Richiboucto et le cap ouest de l'île du Prince-Edouard, dans 16 brasses d'eau. Nous avons fait des dragages d'un bout à l'autre des détroits de Northumberland; au centre et de chaque côté, surtout à l'embouchure des rivières, et avons aussi sondé la localité mentionnée par le journal de St. Jean; mais nous n'avons pas trouvé une seule trace d'huîtres. Dans cette région, ces mollusques paraissent confinés à l'eau peu profonde, moins que trois brasses, dans les baies très-abritées. Quoique nous fussions particulièrement désireux d'exa-

miner minutieusement quelques-uns de ces lits d'huîtres, il a été impossible, dans les circonstances, de conduire la goëlette dans l'eau peu profonde, et la seule chaloupe que nous avions à notre disposition n'était pas seulement impropre aux fins du dragage, mais elle avait été tellement endommagée par la tempête durant notre séjour forcé à Charlottetown qu'elle était devenue hors de service. Cependant, nous avons obtenu des habitants de la côte des renseignements précieux sur les bancs d'huîtres du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Pour examiner les bancs d'huîtres du golfe St. Laurent, il faudrait un navire à vapeur. Cependant, dans le cas où l'on emploierait un navire à voile, il faudrait le munir d'une chaloupe à faible tirant, d'une dimension raisonnable et pourvue d'une voile ou deux. Il est aussi très-désirable que le capitaine de ce navire connaisse bien la côte. Le commandant de la goëlette qui m'a conduit dans ma dernière croisière n'avait jamais navigué auparavant dans les détroits de Northumberland, et, pour comble de malheur, nous n'avions pas de cartes marines à bord. La seule chaloupe à notre disposition n'était pas propre à la mer, et beaucoup trop petite pour les fins du dragage. La température a été tout le temps plus ou moins orageuse, et, comme la saison était très-avancée, voyant, après quelques tentatives infructueuses de dragage sur des bancs d'huîtres peu connus, que nous perdions notre temps, nous fûmes obligés, bien qu'à contre-cœur, d'abandonner la partie.

Dans les trois premières croisières, le capitaine J. N. Purdy commandait la goëlette, et le capitaine M. Graburn dans la dernière. Je dois des remerciements à ces deux messieurs pour l'obligeance dont ils ont fait preuve à mon égard et l'aide qu'ils m'ont donnée; je suis également reconnaissant envers tout l'équipage sans lequel, je dois le dire, un grand nombre des échantillons que j'ai recueillis auraient été perdus.

PARTIE II.—RÉSUMÉ PROVISOIRE DES RÉSULTATS ZOOLOGIQUES DE L'EXPÉDITION.

Ainsi que je l'ai dit au début, le nombre des échantillons recueillis l'été dernier est très-considérable. Jusqu'ici, il n'en a été étudié qu'une faible partie. A l'exception de quelques-uns omis par accident, tous les annélides cueillis (qui remplissent à peu près 80 bouteilles) ont été envoyés au docteur W. C. McIntosh, F. L. S., qui a bien voulu promettre de les examiner séparément et en faire rapport. Je suis encore redevable aux professeurs A. E. Verrill et S. J. Smith pour la précieuse assistance qu'ils m'ont donnée dans la détermination des espèces critiques qui ne pourraient être nommées ici. Afin d'éviter les répétitions, j'ai marqué d'une astérisque (*) les espèces nommées par le professeur Verrill, et d'une croix (†) les crustacés identifiés par le professeur Smith. Quelques échantillons provenant des dragages des années dernières, et qui n'ont pu être déterminés auparavant, se trouvent compris dans la liste suivante.

FORAMINIFÈRES.

On n'a pas fait l'examen critique des espèces microscopiques. Dans la vase en eau profonde on a remarqué trois espèces ou plus qui étaient clairement visibles à l'œil nu. Toutes se trouvent dans 200 à 220 brasses; une paraît être la *Marginulina spinosa*, Sars, l'autre est probablement la *Triloculina cryptella*, D'Orb. et la troisième est une forme arénacée nouvelle pour moi. Cette dernière présente trois variétés saillantes: la première est un tube simple, sans embranchements, presque droit, et a quelquefois un pouce de longueur, mais jamais plus qu'un seizième de diamètre; la seconde a trois rayons, comme les spicules calcaires de *Grantia*; tandis que la troisième a la forme d'une croix irrégulière. Ces trois formes extrêmes sont unies par des échantillons transitoires qui tendent à démontrer que le tout forme des variétés d'une seule espèce. Je ne saurais dire si elles peuvent être renvoyées à l'*Asterorhiza limicola* de Sandahl ou non. Ces organismes, quoique vivant en société, paraissent avoir un caractère excessivement local; je n'en ai vu que dans une seule localité.

ÉPONGES.

Les musées de la Société d'Histoire Naturelle et du Collège McGill de Montréal possèdent une cinquantaine ou une soixantaine d'espèces d'éponges du golfe St. Laurent. Comme il n'y a pas en Canada de séries d'espèces anglaises portant leur nom exact, il est très-difficile

de constater lesquelles sont des espèces canadiennes, et celles qui ont été décrites précédemment. Après avoir soigneusement étudié les échantillons que j'ai pu me procurer, j'ai dressé la liste suivante de celles auxquelles je me suis hasardé à attacher un nom. Dans un grand nombre de cas il est même difficile de reporter les échantillons à un genre connu.

Calcispongia.

Grantia ciliata, O. Fab. Très-répendue dans tout le golfe, dans des profondeurs de vingt à quatre-vingt-dix brasses. Elle paraît être très-abondante dans les endroits dont le fond est rocheux. Échantillons cueillis en 1871, 1872 et 1873.

Ascortis fragilis, Hæckel. Banc de Bradelle. Le professeur Verrill, à qui je suis redevable de l'identification de cette espèce, m'écrit qu'elle est la *Leucosolenia botryoides* du professeur H. James Clark, mais non des écrivains européens.

Silicispongiae.

Thecophora semisuberites, O. Schmidt. Passablement commune dans les profondeurs modérées (20 à 90 brasses) dans toute la partie nord du golfe.

Thecophora ibla? Wyville Thompson. On en trouve quelquefois des échantillons avec la précédente; elle diffère un peu de la *Thecophora semisuberites* typique et doit probablement être renvoyée à cette espèce.

Hyalonema (stylocordyla) longissima, G. O. Sars. Environ douze échantillons de cette intéressante éponge ont été dragués l'été dernier dans 200 à 220 brasses, entre Anticosti et la rive sud, avec les trois formes suivantes :

Cladorhiza abyssicola, G. O. Sars. Un échantillon de cette rare espèce a été recueilli en 1872 et un autre en 1873, dans des profondeurs de 120 à 220 brasses. Les échantillons du Saint-Laurent ont quelques pinnes arrangées à angles droits à la surface principale.

Trichostemma hemisphaericum, G. O. Sars. Une petite, étroite et plus élevée que le type a été draguée l'année dernière dans la même localité que l'*hyalonema*;

Tethea muricata, banc Bower. Trois échantillons d'une éponge qui, j'en doute, se rapporte à cette espèce, ont été amenés l'été dernier par les "traînes" d'un endroit où il y avait 220 brasses d'eau. J'ai donné une courte description de cette très-intéressante forme dans l'*American Journal of Science*, de mars 1874. M. G. T. Kennedy, M. A., de Montréal, avait déjà découvert des spicules de cette éponge dans l'argile *Post pliocène* de cette ville.

Polymastia mammillaris? Muller. De 160 à 170 brasses, vase, à environ 15 milles du cap Rosier, 1872. Deux échantillons.

Phakellia ventilabrum? Linn. Dans 75 à 80 brasses de pierres, 6½ milles à l'E. ½ au S. du cap Gaspé. 1872.

Halichondria (Amorphina) panicea, Pallas. Une espèce commune, en eau peu profonde, dont les échantillons, usés par l'eau, sont souvent apportés sur le rivage. On la prend rarement à l'état vivant, attendu qu'elle préfère les fonds rocheux où la drague ne peut être employée. Des échantillons cueillis en 1872 dans une profondeur de 7 brasses vis-à-vis le cap Rosier étaient d'une couleur pois vert brillante.

Isodictya infundibuliformis, Linn. Le Principal Dawson en a trouvé en abondance à la Malbaie, Rivière-du-Loup et Tadoussac. Cela m'est arrivé assez rarement dans la baie de Gaspé et son voisinage immédiat.

Sarcospongiae.

Chalina oculata? Pallas. Assez fréquente dans le Golfe.

HYDROZOAIRE.

Le nombre des hydrozoaires est très-considérable, mais très-peu d'entre elles seulement ont été l'objet d'un examen critique. Plusieurs de celles provenant des plus grandes profondeurs paraissent être différentes des espèces britanniques décrites. Le professeur Verrill

m'informe que G. O. Sars a récemment écrit un monographe ou essai sur l'hydrozoaire norvégienne, et j'attends cet ouvrage pour comparer les descriptions ou figures avec mes échantillons. On croit qu'il y a dans les séries recueillies l'été dernier plusieurs espèces nouvelles au Golfe St. Laurent. Outre celles mises en catalogue dans mon dernier rapport et dont presque toutes avaient aussi été recueillies en 1873, celles qui suivent ont été remarquées :

Hydractinia echinata, Flem.

Eudendrium ramosum, Linn.

Parypha crocea, Ag.

**Clytia Johnstoni*, Alder (Banc Orphan).

Obelia geniculata, Linn.

Obelia gelatinosa ? Pallas.

Lufjoea dumosa, Flem.

Sertularella tricuspidata, Alder.

Hydrallmania falcata, Linn.

ACTINOZOAIRES.

Alcyonaria.

Pennatula aculeata, Danielsen, var. *Canadiensis*. Plus sobrement rencontrée en eau profonde l'été dernier qu'en 1871.

Virgularia Lyungmaniï, Koll. Quelques échantillons cueillis avec le précédent.

Alcyonium rubiforme, Ehr. Abondant sur le banc Orphan, et très-commun dans toute la partie nord du Golfe.

Alcyonium carneum, Ag. Très-beau et fréquent entre le Cap Breton et l'Île du Prince-Edouard

Alcyonium (esp.) Supposée une troisième espèce de ce genre, d'abord reportée par le Prof. Verrill à l'*Eunepthya glomerata*, se présente rarement en eau profonde.

Cornulariella modesta, Verrill. Draguée en 1871 dans 220 brasses, entre la pointe est d'Anticosti et le Rocher aux Oiseaux.

Zoantharia.

Metricidium marginatum, E. et H. Banc Orphan et ailleurs ; très-commune.

Urticina nodosa, Fab. Les espèces mises en catalogue dans mon dernier rapport sous le nom de *Urticina digitata*, Mull, doivent être reportées à celle-ci.

Urticina crassicornis. Commune en plusieurs endroits.

Cerianthus borealis, Verrill. Des tubes seulement, appartenant apparemment à cette espèce d'anémones de mer, ont été dragués en eau très-profonde ; je n'ai pas vu l'animal lui-même.

Actinopsis (près *Actinopsis flava*, Koren et Dan). Un seul exemple vivant a été pris en 1873, dans une profondeur de 200 brasses.

Epizoanthus Americanus, V. Une colonie de ce composé zoophyte a été prise en eau profonde en 1871 et une autre en 1872, dans les deux cas sur une petite pierre.

ECHINODERMES.

Astrophyton Agassizii, St. Banc Orphan.

**Ophioscolex glacialis*, Mull. et Tr. Deux ou trois individus vivants de cette " fragile étoile " du nord ont été dragués dans 210 brasses au S.-O par S. du S.-O. de la Pointe d'Anticosti.

Ophiopeltis, près *O. borealis*, G. O. Sars. Cette espèce, dont les relations n'ont pas encore été constatées d'une manière exacte, est une des échinodermes les plus caractéristiques de la vase en eau profonde où elle est associée, avec la précédente, aux *Ophiacantha spinulosa*, *Utenodiscus* et *Schizaster*. Entrée de la baie de Gaspé, dans 50 brasses.

Ophiacantha spinulosa, M. et T. Commune à toutes les profondeurs.

Ophicoma nigra ? O. F. Mull. Banc de Bradelle.

Ophioglypha Sarsii, Lutken. Très-abondante et d'une grosseur considérable en plusieurs endroits.

Ophioglypha robusta, Ayres. Très-rare.

Ophioglypha nodosa, Lutken, et *Ophiopholis aculeata*, O. F. Mull. Les deux espèces les plus communes dans le Golfe.

Ctenodiscus crispatus, Retz. Une des astérides les plus caractéristiques des plus grandes profondeurs. Un grand exemple vivant a été pris dans 50 brasses à l'entrée de la baie de Gaspé.

Pteraster militaris, Mull. Banc Orphan. Assez abondante.

Crossaster papposa, Linn. Banc Orphan; aussi dans la baie de Gaspé, dans environ une brasses d'eau.

Korethraster hispidus, Wyville Thompson. La *Calveri ahystria* de mon dernier rapport est cette espèce, qui a récemment reçu un autre nom.

Asterias polaris, Mull et Tr. Commune dans des profondeurs moyennes.

Asterias Groenlandicus, St. Bancs Orphan et Bradelle, etc.

Schizaster fragilis, Dub et Kor. Largement distribuée dans la vase en eau profonde.

Psolus Phantapus, Linn. Bancs Orphan et Bradelle.

**Lophoturia Frabricii*, Lutk. Entre l'île Pictou et le cap Ours.

Cucumaria pentactes, O. F. Muller. Deux beaux échantillons, qui coïncident exactement avec les dessins et descriptions que le prof. E. Forbes a faits de cette espèce, ont été dragués dans 25 brasses de vase rouge, vis-à-vis Port Hood, C. B.

Pentacta calcigera, Stimps. J'ai déjà découvert un échantillon de cette rare Holothurienne dans mes dragages de 1871.

Echinocucumis typica, M. Sars. Trois petits individus de cette espèce ont été dragués dans la vase rouge, à mi-chemin entre Port Hood et la pointe Est de l'île du Prince-Edouard.

Caudina arenata, (Gould). Pointe du Chêne, N.B. à eau basse.

Myriotrochus Rinckii, St. Entrée de la Baie de Gaspé, dans 50 brasses; également dans 50 brasses à 9½ milles au sud-est de Petit Pabou.

J'ai omis à dessein dans cette liste quelques-unes des espèces les plus communes.

POLYZOAIRES.

J'ai accordé, depuis quelques années, une large part d'attention à ce groupe difficile. J'ai réuni une grande quantité de matériaux provenant, non-seulement de mes trois dernières expéditions de dragage, mais encore de collections faites par moi en 1869. A cela je dois ajouter une série d'échantillons cueillis par différents employés de l'Exploration Géologique il y a déjà plusieurs années, qui sont aujourd'hui en ma possession et qui n'ont été étudiés que partiellement. Il n'a été examiné avec soin que bien peu des principaux échantillons de l'année dernière, et jusqu'ici les espèces suivantes, dont mon rapport de l'année dernière ne parle pas, ont été remarquées :—

Cheilostomates.

Flustra abyssicola, G. O. Sars. Un bel échantillon caractéristique de cette espèce a été dragué dans 220 brasses, 16 milles au S.O., par S. du S.O., de la pointe d'Anticosti. Nouvelle pour les côtes américaines.

Escharipora annulata, Fab. Baie de Gaspé, dans 30 à 50 brasses et ailleurs, mais toujours rare.

Escharipora punctata, Hassall. Comme la précédente.

Cellepora scabra, Fab. Commune à des profondeurs moyennes sur fond pierreux, principalement sur la plupart des bancs de l'intérieur. Bancs Orphan et Bradelle.

Myriosoum crustaceum? Var. Smitt ou var. nouv? Un seul échantillon de ce qui, sur un coup d'œil, peut être pris pour une *Eschara*, offre des caractères microscopiques remarquables. Les cellules ont un aviculaire sur chaque côté de l'ouverture, et ressemblent exactement aux dessins du *M. crustaceum* de Smith. Il est possible que cette dernière espèce ait la forme d'une *Eschara*, aussi bien que celle (semblable à la *Lepralia*) actuellement connue. Pour le moment, je préfère adopter cette vue, afin d'enrichir d'un nom nouveau la littérature sur cette matière, et d'augmenter peut-être la liste des synonymes.

Escharoides rosacea, Busk. L'espèce à laquelle ce nom est attaché dans mon dernier rapport est, je crois, l'*Escharoides Sarsii*, Smith.

Eschara Skenei, Ell et Sol. Tous les échantillons du St. Laurent qui portent ce nom, et que j'ai examinés, sont, à mon sens, mal nommés. Jusqu'ici, je n'ai vu aucun échantillon du golfe qui puisse coïncider exactement avec l'espèce européenne.

Eschara (*Cellepora*) *cervicornis*, Pallas. Quoique la *Celleporaria surcularis* de Packard (la *C. incrassata* de Lamarek) diffère considérablement de celle-ci, comme le docteur Packard le fait remarquer avec raison, les deux espèces sont excessivement abondantes dans

le St. Laurent, et, dans la plupart des cas, se produisent ensemble. Sur les bancs Orphan et Bradelle, par exemple, plus de 50 beaux échantillons de ces deux espèces ont été récoltés l'été dernier.

Porella (Eschara) levis, Fleming. Deux beaux échantillons de cette espèce ont été dragués (vivants) sur le banc Orphan. Un échantillon a également été pris dans 56 brasses, pierres et sable grossier, 8 milles au S. E. de l'île Bonaventure, en 1872.

Escharella (eschara) palmata, Sars. Une rare espèce, en eau profonde, dont le plus bel échantillon a été dragué en 1871, attaché à une pierre, dans 120 brasses, vis-à-vis la Tête-de-l'Ours, Anticosti. Des échantillons plus petits ont été pris l'été dernier dans 220 brasses, entre Anticosti et la rive sud. Nouvelle en Amérique.

CYCLOSTOMES.

Mesenteripora meandrina, Wood. Banc Orphan, un échantillon vivant.

Tubulipora penicillata, Fab. Baie de Gaspé.

Tubulipora fungia? Couch. Baie de Gaspé.

Hornera lichenoides, Linn. (= *Hornera borealis*, Busk.) Deux petits échantillons de cette intéressante espèce ont été dragués dans 220 brasses, au centre de l'embouchure de la rivière, entre Anticosti et la péninsule de Gaspé.

CTÉNOSTOMES.

Alcyonidium gelatinosum, Pallas. En très-grande abondance sur le banc Orphan.

TUNICIERS.

La plupart des espèces dont suit la liste ont été examinées et identifiées par le professeur Verrill, qui a fait une spécialité de l'étude de ces animalcules. J'ai fait précéder ces espèces d'un astérisque.

* *Boltenia ciliata*, Moll. Banc Orphan et vis-à-vis le cap Bon-Ami, dans 30 brasses.

Boltenia Bolteni, Linn. (= *Boltenia clavata*, Fab.) Entrée de la baie de Gaspé et vis-à-vis le cap Bon-Ami.

Ascidiopsis complanatus, Fab. En grande abondance et d'une extrême dimension sur le banc Orphan. Espèce commune que l'on trouve presque partout dans le golfe.

* *Ergyra pilularis*, V. Excessivement abondante, mais petite, 10 milles au nord de Shédiac.

Peloniaia arenifera, St. Commune d'un bout à l'autre des détroits de Northumberland, ainsi qu'entre le cap Breton et l'île du Prince-Edouard. Rare dans le nord du golfe.

* *Molgula pannosa*, V. Banc Orphan. Un échantillon.

* *Molgula littoralis*, V. Entre l'île Pictou et le cap Ours, île du Prince-Edouard.

* *Molgula producta*, V. Dans 15 brasses de sable, 5 milles au N. N. E. de la pointe Est de l'île du Prince-Edouard.

* *Molgula papillosa*, V. Avec la précédente.

* *Glandula fibrosa*, St. Vis-à-vis Port Hood, C. B.

* *Cynthia monoceros*, Moll. Entre l'île Pictou et le cap Ours.

* *Cynthia carnea*, Ag. Avec la précédente.

* *Cynthia pyriformis*, Rathke. Avec les deux précédentes; aussi, commune sur le Banc Orphan.

* *Leptoclinum albidum*, V. Entre l'île Pictou et le cap Ours.

* *Amourœcium glabrum*, V. Banc Orphan.

MOLUSQUES.

Le nombre des espèces de mollusques testacés est quelque peu considérable, et comme j'ai donné ailleurs (*Canadian Naturalist*, nouvelle série, vol. 4, pages 48-57, et 272-73; ainsi que vol. 5, page 104) un catalogue passablement complet des mollusques alors connus comme habitant le golfe au nord de la Baie des Chaleurs, je ne donne ici qu'une liste de quelques unes des formes plus rares.

Terebratala septentrionalis, Couth. Deux échantillons vivants ont été pris dans 200 à 220 brasses.

Terebratella Spitzbergensis, Dav. Prise quelquefois à des profondeurs de 30 à 90 brasses. J'en ai cueillies dans une douzaine d'endroits différents. Si j'en juge par l'unique échantillon qui se trouve dans le Musée Britannique, je doute qu'il soit exact de regarder la *T. Labradorica*, Sow., comme synonyme de ce coquillage.

Pecten Grœnlandicus, Ch. Trouvée en grand nombre, en quelques endroits, dans la vase en eau profonde. J'ai enlevé à la fois jusqu'à 50 ou 60 échantillons vivants d'un filet-traine. On voit très-souvent des individus frappant chacun une seule fibre de la traîne entre ses battants, si vivement qu'il est à peine possible de la pousser.

Dacrydium vitreum, Mcl. Commune à des profondeurs plus grandes que 100 brasses.

Yoldia limatula, Say. Très-commune dans les Détroits de Northumberland, ainsi qu'entre le cap Breton et l'île du Prince-Edouard, mais rare dans la partie nord du Golfe.

Yoldia sapotilla, Gould. Rencontrée quelquefois avec la précédente dont elle est probablement une variété.

Portlandia thraciceformis, Storer. Rare et petite dans la vase en eau profonde au nord de la baie des Chaleurs; plus grosse, mais morte, sur la côte ouest du cap Breton.

Portlandia lucida, Loven. Dans les fonds vaseux, à des profondeurs de 150 à 313 brasses; pas commune. Etroitement liée, si elle ne lui est identique, à la *Yoldia obesa* de Stimpson.

Portlandia frigida, Torell. Avec la précédente.

Arca pectunculoides, Schacci. Espèce commune en eau profonde.

Cyprina Islandica, Linn. Détroits de Northumberland; aussi entre le cap Breton et l'île du Prince-Edouard.

Astarte lactea, Brod. et Sow. Très-abondante sur le banc Bradelle; rare sur le banc Orphan.

Astarte, près de *A. subœquilatera*, Sow. Une forme d'eau profonde très-caractéristique, dont les relations spécifiques sont obscures. Il est possible qu'elle soit nouvelle pour la science.

Astarte undata, Gould. Dans les détroits de Northumberland, et dans l'espace compris entre le cap Breton et l'île du Prince-Edouard; cette espèce acadienne prend la place de l'*A. elliptica* du nord.

Callista convexa, Say. Cueillie dans les mêmes endroits que la précédente, ainsi qu'aux îles de la Madeleine.

Venus fluctuosa, Gould. Banc Orphan; grande et nombreuse.

Petricola pholadiformis, et var. *dactylus*. Détroits de Northumberland.

Mactra solidissima, Chemn. Pointe du Chêne, à eau basse.

Mactra lateralis, Say. 10 brasses de sable, à une dizaine de milles au nord de Shédiac.

Montacuta elevata, Stimps. 15 brasses de sable, vis-à-vis la pointe est de l'île du Prince-Edouard.

Pandora trilineata, Say. Détroits de Northumberland; aussi entre le cap Breton et l'île du Prince-Edouard.

Thracia Conradi, Couth. Grande et très-fréquente sur la grève à la Pointe du Chêne après une tempête. Vivante dans 12 brasses vis-à-vis l'île Pictou.

Periploma papyracea, Say. Largement distribuée dans tout le Golfe à des profondeurs modérées.

Teredo navalis, Linn. Pictou, N. S.

Haminea solitaria, Say. Grève à la Pointe du Chêne.

Philine quadrata, S. Wood. Quelques échantillons vivants ont été cueillis en eau très-profonde.

Cylichna umbilicata, Mont. Dans 200 brasses de vase; draguée en 1872 et 1873. Nouvelle pour l'Amérique.

Siphonodentalium vitreum, Sars. Prise rarement vivante dans la même localité que l'espèce précédente et les suivantes.

Dentalium attenuatum, Say. Je regarde ce coquillage comme identique au *D. dentale* de Gould et au *D. occidentale* de Stimpson; il est aussi, à mon sens, le *D. abyssorum* de Sars

- Amicula Emersonii*, Couth. Belle sur le banc Orphan.
- Acmea alveus*, Con. Eau basse à la Pointe du Chêne.
- Crepidula fornicata*, Linn., et *C. unguiformis*, Lam. Ces deux espèces se trouvent depuis l'espace entre l'Île du Prince-Edouard et le Cap Breton, d'un bout à l'autre des Détroits de Northumberland, le long de la côte du Nouveau-Brunswick, et s'étendent au nord jusqu'à l'entrée sud de la Baie des Chaleurs; la Baie Caraquette, Nouveau-Brunswick, paraît être leur extrême limite au nord.
- Margarita argentata*, Gould. Prise dans différentes localités.
- Littorina littorea*, Linn. Observée à Souris et à Charlottetown, Île du Prince-Edouard.
- Rissoa carinata*, Mighels, et *R. Scrobiculata*, Moll. Quelques échantillons de chacune de ces deux espèces diminutives ont été dragués dans 200 brasses de vase.
- Odotomia trifida*, Totten. Un échantillon, Pointe du Chêne.
- Turbonilla interrupta*, Totten. Baie de Shédiac, fréquente.
- Lunatia triseriata*, Say. Détroits de Northumberland; aussi entre l'Île du Prince-Edouard et le Cap Breton.
- Lunatia immaculata*, Totten. Banc Orphan, et entre le cap Ours et l'île Pictou.
- Cerithiopsis costulata*, Moll. (= *Bittium arcticum*, Morch.) Deux échantillons vivants de ce rare coquillage arctique ont été dragués, l'un dans 110 et l'autre dans 200 brasses, entre Anticosti et la rive sud.
- Bittium nigrum*, Totten. Pointe du Chêne, Nouveau-Brunswick, à eau basse.
- Buccinum tenue*, Gray. Bancs Orphan et Bradelle, belle.
- Nassa obsoleta*, Say. Grève, Pointe du Chêne.
- Astiris Holbollii*, Beek. Banc Orphan.
- Amycla rosacea*, Gould. Eau basse, Pointe du Chêne.
- Tritonofusus Kroyeri*, Moll. Banc Orphan.
- Tritonofusus latericeus*, Moll. Banc Bradelle, un échantillon vivant et adulte.
- Neptuncea tornata*, Gould. Banc Orphan, rare.
- Neptuncea Spitzbergensis*. Banc Orphan, six ou sept échantillons vivants.
- Volutopsius Norvegicus*, Chemn. Un échantillon vivant mais prématuré de cette très-rare coquille a été dragué sur le Banc Orphan; un échantillon adulte, mais usé par l'eau, a été pêché vis-à-vis l'Île Bonaventure en 1872.
- Trophon craticulatus*, Fab. Banc Orphan et vis-à-vis le Cap Bon Ami.
- Bela harpularia*, Couth. 30 brasses, vis-à-vis le Cap Rosier et le Banc Bradelle.
- Bela violacea*, Migh. Vis-à-vis le Cap Bon Ami et l'entrée de la Baie de Gaspé.
- Bela cancellata*, Migh. Détroits de Northumberland.

ANNELIDES.

Comme je l'ai déjà dit, presque tous les annélides cueillis ont été envoyés au Dr. W. C. McIntosh pour identification.

Un *Priapulus caudatus*, Lamarck, a été dragué à l'entrée de la Baie de Gaspé, ainsi que vis-à-vis le Cap George, N. E. Une espèce très-distincte de *Priapulus*, probablement non décrite, et n'ayant pas le long sillon longitudinal et transversal qui caractérise le *P. caudatus*, a été cueilli vis-à-vis Port Hood, N. E. Un petit *Gephyrean*, qui habite les petites coquilles (telles que la *Natica*, la *Bela*, et surtout la *Nassa trivittata*) et que le Prof. Verrill me dit être le *Phascolosoma cæmentarius*, *Quxrefages*, abonde d'un bout à l'autre des Détroits de Northumberland et à l'est de l'Île du Prince-Edouard.

CRUSTACÉS.

Le prof. S. J. Smith (du Collège Yale) a eu l'obligeance d'examiner et de classer pour moi la plupart des espèces critiques de cette famille. J'ai fait précéder ces espèces d'une (+). Plusieurs des crustacés marins canadiens sont décrits, par Kroyer et autres écrivains, dans des journaux qu'on ne peut trouver, même dans les plus grandes bibliothèques du Canada; voilà pourquoi il est impossible de les identifier toutes ici.

Fycnogoës.

Nymphon, petite espèce. Banc Orphan.

Copepodes.

†*Irenœus Patersonii*. Filet-traine, fréquent.

Argulus, esp., approchant de l'*A. aloœa*, Gould. Sur *Gasterostus biaculeatus* vis-à-vis Ile Pictou.

Phyllopodes.

†*Nebalia bipes*, O. Fab. 220 brasses, entre Anticosti et la rive sud : Banc Bradelle.

Isopodes.

Bopyrus, esp. Sur *Hippolyte spina* et *Pandalus annulicornis*, du Banc Orphan.

Idotea marmorata, Packard. Banc Orphan.

Idotea phosphorea, Harger. 4½ brasses, Banc Egmont.

Idotea irrorata, Say. Filet-traine, Pictou, N. E., et Pointe du Chêne : eau basse. Baie de Shédiac. Commune autour des Iles de la Madeleine.

Epelys montosus, St. Dans 14 brasses, vis-à-vis Richibouctou, N. B.

Anthura brachiata, St. Commune en eau profonde (200 brasses) entre Anticosti et la terre ferme de Gaspé. Se rapprochant beaucoup de l'*A. gracilis* européen.

Munnopsis typica, M. Sars. Fréquente avec la précédente.

Limnoria lignorum, Rathke. Draguée par moi dans un bois immergé dans la Baie de Gaspé, en 1869.

Ega psora, Linn. Sur le flétan de la rive nord. Cueillie par M. W. Couper en 1872, et identifiée par moi-même.

Amphipodes.

†*Pontoporeia femorata*, Kroyer. 70 brasses, vis-à-vis le Cap Désespoir : 45 brasses entre l'Ile Miscou et le Banc Bradelle : 13 brasses vis-à-vis Escuminac, N. B.

†*Stegocephalus ampulla*, Phipps. Dans 110 brasses, à l'est de la Malbaie : entrée nord de la Baie des Chaleurs, dans 50 et 70 brasses : Banc Bradelle.

Phoxus Kyoreri, Stimpson (non de Baté). A environ 30 milles au N. E. du Cap Rosier ; 200 brasses dans la vase.

†*Harpina*, esp. Dans 220 brasses, 18 milles à l'est du Cap Gaspé : Banc Bradelle.

†*Metopa glacialis*, Kroyer. Entre les téguments intérieur et extérieur de l'*Ascidiospis complanata*, draguée sur le Banc Orphan.

†*Syrrhoë crenulatus*, Goes. Dans 30 brasses à l'entrée de la Baie de Gaspé.

†*Eusirus cuspidatus*, Kroyer. Banc Orphan, un très-grôs échantillon.

Tritopsis aculeatus, Lep. Bancs Orphan et Bradelle : aussi dans 30 brasses vis-à-vis le cap Bon Ami.

†*Ædiccerôs lynceus*, M. Sars. Banc Bradelle. Entre le Cap Désespoir et Petit Pabou, dans 50 et 70 brasses.

†*Accanthostephia Malmgreni*, Goes. De 70 brasses, Cap Désespoir, vers le sud, trois quarts d'ouest, six milles de distance.

†*Aceros phyllonyx*, M. Sars. Entre le Cap Désespoir et Grand Pabou, à l'entrée nord de la Baie des Chaleurs, dans 50 et 70 brasses.

†*Paramphitea pulchella*, Bruz. Banc Bradelle, dans 25 brasses.

†*Vertumnus serratus*, Goes. Pris avec la précédente ; aussi de 30 brasses juste l'intérieur de la Baie de Gaspé.

Acanthozone cuspidata, Lep. Belle et fréquente sur le Banc Orphan.

Acanthozone, nouvelle espèce d'après S. J. Smith. Cueillie à une profondeur d'environ 30 brasses, à l'entrée de la Baie de Gaspé.

Épimeria cornigera, Fab. L'amphipode le plus caractéristique des plus grandes profondeurs dans la partie nord du Golfe.

† *Halirages fulvocinctus*, Bœck. Rare à la même station que la précédente, mais beaucoup plus locale. 220 brasses dans la vase.

† *Gummarus ornatus*, Edw. La commune "puce de grève" des Baies de Gaspé et de Shédiac. Probablement abondante tout le long de la côte.

† *Mœra*, esp. Vis-à-vis le phare du Cap George, N.-E., dans 22 à 30 brasses.

Melita dentata, Kroyer. Entre l'Île Miscou et le Banc Bradelle, 45 brasses dans la vase et les pierres.

† *Melita* (s'approchant de *M. dentata*). Baie de Gaspé et vis-à-vis Port Hood, C. B.

† *Melphidippa*, esp. Vis-à-vis Richibucto, N.-B., dans 14 brasses. 220 brasses entre Anticosti et Gaspé.

† *Ampelisca*, esp. Banc Bradelle (deux espèces): entre le Cap Ours et l'Île Pictou: vis-à-vis la tête de la Vache de Mer, I. P.-E., et vis-à-vis le havre de Pugwash, N.-E.

† *Haplóops*, esp. Banc Bradelle: vis-à-vis le Cap George, N.-E., et vis-à-vis Port Hood, C. B.

† *Byblis Gaimardii*, Kroyer. Entrée nord de la Baie des Chaleurs, Banc Bradelle, et entre ce dernier endroit et l'Île Miscou.

† *Ptilocheirus pinguis*, St. Banc Bradelle, et entre celui-ci et Miscou; entre le Cap Ours et l'Île Pictou, et deux localités dans les Détroits de Northumberland.

† *Amphithæ*, esp. Banc Egmont.

† *Unciola irrorata*, Say. Cueillie au même endroit que la précédente.

Caprella. Une grande espèce à tubercules de ce genre était commune sur le Banc Orphan. Une forme plus petite et douce était aussi fréquente dans plusieurs autres localités.

Cumacés.

† *Diastylis quadrispinosa*, G. O. Sars. 22 brasses dans la vase rouge, huit milles au N.-E. du Cap George, N.-E.

† *Diastylis lucifera*, Kroyer. Environ 10 milles au nord de Shédiac, 10 brasses dans le sable.

† *Diastylis sculpta*, G. O. Sars. Avec l'espèce précédente.

† *Diastylis* ———? Jeune. 220 brasses, entre Anticosti et la rive sud.

† *Diastylis*, esp. Banc Bradelle.

† *Leucon nasicus*, Kroyer. Cap Désespoir, S. trois quarts N., six milles de distance, 70 brasses.

† *Eudorella*, esp. Avec la précédente; et 30 brasses à l'entrée de la Baie de Gaspé.

Schizopodes.

† *Thysanopoda neglecta*? Kroyer. Centre de l'embouchure de la rivière au S. d'Anticosti, dans 210 et 220 brasses. Entre le Cap Désespoir et Grand Pabou, dans 50 et 70 brasses.

† *Thysanopoda*, grande espèce. 210 brasses dans la boue, S. de la Pointe S. O. d'Anticosti.

† *Mysidæ* s'approchant du *Erythrope* et du *Farerythrope*. Entre le Cap Désespoir et Grand Pabou, à quelque distance du rivage; aussi à mi-chemin entre l'Île Miscou et le Banc Bradelle.

† *Pseudomma roseum*, G. O. Sars. 28 milles à E. N. E. du Cap Gaspé, dans 110 brasses, aussi 20 milles E. par N. du Cap Gaspé, dans 210 brasses.

Pseudomma, esp. nouv., d'après S. J. Smith. Entre le Cap Désespoir et Grand Pabou, dans 50 et 70 brasses.

Decapodes.

Nectocrangon lar, Owen. Très-belle sur les bancs Orphan et Bradelle.

Crangon vulgaris, Fab. Commune partout en eau peu profonde et à eau basse, sur la plupart des grèves sablonneuses.

Crangon boreas, Phipps. Banc Orphan et 30 brasses vis-à-vis le Cap Bon Ami.

Hippolyte spina, Sow. Commune sur fonds rocheux à des profondeurs modérées Bancs Orphan et Bradelle.

† *Hippolyte macilenta*, Kroyer. Entrée nord de la Baie des Chaleurs; aussi entre l'Île Miscou et le Banc Bradelle.

† *Hippolyte Phippsii*, Kroyer. Banc Orphan.

† *Hippolyte pusiola*, Kroyer. Banc Orphan et vis-à-vis la Tête de la Vache de Mer, I. P. E. dans 10 brasses, gravier, pierres et coquillage brisé.

Pandalus annulicornis, Leach. Un des crangons les plus communs du Golfe, à des profondeurs de 10 à 90 brasses.

Calocaris MacAndræa, Bell. Un bel échantillon vivant de cette singulière et rare espèce a été dragué à 190 brasses dans la vase, 20 milles au S. O. de la Pointe S. O. d'Anticosti. Le premier qui ait été cueilli sur ce côté de l'Atlantique.

Eupagurus pubescens, St. Belle sur le Banc Orphan.

Eupagurus Kroyeri, St. Largement distribuée dans tout le Golfe.

Munidopsis curvirostra, à moi. Quatre échantillons d'un crustacé pour lequel j'ai proposé les noms générique et spécifique qui précèdent ont été dragués l'été dernier dans la vase en eau profonde. Semblable à la *Pseudomma roseum* et à la *Calocaris*, la *munidopsis* n'a que des yeux rudimentaires, sans couleur ou facettes dans la cornée. Je joins ici la description originale d'un article publié dans le No. de mars du Journal de Silliman.

* *Munidopsis curvirostra*, genre et espèce nouv. Les antennes extérieures sont à peu près égales en longueur à la carapace et à son rostre; celles de l'intérieur sont très-courtes, elles n'atteignent pas plus qu'environ un quart de la longueur du bec. Yeux rudimentaires, longitudinalement ovales, légèrement jaunâtres; corée sans facettes. Carapace à peu près carrée, mais plus longue que large, avec une épine droite dirigée extérieurement sur chacun des angles de devant. Surface supérieure de la carapace granulée, hispide, irrégulièrement plissée transversalement. Au centre il y a deux épines dorsales placées l'une sur l'autre, mais à distance. Celles-ci, de même que deux autres épines semblables sur les segments de la queue, sont toutes exactement en ligne avec le rostre et les quatre pointes en avant. Le rostre simple (sans l'épîne sur chaque côté de la base, qui caractérise si bien la *Munida*), évidemment arrondi en remontant, ferme à la base et se terminant graduellement en pointe très-fine. Une seule épine au centre du premier et du second segment de la queue, et le reste sans épines. La paire de pattes de devant à peu près aussi longues, mais pas plus, que depuis le sommet du rostre jusqu'à l'extrémité de la queue, s'étendent au delà des extrémités des antennes extérieures. Voici quelles sont les dimensions d'une femelle moyenne et apparemment adulte: longueur du sommet du rostre à l'extrémité de la queue 1,38 pouce; de la carapace, y compris le rostre, .69 pouce; des antennes extérieures, .75 pouce; des pattes de devant, .94. Habite le centre de l'embouchure du fleuve St. Laurent, entre Anticosti et la rive sud, dans 180 à 220 brasses, et se terre probablement dans la vase en eau profonde. On la distingue immédiatement de la *Munida* par son rostre arrondi et simple. Par le caractère rudimentaire de ses yeux elle ressemble à la *Calocaris*, mais pas sous beaucoup d'autres rapports.

Hyas aranea, Linn. Banc Orphan et entrée de la Baie de Gaspé.

Hyas courcâtata, Leach. Espèce très-abondante.

POISSONS.

Gasterosteus biculeatus? Shaw. Très-commune à la surface, ainsi qu'à l'eau basse, dans tout le golfe. Je crois que l'épinoche commun de mer à trois épines devrait être reporté à l'espèce de Shaw plutôt qu'à la *G. aculeatus* de Linnée. Les espèces américaines de ce genre paraissent avoir grand besoin d'une révision.

Liparis, esp. Un petit poisson, probablement le petit de la *L. vulgaris* ou de la *L. Fabricii*, a été pêché à 70 brasses, six milles vis-à-vis le Cap Désespoir.

Centronotus fasciatus? O. Fab. Un bel échantillon a été pris sur le Banc Orphan.

Macrurus rupestris. O. Fab. 25 milles E. par N. du Cap Gaspé, dans 210 brasses, un échantillon vivant.

Fundulus majalis? Walb. Commune à eau basse dans la Baie de Shédiac.

Clupea minima? Storer. Un petit poisson, qui peut être cette espèce, a souvent été pris dans différentes localités au moyen du filet-traîne. Les pêcheurs des Etats-Unis et ceux des provinces maritimes le connaissent sous le nom local de "turbot", et on dit qu'il fait partie de la nourriture du maquereau.

PARTIE 3.—NOTES SUR LES PÊCHES MARITIMES ET PARTICULIÈREMENT SUR LES BANCs D'HUITRES DU GOLFE ST. LAURENT.

Les notes qui suivent sont en grande partie une compilation de renseignements épars cueillis de différentes personnes résidant le long des côtes. Le capitaine J. N. Purdy, qui commandait le *Nickerson* pendant les trois premières croisiers et qui possède une grande expérience comme pêcheur tant aux Etats-Unis qu'en Canada, m'a considérablement aidé dans la préparation de cette partie de mon rapport; je lui suis redevable de la plus grande part des faits qui vont suivre. Le rapport de feu M. H. Perley sur les pêches maritimes et fluviales du Nouveau-Brunswick, publié à Frédéricion en 1852, contient une foule d'informations que l'on ne peut trouver ailleurs. Mes notes peuvent être considérées comme un supplément de cet utile ouvrage. La classification adoptée est essentiellement celle du catalogue des poissons du Dr. Gunther, dans le Musée Britannique. Le professeur Théodore Gill a publié une "Analyse critique des poissons du Golfe St. Laurent et de la Baie de Fundy," dans le vol. ii, nouvelle série du "Canadian Naturalist." Comme ce travail est probablement plus accessible que celui du Dr. Gunther, je cite ici les noms donnés par ces deux auteurs. Il n'est question que des poissons ou invertébrés qui ont une certaine importance économique.

MAQUEREAU. *Scomber scomber*, Linn., et *S. pneumatophorus?* De La Roche. Gunther. *Scomber grex*, Mitchell, Gill.

Depuis les quatre dernières années le maquereau a fait sa ré-apparition dans les baies Blanche et Verte, sur la côte nord-est de Terre-Neuve. Il a été pris dans le lac Bras d'Or, Cap-Breton, avec des rets à hareng, en hiver; ainsi qu'à Port Hood, Cap-Breton, en décembre. Pendant la première année, le hareng croît jusqu'à cinq ou six pouces de longueur. Le "maquereau chaudronnier" dont parle Perley, est le frétin de l'espèce commune qui, la seconde année, atteint une longueur de 10 pouces. Dans la Baie des Chaleurs, le maquereau fraie en mai et juin, et quelques fois un peu plus tard en juillet. Ce poisson préfère un fond rocheux, surtout les bancs; d'après les apparences, il ne dédaigne pas les terrains sablonneux, mais il semble éviter les fonds vaseux. Les pêcheurs américains emploient largement le *Menhaden* pour amener le maquereau à la surface. Pour la même fin, ceux du Bas-Canada emploient d'abord le gros sel, puis le hareng frais. Les Canadiens-Français ne paraissent pas entendre la bonne manière de saler le maquereau. Ils le fendent mal, ne le trempent pas assez, ou le tuent de suite. C'est très-malheureux, car le maquereau abonde souvent dans la partie nord du golfe, surtout dans la baie de Gaspé, et ce poisson mal séché devient impropre au marché. On dit que l'usage des seines-poches pour prendre le maquereau est un mode de pêche ruineux, car on en prend plus qu'on n'en peut sécher, et de cette manière on en tue d'immenses quantités sans aucune nécessité. Il serait désirable qu'on prohibât la pêche du maquereau à l'état de frai.

THON OU MAQUEREAU DE CHEVAL. *Thynnus thinnus*, Gunther. *Orcynus secundo-dorsalis*, Storer. Gill.

Mangé quelquefois sur la rive nord et la côte du Labrador. Un poisson que l'on sèche en grand sur la Méditerranée, mais que les Canadiens ne préparent jamais pour le marché, je crois.

TAUTOGA OU POISSON NOIR. *Tautoga onitis*, Linnée, Gunther et Gill.

Un délicieux poisson de table, mais que trop rarement on trouve d'une valeur pratique. Pris très-rarement à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et dans la baie de Fundy.

MORUE. *Gadus morrhua*, Linnée, Gunther et Gill.

En hiver la morue semble laisser les sondes peu profondes et les bancs du rivage, et s'avance vers la mer. Une bande considérable visite, en avril, la côte est du Cap-Breton, depuis Chéticamp et autour de Scatari. La morue paraît frayer d'un bout de l'année à l'autre, même en hiver. On en a pris des bandes qui frayaient sur les bancs Brown et

George, en février et mars, ainsi qu'en novembre et décembre dans la baie de Fundy et ailleurs. On prend çà et là quelques petites morues, en hiver, dans la baie de Gaspé. Il n'est pas extraordinaire de voir une bande de morues suivre, en février et mars, le hareng jusqu'aux îles Mahogany, à l'entrée du banc de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, où elles sont prises en quantité avec des traînes par les pêcheurs de l'intérieur. Ce banc de morues ne paraît pas donner sur le rivage en été, du moins pas au Nouveau-Brunswick. Une variété particulière de ce poisson, "avec dos brun et un anneau noir autour des mâchoires" (Purdy) est prise sur les bancs Orphan et Bradelle, ainsi que sur la côte est de l'Île du Prince-Edouard. Ce poisson est gros et ne mord, dit-on, à l'hameçon que *la nuit*; de là lui vient le nom de "poisson de nuit." Sauf l'égréfin, la morue est le seul poisson qui soit bien séché dans le nord du golfe. La morue préfère un fond de pierres, gravier ou sable, là surtout où les coquilles et le crabe abondent. La saison pour la morue, au nord de la Baie des Chaleurs, est depuis la mi-mai jusqu'à la mi-novembre, dans le lac Bras d'Or, Cap-Breton, ainsi que sur la côte nord de Terre-Neuve et la baie des Îles, on prend la morue et le hareng en hiver à travers des trous pratiqués dans la glace. La morue "boule-dogue," dont parle Perley, est supposée être des individus qui ont été mordus par d'autres poissons quand ils étaient jeunes. Un préjugé semble exister dans certaines parties de la côte contre l'usage des "traînes," mais je n'ai entendu invoquer contre cet usage aucun argument qui m'ait paru raisonnable. Plusieurs pêcheurs d'expérience croient que tous les ans quantités de jeunes morues sont détruites par les seines-dragues que l'on emploie près du rivage pour prendre la boîte, mais il n'est pas aisé de suggérer un remède à cet état de choses. Le moule, dont la morue, au dire de Perley, est particulièrement friande, est la *Cyrtodaria siliqua*.

EGREFIN. *Gadus oeglefinus*, Linn. Gunther. *Melanog rammus oeglefinus*, Linn., esp. Gill.

Très-abondant sur les côtes sud et ouest de la Nouvelle-Ecosse et sur la côte ouest du Nouveau-Brunswick, mais commun dans tout le Golfe. Cette espèce est prise d'un bout de l'année à l'autre, généralement en bancs seulement, mais quelques fois associée avec la morue. Elle fréquente les bancs de moules à douze ou huit brasses. Un poisson de marché très-précieux et qui aura sa valeur quand le chemin de fer Intercolonial sera ouvert. A Digby, St. André et les Îles Occidentales, le gaspéreau (*Jinnan Haddies*) est préparé pour les différents marchés du Canada et des États-Unis. On prend de l'égréfin sur la côte ouest de Terre-Neuve en hiver.

MERLAN. *Gadus virens*? Linn. Gunther. *Pollachius carbonarius*, Bon. Gill.

Quoique ce poisson soit communément appelé "merlan" par les pêcheurs des provinces maritimes et des États-Unis, il n'est pas le même que le merlan d'Europe. Son nom propre est "charbonnier" et il est commun aux deux rives de l'Atlantique. L'espèce est localement appelée "saumon de mer," et est d'une distribution quelque peu méridionale. Elle ne paraît pas aller plus loin au nord que la Baie des Chaleurs, si même elle va jusque-là, et on n'en a jamais pris dans les eaux de la Province de Québec. Elle est très-fréquente dans les ras de marée dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Comme poisson de table, plusieurs la préfèrent à la morue. Il ne se fait pas beaucoup d'affaires dans la préparation du merlan au sud du cap Nord de l'Île du Prince-Edouard. Exceptionnellement on le prend pendant l'hiver, parmi la morue. On ne le prend pas souvent sur les bancs, mais la plupart du temps le long du rivage. Il se réunit en banc comme le maquereau, et est pris à la surface où il est attiré par la boîte. On dit que sa nourriture consiste surtout en hareng. Le foie de cette espèce produit la meilleure huile qui est employée pour les machines et pour faire le cuir. Le merlan salé et séché vaut \$2 à \$3 le quintal.

"VIEILLE MERLUCHE ANGLAISE." *Merluccius vulgaris*, Flem. Gunther. *Merluccius bilinearis*, Mitch. Gill.

Les pêcheurs des provinces maritimes partagent l'opinion du Dr. Gunther que cette espèce est identique à la véritable merluche d'Europe. Dans la localité elle est appelée merlan, bien que le merlan des auteurs anglais (*Gadus merlangus*) soit un poisson très-différent. On prend la merluche avec les seines à poches et les rets à harengs. On ne l'emploie pas beaucoup comme nourriture, et on la sale rarement.

MERLUCHE FOURCHUE AMÉRICAINE. *Phycis americanus*, Gunther. *Phycis tenuis*, Gill.

Ce poisson est la lingue des marchands de Jersey. L'espèce de la merluche fourchue dans le golfe requiert un examen attentif, car il n'y en a pas moins que trois espèces dans cette région. Sur les côtes est et ouest du Nouveau-Brunswick, ainsi que dans le nord de la Nouvelle-Ecosse, on prend la lingue depuis juillet jusqu'à novembre. Elle est commune d'un bout du golfe à l'autre sur les fonds vaseux; est salée et séchée avec très-peu de soleil, puis exportée aux Etats-Unis, et de là dans l'Amérique du Sud.

BROSME. *Brosmius brosmæ*? Linn. Gunther. *Brosmius americanus*? Gill.

Le brosmme commun du Saint-Laurent se pêche durant toute l'année, surtout dans la baie de Fundy où on le trouve dans plusieurs localités. Le brosmme est séché et salé avec 1 petite morue et rapporte de meilleurs prix que cette dernière sur le marché des Indes Occidentales. Il y a deux espèces de brosmmes dans le Saint-Laurent, mais leur ordre géographique n'a pas encore été déterminé d'une manière précise, et je ne suis pas certain de laquelle des deux on fait le plus fréquemment usage.

FLÉTAN. *Hippoglossus Groenlandicus*? Gunther. *Hippoglossus americanus*, Gill.

On dit que le flétan canadien fréquente les bancs de l'extérieur en hiver, et les pêches de l'extérieur au printemps et en été. Il se nourrit de coquilles, crabes, homards, etc., et on en prend difficilement en grande quantité, excepté au moyen de la traîne. Il est hautement estimé par les consommateurs de l'intérieur et rapporte un prix comparativement élevé. On pêche le flétan en abondance, vers le mois d'août, au nord d'Anticosti. Il se vend généralement en *draught* (de 224 livres) et expédié à Québec.

FLET. *Pleuronectes americanus*, Walb. Gunther. *Pseudopleuronectes americanus*, Wolb., esp. Gill.

Un poisson commun que l'on trouve partout dans le golfe, et occasionnellement mis en vente sur les marchés de Halifax, Nouvelle-Ecosse.

ÉPERLAN. *Osmerus viridescens*, Lesuer., Gunther. *Osmerus mordax*, Mitchell.

Ce délicieux petit poisson est ou peut être pris en abondance d'un bout du golfe à l'autre pendant toute l'année. Dans la baie de Gaspé, l'éperlan est pris en hiver, comme la petite morue, par des trous pratiqués dans la glace. Du Nouveau-Brunswick, et de la Nouvelle-Ecosse l'éperlan est expédié à New-York et à Boston. Cette espèce paraît frayer en avril et mai, et monte le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec, au printemps et en automne.

CAPELAN. *Mallotus villosus*, Mull., etc.

L'emploi habituel de ce poisson comme engrais, le long des côtes, est considéré comme préjudiciable, car il tend à chasser la morue vers la mer.

HARENG. *Clupea harengus*, Linn. Gunther. *Clupea elongata*, Lesuer. Gill.

L'année dernière le premier hareng de la saison a fait son apparition à Gaspé vers le 25-avril. La pêche commença vers le 10 mai et dura jusque vers le 25 juin, après quoi le capelan donna pendant une semaine, ou peut-être huit ou dix jours. La saison de la "dérive," dans et hors la Baie de Gaspé, commence ordinairement vers la mi-juin et dure jusqu'à la fin de juillet. Le capitaine Purdy m'informe qu'à Grand Manan, l'emploi de claies en fascines a détruit l'une des pêches de hareng les plus précieuses du Golfe. Le hareng qu'on y prenait autrefois était le plus gros et le plus gras et rapportait les plus hauts prix. Dans l'opinion du capitaine Purdy, l'usage de la drague et des claies en fascines devrait être prohibé. A Grand Manan, à Campo Bello et à l'Île au Cerf la destruction du jeune hareng par les claies en fascines a chassé la morue de ces localités. Au Nouveau-Brunswick les pêches d'hiver sont, ou étaient, une importante source de richesses pour cette province. D'octobre 1872 à avril 1873, pas moins de 80 navires chargés de poisson sont partis des Îles Occidentales, Nouveau-Brunswick, pour les ports des Etats-Unis. En avril 1873 quarante navires à voiles américains sont venus dans la baie St. André, Nouveau-Brunswick, acheter du hareng pour servir de boitte pour les pêches intérieures. On craint que l'usage desseines à poches ne détruise ou endommage considérablement la pêche du hareng. En hiver le hareng du Nouveau-Brunswick fréquente les estuaires et les havres à fonds vaseux. La protection rigoureuse accordée au frai du hareng à Grand Manan et dans la baie St. André est sans aucun doute un grand bienfait public. Je suis redevable au capitaine Purdy d'un grand nombre de ces détails.

HARENG MENHADEN, *Clupea menhaden* Mitch. Gunther. *Brevoortia menhaden*, (Mitchell) Gill.

Un poisson que l'on trouve rarement dans les eaux canadiennes. Depuis quelques années on n'en a pas trouvé au Nouveau-Brunswick, non plus qu'au nord de Grand Manan. On emploie considérablement le menhaden comme boitte pour le maquereau, la morue et le flétan. La tête, la queue, l'épine dorsale et l'issue de ce poisson sont converties en engrais en les réduisant en poudre, en les pressant et en y ajoutant un peu de sel de manière à en faire une espèce de guano. Le menhaden glacé est employé comme boitte pour la morue et le flétan, et la viande de ce poisson, salée et subséquemment écrasée très-fine est employée pour attirer le maquereau à la surface. Les pêcheurs de la côte détestent souverainement la méthode américaine de la pêche au maquereau. Cette méthode semble avoir pour effet de chasser le maquereau vers la mer, et il paraît assez certain que dans plusieurs rades, comme par exemple dans quelques-unes de celles de la côte est du Cap-Breton, on ne trouve plus aujourd'hui de maquereau, là où il avait l'habitude d'être abondant. En même temps l'emploi du menhaden n'est pas illégal, et les pêcheurs américains avaient toujours la permission de prendre le maquereau (excepté à l'intérieur) avant que les clauses du Traité de Washington qui concernent les pêcheries fussent mises en vigueur. Il serait peut-être désirable d'essayer d'acclimater le menhaden dans les eaux britanniques. Tout ce qu'il faudrait serait d'envoyer aux États-Unis un ou deux navires ayant chacun bonne citerne et de lâcher le menhaden qu'on s'y serait procuré, à l'embouchure de toutes les rivières du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, comme la baie St. André, l'Étang, Le Préau, ou Musquash, au Nouveau-Brunswick; ou la baie Ste. Marie et ses tributaires, ou la rivière Tusket, dans la Nouvelle-Ecosse.

LE HOMARD. *Homarus americanus*, Edwards. Les pêcheries du homard du fleuve et du Golfe St. Laurent sont d'une très-grande importance économique, aujourd'hui surtout que l'approvisionnement de cet article populaire n'est pas égal à la demande qu'en font les États-Unis et l'Europe. Actuellement de grandes quantités de homard sont expédiées du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse dans ces pays. Malgré leur valeur commerciale croissante, c'est un fait que dans quelques parties du nord du Golfe, des homards qui pourraient être expédiés au marché sont employés comme engrais! Personne ne saurait mettre en doute l'opportunité de tâcher au moins de mettre fin de suite à un état de choses aussi répréhensible et aussi désastreux. Grand nombre de gens qui font la pêche du homard se plaignent des derniers règlements défendant la capture des homards qui pèsent moins d'une livre et demi. Ils prétendent qu'il vaudrait mieux laisser prendre le homard pesant une livre, mais pas moins. M. W. S. Brown, qui possède un établissement de conserve à Shippégan, a eu l'obligeance de me fournir le résultat de quelques-unes des expériences qu'il a faites l'été dernier. Il dit que quelques petits œufs rouges commencèrent à se former sous la queue du homard au commencement de juillet, qu'à la fin de septembre la queue était remplie, et que de 80 à 90 pour cent des homards portaient des œufs. Tard en septembre ces œufs avaient presque atteint la grosseur du petit plomb B. B., et étaient très-noirs. Ceux qui avaient alors été pris près du rivage étaient presque tous des mâles. M. Brown croit que le homard laisse le rivage en octobre pour aller déposer ses œufs en eau profonde, et que cette dernière opération se fait quelques fois en novembre ou décembre. "En juillet et août, m'écrivit M. Brown, j'ai trouvé que 80 à 90 pour cent des homards avaient des œufs en abondance, et que 60 à 70 pour cent d'entr'eux pèsent moins qu'une livre et demi. Cinq homards pesant chacun 1½ lbs produiront à peu près une livre de poisson, et pendant cette saison ma moyenne a été d'environ quatre homards et demi par livre." "La violente bourrasque du mois d'août dernier a poussé vers le rivage, à cinq milles de mes maisons d'emballage, plus de homards que j'aurais pu en employer pendant tout l'été." "Ils formaient une rangée de un à cinq pieds de profondeur, et je pourrais les évaluer à une moyenne d'un millier par chaque deux verges de rivage." "Ceux qui suivirent les premiers sur le rivage étaient très-petits, variant de deux à quatre pouces de longueur, et plus, et la côte paraissait fourmiller de ces petits homards." Il serait peut-être désirable d'établir dans le Golfe des frayères pour le homard, sur le principe d'après lequel sont formés les bancs d'huîtres. La saison du homard varie suivant la localité. Dans la Baie de Gaspé on le prend en juillet et au commencement d'août, mais au sud il fait son apparition plus à bonne heure et reste plus tard. Dans la partie sud de la Baie des Chaleurs et sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, il approche du rivage vers la fin de mai et le laisse pour gagner l'eau profonde plus ou moins tard en septembre. Il paraît

y avoir parmi les pêcheurs de la côte une grande divergence d'opinion sur l'époque pendant laquelle le homard fraie. De très-petits échantillons ayant presque tous moins qu'un pouce de longueur ont été fréquemment pris, au moyen de la traîne, en juillet et août à une certaine distance de la terre, nageant au milieu des herbes flottantes. L'Hon. W. H. Pope m'écrit que souvent le homard se fait un terrier sur les flancs des bancs d'huîtres, pendant les mois d'hiver.

HUITRES CANADIENNES. *Ostrœa Virginiana*, Lister : et *Ostrœa borealis*, Lamarck. Il n'est ni nécessaire ni désirable d'entrer minutieusement ici dans l'histoire quelque peu compliquée de la synonymie des deux espèces canadiennes d'huîtres. Il me suffira de dire que l'huître longue et étroite qui abonde dans la Virginie, la baie de New-York, etc., a été la première des huîtres que l'Europe ait connue venant des parties tempérées de l'Amérique du Nord. L'espèce était connue à Linné et a été décrite dans l'origine par Lister comme la *Ostrœa Virginiana*. Pour la forme plus courte et plus ronde, Lamarck a proposé plus tard le nom de *Ostrœa borealis* et donné une courte description de l'espèce. Quelques variétés de ce dernier mollusque se rapprochent si bien des échantillons de l'huître commune d'Angleterre et du nord de l'Europe, qu'il est très-difficile de distinguer entre les deux. L'*Ostrœa Virginiana* est de beaucoup la plus rare des deux huîtres canadiennes ; mais entre elle et l'*O. borealis* il y a tant de variétés intermédiaires et tant de liens qui les unissent, que plusieurs naturalistes mettent en doute la valeur des relations spécifiques proposées.

Comme l'ordre géographique des deux formes est absolument semblable, et comme mon principal but est de signaler à l'attention leur importance économique, je vais examiner ensemble les deux espèces ou variétés. Dans le golfe St. Laurent, on trouve généralement les huîtres en eau très-peu profonde, presque toujours dans moins que trois brasses, dans les baies abritées ou embouchures de rivières. Dans le Nouveau-Brunswick, ainsi que Perley l'a déjà démontré, elles s'étendent de Caraquette à la Baie Verte. Le capitaine Purdy m'informe que des huîtres se sont prises aux pattes des ancres, dans 7 brasses d'eau, entre les bancs de la Petite et de la Grande Caraquette, dans la Baie des Chaleurs. Sur la côte de l'Île du Prince-Edouard on trouve des huîtres dans des localités propices, depuis la rivière Pinette jusqu'à la pointe Ouest, côté des détroits de Northumberland ; et dans la Malpeque ou Baie de Richmond, depuis Cascumpèque jusqu'à New-London, sur le côté nord. Au Cap-Breton, elles paraissent restreintes au lac Bras d'Or et ses tributaires, où leur région s'étend depuis Ste. Anne jusqu'à la rivière Mira et la baie de St. Pierre. Les quelques huîtres qu'on trouve devant la Nouvelle-Ecosse se trouvent à Jeddore Head, 20 à 25 milles à l'est du havre de Halifax, ainsi que dans le havre Country, la rivière Ste. Marie et le havre Lipscombe, comté de Guysborough, à l'extérieur ; et dans le havre de Pictou, rivière St. Jean, Wallace, rivière Charles, et Pugwash, dans les détroits de Northumberland. (Purdy.) Nous ne trouvons pas même la trace d'huîtres dans aucune partie de l'espace compris entre le Cap-Breton et l'Île du Prince-Edouard, non plus que dans aucune partie des détroits de Northumberland où le lit est plus profond que cinq ou six brasses, c'est-à-dire dans aucune des parties ouvertes.

En réponse à une lettre dans laquelle je lui demandais des renseignements sur plusieurs points se rapportant aux bancs d'huîtres du golfe, l'honorable W. H. Pope a bien voulu me fournir un compte-rendu très-intéressant et précieux sur les bancs d'huîtres de l'Île du Prince-Edouard, ainsi que plusieurs renseignements sur ce sujet ; personne n'était plus en mesure que lui de traiter ces questions. Les paragraphes suivants auxquels j'ai mis la marque distinctive des citations, sont des extraits de lettres que j'ai reçues de M. Pope et qu'il m'a donné la permission de publier.

“ Les huîtres ont fleuri dans toutes les rivières à marée et les baies de l'Île du Prince-Edouard. Actuellement on trouve les bancs qui produisent des huîtres dans les baies de Richmond, Cascumpèque et Hillsborough, ainsi que dans les rivières qui se déchargent dans ces eaux intérieures ; je pourrais presque dire dans ces localités seulement. Le produit des bancs de la baie de Hillsborough n'est pas très-considérable. Les relevés officiels des importations et exportations de l'Île du Prince-Edouard pour 1872 indiquent que 9,490 quarts d'huîtres ont été expédiés de cette île l'année précédente.”

" De Summerside	5,572 quarts.	}	(Produit de la baie de Richmond.)
" Malpec	840 "		
" Cascumpec	718 "	}	" " de Cascumpec.)
" Charlottetown	230 "		
" Oswell	130 "		

" La drague n'a jamais été employée, que je sache, dans les eaux de l'Île du Prince-Édouard. On pêche les huîtres avec des râtaux dans des profondeurs de 3 ou 4 à 12 et même 15 pieds. On peut difficilement pêcher les huîtres avec des râtaux à plus de 15 pieds."

" Je ne sache pas qu'il y ait des bancs d'huîtres dans les détroits de Northumberland, pas plus que dans la mer qui entoure l'île. Il y a quelques années j'ai vu des coquilles d'huîtres sur le sable à l'extrémité nord des battures Tryon (situées sur le côté sud de l'île); elles étaient à environ un quart de mille du rivage. Quelques-unes des coquilles étaient remplies de sable plus compacte que plusieurs de nos rochers de grès. En les voyant, je crus qu'elles provenaient de bancs situés en eau profonde dans les détroits de Northumberland. Depuis je me suis convaincu qu'elles sont les débris d'un ancien banc d'huîtres détruit par le sable. L'existence d'un fond légèrement vaseux dans le voisinage de ces coquilles soutient la supposition qu'autrefois ce fond vaseux était plus considérable qu'aujourd'hui; que le banc d'huîtres était alors formé, et qu'il a été détruit par l'empiétement du sable qui forme la batture Tryon."

" Pendant les dix ou douze dernières années, des millions de tonnes de coquilles d'huîtres et de vase ont été extraits par nos cultivateurs, des bancs d'huîtres, par le moyen de dragueurs mis en mouvement par des chevaux sur la glace. En plusieurs cas les lits ont été coupés de part en part, et en quelques endroits on a constaté que les dépôts de coquilles avaient plus de vingt pieds d'épaisseur. Il est probable que plusieurs des bancs ont cessé de produire des huîtres longtemps avant la colonisation du pays par les Européens. Aujourd'hui on trouve des dépôts de coquilles d'huîtres couverts de plusieurs pieds de sédiment. Comment se fait-il que les huîtres ont été détruites sur ces lits? Le procédé naturel de la reproduction et la décadence feraient lever les bancs d'huîtres formés au fond si près de la surface de l'eau que la glace y resterait. Le poids de lourdes masses de glace sur les bancs serait préjudiciable aux huîtres, et le mouvement de la glace fournie par la marée ou le vent les détruirait bientôt. J'ai examiné les parties les plus élevées d'un banc d'huîtres sur lequel la glace s'était arrêtée. Plusieurs pouces de la surface du banc qui contenaient toutes les huîtres vivantes, avaient été chassés devant la glace, et les coquilles et les huîtres ainsi exportées s'étaient déposées dans une *moraine* en miniature sur la pente du banc où l'eau était suffisamment profonde pour laisser passer la glace par-dessus. Ce procédé détruirait un grand nombre d'huîtres; quelques-unes seraient écrasées et brisées, d'autres étouffées dans la *moraine*. La formation graduelle des bancs de vase dans la rivière empêcherait le mouvement de la glace, et en peu de temps les bancs d'huîtres en seraient couverts comme ils le sont aujourd'hui. On trouve des dépôts de coquilles d'huîtres (couvertes de vase) dans une profondeur de vingt pieds, dans des places dont les plus grandes profondeurs n'ont pas quatorze pieds d'eau."

" Les huîtres se développent dans les fonds vaseux, mais elles ne vivent pas si elles sont fixées dans la vase: plusieurs bancs d'huîtres ont été détruits par la vase seulement. La pêche annuelle des huîtres, si elle n'est pas faite avec excès, améliore les bancs. En pêchant on se trouve à briser la surface du banc, on retire les coquilles et les huîtres de la vase, et on prend avec une certaine matière (frai) dont la jeune huître a besoin et sans laquelle elle mourrait."

" Sur les bancs naturels les huîtres sont rarement tuées par le froid, si même il les fait périr. J'ai vu des huîtres se développer sur un lit très-pierreux, quoique la glace eut resté dessus une fois toutes les vingt-quatre heures pendant tout l'hiver. Quelques-unes de ces huîtres adhéraient en grandissant à un petit rocher plat d'environ huit pouces d'épaisseur. Les huîtres au sommet du rocher mouraient la seconde année de leur croissance parce que, je crois, elles étaient trop pressées, tandis que celles de la pente du même rocher ne recevaient aucun écoulement de la glace ou du froid."

" Dans les rivières où la sciure de bois est jetée en grande quantité, les bancs d'huîtres

en seraient probablement endommagés. La sciure serait, je crois, emportée par le courant sur les bancs et leur aspérité en retiendrait. Les ouvertures entre la coquille et l'huître se rempliraient probablement de sciure et de vase. La vase et la sciure décomposée forment un composé très-insalubre."

"L'étendue des bancs d'huîtres producteurs est comparativement restreinte en Canada, et ne répond pas aux exigences de la demande qui est énorme aujourd'hui et qui augmente tous les ans. A moins qu'on ne protège et améliore les bancs actuels et qu'on en forme de nouveaux, le jour viendra bientôt où les bancs d'huîtres du Canada cesseront de produire. Nos voisins des Etats-Unis nous disent que la Virginie seule possède un million et demi d'acres de bancs d'huîtres, et, nonobstant le fait que les huîtres augmentent beaucoup plus rapidement dans les eaux plus chaudes de la Virginie que dans cette latitude, les autorités de cet Etat ont exprimé la crainte que si les bancs d'huîtres de la Virginie sont laissés ouverts à tout le monde et si on les drague dans toutes les saisons de l'année, ils ne tarderont pas à être épuisés."

"Les rivières et estuaires de cette île sont admirablement adaptés à la culture des huîtres. Les huîtres que l'on trouve dans ses baies n'ont pas de supérieures en saveur, et si elles sont prises tard en automne elles restent bonnes pendant de longs mois. Je ne vois pas pourquoi l'on ne formerait point dans ces baies des centaines de milliers d'acres de bancs d'huîtres qui produiraient de vastes quantités d'huîtres infiniment supérieures en qualité à celles de la Virginie. Pour former ces lits on a des matériaux tout prêts dans les anciens, et l'on pourrait se procurer à peu de frais pendant les chaudes journées de l'été les huîtres nécessaires à leur semence."

"Nous avons une saison de prohibition qui s'étend de juin à septembre, mais la loi qui défend la pêche durant cette époque est violée ouvertement. Les huîtres sont prises et mises en vente pendant chaque mois de l'année, et le saumon est détruit dans ses frayères avec la plus grande impunité. Je serais très-heureux d'apprendre que le gouvernement fédéral ait résolu de mettre en vigueur les lois qui protègent les huîtres, le saumon et la truite. Nous faisons maintenant partie de la Confédération, comme vous le savez, et nous avons le droit de demander une législation plus sage et une meilleure administration de la loi."

"Vous me demandez : — "Pensez-vous que les huîtres se développeront dans une eau un peu plus profonde que celle dans laquelle on les trouve aujourd'hui, si elles y étaient semées ?" — Je crois qu'elles se développeraient dans la plus grande profondeur des eaux intérieures, si on les mettait dans un emplacement propice."

Dans une autre lettre que je reçus plus tard, M. Pope exprimait l'espoir que le ministre de la Marine et des Pêcheries jugerait à propos de nommer une commission pour faire rapport sur les huîtres et les pêches d'huîtres de l'île, et il m'annonçait que si cela avait lieu, il n'aurait aucune objection à donner gratuitement ses services.

Les seuls bancs d'huîtres que nous ayons pu examiner en détail sont ceux de la baie de Shédiac. Sur ces emplacements, en eau très-peu profonde, la drague revint avec la poche plus ou moins remplie d'huîtres ou plutôt de coquilles d'huîtres (car plus de 90 pour 100 des échantillons étaient morts), avec quelques autres espèces communes de coquilles et un peu de vase noirâtre qui exhalait une très-mauvaise odeur. Comme il y a un moulin à scie dans la baie, cet emplacement est probablement un exemple du "composé insalubre de vase et de sciure" dont parle M. Pope. Dans un dragage de toute une après-midi nous n'avons pris que deux ou trois huîtres vivantes. Etant retenu pendant quelques jours à la Pointe-du-Chêne, j'essayai d'avoir une idée de la forme de la baie, à des profondeurs de la marque de l'eau basse à 3 brasses, dans le but surtout de constater quelles espèces d'animalcules sont associées aux huîtres, et combien d'entre elles sont préjudiciables à ce mollusque. Ci-suit une liste des espèces cueillies dans la baie de Shédiac; j'ai indiqué en italiques celles qui sont supposées être plus ou moins ennemies des huîtres : —

CRUSTACÉS

Cancer irroratus. *Say.*
 Crangon vulgaris. *Fab.*
 †Gammarus ornatus. *Edw.*
 Idotea irrorata. *Say.*

Teredo, sp. (dans un morceau d'ép.)
 Haminea solitaria. *Say.*
 Cylichna pertenuis. *Migh.*
 Acmea alveus. *Conrad.*
 Crepidula fornicata, *Linn.*

MOLLUSQUES.

Ostrea borealis. Lam.

O. Virginiana. Lister.

Mytilus edulis. Linn.

Modiola modiolus. Linn.

Mercenaria violacea. Schum.

Gemma Tottenii, St.

Callista convexa. Say.

Petricola pholadiformis. Lam. et var. *dactylus*.

Mactra solidissima, Chemn.

Mya arenaria.

“ *truncata*.

Angulus tener. Say.

Thracia Conradi (belle et fréquente).

Pandorea trilineata? Say.

Solen ensis, v. *Americana*.

“ *unguiformis*. Lam.

Paludinella minuta.

Odostomia trifida. Totten.

Turbonilla interrupta. Totten.

Lunatia heros Say.

Bittium nigrum. Totten.

Nassa obsoleta. Say.

“ *trivittata*. Say.

Astyris lunata. Say.

ECHINODERMES.

Asterias vulgaris St.

Cribella sanguinolenta.

Echinarachnius parma.

Echinus Drobachiensis.

Caudina arenata (Gould).

A part ces espèces, l'algue était passablement abondante, et quelques petits annélides et zoophytes ont été cueillis. Naturellement le petit catalogue qui précède n'est en aucune manière une liste complète de la faune des bancs d'huîtres. Les principaux ennemis vivants de l'huître dans ses eaux natales sont l'astérie, les œufs de mer (*Echinus*), le limaçon carnivore et le moule. Autant que j'ai pu le constater, ces espèces n'existent pas dans les détroits de Northumberland en quantité suffisante pour être d'un désavantage sérieux.

Plusieurs bancs naguère productifs, dans les différentes parties du Golfe, ne rendent maintenant presque rien; et il n'y a que trop de raisons de craindre qu'à moins de prendre des mesures préventives, la pêche des huîtres dans la partie orientale du Canada sera bientôt une chose du passé. Le râtelage des bancs a évidemment été excessif et ruineux; jamais on n'a vu à ce point nettoyer le sol et éparpiller le jeune mollusque pendant la saison de prohibition; la pollution des emplacements par les rebuts des moulins, par l'amas de la boue et une foule d'autres causes a conduit à l'état de ruine et de décadence que nous voyons aujourd'hui. La négligence, le gaspillage et une cupidité excessive ont presque entièrement détruit ces bancs d'huîtres, et ils finiront par les annihilier tout-à-fait si l'on n'adopte des remèdes efficaces. Sans prétendre posséder une expérience pratique sur la culture des huîtres ou une grande connaissance des bancs d'huîtres canadiennes, je me permettrai de risquer les recommandations suivantes:—

1. Etablir de nouveaux bancs dans de bons emplacements par tout le golfe.

Les conditions particulières dans lesquelles on trouve les huîtres en Canada rendent l'a chose facile. Il n'y aurait pas besoin d'enclos, comme dans les parcs français; tout ce qu'il faudrait serait de choisir une localité propice aussi proche que possible des bancs qu'on croit productifs, être certain que le lit choisi est scrupuleusement propre, y répandre du frai, semer les huîtres et voir à ce qu'elles ne soient pas dérangées pendant au moins deux ou trois ans. A quatre ans les huîtres sont assez grosses pour le marché, mais elles n'atteignent leur force qu'à cinq. Les localités favorables pour l'établissement des bancs sont les embouchures de rivières d'un bout à l'autre des détroits de Northumberland, de chaque côté, plusieurs places dans les Iles du Prince-Edouard et du Cap-Breton, et certaines parties des côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, particulièrement Bouctouche, barre extérieure, et baie intérieure de Miramichi, dans cette dernière province. Le grand but de la culture des huîtres est de “sauver le gros des jeunes mollusques.” Aussitôt après son expulsion de l'huître reproductrice (comme on le sait) l'alevin s'élève de suite et nage jusqu'à ce qu'il trouve une surface dure à laquelle il s'attache. A moins, cependant, qu'il ne soit arrêté par un objet quelconque, le jeune mollusque est emporté vers la mer, ou bien dévoré par l'un ou l'autre de ses nombreux ennemis naturels. Un autre but qu'il est désirable d'atteindre, c'est la séparation des échantillons. Dans la majorité des cas (excepté quand elles proviennent de bancs qui appartiennent à des particuliers et où la culture des huîtres est pratiquée) pour une huître que vous mangez, nombre d'autres qui ne sont pas encore mûres sont détruites. Les “bancs d'huîtres”, ainsi que les huîtriers anglais appellent ces masses compactes, sont diffi-

ciles à draguer, et ordinairement dans un pauvre état. Un usage libéral de frai propre et un dragage judicieux des lits tendent à séparer les huîtres.

Il peut être désirable de donner à bail des parties de la côte à des individus ou à des compagnies, pour la culture pratique de l'huître. Il serait beaucoup plus sage de protéger par certains règlements les capitalistes qui voudraient tenter de développer nos ressources, plutôt que de laisser les choses dans l'état où elles sont.

2. La pêche excessive et ruineuse sur les bancs existants ne devrait pas être permise.

Personne ne peut contredire le fait que dans plusieurs parties du Golfe des bancs d'huîtres, autrefois productifs, sont aujourd'hui presque épuisés par le râtelage excessif. Une certaine proportion de ces bancs devrait être mis de côté, à tour de rôle, pour une saison de repos et de récupération. On devrait laisser certains bancs se reposer durant une période indéfinie pendant laquelle on n'en laisserait pas prendre les huîtres pour le marché. À moins que le lit ne soit sale ou qu'il y ait quelquel'autre influence délétère, il est probable que plusieurs des bancs pourraient redevenir productifs, si on laissait les huîtres tranquilles et qu'on leur permettrait de frayer. Il vaudrait probablement encore mieux draguer les bancs de temps en temps et les nettoyer; fournir du nouveau frai et répandre les huîtres d'avantage, afin de les séparer le plus possible. Il est bon de savoir que le jeune mollusque ne vit pas sur un lit sale et impur.

Plusieurs bonnes autorités prétendent, et cette opinion gagne rapidement du terrain, qu'une saison de prohibition fait plus de mal que de bien aux bancs d'huîtres. Le "rapport de la commission nommée pour faire des recherches sur la méthode de la culture des huîtres dans le Royaume-Uni et en France, dans le but d'introduire en Irlande une méthode améliorée pour la culture des huîtres," portant la date de 1870, contient un sommaire (que nous citons) des arguments en faveur des deux côtés de cette question.

"En faveur du système actuel d'une saison de prohibition, on fait valoir :

a. Que pendant l'époque de prohibition, les huîtres sont impropres à la nourriture.

b. Que le dragage sur les bancs écrase et détruit le jeune mollusque.

c. Que si les huîtres sont prises pendant l'époque du frai, l'approvisionnement sera bientôt épuisé."

"Mais à ces allégués des réponses pleines de force sont données :

"a. On s'accorde généralement à dire que pas plus de 20 pour 100, ou à peu près, des huîtres fraient à la fois, qu'au moins 80 pour 100, même dans les temps les plus défavorables, sont mangeables et en bonne condition. Le célèbre naturaliste Kroyer, qui avait entrepris l'examen officiel des bancs d'huîtres danois, n'a pas trouvé plus qu'une huître sur dix jeunes mollusques, même en juillet et août."

"b. Ceux qui ont été dans l'habitude de draguer des animaux marins et d'amener en grande abondance vivantes les créatures le plus délicatement organisées, ne seront pas disposés à attacher un grand poids à cette objection. Tous les naturalistes savent que les Corallines et les Ascidiennes les plus délicates peuvent être draguées abruptement, placées dans un seau d'eau salée et être vues pleines de santé et de vigueur au bout d'une heure."

"Le témoignage de cultivateurs pratiques d'huîtres que nous avons examiné sur ce point est digne d'une sérieuse attention."

"Suivant l'opinion exprimée par des témoins dignes de foi, non-seulement le dragage ne fait aucun mal au jeune mollusque, mais le dommage provient du fait qu'on ne drague pas l'emplacement avant que le jeune mollusque y soit déposé."

"Mais il est rare que l'éclosion ait lieu au commencement de mai, et si elle se fait, comme les jeunes huîtres nagent pendant environ 20 à 27 jours, le dragage sur les bancs ne peut leur faire aucun mal pour la plus grande partie de mai, sinon pour tout ce mois; tandis que si, comme cela arrive plus souvent, l'éclosion n'a pas lieu avant les mois de juin, juillet, ou même août ou septembre, non-seulement le dragage pendant ces mois peut être inoffensif, attendu que le jeune mollusque ne s'est pas établi, mais même, d'après la théorie que le dragage sur le jeune mollusque est préjudiciable, il peut être fait beaucoup de mal pendant les deux premiers des mois non-prohibés."

"Même en admettant que le dragage occasionne une certaine destruction de jeunes mollusques, on se demande si cette destruction est plus grande que celle qui résulterait si on laissait les huîtres à l'influence indiscutable des moules, des astéries, des mauvaises herbes et

de la vase ? C'est une question qui ne peut être résolue que par l'expérience. D'après les renseignements que nous avons recueillis, nous pouvons dire seulement que l'intervention de la législation ferait probablement autant de mal que de bien, et qu'en ce qui concerne l'époque de la prohibition actuelle, le dragage en mai aurait certainement plus de mauvais effets sur la couvée que le dragage en septembre."

3. La pollution des baies, estuaires ou rivières à marée par les rebuts des moulins et autres choses semblables, devrait non-seulement être prohibée, mais prévenue autant que possible. Cette pratique est non-seulement préjudiciable aux bancs d'huîtres, mais encore à toutes les autres pêches. De plus, elle empêche le mouillage dans les havres, etc : on m'a cité l'exemple de capitaines qui avaient laissé tomber l'ancre sur un fond qu'ils croyaient bon, et s'apercevaient bientôt que ses pattes ne tenaient qu'à quelques pouces d'une sciure cariée.

Je terminerai ce rapport en donnant quelques extraits des derniers ouvrages sur la culture des huîtres auxquels j'ai eu accès.

Ce qui suit est pris du Rapport de la Commission Irlandaise que j'ai déjà cité. Sur leur expérience du système français, les commissaires disent :

Le gouvernement français a pris " le contrôle absolu des bancs d'huîtres et des côtes où ils se trouvent. " " Suivant le besoin des circonstances, un banc tout entier peut être réservé pour un certain temps contre les opérations du dragage, ou une partie quelconque de ce banc. " " La pratique générale paraît être de marquer ou baliser un tiers ou un quart d'un banc chaque année; le reste est dragué pendant une époque spécifiée par des personnes qui ont des permis durant le nombre de jours accordés pour l'opération,—la partie réservée étant draguée pendant quelques jours pour la nettoyer des mauvaises herbes, de la boue et de la vermine. " " Tout ce qui concerne la pêche des huîtres est réglementé par une commission locale. " " Cette commission est présidée par l'inspecteur des pêcheries local, ou officier commandant la garde des pêcheries, et est composée comme suit :

" L'inspecteur des pêcheries ou syndic.

L'officier commandant la garde des pêcheries.

Un pêcheur, commandant d'un bateau. "

Voici quelques-uns des principes les plus importants qui servent de guide à la commission :—

" Les bancs ne doivent pas être ouverts à la pêche avant que le jeune mollusque ait acquis assez de vigueur pour résister à l'action de la drague, comme par exemple à la fin de janvier."

" Quand un banc est assez bien établi pour la ponte, un quart ou un cinquième de toute son étendue doit être mis en réserve, et la drague en être entièrement exclue. "

" Quand cela sera praticable, un bateau de la garde de pêche devra prendre part à la formation du banc. "

" Quand un banc est sale ou encombré de mauvaises herbes ou d'autres matières hostiles au développement ou à l'adhésion du jeune mollusque, il doit être ouvert au dragage jusq' à ce qu'il soit nettoyé. "

" Les bancs sur lesquels le jeune mollusque ne se produit pas devront être ouverts pendant toute la saison. "

" Quand le travail d'un banc est fini, le banc doit être inspecté avec soin, et si c'est nécessaire, rempli de pierres, coquilles, etc."

" L'emploi de la traîne est défendu à 525 verges des bancs d'huîtres. La pêche des huîtres est strictement prohibée entre le 1er mai et le 31 août, dans une limite de trois milles, et dans les eaux internationales entre le 15 juin et le 31 août."

" Des concessions sont accordées aux personnes qui désirent cultiver les huîtres ; dans la plupart des cas, ces concessions sont plus petites qu'en Irlande, et ne possèdent pas les mêmes avantages quant à la largeur de la tenure. " " Sans doute il revient des bénéfices aux cultivateurs du sol de ces octrois de concessions, soit pour la reproduction ou l'engraissement, et le gouvernement encourage ces entreprises en offrant des facilités pour l'obtention de réserves, ou en faisant de temps à autre des octrois gratuits d'huîtres et de tuiles. Les marins ou les familles de marins qui servent ou qui ont servi dans la marine impériale, reçoivent certains avantages sur les autres aspirants à ces concessions."

" Les pêches d'huîtres et autres pêches sont sous le contrôle du ministère de la Marine,

et forment une division spéciale sous l'habile administration de M. de Champeaux, aidé d'une commission permanente de neuf membres dont M. Coste est le président.

“ Sur la côte, les commissaires d'inscription maritime ont, indépendamment de leurs autres attributions, le soin de veiller aux pêcheries; ils ont à leurs ordres des inspecteurs divisionnaires, et quelquefois d'autres employés subalternes. Ce système, quant à la surveillance, aux renseignements qu'il fournit aux pêcheurs, à la mise des règlements en vigueur, et à l'obtention des statistiques, paraît admirable et a produit d'immenses avantages pour les pêcheries de la France.”

Après avoir étudié soigneusement la question des bancs d'huîtres et les méthodes de culture des huîtres en France et dans la Grande-Bretagne, les commissaires irlandais firent au lieutenant-gouverneur de cette île, en 1870, les recommandations suivantes pour la réglementation des pêches d'huîtres en Irlande:—

1. “ Que tous les règlements concernant l'époque de prohibition sur les côtes d'Irlande devraient être mis strictement en vigueur.”

2. “ Que les inspecteurs des pêcheries d'Irlande devraient avoir le pouvoir, quand ils détermineraient la réserve d'un banc ou d'une partie d'un banc pour le dragage public de faire les arrangements qui pourraient être désirables pour préserver la partie réservée des mauvaises herbes et de la vermine.”

3. “ Qu'on pourrait se procurer à chaque station de la côte, à peu de frais, des informations générales sur la culture des huîtres, et de simples instructions sur le meilleur mode de culture.”

4. “ Que les inspecteurs auraient le pouvoir d'adopter tels autres moyens qui pourraient être jugés nécessaires de donner des renseignements et instructions sur la culture des huîtres à ceux qui en demanderaient.”

5. “ Que le fait d'avoir des huîtres de grosseur disproportionnée dans des endroits où le règlement défend de prendre sur les bancs des huîtres d'une certaine grosseur, serait une preuve *prima facie* que les huîtres ont été prises dans les endroits défendus: ce règlement ne devant pas s'appliquer aux huîtrières privées.”

6. “ Qu'on offrirait aux populations des côtes des facilités pour acquérir l'usage de petites parties des concessions pour cultiver les huîtres, et pour obtenir des emprunts sur garantie suffisante afin de préparer ces concessions, acheter des huîtres, avoir des percepteurs, etc.”

7. “ Que les propriétaires fonciers désireux de cultiver les huîtres sur les rivages voisins de leurs propriétés, auraient le pouvoir de se prévaloir des dispositions de l'acte d'amélioration des terres d'Irlande, pour la culture des huîtres.”

Dans son “ rapport sur la culture des huîtres par les méthodes naturelle et artificielle ” publié dans le Rapport de l'Association Britannique en 1865, M. Frank Buckland écrit :

“ Le système anglais consiste à prendre le jeune mollusque sur le frai, et le système français à le prendre sur les tuiles. J'ai étudié les deux systèmes, et en suis venu à la conclusion que les tuiles (à moins de circonstances favorables) ne surpasseront jamais le frai.

“ Je suis allé à l'île de Ré, et, grâce à l'obligeance du Dr. Kemmerer, j'ai vu fonctionner le système dont voici le long et le court:—Depuis plusieurs années le jeune mollusque était totalement négligé en France, et les habitants ne se souciaient guère de tirer parti des bancs d'huîtres. Le savant pisciculteur M. Coste suggéra l'idée d'employer les tuiles, idée qui, je crois, avait d'abord été émise par un pauvre maçon, M. Bœuf, avec lequel j'eus une longue conversation. Les tuiles, fascines, etc., furent placées sous le patronage du gouvernement et on les retira remplies d'huîtres. Le succès fut complet, les fascines et les tuiles furent recherchées avec rage et tous ceux qui avaient des huîtrières crurent que leur fortune était faite.”

“ Le fait est que la première année que ces différents instruments de pêche furent employés fut une année remarquable par l'abondance du jeune mollusque; en d'autres mots une immense majorité de jeunes mollusques éclore, vécurent, se développèrent et adhérèrent finalement à tout ce qu'ils purent rencontrer. Ils trouvèrent les fascines et les tuiles, et les couvrirent comme les abeilles couvrent les branches d'un arbre à l'époque des fourmillières; et de suite l'idée se propagea que ces fascines et tuiles étaient le moyen qui avait créé les huîtres.”

“ Les premières deux ou trois années après que ces tuiles se furent posées furent de bonnes années pour le jeune mollusque ; mais durant les dernières années le mollusque n’a pas vécu, et la conséquence naturelle, c’est qu’on n’en a pas trouvé en grande quantité sur les tuiles. De fait les huîtres sont, cette année, aussi rares en France qu’en Angleterre. Si le système artificiel, avec tuiles, avait eu autant de succès, et si les tuiles avaient pris le jeune mollusque quand le frai n’avait pas réussi, il s’en suivrait naturellement que les huîtres de France seraient à très-bon marché, tandis que de fait elles sont aussi coûteuses qu’en Angleterre, et elles sont si rares qu’il y a en ce moment dans le pays des agents français qui achètent toutes les huîtres qu’ils peuvent trouver.”

M. Buckland croit que l’emploi des fascines ou fagots pour les jeunes huîtres est (pour nous servir de ses expressions) “ une déception et un piège.” Il dit aussi que “ le jeune mollusque paraît préférer adhérer à une coquille qui est partiellement délabrée, plutôt qu’à une coquille récemment placée.”

En Canada les huîtres sont dans des conditions quelque peu différentes de celles où se trouvent les huîtres d’Europe. Dans le Golfe St. Laurent on ne les trouve pas aussi avancées vers la mer que dans plusieurs parties de l’Europe. Des essais de culture d’huîtres dans le Golfe, par l’hon. M. Pope et d’autres, ont déjà obtenu de très-heureux résultats ; mais je n’ai jamais eu la bonne fortune de visiter les localités où se fait cette culture.

J’aurais cru que la gelée était un obstacle sérieux en ce pays, mais M. Pope semble croire qu’une basse température n’est pas préjudiciable aux huîtres canadiennes.

Les bancs d’huîtres du Golfe n’occupent, relativement, qu’une faible étendue ; il n’y en a pas dans les lacs de la province de Québec, non plus que sur les rivages de Terre-Neuve, des Iles de la Madeleine ou de la Baie de Fundy.

Nous avons déjà vu quels sont les bancs qui ont été épuisés, négligés ou détruits. Si le gouvernement suivait l’exemple des autres pays et prenait de promptes mesures pour la récupération, la protection et le développement des précieuses pêcheries d’huîtres et de homards du Golfe, il n’y aurait pas de raisons pour que le rendement de ces articles importants ne fût point augmenté ou même illimité.

Montréal, 4 mars 1874.

ANNEXE V.

REMARQUES SUR LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
PAR L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

VICTORIA, 30 janvier 1874.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 du présent mois, en réponse à la mienne du 12 *ult.*

Vous avez dû dans l'intervalle recevoir une communication de M. Brackman que j'ai eu l'honneur de vous transmettre et que j'avais reçue par l'intermédiaire de MM. Janion et Rhodes, de cette ville, sur la culture des huîtres. J'ai également reçu durant la dernière saison deux demandes verbales du même genre venant de différentes parties de la province.

Je prendrai la liberté de faire, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine, au sujet des lois de pêche, une recommandation qui, suivant moi, ferait face aux besoins actuels de la province. D'abord, je pose en principe que l'extension à ce pays des lois de pêche du Canada dans toute leur intégrité ne produirait aucun avantage substantiel, mais amènerait plutôt des complications avec les aborigènes.

Cependant il est désirable que l'on prenne des mesures protectrices, et qu'on les étende à la Colombie-Britannique en faveur des personnes qui veulent entreprendre la culture des huîtres, leur accordant certains privilèges pour quelques années moyennant une rente annuelle. Il ne peut y avoir d'objection à une loi de ce genre.

La culture des huîtres en cette province deviendrait bientôt une industrie importante, si les droits des individus étaient garantis.

Il s'écoulera plusieurs années avant qu'il soit nécessaire de protéger les pêches du Pacifique aussi bien que le sont celles de l'Atlantique, surtout les pêches d'eau salée.

Dans les rivières et cours d'eau de la Colombie-Britannique le saumon des différentes espèces entre tous les ans, sans presque varier d'un jour. Tous les quatre ans le saumon donne extraordinairement. L'année dernière les rivières en étaient comblées; la prochaine saison sera très-bonne; l'année suivante pas autant; 1876 sera comparativement médiocre, tandis que la suivante verra une abondance comme en 1873. Telle est l'expérience des personnes qui ont suivi le rendement du saumon dans la rivière Fraser depuis quelques années.

La salaison du saumon en barils s'est faite sur une vaste échelle, sur la rivière Fraser, pendant les cinquante dernières années, — autrefois par la Compagnie de la Baie d'Hudson, aujourd'hui par des particuliers.

Aujourd'hui la conserve du saumon se développe tous les ans. Une grande maison, Findlay, Durham et Brodie, fait d'immenses affaires, et il y en a d'autres sur une plus petite échelle.

L'année dernière il a été mariné et mis en conserve pour l'exportation :

Saumon mariné, par Findlay et Cie.....	115 tonneaux.
14 douz., 1 lit., de canistres en boîtes, 22 boîtes pour 1 ton., par d'autres.	80 "
4,000 barils de saumon salé.	

Le saumon mariné est principalement expédié en Angleterre, tandis que le poisson salé est envoyé aux marchés des Îles Sandwich et de l'Australie.

Je remarque que le gouvernement fédéral a l'intention d'instituer une inspection du poisson et de l'huile de poisson préparés pour l'exportation. Cette mesure est essentiellement nécessaire à cette province, car la réputation du saumon de la Colombie-Britannique a souffert à l'étranger, grâce à des gens sans principes qui faisaient le commerce d'exportation,

et qui remplissaient de têtes et de queues des barils qu'ils expédiaient comme du poisson prime. L'inspection préviendrait ces fraudes à l'avenir, en établissant une marque officielle.

L'huile de foie de chien de mer est aussi un produit qui donne de l'occupation à un grand nombre de personnes. On extrait une très bonne qualité d'huile, en y mettant du soin et de la propreté. Deux des phares de cette province brûlent aujourd'hui exclusivement de cette huile qui donne une lumière brillante et qui coûte bien moins que toutes celles qu'on peut importer.

La pêche de la baleine, que l'on a tentée depuis trois ou quatre ans, n'a pas réussi; mais il faut attribuer ce fait à l'absence de bons appareils plutôt qu'à la rareté de la baleine, car celle-ci a été aussi nombreuse que jamais.

La Colombie-Britannique attend avec hâte les avantages qui doivent résulter pour elle du Traité de Washington. Les négociations à cet effet, qu'on croit être actuellement pendantes entre les États-Unis et le Canada, donneront, si elle réussissent, un avantage durable à ce pays en ouvrant des marchés aux portes même de cette province, et la prospérité sera marquée dans l'avenir de la Colombie-Britannique.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JAMES COOPER,

Agent du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE X.

ETAT de la dépense pour les pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
<i>Ontario.</i>			
J. W. Kerr.....	Une année de sal. comme garde-pêche, finis. le 30 juin 1873..	500 00	
Charles Wilkins.	do do do	200 00	
E. Boismier	do do do	200 00	
P. Kiel.....	do do do	150 00	
F. McRae.....	do do do	150 00	
G. S. Miller....	do do do	100 00	
Joseph Wilson..	do do do	100 00	
J. K. Cameron .	do do do	100 00	
William Plews .	do do do	100 00	
J. G. Hicks ...	do do do	100 00	
James Pierson ..	do do do	100 00	
A. C. McKinnon	do do do	100 00	
H. Calcutt	do do do	100 00	
W. Plummer ...	9 mois de salaire comme garde-pêche, finis. le 31 mars 1873.	75 00	
H. Groves.....	Une année do do finis. le 30 juin 1873.	50 00	
W. A. Palen ...	do do do	50 00	
P. Huf	do do do	50 00	
J. Mooney	do do do	50 00	
Alex. McKenzie	do do do	50 00	
J. McMichael ..	do do do	50 00	
J. McFadden....	do do do	30 00	
Z. Quick	Une année de salaire comme préfet des pêcheries	50 00	
C. C. Joynt	do do do	50 00	
J. Wallace	do do do	40 00	
H. Hunt	do do do	20 00	
William Fahey .	Salaire comme gardien au lac Constant, pendant les saisons de 1872 et 1873.....	20 00	
Jno. Connor	do sur les rivières Ottawa et Rideau..	32 30	
James Bird	6 mois de salaire comme garde-pêche, au 30 juin 1872.....	50 00	
J. W. Kerr.....	Une année de déboursés do finis. le 30 juin 1873.	749 90	
Joseph Wilson .	do do do	185 25	
Charles Wilkins	do do do	163 50	
Wm. Plummer .	do do do	129 17	
F. McRae.....	do do do	82 11	
P. Kiel	do do do	72 00	
E. Boismier	do do do	63 00	
G. S. Miller	do do do	57 00	
Alex. McKenzie.	do do do	41 49	
J. McMichael ..	do do do	27 75	
J. G. Hicks	do do do	30 00	
A. C. McKinnon	do do do	24 10	
William Plews..	do do do	20 00	
J. Wallace	do do do	7 75	
J. Eastwood....	do do do	7 75	
H. Hunt	do do do	7 00	
W. A. Palen	do do do	4 50	
J. McFadden....	do do do	4 75	

ETAT de la dépense pour les pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Québec.</i>	\$ cts.	\$ cts.
A. Blais.....	Une année de sal. comme garde-pêche, finis, le 30 juin 1873.	300 00	
John Mowat ...	do do do	200 00	
P. Vibert, jun..	do do do	200 00	
W. C. Willis ...	do do do	150 00	
G. Mathurin ...	do do do	150 00	
R. W. H. Dimock	do do do	150 00	
H. W. Austin ...	do do do	150 00	
J. F. Saillant...	do do do	150 00	
P. Gendreau....	do do do	150 00	
L. P. Huot.....	do do do	100 00	
W. L. Holland .	do do do	100 00	
J. J. Letourneau	do do do	100 00	
A. A. Mooney...	do do do	100 00	
L. J. Loranger .	do do do	100 00	
J. Eden, jun. ...	do do do	50 00	
J. M. Remon...	do do do	50 00	
W. Phelan	do do do	50 00	
E. Pelletier.....	do do do	50 00	
P. E. Luke.....	do do do	50 00	
F. Thivierge....	do do do	50 00	
J. J. Fox	do do do	50 00	
E. Allard	do do do	50 00	
L. E. Grondin..	2 mois de salaire comme do do	33 33	
H. Martin	do do do	33 33	
D. Guay	do do do	33 33	
D. Rosa.....	Une année de sal. comme garde-pêche, finis, le 30 juin 1873	50 00	
C. Demeule	6 do do do finis, le 31 déc. 1873	25 00	
J. Legouvé	12 do do do finis, le 30 juin 1873	50 00	
W. H. Whiteby..	do do do	50 00	
A. Piton	do do do	20 00	
R. H. Haycock..	do do do	40 00	
J. Jourdain	do do do	68 80	
James Coffin ...	Salaires comme préfet des pêcheries pour 1871 et 1872	180 00	
Joseph Radford.	Salaires des gardiens des rivières du Saguenay pendant l'année 1872.....	300 00	
F. Saillant	Une année de déboursés comme garde-pêche, finissant le 30 juin 1873.....	878 57	
P. Vibert, jun..	do do do	868 69	
J. Mowat	do do do	422 96	
W. L. Holland..	do do do	375 00	
J. J. Letourneau	do do do	180 50	
F. Thivierge....	do do do	180 50	
E. Pelletier...	do do do	179 00	
H. W. Austin ...	do do do	172 48	
A. Blais	do do do	138 75	
R. W. H. Dimock	do do do	136 22	
W. C. Willis ...	do do do	120 05	
G. Mathurin ...	do do do	119 93	
L. P. Huot	do do do	74 85	
D. Rosa	do do do	51 90	
J. Eden, jun. ...	do do do	36 00	
C. Demeule	do do do	32 50	
J. Legouvé	do do do	32 00	
J. J. Fox	do do do	23 50	
L. J. Loranger..	do do do	21 00	
J. M. Remon ...	do do do	20 00	
W. Phelan	do do do	20 00	
E. Allard	do do do	19 60	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant,	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
QUÉBEC.—<i>Suite.</i>			
J. Bermingham.	Vente de rets confisqués.....	28 00	
A. McNaughten	Déb. comme gard. des pêcheries, pour les années 1870 et 1871.	34 00	
A. Piton	do do pour l'année 1872.....	35 90	
P. Gendreau ...	do do jusqu'au 30 juin 1873.....	119 25	
S. P. Bauset ...	Exploration des rivières Matanne et Métis, en rapport avec la construction de passes-migratoires.	125 00	
			7,829 94
LA CANADIENNE.			
N. Lavoie.....	12 mois de salaire comme command., année exp. le 30 juin, '73.	1,200 00	
do	Déboursés do do	624 67	
J. U. Gregory..	Bordereau des officiers et de l'équipage, do do	2,863 33	
M. Leblanc.....	Salaire comme maître-pilote, du 1er novembre 1872, au 1er mai 1873.....	300 00	
do	Déboursés	188 60	
do	Main-d'œuvre	7 20	
F. E. Gautier..	Salaire comme secrétaire pendant la saison de 1872.....	317 50	
L. Rochette.....	Service de canot.....	1 87	
P. Sanschagrin..	Provisions.....	14 40	
Watson Jarvis..	do	234 77	
F. Plamondon..	do	19 08	
L. Marois.....	do	161 47	
R. et R. M. Shaw	do	107 74	
L. Arel	do	250 15	
John Glass.....	do	40 40	
H. A. Paré.....	do	40 00	
J. Laflamme...	do	16 90	
J. A. Mailloux..	do	385 22	
A. Jolivet.....	Peinturage	4 00	
J. U. Gregory..	Divers déboursés..	49 46	
do	Hivernage	95 00	
J. Marmen.....	Charriage.....	27 70	
T. Berrigan...	do	8 00	
C. Vian	Touage	6 00	
J. M. Tardirel..	Peinturage.....	75 95	
Chinic et Beaudet	Quincaillerie, peintures, etc.....	157 27	
George Ryerson.	Peinture.....	27 00	
G. T. Philips..	Réparations.....	43 20	
S. Bédard.....	do	116 00	
L. Gagné.....	do	181 38	
Talbot et Cie....	do	13 20	
George Bisset..	do	11 59	
G. T. Davis.....	do	212 73	
F. O. Vallerand	Lampes et verrerie	23 65	
Hamel et frères.	Uniformes.....	261 51	
C. Morin.....	Vêtements.....	20 00	
S. Tranquille..	Billots.....	18 40	
A. Boucher.....	Vêtements.....	12 00	
E. Giroux.....	Médecines.....	17 00	
J. Elliott.....	Espars.....	2 00	
S. J. Shaw.....	Cartouches	14 26	
Audet et Robi- taille.....	Cordage, etc.....	423 72	
Watson Jarvis..	Voiles.....	259 47	
McCaghey et Dolbec.....	Verrerie	26 35	
J. Marmen.....	Bois de chauffage.....	6 00	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée
le 30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
LA CANADIENNE.— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
Middleton et Dawson	Papeterie	17 36	
A. Gamache	Gardien à Anticosti	21 00	
O. Vézina	Réparations	75 50	
			9,000 00
PISCICULTURE, PASSES-MIGRATOIRES ET BANCOS D'HUITRES.			
S. Wilmot	12 mois de salaire comme officier des pêcheries préposé à l'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario	1,200 00	
do	Déboursés de voyage	906 22	
James Story	Gardien local des pêcheries à Lynd's Creek	20 00	
John Head	do do Duffin's do	30 00	
Wm. Hartrick	do do do do	40 00	
Wm. Ferguson	do do do do	30 00	
Jos. Mc Ardell	do do rivière Rouge	25 00	
James Moon	do do do do	15 00	
Wm. Helliwell	do do Highland Creek	15 00	
J. G. Wilcox	do do rivière Crédit	25 00	
Wm. Higgins	do do do do	15 00	
A. B. Wilmot	do do Baldwin's Creek	60 75	
W. Parker	do do do do	69 06	
P. Coleman	do do Barber's do	40 00	
John Munro	do do Grafton do	50 45	
George Bryant	do do do do	45 00	
H. Demarara	do do lac Scugog	50 00	
W. Riage	Bois de construction	17 06	
Simmons et Jardine	Menuiserie	67 85	
Thos. Andrews	Ruban, etc	4 40	
J. H. Dines	Peinturage	7 24	
J. H. Hooper	Maçonnerie	1 75	
Wm. Ivory	Coursier	10 00	
Jos. Wilson	Emballage d'œufs de saumon	15 00	
James Gillard	Bois	3 47	
John Munroe	Amendes	5 00	
James Bois	Menuiserie	37 50	
James Wright	Larmiers, auges et ferblanterie	52 84	
Joseph Neevin	Main-d'œuvre	20 00	
J. R. Barefelt	Clous, gonds, etc	31 71	
Dan. Allen	Tapisserie	8 33	
J. Manning	Jarres	2 25	
R. Fothergill	Télégrammes	28 32	
do	Peinture, huile, etc	19 88	
H. Hodges	Timbres de poste	14 46	
F. Nicholson	Charbon	48 80	
James Neevin	Gardien du ruisseau de Wilmot	300 00	
G. A. Jacobs	Bois de construction	51 75	
W. B. Bradley	Frais de messageries	25 98	
R. J. Wilkinson	Services professionnels	15 00	
Louis Stronger	Gardien de la pêche de Brassnet	157 67	
John Maracle	Main-d'œuvre	28 00	
N. Piper et fils	Zinc	45 49	
J. P. Stanton	Pompe	8 00	
S. Wilmot	Divers déboursés	33 50	
do	Déboursés se rattachant à l'établissement de pisciculture de Ristigouche	148 51	
John Mowat	do do do	805 80	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
PISCICULTURE, PASSES-MIGRAT, ET BANCOS D'HUITRES. — Suite.			
		\$ cts.	\$ cts.
J. Eden.....	Pour enlever les obstacles dans la rivière Dartmouth, Québec	150 00	
J. F. Whiteaves	Déboursés en rapport avec le draguage en eau profonde....	200 00	
D. Rosa.....	Services comme gardien spécial.....	127 00	
A. B. Wilmot..	Déboursés, etc., comme gardien de l'établissement de pisciculture, bassin de Gaspé.....	200 00	
L. Gagné	Maison du gardien, rivière Mingan.....	200 00	
S. Wilmot.....	Déboursés se rattachant aux établissements de pisciculture, bassin de Gaspé, Ristigouche et Miramichi.....	450 00	
J. Levesque....	Construction d'un canot	26 00	
Cie des steam. de Québec et des Ports du Golfe. Cie. améric. de rets et ficelle.	Fret	4 89	
	Rets.....	44 66	
S. Peters	Auges en bois.....	60 00	
John Mowat...	Etablissement de pisciculture, rivière Ristigouche.....	149 45	
John Connor ..	Gardien spécial.....	38 00	
H. Thomas.....	Gardien de pêche local, rivière au Saumon.....	93 00	
Wm. Holmes..	Gardien des lacs réservés, dans le comté d'Ottawa, pour la propagation naturelle du poisson.....	25 00	
Asa Dow.....	Déboursés se rattachant à la pisciculture, N.B.....	100 00	
W. H. Tuck....	Services professionnels pour enlever les obstacles qui empêchaient le poisson de remonter la rivière Shédiac.....	313 33	
J. H. Harding.	Frais de route.....	409 61	
Dingee Scribner.	Modèles de passes-migratoires.....	18 00	
W. T. Urquhart	Rapport sur les pêcheries de Manitoba.....	100 00	
			7,360 92
NOUVEAU-BRUNSWICK.			
<i>Comté d'Albert.</i>			
John Taylor ...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	40 00	
Richard Gross..	do do do do	30 00	
J. Beck.....	do do do do	30 00	
W. Akerley ...	6 do do do do	50 00	
J. E. Kenney ..	do do do do	20 00	
Bartlett Olliver.	do do do do	20 00	
			190 00
<i>Comté de Carleton.</i>			
H. Harrison...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
H. Miller.....	do do do do	30 00	
George Burt....	do do do do	30 00	
			160 00
<i>Comté de Charlotte.</i>			
W. B. McLaughlin	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	240 00	
P. Curran.....	do do do do	120 00	
L. Best.....	do do do do	100 00	
S. Dick.....	do do do do	30 00	
R. Dickson.....	do do do do	30 00	
J. W. Fountain	6 mois de salaire, au 31 décembre 1872.....	50 00	
B. L. Cunningham	do do do do	15 00	
M. J. C. Andrews	do do 30 juin, 1873.....	15 00	
James Brown...	do do do do	50 00	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVEAU-BRUNSWICK.—<i>Suite.</i>			
<i>Comté de Gloucester.</i>			
James Hickson .	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	250 00	
Juste Haché....	do do do do	100 00	
Wm. Bateman..	do do do do	50 00	
J. Savoy.....	do do do do	30 00	
John Veno.....	do do do do	30 00	
			460 00
<i>Comté de Kent.</i>			
Charles Cormier.	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	100 00	
J. McD. Sutherland.....	do do do do	50 00	
J. B. Légaré.....	do do do do	30 00	
M. A. Girouard.	do do do do	30 00	
James Harnett..	do do do do	30 00	
			240 00
<i>Comté de King.</i>			
Isaac Foshay ...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
Samuel Gosline.	do do do do	50 00	
S. F. Ryan.....	do do do do	30 00	
N. H. Deveber..	6 do do do do	25 00	
			205 00
<i>Comté de Northumberland.</i>			
John Hogan....	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	305 00	
N. B. T. Underhill.....	do do do do	160 00	
C. Parker	do do do do	160 00	
James Russell...	do do do do	150 00	
A. Perley.....	do do do do	100 00	
K. Cameron.....	do do do do	100 00	
J. Williston	do do do do	100 00	
Thos. Savoy....	do do do do	30 00	
Aaron Hovey...	do do do do	30 00	
G. Bryanton....	do do do do	30 00	
P. Bergin	do do do do	30 00	
Thos. Smith....	do do do do	30 00	
P. Gillis.....	do do do do	30 00	
Denis Hogan ..	do do do do	30 00	
Thos. McKenzie.	do do do do	30 00	
Robt. Brunner ..	do do do do	30 00	
N. Campbell....	do do do do	30 00	
Thos. Harris....	Six mois, finissant le 31 décembre 1872	15 00	
Henry Oldfield.	do do do do	15 00	
David Somers...	do do 30 juin, 1873.....	30 00	
			560 00
<i>Comté de Queen.</i>			
I. Langan.....	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	30 00	
Jno. Secord....	do do do do	30 00	
I. T. Hetherington.....	do do do do	30 00	
			90 00

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVEAU-BRUNSWICK.—<i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Comté de Restigouche.</i>			
E. Ferguson ...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
W. McMillan...	do do do do	100 00	
Jas. McMillan...	do do do do	25 00	
Alex. McPherson	Six mois do do do	12 50	
J. Galbraith....	do do finissant le 31 décembre 1872....	12 50	
			250 00
<i>Comté de St. Jean.</i>			
C. E. Godard...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	150 00	150 00
<i>Comté de Sunbury.</i>			
Reuben Hoben..	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	100 00	100 0
<i>Comté de Victoria.</i>			
Chs. McCluskey	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
Geo. Bedell....	do do do do	30 00	
John Jamer....	do do do do	30 00	
J. McDougall...	do do do do	30 00	
D. Frazer.....	do do do do	30 00	
			220 00
<i>Comté de Westmoreland.</i>			
W. B. Deacon..	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	60 00	
D. T. Cormier..	do do do do	60 00	
			120 00
<i>Comté d'York.</i>			
C. McPherson ..	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	150 00	
James Campbell	do do do do	30 00	
Wm. Brown....	do do do do	30 00	
Alex. Moir	do do do do	30 00	
			240 00
W. H. Venning.	Déboursés comme inspect, des pêcheries, pour l'année expirée le 30 juin 1873.....	60 00	
E. Ferguson....	do comme garde-pêche do	30 00	
W. McMillan...	do do do do	12 00	
Jas. Hickson...	do do do do	176 00	
Thos. Savoy....	do do do do	21 75	
Justinian Savoy.	do do do do	15 00	
Juste Haché....	do do do do	20 00	
Amos Perley....	do do do do	30 00	
C. Parker	do do do do	109 50	
John Hogan....	do do do do	127 15	
K. Cameron....	do do do do	17 00	
D. Somers	do do do do	3 00	
John Williston..	do do do do	78 00	
William Wyse..	do do do do	47 00	
James Russell ..	do do do do	17 00	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVEAU-BRUNSWICK.— <i>Fin.</i>		\$ cts.	\$ cts.
D. T. Cormier..	Déboursés comme garde-pêche pour l'année expirée le 30 juin 1873.....	39 20	
Charles Cormier.	do do do do	30 00	
J. McD. Sutherland.....	do do do do	50 00	
W. B. Deacon ..	do do do do	25 00	
John Taylor.....	do do do do	10 00	
B. L. Cunninghamham.....	do do do do	20 00	
J. W. Fountain.	do do do do	20 00	
P. Curran	do do do do	66 50	
W. B. McLaughlin	do do do do	5 00	
B. N. T. Underhill.....	do do do do	34 25	
Léonard Best....	do do do do	4 00	
Isaac Foshay ...	do do do do	15 00	
Samuel Gosline..	do do do do	79 65	
R. Hoben	do do do do	27 20	
C. McPherson ..	do do do do	88 30	
C. E. Godard....	do do do do	50 00	
H. Miller.....	do do do do	15 00	
H. Harrison.....	do do do do	27 75	
C. McCluskey ..	do do do do	40 00	
R. N. Venning ..	12 mois de salaire comme commis, finissant le 30 juin 1873..	400 00	
D. Cameron	Pour enlever les obstacles dans le Ruisseau de Kyte.....	40 00	
J. Nickerson	Frais de route.....	19 00	
W. H. Tuck	Services professionnels de loi	158 66	
B. L. Cunninghamham.....	Salaire de six mois, au 30 juin 1873.....	15 00	
J. W. Fountain.	do do do	50 00	
J. McD. Sutherland.....	Frais judiciaires	10 00	
W. H. Venning.	Balance des frais de route, etc.....	195 31	
do	Frais de port.....	5 83	
NOUVELLE-ECOSSE.			
W. H. Rogers ..	12 mois de salaire, comme garde-pêche, finissant le 30 juin 1873.....		800 00
<i>Comté d'Annapolis.</i>			
W. T. Carty.....	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	120 00	
G. Hardwick.....	do do do do	25 00	
B. Lecain.....	do do do do	25 00	
J. Durland.....	do do do do	25 00	
Miner Clark.....	do do do do	25 00	
<i>Comté d'Antigonis</i>			
Angus McDonald.....	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873.....	30 00	
J. Dexter	do do do do	30 00	
Colin Chisholm.	do do do do	25 00	
			6,859 05
			220 00

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVELLE-ECOSSE.—<i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Comté d'Antigonish.—Suite.</i>			
A. McDonald...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	25 00	
John Smith....	do do do do	25 00	
Jas. McLean....	do do do do	25 00	
H. Cameron....	do do do do	25 00	
J. Cumming....	do do do do	20 00	
D. Frazer	do do do do	20 00	
A. Randall	do do do do	15 00	
A. Chisholm....	Six mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1873	12 50	
A.W.McDonald	do do 30 juin 1873.	62 50	
			315 00
<i>Comté du Cap Breton.</i>			
F. Quinan	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.	120 00	
A. Spencer....	do do do do	25 00	
Thos. Burke....	do do do do	25 00	
J. McEachen....	do do do do	25 00	
Thos. Moore....	do do do do	20 00	
D. McDonald....	do do do do	20 00	
Alex. McLean ..	do do do do	20 00	
			255 00
<i>Comté de Colchester.</i>			
W. Blair	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.	100 00	
J. W. Davidson.	do do do do	100 00	
J. Bonyman....	do do do do	40 00	
R. C. Archibald.	do do do do	25 00	
S. Frame	do do do do	25 00	
R. J. Pollock....	do do do do	25 00	
Geo. Fulton....	do do do do	25 00	
H. Gass.....	do do do do	25 00	
R. Fletcher....	do do do do	25 00	
H. Urquhart....	do do do do	25 00	
H. M. Fulton....	do do do do	25 00	
J. A. P. McLellan	do do do do	25 00	
			465 00
<i>Comté de Cumberland.</i>			
T. H. Patton....	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.	100 00	
O. Fillmore	do do do do	25 00	
D. Stewart....	do do do do	25 00	
J. Brownell....	do do do do	25 00	
Asa Fillmore....	do do do do	25 00	
D. Corbett....	do do do do	25 00	
Moses Harrison.	do do do do	25 00	
J. H. Barnes....	do do do do	25 00	
F. L. Jenks....	do do do do	25 00	
W. D. Rindress.	do do do do	30 00	
Jas. King	Dix mois do do do	83 35	
			413 35

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Comté de Digby.</i>			
J. H. Morehouse	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	120 00	
W. Odell	do do do do	25 00	
B. R. Robicheau ..	do do do do	25 00	
Lochlin McKay ..	do do do do	25 00	
Robt. Journey ..	do do do do	25 00	
J. P. Thibodeau ..	do do do do	25 00	
			245 00
<i>Comté de Guysborough.</i>			
D. Gunn	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	30 00	
Wm. Pride	do do do do	30 00	
Thos. McKeen ..	do do do do	30 00	
Allen McQuarrie ..	do do do do	40 00	
Edward Jordan ..	do do do do	30 00	
Jas. Cook	do do do do	25 00	
W. P. Carrit	do do do do	20 00	
Robt. McKay	do do do do	15 00	
Jas. Nickerson ..	do do do do	15 00	
Chas. Kenny	do do do do	15 00	
Jas. R. Bruce ..	do do do do	10 00	
Jas. A. Tory	do do do do	75 00	
			335 00
<i>Comté d'Halifax.</i>			
E. Sibley	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	100 00	
John Fitzgerald ..	do do do do	100 00	
Wm. Guild	do do do do	40 00	
Wm. Hall	do do do do	40 00	
Arch. Kidston ..	do do do do	40 00	
Nathl. Mason	do do do do	40 00	
And. Home, jun ..	do do do do	20 00	
J. B. Gilbert	do do do do	20 00	
			400 00
<i>Comté de Hants.</i>			
P. S. Burnham ..	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	100 00	
T. B. O'Brien ..	do do do do	100 00	
J. W. Dinsmore ..	do do do do	30 00	
Jas. Mosher	do do do do	30 00	
Jas. O'Brien	do do do do	30 00	
Joseph Mosher ..	do do do do	40 00	
			330 00
<i>Comté d'Inverness.</i>			
M. A. Ross	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	100 00	
Wm. Grant	do do do do	100 00	
J. Carmichael ..	do do do do	25 00	
A. McDougall ..	do do do do	25 00	
R. Phillips	do do do do	25 00	
J. McRae	do do do do	25 00	
E. Dwyer	do do do do	25 00	
Angus McIntyre ..	do do do do	25 00	

ÉTAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
<i>NOUVELLE-ÉCOSSE.—Suite.</i>		\$ cts.	\$ ts.
<i>Comté d'Inverness.—Suite.</i>			
Donald McDen- ald.....	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	25 00	
Angus Cameron	do do do do	25 00	
Peter Coady..	do do do do	25 00	425 00
<i>Comté de King.</i>			
Jno. E. Starr...	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873	250 00	
W. McIntyre ...	do do do do	30 00	
J. Buchanan....	do do do do	20 00	
H. C. Eagles....	six do do do	10 00	
Irard Benjamin..	do do do do	10 00	320 00
<i>Comté Lunenburg.</i>			
D. Dimock	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
Henry S. Jost ..	do do do do	100 00	
E. Frail	do do do do	25 00	
Jas. Corkum...	do do do do	25 00	
Jas. Languille..	do do do do	25 00	
Chas. Pernette..	do do do do	25 00	
Jas. Mossman ..	do do do do	25 00	
Edward Morgan.	do do do do	25 00	
W. Vienot	do do do do	25 00	
G. A. Nesbit ...	do do do do	25 00	
J. S. McKeen ..	six do 31 décembre 1872	12 50	
W. Mosher	do do 30 juin 1873	12 50	
J. Hutt	do do do do	12 50	
John Artz	do do do do	12 50	450 00
<i>Comté de Pictou.</i>			
Thos. Graham ..	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873.....	100 00	
Wm. Smith	do do do do	30 00	
Donald Rankin ..	do do do do	25 00	
Jas. McMillan ..	do do do do	25 00	
Wm. Graham	do do do do	25 00	
Robt. Archibald.	do do do do	25 00	
D. Creighton	do do do do	25 00	
John Cameron ..	do do do do	25 00	
A. McDonald	do do do do	20 00	
Geo. Murray ...	six do 31 décembre, 1872.....	12 50	
Walter Murray.	do do do do	50 00	362 50
<i>Comté de Queen.</i>			
S. T. N. Sellon..	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873.....	120 00	
T. Ford	do do do do	50 00	
H. Hooker	do do do do	30 00	
James Farquhar.	do do do do	30 00	
J. Fitzgerald ...	do do do do	30 00	
S. Clements	do do do do	25 00	
W. Buchanan ..	do do do do	20 00	

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le
30 juin 1873.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total
NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Suite.</i>			
<i>Comté de Queen.—Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.
B. Miles.....	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873.....	20 00	
S. Smith	do do do do	20 00	
J. Smith	do do do do	15 00	
J. N. Mack.....	six do do do	15 00	
			375 00
<i>Comté de Richmond.</i>			
D. Cameron	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873	125 00	
J. H. Ballam ...	do do do do	125 00	
Alex. Urquhart..	do do do do	30 00	
H. McKinnon ...	do do do do	30 00	
P. W. Grouchy ..	do do do do	30 00	
John Proctor, jun.	do do do do	25 00	
			65 00
<i>Comté de Shelburne.</i>			
W. Muir, jun. ...	Une année de salaire, finissant le 30 juin 1873	125 00	
Jas. Turner.....	do do do do	30 00	
L. Freeman.....	do do do do	25 00	
P. Crowell.....	do do do do	20 00	
W. McKay.....	do do do do	20 00	
M. Greenwood..	do do do do	20 00	
R. McGill.....	do do do do	20 00	
H. Ackerman....	do do do do	20 00	
Geo. Acher.....	do do do do	15 00	
			295 00
<i>Comté de Victoria.</i>			
D. McRae, jun. .	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873	120 00	
J. McLellan	do do do do	25 00	
D. McQuarrie ..	do do do do	25 00	
D. McMillan ...	do do do do	25 00	
D. McRae.....	do do do do	25 00	
Angus McKenzie	Six mois de salaire finissant le 31 décembre 1873	12 50	
H. McKenzie....	do do do do	12 50	
			245 00
<i>Comté de Yarmouth.</i>			
Thos. B. Crosby.	Une année de salaire finissant le 30 juin 1873	100 00	
J. A. Hatfield ..	do do do do	37 50	
Wm. Kavanagh..	do do do do	25 00	
Wm. Prosser ...	do do do do	25 00	
E. Nickerson ...	do do do do	25 00	
Ed. Perry.....	do do do do	25 00	
Robt. Baker.....	six do do do	12 50	
			250 00
<i>Déboursés.</i>			8,685 85
W. H. Venning.	Déboursés comme inspecteur des pêcheries pendant l'année expirée le 30 juin 1873		100 00
W. H. Rogers ...	Déboursés comme officier des pêcheries pendant l'année ex- pirée le 30 juin 1873		305 65

ETAT de la dépense pour les Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

A. qui payé.	Service.	Montant.	Total.
NOUVELLE-ÉCOSSE.— <i>Fin.</i>		\$ cts.	\$ cts.
<i>Déboursés.—Suite.</i>			
T. H. Patton ...	Déboursés comme garde-pêche pendant l'année expirée le 30 juin 1873.....		18 00
James King	do do do do		20 00
W. T. Carty.....	do do do do		40 00
J. H. Morehouse ..	do do do do		45 00
S. T. N. Sellon....	do do do do		91 12
W. Muir, jun....	do do do do		40 00
E. Sibley.....	do do do do		30 00
J. Fitzgerald....	do do do do		60 00
D. McRae.....	do do do do		50 00
W. Murray.....	do do do do		30 00
Thos. Graham....	do do do do		30 00
F. Quinan.....	do do do do		60 00
J. E. Starr.....	do do do do		60 00
W. Blair.....	do do do do		28 95
James Bonyman..	do do do do		10 00
J. W. Davidson....	do do do do		30 00
T. B. Crosby....	do do do do		54 55
Daniel Dimock....	do do do do		30 00
H. S. Jost.....	do do do do		40 00
M. A. Ross.....	do do do do		45 00
W. Grant.....	do do do do		30 00
D. Cameron.....	do do do do		30 00
J. H. Ballam....	do do do do		35 00
P. S. Burnham....	do do do do		30 00
Jas. A. Tory....	do do do do		115 95
do	Déboursés comme garde-pêche pour deux années, au 31 décembre 1872.....		300 00
S. Crimp.....	Frais se rattachant à la passe-migratoire de Musquodoboit.		18 00
E. Ryan.....	Frais judiciaires		6 00
T. B. O'Brien....	Déboursés comme garde-pêche pour l'année finissant le 30 juin 1873.....		40 00
Total.....			8,689 07
			\$44,083 30

ANNEXE Y,

ETAT de la dépense de la police maritime, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.

	Montant,	Total.
<i>Goëlette New England.</i>		
	\$ cts.	\$ cts.
J. H. Harding, bordereau des officiers et de l'équipage, du 1er juillet au 30 novembre 1872.....	1,908 77	
Wm. Muirhead, charte du 1er juillet au 30 novembre 1872.....	1,700 00	
W. Ives et Cie., provisions.....	152 91	
J. Parker, do.....	29 50	
L'hon. Wm. Muirhead, provisions.....	264 74	
J. et H. Smith et Cie., do.....	63 49	
H. et W. Meagher, do.....	54 19	
L. Hart, do.....	66 53	
J. Kelly, approvisionnements.....	4 70	
Hill et Ingraham, approvisionnements.....	16 69	
D. McArthur, eau.....	8 03	
G. Hutchinson, loyer d'un chronomètre.....	18 00	
M. McIntosh, télégrammes.....	6 26	
S. W. McCully, ajustage du compas.....	3 50	
A. et H. Creighton, cartes.....	4 00	
Wm. Tobin, frais de route.....	16 50	
W. T. Frost, déboursés durant la saison.....	96 55	
		4,414 36
<i>Goëlette P. Mitchell.</i>		
J. H. Harding, bordereau des officiers et de l'équipage, du 1er juillet au 19 novembre 1872.....	2,133 81	
Molson et Cie., charte du 15 juin au 30 novembre 1872.....	2,200 00	
J. H. Harding, appareillage.....	308 16	
S. Tufts, provisions.....	282 65	
J. Eden, do.....	22 55	
J. Casey, do.....	34 49	
G. Fraser, do.....	51 13	
L. Marois, do.....	16 50	
A. McDonald, provisions.....	68 23	
L'hon. W. Muirhead, provisions.....	85 57	
J. Le Bouthillier, do.....	17 65	
W. H. Ives et Cie., do.....	111 27	
R. P. Grant, do.....	43 46	
Vane et Cie., do.....	1 63	
Della Torre, réparation du télescope.....	14 50	
W. et J. Lawton, quaiage.....	10 50	
A. P. Neil, bois de construction.....	20 21	
McDonald et Cie., toiletères.....	6 00	
J. E. Butler, rames.....	8 05	
J. B. Dartil, chaloupes.....	50 00	
E. W. Chipman, enseignes.....	9 00	
E. Bobin et Cie., drosses, etc.....	113 14	
G. A. Blair, vêtements.....	65 00	
G. Hutchinson, réparation d'horloge.....	1 00	
Davis et Cie., droit de bassin.....	1 20	
S. H. Fought, toile.....	4 07	
C. Neal, charriage.....	9 15	
D. M. Brown, déboursés.....	312 09	
		6,001 01

ETAT de la dépense de la police maritime, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873. — *Suite.*

	Montant.	Total.
Goëlette <i>J. W. Dunscomb.</i> -		
J. H. Harding, bordereau des officiers et de l'équipage, du 1er juillet au 31 octobre, et du 1er mai au 30 juin 1873.....	2,864 72	
W. Blizard, charte du 1er juillet au 30 novembre 1872.....	1,900 00	
W. D. O'Brine, achat du navire.....	9,000 00	
W. Blizard, appareillage.....	830 04	
W. M. Harrington, provisions.....	46 68	
W. Cotter et fils, do.....	82 99	
Mitchell et Cie., do.....	399 53	
Vane et Cie., do.....	58 25	
S. Tufts, do.....	247 46	
W. Block, munitions de bord.....	148 02	
Geo. Stewart, médecines.....	7 20	
T. Forham, enseigne.....	10 50	
L. Hart, peinture, huile, etc.....	62 07	
J. U. Tory, cuir, clous, etc.....	55 54	
J. N. Purdy, lestage.....	70 83	
G. T. Riley, do.....	67 50	
J. Domville, do.....	13 50	
J. McCaffery, quaiage.....	4 95	
J. G. Berryman, quincaillerie.....	206 75	
M. Mone, main-d'œuvre.....	21 91	
W. G. Hunt, menuiserie.....	254 90	
Gallagher et Young, barriques d'eau.....	7 00	
P. Doody, calfatage.....	44 79	
S. G. Blizard, bois de construction.....	150 51	
G. B. Bartelow, quaiage.....	4 80	
J. Fairweather, do.....	15 20	
E. Ross, rames.....	10 00	
C. E. Burnham, meubles.....	18 50	
G. F. Smith, cordage, etc.....	199 61	
S. Dunlop, espars.....	50 00	
S. H. Fought, réparation de voiles.....	160 08	
E. Balcomb, ouvrage de forgeron.....	99 58	
R. P. et W. F. Starr, charbon.....	10 36	
J. Drake, réparation des poulies.....	29 42	
J. et A. McMillan, livres de loch.....	1 90	
A. Mills, cartes.....	3 50	
A. et H. Creighton, cartes.....	4 50	
Bowes & Evans, réparation de poêles.....	21 41	
R. A. Dickson et fils, bois de construction.....	9 55	
B. Barbour, peinture.....	44 08	
McDonald et Cie., toilettes.....	12 08	
J. Jenkins, inspection.....	3 00	
G. F. Sancton, touage.....	14 00	
R. W. Thomas, do.....	6 00	
J. McNeil, inspection, havre de Port Hood.....	16 00	
A. C. Smith, médecines.....	4 88	
P. Judge, eau.....	75	
W. T. Frost, dépenses contingentes.....	50 00	
J. A. Tory, do.....	126 91	
		17,472 35
Goëlette <i>S. G. Marshall.</i>		
J. H. Harding, bordereau des officiers et de l'équipage, du 1er juillet au 31 octobre 1872.....	1,557 45	
W. M. Harrington, provisions, etc.....	235 37	
John Brown, do.....	133 54	

ETAT de la dépense de la police maritime, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.—*Suite.*

	Montant.	Total.
<i>Goëlette S. G. Marshall.—Suite.</i>		
	\$ cts.	\$ cts.
W. H. Ives et Cie., provisions, etc.....	16 80	
P. Smith et Cie., do	53 90	
Daws et Cie., droit de bassin.....	7 20	
W. H. Ives et Cie., huile, etc.....	14 95	
H. et W. Meohin, bœuf.....	25 08	
L. P. Fairbanks, quaiage.....	40 00	
J. A. Nickerson, divers déboursés.....	323 95	
W. C. Godsow, do	50 00	
		2,458 24
<i>Goëlette Katie.</i>		
J. H. Harding, bordereau, du 1er juillet au 31 octobre 1872.....	1,504 00	
J. Forrestand, charte du 1er juillet au 31 octobre 1872.....	1,200 00	
W. H. Ives et Cie., provisions.....	133 34	
H. W. Meagher, do	22 53	
J. Kelly, do	21 82	
M. A. Tracey, do	7 94	
J. Forrestand, bois de construction, huile, etc.....	133 48	
J. Forham, enseigne.....	10 50	
G. Matson, dépenses contingentes.....	50 00	
		3,083 61
<i>Goëlette J. H. Nickerson.</i>		
J. H. Harding, bordereau des officiers et de l'équipage, pour juin 1873.....	250 27	
H. W. Johnston, réparations, appareillage, provisions, etc.....	1,248 67	
E. Bennett, gages des gardiens.....	52 73	
J. T. Wylde, droit de bassin.....	23 40	
J. H. Harding, gages des ouvriers.....	61 90	
R. R. Call, peinture, provisions, etc.....	570 55	
W. Wall, provisions, etc.....	231 76	
		2,439 28
<i>Goëlette Stella Maris.</i>		
J. U. Gregory, bordereau des officiers et de l'équipage, du 1er juillet au 31 octobre 1872.....	1,779 74	
J. U. Gregory, salaire du capt. Lachance, pour novembre.....	100 00	
L. Roy, chartre, du 1er juillet au 22 octobre 1872.....	1,120 00	
L. Guerard, literie.....	4 50	
T. M. Tardivel, peinture.....	7 35	
C. Vezina, réparations à l'ancre.....	4 00	
F. O. Vallerand, cheminées, etc.....	7 70	
Cie. des steamers des ports du Golfe, fret, etc.....	74 75	
J. Le Bouthillier, munitions de bord.....	125 95	
E. Lanquedock, bois de chauffage.....	10 00	
J. E. Collis, munitions de bord.....	5 60	
Collas et Slous do	4 34	
N. Mercier, lampes, etc.....	1 50	
Dinning et Webster, pavillons.....	54 00	
G. Ryerson, pavillons.....	15 00	
Middleton et Dawson, papeterie.....	6 55	
Audet et Robitaille, cordage.....	10 90	
S. Bedard, poêle.....	15 55	
P. McCaffery, sciare du bois.....	12 00	
Chenic et Baudet, quincaillerie.....	39 40	
Cie du Richelieu, fret.....	20 75	

ETAT de la dépense de la police maritime, pendant l'année expirée le 30 juin,
1873.—*Suite.*

	Montant.	Total
<i>Goëlette Stella Maris.—Suite.</i>		
T. Berrigan, travail.....	\$ 8 00	\$ cts.
J. Deegan, do.....	3 00	
Mrs. Roullard, lavage.....	10 00	
J. Johnston, divers.....	11 25	
P. G. Huot, frais de port.....	22 99	
R. & R. M. Shaw, provisions.....	55 97	
L. Marvis, do.....	30 49	
L. Arel, do.....	95 99	
J. Eden, do.....	33 49	
J. LeBouthillier, do.....	17 50	
E. Roy, do.....	15 00	
J. Meagher, do.....	9 35	
H. Laws, do.....	10 00	
G. Dimeresque, do.....	7 11	
E. Plante, do.....	6 60	
J. Blais, do.....	3 42	
W. Millar, do.....	10 20	
E. Turcott, do.....	0 25	
F. Laflamme, do.....	28 60	
Gibb, Laird & Cie., do.....	70 41	
N. Lavoie, service spécial.....	100 00	
J. U. Gregory, divers déboursés.....	70 20	
Cie. de Télégraphe de Montréal, messages.....	252 39	
L. H. Lachance, déboursés pendant la saison.....	530 70	
E. E. Buteau, petites dépenses.....	27 51	
		4,850 00
COMPTE GÉNÉRAL.		
J. J. Foote, annonces.....	100 00	
J. W. Bethune, télégrammes.....	321 24	
Cie. de Télégraphe Western Union, télégrammes.....	92 62	
Dinning & Webster, pavillons.....	96 00	
J. Haws & Cie., pavillons.....	46 51	
P. Power, chemises bleues.....	40 80	
G. W. Day, impressions.....	14 00	
W. R. Clarke, pour services spéciaux.....	4,000 00	
H. Chubb et Cie., impressions.....	48 78	
R. P. Grant, fret.....	29 65	
R. A. Gregory, louage d'un chaland.....	4 00	
H. Léonard, pour services spéciaux.....	500 00	
W. Carpenter, passage de marins.....	13 35	
W. Wyse, services pour protéger les pêcheries dans le voisinage de la Pointe Escuminac et de la baie Miramichi.....	200 00	
J. H. Harding, divers déboursés.....	169 31	
Capt. P. A. Scott, surveillance de la police maritime pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.....	400 00	
D. Thomas, pour services spéciaux.....	2,900 00	
Glasgow et Black, ligne de sonde.....	9 99	
H. Chubb et Cie., papeterie.....	70 20	
J. Livingston, services spéciaux.....	300 00	
W. H. Venning, do.....	1,300 00	
P. Boulet, do.....	23 00	
H. W. Johnston, do.....	19 00	
D. Currie, do.....	140 00	
J. G. Lawton, do.....	2,000 00	
J. Harding, divers déboursés.....	37 60	
Hon. W. A. Henry, services professionnels en rapport avec la saisie de navires pour contrevention à l'Acte des pêcheries.....	200 00	
		13,076 05
		53,794 90

INDEX DES ANNEXES.

PARTIE I.

DIVISION DE LA MARINE.

No.	Page.
1. ETAT DES DÉPENSES POUR LE SERVICE DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.....	2
2. ETAT DES DÉPENSES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL.....	7
3. ETAT DES DÉPENSES POUR L'ENTRETIEN DES PHARES ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.....	8
4. RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.....	10
Etat des dépenses.....	13
5. ETAT DES DÉPENSES POUR LE SERVICE DES STEAMERS FÉDÉRAUX.....	14
Subventions aux steamers.....	18
6. RAPPORT DE L'AGENT DE QUÉBEC.....	19
Etat des dépenses pour l'entretien des phares en aval de Québec.....	42
7. RAPPORT DE L'AGENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	47
Rapport de l'inspecteur des phares.....	54
Etat des dépenses pour l'entretien des phares.....	58
8. RAPPORT DE L'AGENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	65
Etat des dépenses pour l'entretien des phares.....	72
Etat des recettes pour le compte du revenu casuel.....	87
Etat des dépenses pour les établissements de secours des îles de Sable et au Phoque....	88
9. RAPPORT DE L'AGENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	89
Etat des dépenses pour l'entretien des phares.....	93
Rapport sur les services rendus par le steamer fédéral <i>Sir James Douglas</i>	95
10. ETAT DES DÉPENSES POUR PHARES, PHARES FLOTTANTS ET SIFFLETS D'ALARME DANS TOUT LE CA- NADA.....	97
11. ETAT DES DÉPENSES EN RAPPORT AVEC L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.....	105
12. RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS.....	106
Liste des certificats de compétence et de service accordés aux capitaines et seconds pen- dant les six mois expirés le 30 juin 1873.....	111
Etat des dépenses en rapport avec l'examen et le classement des capitaines et seconds...	118
Copie d'un arrêté de Sa Majesté en Conseil donnant effet aux certificats de compétence accordés en Canada.....	119
Avis aux candidats pour l'examen comme capitaines et seconds, et copie des règles et rè- glements relatifs à l'examen.....	122
Autre avis aux candidats.....	25
Blancs des certificats de compétence et de service.....	126
13. RAPPORT DE L'HOPITAL DE LA MARINE, À ST. JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK.....	128

No.	Page.
14. RAPPORT DE L'HOPITAL DE LA MARINE, A ST. ANDREW, N.-B.....	12
15. ÉTAT DES DÉPENSES EN RAPPORT AVEC L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRANTS, QUÉBEC.	13
16. ÉTAT DES DÉPENSES FAITES POUR LES HÔPITAUX DE LA MARINE, POUR LES MARINS MALADES ET INVALIDES, POUR LES MARINS NAUFRAGÉS ET DENUÉS DE RESSOURCES	132
17. ÉTAT DES RECETTES POUR LE COMPTE DU FONDS DES MARINS MALADES, DANS TOUT LE CANADA.	138
18. RAPPORT DU PRÉPOSÉ A L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, QUÉBEC	140
19. do do do ST. JEAN, N.-B.....	142
20. do do do PICTOU, N.-E.....	143
21. RAPPORT DE LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL.....	144
Tableau indiquant le nombre des prisonniers arrêtés.....	149
22. RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUÉBEC.	150
Etat indiquant le nombre des personnes arrêtées, les délits commis par ces personnes, et leur nationalité	151
23. ÉTAT DES DÉPENSES FAITES PAR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL ET QUÉBEC.	152
24. ÉTAT DES PERCEPTIONS ET DÉPENSES POUR LE COMPTE DE L'AMÉLIORATION DES HAVRES, AUX PORTS OÙ DES DROITS DE TONNAGE ONT ÉTÉ IMPOSÉS PAR PROCLAMATION	155
25. RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE MONTRÉAL.....	156
Tableau des observations	157
26. RAPPORT SUR L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC	158
Etat des dépenses pour l'Observatoire de Québec	159
27. TROISIÈME RAPPORT DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.....	160
Tableau I. Moyennes mensuelles, trimestrielles et annuelles de la température, cueillies depuis trois ans et plus aux différentes localités du Canada.....	172
II. Moyennes du maximum de la température pendant chaque mois et chaque an- née, dans les différentes localités du Canada, depuis trois années et plus, avec l'absolu maximum de la température dans chaque série.....	174
III. Moyennes du minimum de la température pendant chaque mois et chaque année, dans les différentes localités du Canada, depuis trois années ou plus, avec l'absolu minimum de la température dans chaque série.....	175
IV. Quantités mensuelles, trimestrielles et annuelles de pluie tombée, et quantités annuelles de pluie et de neige réduite en eau, depuis trois années ou plus.....	176
V. Moyennes de la température des différents mois aux différentes stations du Canada, depuis septembre 1872 à août 1873, inclusivement.....	177
VI. Maximum de la température de chaque mois aux différentes stations du Ca- nada, depuis septembre 1872 à août 1873, inclusivement	180
VII. Minimum de la température de chaque mois aux différentes stations du Ca- nada, depuis septembre 1872 à août 1873 inclusivement	182
VIII. Température moyenne pendant chaque trimestre et chaque année, depuis sep- tembre 1872 à août 1873, avec indication du maximum et du minimum de la température de chaque année, et des dates auxquelles ils se sont produits	184
IX à XX. Température moyenne de chaque jour à certaines stations du Canada.....	186
XXI. Moyennes de la température de chaque jour aux stations contenues dans les tableaux IX à XX, cueillies dans un espace de cinq jours dans l'année, depuis septembre 1872 à août 1873 inclusivement	198
XXII. Pourcentage de nuages pour chaque mois de l'année à certaines stations du Canada, de septembre 1872 à août 1873, inclusivement.....	200
XXIII. Quantités de pluies tombées pendant chaque mois de l'année, aux différentes stations du Canada, de septembre 1872 à août 1873 ; les stations d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse étant groupées par districts.....	202
XXIV. Quantités trimestrielles de pluie tombées aux différentes stations avec la quan- tité de neige tombée pendant chaque mois, et la précipitation totale de la pluie et de la neige fondue, de septembre 1872 à août 1873 inclusivement.	205

No.	Page.	
XXV.	Nombre de jours de pluie pendant chaque mois et dans l'année, aux différentes stations comprises dans le tableau XXIII.....	208
XXVI.	Nombre de jours de pluie par trimestre, avec le nombre de jours de neige, de septembre 1872 à août 1873 inclusivement.....	211
XXVII.	Hauteur moyenne de la pluie tombée par trimestre dans les différentes provinces, avec hauteur moyenne de la neige tombée pendant chaque mois et dans l'année, et nombre moyen de jours où il a plu et neigé pendant la même période.....	214
XXVIII.	Hauteur moyenne en pouces de l'eau tombée dans les différentes provinces du Canada depuis septembre 1872 à août 1873 inclusivement, avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période; Ontario et la Nouvelle-Écosse étant divisées en districts.....	215
XXIX.	Différences entre les moyennes de température contenues dans le tableau X et celles cueillies depuis trois années ou plus, tel qu'indiqué au tableau I. Les déviations sont marquées (+) ou (-) suivant que les moyennes du tableau Y sont plus ou moins grandes que les étalons avec lesquels elles ont été comparées.....	216
	Sommaire des dépenses du Bureau Météorologique.....	217
28.	RAPPORT SUR L'OBSERVATOIRE DU FORT HOWE, NOUVEAU-BRUNSWICK.....	218
9.	TABEAU DES VOYAGES FAITS PAR LES NAVIRES A VAPEUR DE LA COMPAGNIE DES VAPEURS DE QUÉBEC ET DES PORTS DU GOLFE, ENTRE QUÉBEC ET PICTOU, FAISANT ESCALE AUX PORTS INTERMÉDIAIRES, DU 7 MAI AU 26 NOVEMBRE 1873, EN VERTU D'UN ARRANGEMENT FAIT AVEC LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL: AVEC L'HEURE DU DÉPART ET DE L'ARRIVÉE A QUÉBEC ET A PICTOU.....	219
30.	STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET AUTRES ACCIDENTS DE NAVIRES OCÉANIQUES, DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1873, COMPILÉE SUR LES RAPPORTS REÇUS PAR LE MINISTÈRE.....	222
31.	STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET AUTRES ACCIDENTS SURVENUS SUR LES LACS ET LES EAUX DE L'INTÉRIEUR DU CANADA, DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1873, COMPILÉE SUR LES RAPPORTS REÇUS PAR LE MINISTÈRE.....	238
32.	ÉTAT DES DÉPENSES FAITES POUR TENIR DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES ET LES ACCIDENTS.....	240
33.	ÉTAT DES DÉPENSES FAITES, A TITRE DE RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES, L'ACHAT DE CHALOUPIES DE SAUVETAGE, ETC.....	241
34.	RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE.....	242
	Recettes et dépenses du maître de havre.....	243
35.	RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.....	244
	Liste des steamers inspectés durant l'année de calendrier.....	251
	Tableau indiquant le nombre des bateaux à vapeur ajoutés au Canada durant l'année, les localités où ils ont été construits, leur force en chevaux, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, à quoi et où ils sont actuellement employés.....	272
	Tableau indiquant le nombre des bateaux à vapeur perdus, démolis ou désarmés comme hors de service, pendant l'année, leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les localités où ils ont été construits, où et à quoi ils étaient employés.....	275
	Ingénieurs des bateaux à vapeur, leurs examens et renouvellements durant l'année....	276
	Etat des droits et honoraires perçus, formant le fonds d'inspection des bateaux à vapeur.....	296
36.	LISTE DES PHARES DU CANADA.....	298
37.	LE FONDS DES PILOTES DE QUÉBEC EN COMPTE AVEC LE SECRÉTAIRE-TRÉSORIER DE LA MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC.....	334
	Etat des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour le compte du fonds des pilotes invalides de Québec.....	336
38.	RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU SS. "ATLANTIC".....	340
39.	RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU SS. "LOUIS BENAUD".....	344

No.	Page.
40. RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU SS. "NORTHERN.".....	346
41. RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU SS. "CITY OF WASHINGTON".....	354
42. RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU SS. "PRECURSOR".....	356
43. do do do SS. "ROYAL SOVEREIGN".....	358
44. do do do SS. "BAVARIAN".....	360
45. LISTE DES PERSONNES AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA, DU 30 JUIN 1872 AU 30 DÉCEMBRE 1873, POUR LEUR VAILLANTE CONDUITE EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES CANADIENS.....	364
46. LISTE DES PERSONNES, SUJETTES DU CANADA, AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ DONNÉES PAR LES GOUVERNEMENTS ANGLAIS ET ÉTRANGERS, DU 30 JUIN 1872 AU 31 DÉCEMBRE 1873, POUR LEUR VAILLANTE CONDUITE EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES ANGLAIS ET ÉTRANGERS..	369
47. RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL	370
Rapport de l'ingénieur.....	372
Rapport du capitaine et ingénieur du remorqueur à mancelle	381
Rapport du maître de havre.....	386
Classification, nombre et tonnage des navires océaniques qui sont entrés dans le port pendant les dix dernières années.....	388
Tableau comparé indiquant la date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, l'arrivée du premier navire d'outre-mer et le départ du dernier, le nombre des navires, leur tonnage, etc., pendant les dix dernières années....	389
Tableau comparé indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur, et le plus grand nombre qui se soit trouvé au port en même temps pendant les dix dernières années.....	390
Rapport sur le fonds des pilotes invalides	390
H. H. Whitney, trésorier, en compte avec le fonds des pilotes invalides	393
48. RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE, PORT DE ST. STEPHEN, N.-B.....	395
49. do do do St. GEORGE, N.-B.....	396
50. ÉTAT DES DENIERS REÇUS PAR LE MAÎTRE DE HAVRE, PORT DE WELSHPOOL, CAMPOBELLO, N.-B.	397
51. RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE, PORT DE CHATHAM, N.-B.....	398
52. do do do NEWCASTLE, N.-B.	399
53. RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE, PORT DE BATHURST, N.-B.....	400
54. RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE, PORT DE BOUCOUCHE, N.-B.....	402
55. ÉTAT DES DROITS DE HAVRE PERÇUS AU PORT DE DALHOUSIE, N.-B.	403
56. ÉTAT DES HONORAIRES PERÇUS AU BUREAU DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, LIVERPOOL, N.-E....	403
57. RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, PORT DE LUNENBURG, N.-E.....	40
58. RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, N.-E..	405
Etat des recettes et dépenses.....	406
59. RAPPORT DES GOUVERNEURS DE L'HÔPITAL DE LA MARINE ET DES IMMIGRANTS, QUÉBEC	407
60. RAPPORT SUR LES PHARES DU ST. LAURENT EN NOVEMBRE..	409
Rapport du capitaine Levesque	411
Rapport de Thomas Connell, capitaine du phare flottant de Manicouagan.....	412
61. RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUÉBEC	415
62. RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL	416
63. RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, PORT DE HALIFAX, N.-E.....	419
64. REMARQUES ET DOCUMENTS PRÉSENTÉS PAR L'HON. P. MITCHELL, DEVANT LE COMITÉ DES BANQUES ET DU COMMERCE, AU SUJET DES CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES.....	421
65. RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC	449
Etat des recettes et dépenses, 1872-73.	450
66. TABLEAU INDICANT LE NOM DES MEMBRES DU PERSONNEL DU DÉPARTEMENT, L'EMPLOI QU'ILS REMPLISSENT ET LES TRAITEMENTS QU'ILS ONT REÇUS PENDANT L'ANNÉE FISCALE.....	451

PARTIE II.

DIVISION DES PÊCHERIES.

	PAGE.
A.—Liste des officiers des pêcheries du Canada.....	1
B.—Rapport sur la croisière de la goélette du gouvernement <i>La Canadienne</i> pendant la campagne de 1873, avec des statistiques sur les pêcheries de la division du golfe et du bas St. Laurent.....	12
C.—Statistique des pêcheries, sur la rive sud du St. Laurent, de Québec au cap Chatte.....	76
D.—Statistique des pêcheries, sur la rive nord du St. Laurent, de Québec à Bersimis.....	79
E.—Récapitulation générale du produit des pêcheries dans la province de Québec.....	81
F.—Tableau des bateaux-pêcheurs aux Iles de la Madeleine en 1873.....	82
G.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province de Québec.....	89
H.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique de Newcastle, Ontario, pour la saison de 1873	106
J.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique à Ristigouche, pour la saison de 1873.....	122
K.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique au Bassin de Gaspé, pour la saison de 1873.	124
L.—Rapport sur l'établissement ichthyogénique à Miramichi, N.-B., pour la saison de 1873.	126
M.—Rapport sur les opérations de pisciculture, rivière Moisie, pour la saison de 1873.	132
N.—Rapport de l'inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.	134
O.—Rapport spécial sur le homard.....	149
P.—Statistique des pêches dans la Nouvelle-Ecosse.....	155
Q.—Statistique des pêches dans le Nouveau-Brunswick.....	158
R.—Statistique des pêches dans Ontario.....	162
S.—Récapitulation du produit et de la valeur des pêches dans la province d'Ontario....	170
T.—Précis des rapports des gardes-pêche de la province d'Ontario.....	171
U.—Compte-rendu d'une expédition de draguage dans le golfe St. Laurent, par M. Whiteaves, F. G. S., pendant la saison de 1873.....	178
V.—Remarques sur les pêcheries de la Colombie-Britannique, par l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Victoria.....	205
X.—Etat de la dépense pour le service des pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.....	207
Y.—Etat de la dépense en rapport avec la police maritime, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1873.....	220

(No. 4.)

LISTE DES DOCUMENTS

DU

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 28 JUIN 1863.

-
- No. 1. ETAT de la dépense de la maison de la Trinité, Québec.
 2. do do do Montréal.
 3. ETAT des recettes et dépenses de la police de rade de Québec et Montréal.
 4. ETAT de la dépense et des perceptions relatives aux améliorations de havres.
 5. ETAT de la dépense pour la construction des phares, phares flottants, sifflets d'alarme, etc.
 6. ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, phares flottants, sifflets d'alarme, etc.
 7. ETAT des recettes et dépenses relatives aux marins malades, infirmes, naufragés et en détresse.
 8. ETAT des recettes et dépenses du fonds des pilotes, Québec.
 9. do do do do Montréal.