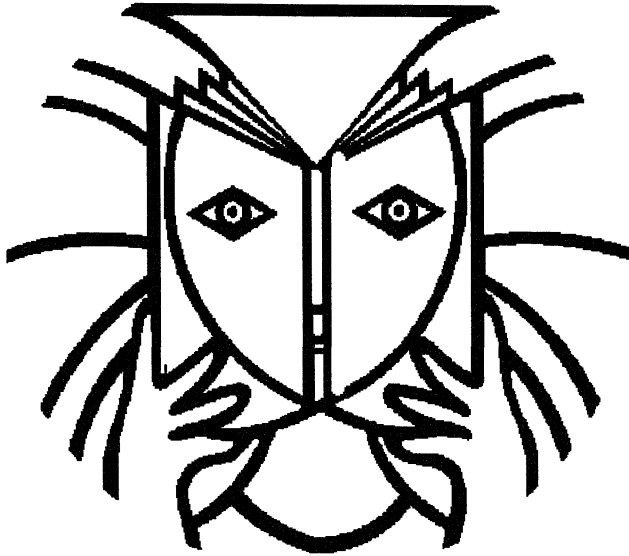




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE
DU CANADA**

OTTAWA

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

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 4.

TROISIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1876.



VOLUME IX.

IMPRIMÉ PAR MAOLEAN, ROGER ET C^{IE}., RUE WELLINGTON

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME IX.—SESSION 1876.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Agriculture, Rapport du département de l'.....	8	Etats-Unis, Houille des.....	43
Alaska et Colombie-Britannique.....	110	do articles de fabrication des.....	47
Acte de l'Amérique Britannique du Nord.....	45	Fonds consolidé.....	32
Agents financiers, etc.....	39	Fleuve St. Laurent, relevés.....	93
Assurance, Etats de leurs affaires.....	113	Gypse ou plâtre de Paris.....	83
Articles de fabrication des Etats-Unis.....	47	Grand Occidental, Chemin de fer.....	46
Aviso à vapeur, Pointe-au-Père.....	61	Grosse Isle.....	106
Association de vigneron.....	115	Géologie et ressources, etc.....	34
Baie Verte, Canal de la.....	11	Guyon, Phare de l'île.....	87
Baillargé, Frédéric.....	64	Garanties ou cautionnements.....	85
Banques.....	15	Houille des Etats-Unis.....	43
Banque du Haut-Canada.....	31	Huiles de poisson, etc.....	42
Baptêmes, mariages, etc.....	16	Hudson, Terres de la Cie. de la baie d', N. O..	70
Barque <i>N. Churchill</i>	37	Hudon, Damase.....	44
Bateaux-phares, Tadousac.....	27	Insp.-mesureurs de bois, Bureau des.....	97
Baie de Burlington et Marais de Dundas.....	109	Importations des Etats-Unis.....	38
Budget.....	1	Indiens, Vaccination des.....	118
Baie Georgienne, Emb. de ch. de fer de la.....	71	Intercolonial, Chemin de fer.....	63
Bassin de radoub, Québec.....	60	Isle aux Oudres.....	108
Bills privés.....	28	Ile du Prince-Edouard, Ch. de fer de l'.....	66
Câble sous-marin, Compagnies de.....	79	Journaux, Port des.....	59
Comptes Publics.....	1	Lachine, Canal.....	121
Colombie-Britannique, fret, etc.....	91	Lac Erié, Havre du.....	100
do navigation.....	22	Locomotives, Droits sur les.....	78
Canaux, Etats-Unis.....	111	Loranger, L. J.....	73
Caron, Clovis.....	105	Maison de douane, Montréal.....	88
Charlevoix, Election de.....	53	Mécaniciens, Licences de.....	40
Ch. de fer de prolongement Est, N.E.....	80	Malbaie, Quais à la.....	96
Cours des élections.....	13	Manitoba, Colons de.....	20
Carelets et avaloirs, Ontario.....	86	do Situation financière de.....	36
Comité judiciaire, C. P.....	29	Marine et pêcheries.....	5
Chemins de fer, Statistique des.....	51	Marine marchande.....	90
Chemins de fer canadiens.....	51	Miliciens, 1812-15.....	67
Canal St. Pierre.....	95	Milice.....	7
Cour Suprême, jugements.....	57	Miramichi, Rivière.....	98
do règlements et ordres.....	57	Mitchell, Henry, Ecr.....	68
Charg. sur les ponts de navire, loi relative au.	38	Montréal, Entrepôt d'examen.....	94
Douanes, Montréal.....	88	do maison de douane.....	88
Dawson, Route.....	62	McDougall, M, maître de poste.....	54
Dragueur <i>Canadian</i>	103	Mille Îles.....	75
Dépenses imprévues.....	26	<i>N. Churchill</i> , Barque.....	35
Emigration, bureau d', Londres.....	23	Navigation, canaux des E.-U.....	111
Esquimalt et Nanaimo, ligne de télégraphe.....	123	New Westminster, C.-B.....	99
Entrepôt d'examen, Montréal.....	94	Niagara, rivière.....	50
Extradition, Traité d'.....	49	Nord-Ouest, police à cheval.....	19
Emprunt, Londres.....	30	Nalces et avaloirs, N.B. et N.E.....	77
Emprunt, 1874.....	30		
Employés retraités.....	17		

	No.		No.
Nord-Ouest, lois et ord. relat. aux territ. du....	70	<i>Sir Jas. Douglas</i> , steamer du gouvernement....	117
do terres de la Cie. de la Baie d'Hud.	70	Statuts Provinciaux	116
do territoires, Actes	70	Service Civil, Ottawa.....	124
do territ., importat. et exportations.	70	Stations de pêche, lac Simcoe.....	24
Officiers de santé, Chaloupe des.....	35	Sackville, N. B., Maître de poste de.....	48
Parlement, Bibliothèque du.....	12	St. Charles, Embranchement de ch. de fer.....	102
Police fédérale.....	21	St. Laurent, pêcheurs du.....	125
Police à cheval, N. O.....	19	do canaux du.....	69
Pêche, Permis de.....	101	Secrétaire d'Etat, Rapport du.....	10
Pêcheurs, St. Laurent.....	125	Shea, Hon Ambrose.....	25
Pêcheries, provinces maritimes	75	Sauvages, Six Nations.....	56
Pacifique, Chemin de fer du.....	82	Sorel, Collège de.....	122
<i>Pacific</i> , Steamer.....	92	Statuts	33
Pénitenciers.....	14	Sucre, Raffinage du.....	112
Plâtre de Paris ou gypse.....	83	Symmes, Henry R., écr.....	76
Pacifique, gh. de fer canadien du.....	41	Thé, remise des droits sur le.....	84
Portage du Rat et lac Cross.....	120	Toronto, Havre de.....	72
Revenu de l'intérieur, Rapport du.....	3	Traité, No. 4.....	18
do statistiques du.....	52	Truro et Pictou, ch. de fer de.....	74
Rapport du Ministère de l'Intérieur	9	Terrains publics	
Rapport du Maître-Général des Postes	4	Travaux Publics, rapport du ministère des.....	4
Rioux, Nicolas	114	Vaccination des sauvages.....	118
Rochester, George.....	107	Victoria et San Francisco, malles.....	81
Rails d'acier.....	65	Wallace, Comptes.....	89
Rapport du commerce et de la navigation.....	2	Welland, Canal.....	119

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... **COMPTES PUBLICS DU CANADA** pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.
BUDGET des sommes requises pour le service fédéral, pour l'année expirée le 30 juin 1877.
 —————**SUPPLÉMENTAIRE** pour l'année expirant le 30 juin 1876.
 —————pour l'année expirant le 30 juin 1877.
 —————pour venir en aide aux colons en détresse dans la province de
 Manitoba.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 2... **COMMERCE ET NAVIGATION** :—Tableaux de leur mouvement pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 3... **REVENU DE L'INTÉRIEUR** :—Rapport, états et statistiques pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, accompagné d'un supplément.
 No. 4... **MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES** :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos. 4 ET 5.

- No. 5... **MARINE ET PÊCHERIES** :—Huitième rapport annuel de ce département pour l'année expirée le 30 juin 1875, accompagné de suppléments.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 6... **TRAVAUX PUBLICS** :—Rapport général du ministre des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.
 No. 7... **MILICE** :—Rapport sur l'état de la milice du Canada pour l'année 1875.
 —————**Vétérans de 1812-15** :—Etat indiquant leur nom, âge et résidence.

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

- No. 8... **AGRICULTURE** :—Rapport du ministre de l'Agriculture pour le Canada, pour l'année de calendrier 1875.
 No. 9... **INTÉRIEUR** :—Rapport du département de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1875.
 No. 10... **SECRETARE D'ÉTAT POUR LE CANADA** :—Son rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1875.
 No. 11... **CANAL DE LA BAIE VERTE** :—Rapport de la Commission chargée de s'enquérir de la nature et de l'étendue des avantages commerciaux devant résulter de la construction de ce canal.—[*Pas imprimé.*]
 No. 12... **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT** :—Rapport du bibliothécaire,

- No. 13... COUR DES ÉLECTIONS :—Règles générales et tarifs de la Cour Suprême pour la province de Québec.
- Règles générales de la Cour Suprême pour la province de la Nouvelle-Ecosse.—[*Pas imprimées*.]
- No. 14... PÉNITENCIERS :—Rap. du ministre de la Justice sur les—pour l'année exp. le 31 décembre 1875.
- No. 15... BANQUES :—Liste des actionnaires des différentes banques du Canada, conformément à l'acte 34 Vic., chap. 5, sec. 12.—[*Pas imprimée*.]
- No. 16... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des, pour certains districts dans la province de Québec, pour l'année 1875.—[*Pas imprimé*.]
- No. 17... EMPLOYÉS RETRAITÉS :—Etat des allocations et gratuités en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 4, aussi en vertu de l'acte 38 Vict., chap. 9.
- No. 18... TRAITÉ No. 4 :—Etat de la dépense des \$34,000, affectées au traité No. 4, par ordre en Conseil du 27 septembre 1875.
- No. 19... POLICE À CHEVAL, NORD-OUEST :—Etat de la dépense sur le crédit de \$50,000 accordé par ordre en Conseil du 27 décembre 1875.
- No. 20... COLONS DE MANITOBA :—Etat de la dépense, le 5 octobre 1875, des \$60,000 votées pour secourir les colons de Manitoba.
- No. 21... POLICE FÉDÉRALE :—Compte en vertu de l'acte 31 Vict., chap. 73, sec. 6, indiquant la moyenne de l'effectif de la police fédérale employé durant chaque mois dans l'année 1875, etc.—[*Pas imprimé*.]
- No. 22... MARINE MARCHANDE D'ANGLETERRE :—Correspondance entre les gouvernements du Canada et de Sa Majesté au sujet de la législation à l'égard de la marine marchande d'Angleterre et des navires enregistrés en Canada; aussi, relativement à l'exemption de la marine canadienne de l'opération de la loi britannique; aussi, relativement à la loi passée par le Parlement canadien pour l'inspection et la classification des navires canadiens, etc.
- No. 23... BUREAU D'ÉMIGRATION, LONDRES :—Réponse à une adresse, indiquant la somme annuelle payée au temps du décès de M. Dixon, pour salaires d'employés permanents et temporaires au bureau d'émigration canadien à Londres, etc.; aussi, le montant payé actuellement pour les mêmes services et les dépenses, donnant les noms des officiers et autres employés, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 24... STATIONS DE PÊCHE, LAC SIMCOE :—Réponse à une adresse indiquant tous les baux ou permis de station de pêche sur ce lac, et toutes les amendes imposées et confiscations opérées en 1874 et 1875 par l'inspecteur de ce district, avec les noms des personnes condamnées et la nature de l'offense.—[*Pas imprimée*.]
- No. 25... SHEA, HON. AMBROSE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement et le susnommé, au sujet de travaux exécutés pour l'Intercolonial, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 26... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés au compte de ces dépenses en vertu d'arrêtés du Conseil et de l'acte 38 Vict., chap. 3, du 1er juillet 1875 au 10 février 1876.—[*Pas imprimé*.]
- No. 27... BATEAUX-PHARES, TADOUSAC :—Réponse à une adresse—deniers votés, correspondance, rapports et soumissions reçus par le gouvernement au sujet de ces phares, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 28... BILLS PRIVÉS :—Réponse à une adresse demandant des détails sur tous les honoraires ou sommes reçues de sénateurs, députés ou autres, à l'égard de ces bills depuis le 1er janvier 1874.—[*Pas imprimée*.]
- No. 29... COMITÉ JUDICIAIRE, CONSEIL PRIVÉ :—Réponse à une adresse indiquant le nombre annuel des appels des cours supérieures au comité judiciaire du Conseil Privé, pendant les cinq dernières années.—[*Pas imprimée*.]
- No. 30... EMPRUNT, LONDRES :—Réponse à un ordre—Etat de la dette, etc., du Canada, le 19 octobre 1875, lors du dernier emprunt contracté sur le marché anglais.
- EMPRUNT, 1874 :—Copie du prospectus et des conditions de l'emprunt de 1874; le nombre et les noms des partis ou compagnies auxquels l'emprunt fut adjugé, etc.—[*Pas imprimée*.]

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

- No. 31... BANQUE DU HAUT-CANADA :—Etat de la succession de cette banque.
- No. 32... FONDS CONSOLIDÉ :—Etat du revenu et de la dépense de ce fonds du 1er juillet 1875 au 10 février 1876.—[*Pas imprimé.*]
- No. 33... STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 38 Victoria, 2me session du troisième Parlement, 1875, vols. 1 et 2, versions française et anglaise.—[*Pas imprimé.*]
- No. 34... GÉOLOGIE, RESSOURCES, ETC. :—Rapport sur la géologie et les ressources de la région entre le lac des Bois et les Montagnes-Rocheuses, notes sur les fossiles, etc., par George Mercer Dawson, géologue et botaniste de la commission des frontières de l'Amérique Britannique du Nord, etc.—[*Pas imprimé.*]
- No. 35... OFFICIERS DE SANTÉ, QUÉBEC, CHALOUPES DES :—Etat des gages mensuels payés par le gouvernement à chacun des hommes de cette chaloupe au port de Québec, en 1874 et 1875, etc.—[*Pas imprimé.*]
- No. 36... MANITOBA, SITUATION FINANCIÈRE DE :—Message transmettant des documents à ce sujet.
- No. 37... CHARGEMENTS SUR LES PONTS DE NAVIRES, LOI CONCERNANT LES :—Réponse à une adresse—Correspondance du gouvernement canadien au sujet des infractions à cette loi et de celle concernant les gardiens de port, etc.
—Correspondance, etc., relatifs aux infractions de cette loi par la barque *N. Churchill*, etc.
—Correspondance au sujet de l'enquête tenue à l'égard de la barque *N. Churchill*.—[*Pas imprimé.*]
- No. 38... IMPORTATIONS DES ETATS-UNIS :—Etat de la valeur totale de tous les articles importés de ce pays en Canada en 1871-72-73, et qui ont payé les droits respectifs de 15, 10 et 5 pour cent; aussi un état semblable pour 1873 et 1875 des articles payant 17½, 10 et 5 pour cent, etc.
- No. 39... AGENTS FINANCIERS :—Etat des balances en leur possession et dans différentes banques du Canada et en Angleterre, le 15 juin 1875, et les 10 et 29 février 1876; aussi, état de toute la dépense pour juillet 1875 et de la dépense totale de 1874-75.
- No. 40... MÉCANICIENS LICENCIÉS —Réponse à une adresse—Correspondance avec la Chambre de Commerce de Québec; M. Risley, le président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur et le gouvernement, relativement à un projet de loi pour licencier les mécaniciens employés ailleurs que sur les bateaux à vapeur.—[*Pas imprimée.*]
- No. 41... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Correspondance, rapports et autres documents relatifs à la construction de cette voie ferrée.
—Contrats et autres documents sur le même sujet.—[*Pas imprimés.*]
- No. 42... HUILES DE POISSON, ETC. :—Réponse à une adresse—Correspondance relative au refus de laisser passer en franchise aux Etats-Unis, en vertu du traité de Washington, ces produits de la Colombie-Britannique, etc.
- No. 43... HOUILLES DES ETATS-UNIS :—Réponse à une adresse—Etat du nombre de tonnes de houilles importées de ce pays en Canada l'année dernière; et correspondance au sujet du renouvellement du droit imposé sur le charbon canadien exporté aux Etats-Unis.—[*Pas imprimée.*]
- No. 44... HUDON, ECR., DAMASE :—Réponse à une adresse—1o. Arrêté du Conseil ou autre document fixant le salaire de Damase Hudon, sous-percepteur de douane à Chicoutimi; 2o. Etat des sommes perçues par lui en cette capacité du 1er mai 1875 au 1er novembre 1875, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 45... AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ACTE DE L' :—Réponse à une adresse—Correspondance avec le gouvernement impérial au sujet de la loi passée par le Parlement anglais, (ch. 38, 38 et 39 Vic.) intitulée : "Acte pour lever certains doutes, à l'égard du Parlement canadien, laissés par la 18me section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867."
- No. 46... CIE. DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL :—Réponse à une adresse, dans l'affaire des droits remboursés à la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental.
- No. 47... OBJETS MANUFACTURÉS VENANT DES ETATS-UNIS :—Réponse à une adresse—Etat indiquant le caractère général et la valeur de tous les objets manufacturés aux Etats-Unis et importés en Canada, pendant les années 1873, 1874 et 1875.

- No. 48... **SACKVILLE, N.-B., MAITRE DE POSTE DE :**—Réponse à une adresse—Copies des rapports, etc., faisant connaître le résultat de l'enquête faite par l'inspecteur des bureaux de Poste sur la conduite du maître de poste de Sackville, avec copies de tous les certificats de moralité, ou de toutes les recommandations données en faveur de ce maître de poste. —[*Pas imprimée.*]
- No. 49... **TRAITÉ D'EXTRADITION :**—Message, avec certaine correspondance ayant trait à l'insuffisance du présent traité d'extradition conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.
- No. 50... **RIVIÈRE NIAGARA :**—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement canadien, par l'entremise de l'ambassadeur anglais à Washington, et le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de l'obstruction de la navigation de la rivière Niagara par suite de la construction d'une jetée au milieu du chenal de la dite rivière, pour l'aqueduc de la cité de Buffalo.—[*Pas imprimée.*]
- No. 51... **STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER :**—Etats, en conformité de l'acte des statistiques des chemins de fer, fournis par la compagnie du chemin de fer de Brockville et d'Ottawa,—par la compagnie du chemin de fer de Cobourg, Peterboro' et Marmora,—par la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada,—par la compagnie de chemin de fer de Midland,—par la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, pour le semestre expiré le 30 juin 1875,—et par la compagnie du chemin de fer de Prolongement Nord,—de leurs actions et emprunts autorisés, et des sommes reçues à l'égard de leur capital ordinaire et de leur capital privilégié, aussi bien que de leurs débetures ou de leur dette consolidée, à la date du 31 décembre 1874, spécifiant le taux pour cent des dividendes pour l'année 1874 sur chacun des dits capitaux, indiquant aussi les emprunts dus le 31 décembre 18—.
- CHEMINS DE FER, CANADA :**—Réponse à un ordre—Etat du capital, du trafic et des frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, tel que requis par les dispositions de la loi à cet égard.
- No. 52... **STATISTIQUES DU REVENU DE L'INTERIEUR :**—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse—Statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1875.
- No. 53... **ELECTION DE CHARLEVOIX :**—Copie des instructions données à M. Talbot, du département de la Poste, à l'occasion de ses visites dans le district électoral de Charlevoix, pendant l'élection fédérale, dans le mois de janvier dernier.—[*Pas imprimée.*]
- No. 54... **MCDUGALL, M., MAITRE DE POSTE :**—Correspondance relative à la démission de M. McDougall, maître de poste à Christmas Island, Cap-Breton.—[*Pas imprimée.*]
- No. 55... **MILLE ILES :**—Etat des noms des occupants ou fermiers dans les Iles du St. Laurent, entré Brockville et Gananogue, appelées les "Mille Iles"; le nombre des occupants ou fermiers dans chacune de ces îles, ainsi que la valeur de chaque ferme et le montant pour lequel elle est louée.—[*Pas imprimée.*]
- No. 56... **SAUVAGES DES SIX NATIONS :**—Copie de toute la correspondance entre le Conseil des Sauvages de Six Nations et le département des Affaires des Sauvages, au sujet du paiement des arrérages d'intérêt d'argent qui leur sont dus, et qui ont été placés à leur crédit dans leurs fonds général, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 57... **COUR SUPRÊME, JUGEMENTS :**—Réponse à une adresse—Etat indiquant le nombre de causes portées à la Cour Suprême, et le nombre de jugements prononcés par cette cour.—[*Pas imprimée.*]
- No. 58... **COUR SUPRÊME :**—Règles et règlements, rédigés par les Juges de la Cour Suprême et de l'Echiquier, pour régler la procédure de ces Cours, et pour donner suite aux autres dispositions énoncées dans la section 79 de l'acte de la Cour Suprême et de l'Echiquier.—[*Pas imprimée.*]
- No. 59... **FRAIS DE POSTE SUR LES JOURNAUX, ETC. :**—Réponse à une adresse—Etat indiquant le nombre de journaux et autres publications périodiques dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé les frais de poste pour les numéros de ces feuilles expédiés du bureau de publication avec le revenu total qui provient de cette source, pendant les trois mois expirés le 31 décembre 1875.
- No. 60... **BASSIN DE RADOUR, QUÉBEC :**—Réponse à une adresse—Rapports des ingénieurs de la commission du havre de Québec, avec les documents, la correspondance et les ordres en Conseil, au sujet du choix de l'emplacement pour la construction d'un bassin de Radoub dans le Port de Québec.
- No. 61... **BÂTIMENT A VAPEUR POUR LA POINTE-AU-PÈRE :**—Copie de toutes circulaires envoyées à des constructeurs de navires pour la construction d'un bâtiment à vapeur (steam tender) pour le transport des malles depuis la Pointe-aux-Pères jusqu'aux vapeurs océaniques, avec un état indiquant les noms de toutes les personnes ou sociétés de construction auxquelles ces circulaires ont été adressées, et donnant les soumissions qui ont été reçues, et aussi la date de l'acceptation de la soumission de MM. Cantin, avec copie du contrat conclu avec eux.—[*Pas imprimée.*]

- No. 62... ROUTE DAWSON :—Réponse à une Adresse,—Rapports et Correspondances avec le Gouvernement ou aucun de ses officiers ou toutes autres personnes, depuis le mois de juin 1875, touchant l'état et la condition de la route Dawson depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Fort Garry, etc.
- No. 63... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance entre des particuliers ou des corporations et le Gouvernement du Canada, touchant les bureaux, ateliers et ouvrage de l'Intercolonial à Rimouski.
- No. 64... BAILLARGÉ, FRÉDÉRIC, ECR. :—Réponse à une Adresse,—Rapports de Frédéric Baillargé, Ecr., Sous-Ingénieur à la tête du Ministère des Travaux Publics, sur ses explorations dans les paroisses de St. Fidèle et de St. Siméon, en 1875, etc.—(*Pas imprimée.*)
- No. 65... LISSES D'ACIER :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant l'usage qu'on a fait d'aucune partie des lisses d'acier, achetées par le Gouvernement, la quantité de celles qui n'avaient pas été employées et qui restaient à la fin de 1875, et l'endroit où ces lisses se trouvent aujourd'hui.
- Réponse à une Adresse,—Rapports officiels de l'Ingénieur en chef du Chemin de Fer du Pacifique, touchant la quantité de lisses d'acier réellement requises pendant la présente année ; et aussi toute la correspondance officielle entre le Ministère des Travaux Publics et M. Carvell au sujet de sa démission du bureau.
- Correspondance et avis, demandant des soumissions pour la fourniture de lisses d'acier pour le Chemin de Fer Canadien du Pacifique, etc.—(*Pas imprimés.*)
- No. 66... CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse à une Adresse,—Rapport, rédigé l'été dernier par M. F. Shanly, sur le Chemin de Fer de l'Île du Prince-Edouard.
- No. 67... MILICIENS, 1812-15 :—Réponse à une Adresse,—indiquant les noms, l'âge et la résidence des Vétérans de 1812-15, qui ont demandé, et obtenu une gratification du Gouvernement Fédéral du Canada ; le nombre des miliciens ayant des commissions d'officiers, et le nombre de demandes présentées par des personnes vivant à l'étranger.—(*Pas imprimée.*)
- No. 68... MITCHELL, HENRY, ECR. :—Etat de tous les deniers reçus par M. Henry Mitchell, maître de havre du Port de "Glance Bay," Cap-Breton, spécifiant le temps auquel les comptes ont été rendus et les deniers reçus, avec le montant du salaire, et mentionnant si ce salaire consiste en honoraires ou s'il est fixe.—(*Pas imprimé.*)
- No. 69... CANAUX DU ST. LAURENT :—Réponse à un Ordre,—Etat constatant le montant que le Gouvernement du Canada s'est engagé à payer, ou qu'il a déjà payé en vertu de chacun des contrats pour l'exécution d'une partie quelconque des travaux requis pour l'agrandissement des canaux du St. Laurent, y inclus les canaux de Welland et Lachine, depuis le Rapport de la dernière commission nommée pour étudier cette question.
- No. 70... TERRITOIRES DU NORD-OUEST, LOIS ET ORDONNANCES :—Copies de tous Ordres en Conseil, et de toutes les Lois et Ordonnances du Lieutenant-Gouverneur et du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, passées en vertu des dispositions de l'Acte 34 Vict., chap. 16, Sect. 1.
- COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le Gouvernement Canadien et la Compagnie de la Baie d'Hudson, touchant les terres que le Canada a acquises ou achetées de cette Compagnie à Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.—(*Pas imprimée.*)
- IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, ETC. :—Etat indiquant les Importations faites pendant l'Année Financière 1874-1875 dans les Territoires du Nord-Ouest aux Ports sur la Baie d'Hudson et celle de James, ensemble avec les Exportations qui en sont sorties ; les noms et salaire payé aux personnes employées dans ces Ports, y compris les instructions fournies à ces personnes et les Rapports qu'elles ont fait au Ministère des Douanes.—(*Pas imprimé.*)
- Réponse à une Adresse,—Copies de tous les actes passés par le Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et toute la Correspondance.—(*Pas imprimée.*)
- No. 71... EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE GEORGIENNE :—Réponse à une Adresse,—Correspondance échangée entre le Gouvernement Fédéral et celui d'Ontario, touchant la subvention en terres ou toute autre aide accordée par le Gouvernement d'Ontario à l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne.
- Correspondance entre les entrepreneurs et l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne et le Gouvernement depuis la date du contrat.
- No. 72... HAVRE DE TORONTO :—Réponse à un Ordre,—Instruction fournies par le Département des Travaux Publics au sujet de l'exploration du Havre de Toronto ; aussi tous les Rapports présentés au Gouvernement, pour faire connaître l'état actuel de ce Havre, et pour recommander des travaux additionnels propres à en empêcher la destruction.—(*Pas imprimée.*)

- No. 73... **LORANGER, L. J., ECR.** :—Réponse à un Ordre,—Correspondance entre le Ministère de la Marine et des Pêcheries et L. J. Loranger, Écuier, Garde-pêche, ou toute autre personne, au sujet des permis octroyés ou refusés aux personnes voulant faire la pêche dans les lacs compris dans les limites comprenant les comtés de Terrebonne, Montcalm, Joliette et Berthier.—(*Pas imprimée.*)
- No. 74... **CHEMIN DE FER ENTRE TRURO ET PICTOU** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, concernant le transfert de l'embranchement de chemin de fer compris entre Truro et Pictou.
- No. 75... **PÊCHERIES, PROVINCES MARITIMES** :—Réponse à une Adresse, pour tous Ordres en Conseil, et de toutes correspondance avec des officiers ou des particuliers, ou des corps publics, au sujet de la tentative arbitraire du gouvernement de faire ses vassaux des occupants de pêcheries dans les Provinces Maritimes, et de les priver injustement de leurs droits, etc.—(*Pas imprimé.*)
- No. 76... **SYMMES, HENRY R., ECR.** :—Réponse à une Adresse,—Rapport de Henry R. Symmes, écuyer, concernant ses explorations dans la paroisse de St. Irénée, dans le district électoral de Charlevoix, en 1874 ou 1875 ; aussi copies des instructions qui lui furent données à ce sujet, et de toutes pétitions et correspondance à cet égard.—(*Pas imprimée.*)
- No. 77... **NASSES ET AVALOIRS DE PÊCHE, N. B. et N. E.** :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant tous les permis accordés pour faire la pêche avec des nasses et avaloirs, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour les années 1874 et 1875 ; aussi un état des droits perçus chaque année de cette même source.
- No. 78... **LOCOMOTIVES, DROITS SUR** :—Réponse à un Ordre,—Etat de tous droits prélevés sur des locomotives depuis le 1er juillet 1867, avec les noms de tous les importateurs, et aussi un état indiquant les remises ou remboursements de droits qui ont eu lieu sur des locomotives ou pièces de locomotives jusqu'à la date des rapports déjà soumis au Parlement.
- No. 79... **COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement et la "Compagnie du Câble Direct," la "Compagnie Anglo-Américaine," et toute autre compagnie de Câble Atlantique Sous-marin, depuis le 1er octobre 1873, et aussi toute correspondance qui se rattache au projet de prolonger les lignes de ces compagnies dans la Puissance.
- No. 80... **PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'EST, N. E.** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse, et tous Ordres en Conseil relatifs au prolongement du chemin de fer de l'Est dans cette Province.—(*Pas imprimée.*)
- No. 81... **MALLES DE VICTORIA ET SAN FRANCISCO** :—Réponse à un Ordre,—Soumissions reçus en 1875 pour le transport des malles entre Victoria et San Francisco, avec la correspondance qui se rapporte à ces soumissions et le service des malles en général.—(*Pas imprimée.*)
- No. 82... **CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE** :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant la somme que le gouvernement du Canada s'est engagé de payer ou qu'il a déjà payée en vertu de tout contrat passé entre le gouvernement et tout particulier ou compagnie pour l'exécution d'aucune partie des travaux sur le chemin de fer du Pacifique ou pour la ligne du télégraphe.
- Réponse à une Adresse,—Etat indiquant les dépenses approximatives encourues pour la construction du chemin de fer du Pacifique et de la Ligne Télégraphique, dans les divisions à l'est de la Baie Georgienne, entre la Baie du Tonnerre et Fort Garry.
- Réponse à une Adresse,—Soumissions reçues pour la construction d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, indiquant les noms des soumissionnaires, et copie du contrat avec F. Barnard, écuyer, à ce sujet.
- No. 83... **GYPSE OU PLÂTRE DE PARIS** :—Réponse à un Ordre,—Etat de toute la quantité de Gypse ou Plâtre de Paris importé des Etats-Unis en Canada, mentionnant les Ports ou les endroits d'où il a été importé, et aussi les Ports en Canada où il a été entré en douane, etc.—(*Pas imprimé.*)
- No. 84... **THÉ, REMISE DE DROITS, SUR, ETC.** :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant toutes les remises ou remboursements de droits accordés sur le thé aux Ports de Montréal et d'Halifax l'année dernière ; spécifiant en même temps les dates de telles remises ou remboursements, le nom des personnes qui en ont bénéficié, avec toute la correspondance, etc., à ce sujet, et aussi les noms des personnes qui ont fourni des cautionnements pour les droits sur ce thé dans le cas où tels droits ont été finalement remis ou remboursés.—(*Pas imprimée.*)
- No. 85... **CAUTIONNEMENTS OU GARANTIES** :—Etat détaillé des cautionnements ou garanties enregistrés au Ministère du Secrétaire d'Etat du Canada.—(*Pas imprimée.*)
- No. 86... **PÊCHE AU CARRELET ET AVEC DES AVALOIRS, ONT.** :—Réponse à un Ordre, demandant un état de tous les permis accordés pour faire la pêche au carrelet et au moyen d'avaloirs, pendant l'année 1875, pour la Province d'Ontario ; de toutes pétitions, etc., pour ou contre la pêche faite au carrelet ou au moyen d'avaloirs ; et aussi de tous exposés faisant connaître les effets du système de faire la pêche au carrelet ou au moyen d'avaloirs sur la quantité du poisson dans les eaux où ce système est en usage.—(*Pas imprimée.*)

- No. 87... **ILE DE GUYON, PHARE** :—Réponse à un ordre—Etat des soumissions, plans, spécifications, etc., pour la construction d'un phare à l'île de Guyon, avec toute la correspondance qui s'y rattache ; aussi copie du contrat pour la construction de ce phare. [*Pas imprimée.*]
- No. 88... **DOUANE DE MONTRÉAL** :—Etat indiquant les noms et l'âge de tous les employés de la douane de Montréal, qui ont été mis à la retraite pendant les deux dernières années, avec les raisons de leur mise à la retraite ; les noms de toutes les personnes qui sont entrées dans le service public pendant le même espace de temps, comme attachées à la douane de Montréal, soit en qualité d'employés permanents ou surnuméraires, le salaire payé à chacune d'elles et pend. combien de temps, et aussi le fait qu'elles y sont ou non encore employées.
—Réponse à un ordre—Etat de toutes les dépenses encourues pour la perception des droits à la douane de Montréal, pendant les années financières 1873, '74 et 1875 respectivement, et aussi un état du revenu dans le port de Montréal, pendant chacune de ces années respectivement. [*Pas imprimée.*]
- No. 89... **LES COMPTES WALLACE** :—Réponse à une adresse—Rapport sur l'état où se trouve cette affaire des comptes Wallace, qui forment partie des montants à la charge de l'exploration du chemin de fer du Pacifique.
- No. 90... **MARINE MARCHANDE** :—Réponse à une adresse—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement impérial, ainsi qu'entre les gouvernements locaux des provinces maritimes et le gouvernement fédéral, au sujet des certificats de service, accordés par le Canada aux capitaines dans la Marine Marchande, avant 1871. [*Pas imprimée.*]
- No. 91... **COLOMBIE-BRITANNIQUE, TRANSPORT DU FRET, ETC.** :—Réponse à une adresse—Etat indiquant les sommes qui ont été payées respectivement en 1875-76, pour le transport des marchandises et des voyageurs dans la Colombie-Britannique, appartenant à l'exploration du chemin de fer Canadien du Pacifique ; le dit état indiquant aussi le prix du fret par livre, etc., et le taux du passage pour chaque voyageur, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 92... **VAPEUR " PACIFIQUE "** :—Réponse à un ordre de la Chambre, la correspondance ou les rapports dont le gouvernement n'est pas en possession, mais qui se rattachent au naufrage du vapeur " Le Pacifique ". [*Pas imprimée.*]
- No. 93... **EXPLORATIONS DU ST. LAURENT** :—Réponse à un ordre, rapport de l'ingénieur sur les explorations du St. Laurent ; et exposé des améliorations à faire, de manière à donner un profondeur de quatorze pieds d'eau. [*Pas imprimée.*]
- No. 94... **MAGASIN D'ENTREPOT POUR L'EXAMEN DES MARCHANDISES, MONTRÉAL** :—Réponse à un ordre—Avis demandant des soumissions pour la construction d'un magasin d'entrepôt pour l'examen des marchandises à Montréal ; copies de toutes les soumissions qui ont été faites, de toute la correspondance échangée avec tout soumissionnaire, etc., ainsi que du contrat passé pour la construction du dit magasin d'entrepôt.
- No. 95... **CHEVAL ST. PIERRE** :—Réponse à un ordre—Rapport et plan préparés par M. Perley, dans l'été de 1873, pour le creusement du cheval St. Pierre, avec tous les rapports subséquents, ordres en conseil, avis, soumissions et contrats qui se rapportent à ces travaux. [*Pas imprimée.*]
- No. 96... **QUAIS DE LA MALBAIE** :—Réponse à une adresse—Copies des comptes et des bordereaux du payeur présentés au gouvernement et par lui payés pour la construction ou la réparation en 1875, des quais de la Malbaie, des Eboulements et de la Baie St. Paul, etc. ; copies des rapports de Henry Symmes, écrivain, et aussi des rapports de Frédéric Baillargé, écrivain, assistant ingénieur en chef du département des Travaux Publics, au sujet de ces ouvrages en 1874, 1875 et 1876. [*Pas imprimée.*]
- No. 97... **BUREAU DES MESUREURS DE BOIS** :—Réponse à un ordre—Etat indiquant les noms des personnes qui ont cessé de faire partie du bureau des mesureurs de bois depuis le 1er janvier 1875, pour cause de décès, de mise à la retraite ou autrement, avec pension dans chaque cas de mise à la retraite ; indiquant aussi les noms de ceux qui ont été ajoutés au personnel d'une manière temporaire ou permanente durant le même temps. [*Pas imprimée.*]
- No. 98... **RIVIÈRE MIRAMICHI** :—Réponse à un ordre, copie des instructions données à l'officier chargé du dragageur à vapeur, employé à faire disparaître la barre à l'entrée de la Rivière Miramichi, avec tous les rapports de cet officier ou des personnes qu'il a employés, concernant la somme d'ouvrage fait dans cette localité, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 99... **NEW WESTMINSTER, C.B.** :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique, au sujet de la nomination d'un juge de la cour de comté pour New Westminster, dans la C.-Britannique. [*Pas imprimée.*]
- No. 100... **HAVRE DU LAC ÉRIÉ** :—Réponse à une adresse—Copies des rapports des ingénieurs, ainsi que des plans et de la correspondance en la possession du gouvernement, au sujet de la construction d'un havre à un certain point sur le lac Érié, entre la Pointe à Rondeau et le village de Clearville, dans le comté de Kent. [*Pas imprimée.*]

- No. 101. PERMIS DE PÊCHE :—Réponse à un ordre,—Etat indiquant les noms des rivières pour lesquelles des permis de pêche ont été renouvelés ou accordés depuis le 1er déc. 1873. [*Pas imprimée.*]
- No. 102. ST. CHARLES, EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER :—Réponse à un ordre,—Copie du rapport des ingénieurs ou autres, au sujet de la construction d'une ligne d'embranchement de chemin def. depuis St. Charles, dans le comté de Bellechasse, jusqu'à St. Joseph de Lévis. [*Pas imprimée.*]
- No. 103. DRAGUEUR A VAPEUR, CANADIEN :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant la somme d'ouvrage fait par le dragueur à vapeur du gouvernement le "Canadien," durant l'année dernière, avec le montant total de l'argent dépensé pour faire cet ouvrage, les havres qui ont été dragués, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 104. TERRAINS, EDIFICES PUBLICS :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant toutes les sommes d'argent dépensées sur les terrains et les clôtures en face des édifices parlementaires, depuis le 1er jour de janvier 1870, au 1er jour de janvier 1876, avec l'évaluation des dépenses à faire pour terminer ces travaux ; aussi, un état indiquant le total des dépenses pour la nouvelle bibliothèque, etc., durant le même espace de temps ; et de plus, un état indiquant le montant total dépensé pour l'annexe au bloc départemental à l'ouest, avec une évaluation de la somme requise pour en compléter la construction.
- No. 105. CARON, CLOVIS :—Réponse à un ordre,—Copies de la correspondance échangée avec Clovis Caron, garde-pêche, et des instructions qui lui ont été données au sujet des droits de pêche concédés à Eugène Dumas, Joseph Levesque et Zéphirin Duval, dans la paroisse de St. Jean Port Joli, comté de l'Islet ; et aussi, copie de l'enquête tenue par un nommé Grondin, ou un individu du nom de Damase Guay, ci-devant garde-pêche. [*Pas imprimée.*]
- No. 106. GROSSE ILE :—Réponse à un ordre,—Documents relatifs à certaines constructions érigées à la Grosse Ile, par Messieurs Piton et Cie. [*Pas imprimée.*]
- No. 107. ROCHESTER, GEORGE :—Réponse à un ordre,—Copie des témoignages donnés devant les arbitres du Canada, concernant la réclamation de George Rochester contre le gouvern. [*Pas imprimée.*]
- No. 108. ILE AUX COUDRES :—Réponse à un ordre,—Copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Charles E. Forgues, de la Malbaie, pour la construction d'un phare sur la Grosse Ile ; aussi copie de la correspondance qui a été échangée à ce sujet, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 109. BAIE DE BURLINGTON ET DUNDAS MARSH :—Réponse à un ordre,—Copies de tous les permis accordés par l'inspecteur des pêcheries pour faire la pêche dans la baie de Burlington et Dundas Marsh, pendant les années 1872, '73, '74, '75, avec un état indiquant le nom des particuliers à qui ces permis ont été accordés. [*Pas imprimée.*]
- No. 110. ALASKA ET LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse,—Correspondance entre les gouvernements fédéral et le gouvernement américain, touchant le règlement de la ligne-frontière entre Alaska et la Colombie-Britannique.
- No. 111. CANAUX, ETATS-UNIS :—Réponse à une adresse,—Correspondance ou pièces officielles échangées avec le bureau colonial, ou avec le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la conduite tenue par ce dernier gouvernement en refusant la liberté de naviguer dans les canaux des Etats-Unis, concédée par le traité de Washington.
- No. 112. INDUSTRIE SUCRIÈRE :—Réponse à un ordre,—Correspondance, pétitions et mémoires concernant le raffinage des sucres, depuis 1872. [*Pas imprimée.*]
- No. 113. RAPPORTS D'ASSURANCE :—Rapports présentés par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 48, sec. 14.
—Etat des recettes et dépenses de l'Association Mutuelle du Canada sur la Vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1875. [*Pas imprimée.*]
- No. 114. RIOUX NICOLAS, SEIGNEURIE DE :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et les Censitaires de la Seigneurie de Nicolas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la redevance qu'ils paient aux Seigneurs, en remplacement des journées de corvée. [*Pas imprimée.*]
- No. 115. ASSOCIATION DES VIGNERONS :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et l'association des vigneronns du Canada, au sujet de toute infraction commise par cette association aux lois du revenu du Canada depuis 1870 ; aussi, un état de la quantité de vin et d'eau de vie fabriqués par cette association depuis cette époque, et du montant par elle payé à cet égard pour droits d'accise ou autres. [*Pas imprimée.*]
- No. 116. STATUTS PROVINCIAUX :—Réponse à une adresse,—Correspondance échangée avec le Secrétaire des Colonies, au sujet de l'exercice du pouvoir de désavouer les statuts provinciaux.

- No. 117.. VAPÉUR DU GOUVERNEMENT "SIR JAMES DOUGLAS"—Réponse à un ordre—Correspondance entre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'agent de ce département à Victoria, ou avec tout autre particulier, au sujet d'une plainte par le bureau du chemin de fer Canadien du Pacifique, exposant les inconvénients qui résultent du fait qu'il est permis au vapeur du gouvernement *Sir James Douglas* de recevoir des passagers, lorsqu'il est employé pour le gouvernement à transporter des partis d'explorateurs.—[*Pas imprimée.*]
- No. 118.. VACCINATION, SAUVAGES :—Réponse à un ordre— Copie des instructions données à François Xavier De Sales Laterrière, écuyer, médecin, de la Malbaie, chargé d'aller vacciner les Sauvages sur la rive nord du St. Laurent, dans le comté du Saguenay, pendant l'année 1875, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 119.. CANAL WELLAND :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance entre le département des Travaux Publics et le surintendant du canal Welland au sujet des dommages causés aux terres situées le long de la Grande Rivière, en élevant l'eau dans la partie supérieure du dit canal ; aussi, copie des instructions données aux évaluateurs, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 120.. PORTAGE DU RAT ET LAC CROSS :—Réponse à une adresse—Copies des soumissions pour la construction du chemin de fer entre le Portage au Rat et le lac Cross —[*Pas imprimée.*]
- No. 121.. CANAL LACHINE :—Réponse à une adresse—Copie des soumissions pour le contrat No. 3, sur le canal Lachine, et toute correspondance qui s'y rattache ; aussi une copie du contrat passé pour cet ouvrage, et le montant payé en argent à cet égard.—[*Pas imprimée.*]
- No. 122.. COLLÈGE DE SOREL :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance de toute espèce quelconque entre le gouvernement et le Révérend M. Dupré, curé de Sorel, Président du Bureau des Directeurs du Collège Classique et Commercial de Sorel, Robert Sewell S. Hayden, écuyer, arpenteur provincial, et toute autre personne, au sujet d'une offre faite pour l'achat d'un lopin de terre appartenant au gouvernement et situé dans la ville de Sorel, par la corporation du dit Collège de Sorel.—[*Pas imprimée.*]
- No. 123.. ESQUIMALT ET NANAIMO, LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE DE :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral au sujet de la const. d'une ligne télégr. depuis Esquimalt jusqu'à Nanaimo.—[*Pas imprimée.*]
- No. 124.. SERVICE CIVIL, OTTAWA :—Réponse à une adresse—Liste de tous les employés, soit permanents ou temporaires, des départements publics suivants à Ottawa : Départements des Travaux Publics, du Receveur-Général, des Finances, des Postes, de la Milice, des Douanes, du Revenu de l'Intérieur, du Secrétaire d'Etat, de la Marine et des Pêcheries, de la Justice, de l'Intérieur, de l'Agriculture et des Statistiques, avec le salaire de chacun de ces employés, etc.; aussi, un état indiquant la somme accordée comme gratification ou bonus à chacun des employés ci-dessus ; et copies de tous Ordres en Conseil, accordant telle gratification ou bonus à chacun des dits employés, et faisant voir sur quelle base telle gratification ou bonus a été distribué parmi ces derniers.
- No. 125.. PÊCHEURS, St. LAURENT :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance avec le département de la Marine et des Pêcheries, dans le cours de l'automne dernier, au sujet de la misère parmi les pêcheurs de la rive nord du St. Laurent, et les réponses faites par le département aux communications qui lui furent adressées à ce sujet.—[*Pas imprimée.*]

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DES PECHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:

IMPRIME PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1876.

TABLE DES MATIÈRES.

	Page
RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE.....	v
RAPPORT DU DÉPUTÉ-MINISTRE	ix
RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.....	lxxiii
Ann. No.	
11. RAPPORT DU CONTRÔLEUR DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL	113
Etat des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal.....	120
21. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION DE PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.....	170
5. RAPPORT DE L'AGENT DE QUÉBEC.....	34
42. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.....	232
22. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN ENTRE MONTRÉAL DE QUÉBEC	172
32. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION EN AVAL DE QUÉBEC.....	188
2. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN EN AVAL DE QUÉBEC.....	7
7. RAPPORT DE L'AGENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	69
Rapport de l'inspecteur des phares.....	86
31. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION AU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	186
6. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN AU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	58
16. RAPPORT DE L'AGENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	129
30. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION À LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	183
20. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN À LA NOUVELLE-ÉCOSSE.....	149
40. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN DES PHARES DANS L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.....	219
8. RAPPORT DE L'AGENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	101
34. ETAT DES DÉPENSES POUR CONSTRUCTION DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	194
38. ETAT DES DÉPENSES POUR ENTRETIEN DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	191
4. ETAT DES DÉPENSES POUR LES STEAMERS FÉDÉRAUX.....	28
37. ETAT DES DÉPENSES POUR LA CANONNIÈRE <i>Prince Alfred</i>	197
25. ETAT DES DÉPENSES POUR L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR . . .	177
26. ETAT DES DÉPENSES POUR L'EXAMEN DES CAPITAINE ET SECONDS.....	178
28. ETAT DES DÉPENSES DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.....	180
1. ETAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES POUR LA POLICE DE RADE À MONTRÉAL ET QUÉBEC.....	1
35. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE DE TORONTO.....	195
3. ETAT DES DÉPENSES DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE	23
27. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.....	179
36. ETAT DES DÉPENSES DE L'OBSERVATOIRE DE ST. JEAN.....	196
23. ETAT DES DÉPENSES POUR ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES ET LES ACCIDENTS.....	175
24. ETAT DES DÉPENSES COMME RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIE.....	176
16. ETAT DES DÉPENSES POUR L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES IMMIGRANTS, QUÉBEC	143
9. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. JEAN, N.-B.....	110
13. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. ANDREW, N.-B.....	128
10. ETAT DES COMPTES DE L'HOPITAL-GÉNÉRAL, KINGSTON, ONT.....	111
17. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, RICHIBOUCTOU, N.-B.....	146

App. No.	Page
81. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, SACKVILLE, N.-B.....	147
19. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, CHARLÔTTETOWN, ÎLE DU P.-E.....	148
28. ETAT DES DÉPENSES CONCERNANT L'ENREGISTREMENT ET L'INSPECTION DES NAVIRES CANADIENS.....	181
12. RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI, N.-B.....	127
41. ETAT DES DÉPENSES POUR LES HOPITAUX DE MARINE, LES MARINS MALADES ET INVALIDES, ET LES MARINS NAUFRAGÉS ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.....	221
43. ETAT DES RECETTES POUR LE COMPTE DU FONDS DES MARINS MALADES.....	233
38. DIVERS PAIEMENTS.....	198
39. ETAT DES DÉPENSES POUR LES PÊCHERIES.....	199
15. ETAT INDIQUANT LES NOMS DE CEUX QUI COMPOSENT LE PERSONNEL.....	141
44. SOMMAIRE DES DÉPENSES FAITES DANS TOUT LE CANADA POUR DIFFÉRENTS SERVICES SOUS LE CON- TRÔLE DE CE MINISTÈRE.....	235
45. WILLIAM SMITH, ECR., DÉPUTÉ-MINISTRE DE LA MARINE, EN COMPTE COURANT AVEC LE GOUVERNE- MENT FÉDÉRAL RELATIVEMENT À L'ACHAT DU STEAMER "NEWFIELD".....	236
Factures et certificat.....	239
46. RAPPORT DE M. WILLIAM M. SMITH, MÉCANICIEN, ST. JEAN, N.-B., CONCERNANT LE STEAMER "GLENDON".....	241
Facture.....	244
47. RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES DE MONTRÉAL.....	246
H. H. Whitney, Ecr., Trésorier, en compte courant avec le fonds des pilotes invalides.....	247
Etat du fonds.....	250
48. RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC, POUR LES DIX-HUIT MOIS FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	251
Etat des recettes et dépenses.....	252
Le fonds des pilotes invalides de Québec, en compte courant avec M. A. Lemoine, secré- taire-trésorier de la Maison de la Trinité, Québec.....	253
Etat des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité, Québec, pour le compte du fonds des pilotes invalides de Québec.....	254

A Son Excellence le très-honorable Sir Frederick Temple, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye de Clandeboye, dans le comté Down, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le comté Down, dans la pairie d'Irlande, et baronet, membre du très-honorable Conseil Privé de Sa Majesté, chevalier du très-illustre ordre de St. Patrice et chevalier commandeur du très-honorable ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, et vice-amiral pour le même pays, 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 huitième rapport annuel et les états de compte du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

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 1876.

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL
DU
MINISTÈRE
DE LA
MARINE ET DES PÊCHERIES,
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

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 solaire 1875.

Quoique les états de comptes du département qui se trouvent aux annexes soient faits, comme la loi l'exige, jusqu'au 30 juin dernier, ce rapport renferme un état de beaucoup d'opérations du département jusqu'à la fin de l'année solaire expirée hier. Ce rapport sera accompagné de quatre suppléments. Le premier sera une liste des phares du Canada à la date du 31 décembre 1875. Le second comprendra un rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année solaire, avec une liste des bateaux à vapeur qui ont été inspectés en 1875, et une liste des mécaniciens qui ont reçu des certificats ; un rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds pour l'année solaire, avec une liste de tous les capitaines et seconds qui ont reçu des certificats de compétence ou de service au Canada, jusqu'au 31 décembre 1875, et aussi une liste de tous les certificats qui ont été annulés ; des états des naufrages et des accidents arrivés tant parmi les navires océaniques que parmi ceux qui font la navigation intérieure, pendant l'année de calendrier ; les rapports de la Maison de la Trinité à Québec, ceux des commissaires des pilotes, ceux des préposés à l'engagement des matelots, ceux des maîtres de havres, et les rapports de la police de rade de Montréal et Québec. Le troisième supplément comprendra les rapports du Bureau de Météorologie, de l'Observatoire Magnétique et des autres Observatoires du pays. Le quatrième renfermera les rapports sur les Pêcheries.

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, y compris les salaires et les dépenses contingentes, a été de \$919,885.58, tandis que le montant du crédit voté pour cet objet était de \$1,045,632.95.

Le nombre total des personnes qui appartiennent au service extérieur de ce département était, à la fin de l'année solaire, de 1,511.

Le service des phares du Canada se trouve compris sous les six divisions suivantes, savoir :

La division d'Ontario, comprenant les phares en amont de Montréal; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal, y compris le fleuve et le golfe St. Laurent; la division du Nouveau-Brunswick, la division de la Nouvelle-Ecosse la division de l'Île du Prince-Edouard et la division de la Colombie-Britannique.

Le nombre total des stations de phares dans le Canada, au 31 décembre dernier, était de 378, et celui des phares 444; le nombre des sifflets d'alarme à vapeur était de 22, et le nombre des gardiens de phare, mécaniciens de sifflets d'alarme et leurs assistants, était de 467.

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 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 116 phares et phares-balises dans cette division à la clôture de la navigation, quatre phares-flottants exclusivement entretenus aux frais du gouvernement, 81 bouées et 5 balises.

Le nombre des gardiens payés directement par le gouvernement pour l'entretien de ces phares a été de 93, bien que les gardiens emploient dans quelques cas des aides à leurs frais.

En consultant l'annexe No. 21 l'on verra que la somme de \$14,286.65 fut employée à la construction de nouveaux phares, et ce à même le crédit général voté par le Parlement pour cette fin.

Le rapport de l'année dernière fait mention du nouveau phare construit au cap u Tonnerre, lac Supérieur, et qui fut mis en opération à la fin de la saison. Pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1875 on a dépensé pour ce phare \$3,264.15; cette somme comprend, non-seulement les frais de construction, mais de plus ceux de l'appareil d'éclairage.

Pendant la dernière saison, on a donné à l'entreprise la construction de deux nouveaux phares-flottants sur le lac Supérieur, l'un devant être situé sur l'île de la Bataille et l'autre sur l'île du Mouton aux entrées est et ouest de la baie Népigon. Ces phares-flottants ne seront complétés qu'à la prochaine saison de navigation, et le coût de leur construction sera porté aux comptes de la présente année fiscale. La somme de \$2,378.99 a déjà été dépensée pour ces phares.

Pendant la dernière saison, un phare a été érigé sur le Rocher au Genièvre, baie de Gloucester, et sera trouvé commode, non-seulement pour la navigation en général, mais aussi pour guider les navires dans les ports de Midland et Penetanguishene. Une lumière blanche catoptrique est exposée à une élévation de 36 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et pourra être visible à une distance de 10 milles dans toutes les directions. La

tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois. La résidence du gardien y est attenante.

La lumière a été mise en opération le 25 septembre dernier.

En référant à l'annexe No. 21 on verra que la somme de \$1,866.89 a été dépensée pour ce phare; et les dépenses qui devront être faites par la suite seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale finissant le 30 juin prochain. M. Israël Mundy a été nommé gardien de ce phare le 15 septembre dernier et reçoit un salaire annuel de \$300.

Le rapport de l'année dernière fait mention d'un nouveau phare érigé à la Pointe Brown ou Knapp, île au Loup. Pendant l'année dernière il a été dépensé \$308.50 sur ce phare, ce qui porte le coût total de sa construction à \$1,569.70. M. Patrick MacEvoy a été nommé gardien de ce phare le 2 février dernier, et reçoit un salaire annuel de \$100.

Le rapport de l'année dernière fait mention du nouveau phare à Port Lewis, comté de Huntingdon; ce phare est maintenant terminé et la somme de \$1,842.72 qui a été dépensée pendant la dernière année fiscale, forme le coût total de sa construction. Une lumière catoptrique blanche fixe a été allumée pour la première fois le 20 mai dernier, et peut être vue à une distance de 10 milles dans un temps clair. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois.

Pendant la dernière saison un phare a été construit sur la place la plus à l'est de l'île à Cadieux, située sur la rivière Ottawa, dans le lac des Deux-Montagnes, comté de Vaudreuil, et une lumière a été allumée pour la première fois le 18 octobre dernier. C'est une lumière blanche fixe, sur le principe catoptrique et pouvant être aperçue de tous les côtés à une distance de huit à dix milles; cette lumière est destinée au service des bâtiments qui naviguent sur la rivière Ottawa. Le phare, qui est peint en blanc, est carré et en bois. La résidence du gardien y est attenante. Le coût de ce phare sera compris dans les comptes de l'année finissant le 30 juin prochain. M. Félix Valois a été nommé gardien de ce phare le 8 octobre dernier et reçoit un salaire annuel de \$200.

Le rapport de l'année dernière faisait mention d'un phare-flottant établi pendant la saison de 1874 par des particuliers, à la Pointe de la Barre, lac Erié, sur les eaux canadiennes; et les services qu'il a rendus aux steamers et aux bâtiments naviguant sur la rivière Détroit ont porté à croire que le gouvernement trouverait opportun de contribuer à l'entretien de ce phare. Pendant la dernière saison, comme un crédit avait été voté par le Parlement à cet effet, la goélette du gouvernement *Dunsmob*, autrefois employée au service des pêcheries et maintenant inutile dans cette division de service, fut transformée en un phare-flottant, et placée près de la Pointe de la Barre pour service permanent. Le navire est mouillé dans 18 pieds d'eau, à 50 brasses au sud de la partie ouest du récif et se trouve presque au sud du Bois Blanc, à une distance de cinq milles et demi. Deux lumières fixes sont allumées au mât de misaine du navire, une lumière rouge à une hauteur de 48 pieds du pont, et une

lumière blanche à une hauteur de 40 pieds. On apercevra probablement ces lumières à une distance de 10 milles. Le navire est peint en rouge, et porte sur chaque côté les mots *Bar Point Light-Ship* en lettres blanches. En consultant l'annexe No. 11, on verra que le prix de l'équipement du phare-flottant, des lampes, etc., se monte à \$2,500. Le navire est à présent sous la garde de M. Andrew Hackett, gardien du phare du Bois Blanc; il fut retiré de sa station le 25 novembre dernier, prit ses quartiers d'hiver sans accident sur la terre ferme, et son équipement fut mis en lieu sûr.

M. Hackett dit qu'aucun accident n'est arrivé à la Pointe de la Barre depuis que le phare-flottant a été placé à cette station.

Deux phares-balises d'alignement ont aussi été construits à l'île du Bois Blanc, sur la rivière Détroit, dans le but d'indiquer le chenal entre le bassin du chemin de fer du Sud du Canada et la pointe de l'île. Une balise est située sur la pointe nord ouest de l'île, l'autre à une distance de 450 pieds en arrière; une lumière blanche fixe est allumée sur la balise de devant, et sur celle qui se trouve en arrière il y a une lumière rouge fixe. Les deux lumières sont sur le principe catoptrique; elles furent allumées pour la première fois le 19 octobre dernier. Le coût de construction de ces tours, des lanternes et des appareils d'éclairage, sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Le phare de Port Maitland, sur le lac Erié, fut détruit par un incendie le 30 avril dernier, et une lumière temporaire fut exposée en attendant que des arrangements fussent pris pour la construction d'une nouvelle bâtisse. En raison des dégâts causés par la glace et les grandes tempêtes, il a fallu construire une nouvelle jetée, à part du phare, et un contrat a été donné à MM. Haney et Parry, les mêmes qui ont signé un contrat avec le département des Travaux Publics pour construire la jetée de Port Maitland. Les travaux ont été faits d'une manière très-satisfaisante, et une lumière a été allumée sur la nouvelle tour le 1er octobre dernier. Le coût de construction de la jetée et du phare sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant la dernière saison, quatre phares-balises ont été construits sur la rivière aux Français, dans la baie Georgienne, et plusieurs bouées ont été placées de façon à indiquer le chenal et à rendre l'accès du port facile pour le déchargement du matériel nécessaire aux chemins de fer. A partir de la bouée la plus éloignée de l'embouchure de la rivière, jusqu'au quai, distance de sept milles, le chenal est indiqué par quatre lumières et 23 bouées. La lumière principale est située sur les Rochers à l'Outarde, et est visible du pont d'un navire, de tous les points du côté de la baie, à une distance de 12 milles. Les trois autres lumières sont des feux d'alignement, et sont destinés à indiquer le chenal. Une bouée, peinte en noir, blanc et rouge, est placée au milieu du chenal, à l'entrée de la rivière, et se trouve à un mille et quart à l'ouest de la lumière principale. En outre de ceci, il y a trois autres bouées au milieu du chenal, peinturées d'une manière semblable, 11 bouées de rade peinturées en noir, et sept bouées de tribord peinturées en rouge. Ces bouées sont placées là où la profon-

deur de l'eau varie de 15 à 30 pieds. M. Edward Borron, fils, a été nommé gardien des quatre lumières le 13 septembre dernier, et reçoit un salaire annuel de \$500. Les lumières ont été allumées pour la première fois, le 25 septembre dernier. Le coût de construction de ces lumières et de ces bouées sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Le ministère des Travaux Publics a pris sous son contrôle les phares de rade sur la jetée du port de Goderich, et a nommé pour en prendre soin M. George N. Macdonald, gardien du phare établi à Goderich en 1847.

M. Macdonald a reçu \$100 en sus de son salaire pour avoir pris soin de ces phares, cette augmentation devant dater du 1er avril 1875.

Le phare de la baie de Michel, dans la baie Georgienne, qui avait toujours été entretenu par MM. R. A. Lyon et Cie., sur la baie de Michel, est aussi passé sous le contrôle de ce département, et les frais d'entretien de ce phare seront par la suite supportés par le gouvernement. MM. Lyon et Cie., ont offert au ministère de lui transférer la propriété du phare et de ses accessoires, et les négociations dans ce sens sont pendantes.

Le phare de Byng Inlet, construit en 1870, est aussi passé sous le contrôle de ce département depuis le 1er mai dernier.

Le phare d'alignement du port de Kincardine, transféré à ce département en septembre dernier par les autorités municipales, a été donné en soin à M. William Kay, gardien du phare établi à cette place en 1874. Pour cette charge M. Kay reçoit \$40 par année en sus de son salaire.

On s'est trouvé dans la nécessité de faire de grandes réparations à la jetée qui protège le phare de l'île Pelée, sur le lac Érié ; ces travaux ont été faits d'une manière très-satisfaisante pendant la dernière saison, et ont coûté \$4,030.60.

Le rapport de l'année dernière fait mention de la jetée et du phare érigés près de la Pointe-Claire, lac St. Louis, et dont le coût, y compris la somme dépensée pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1874, se monte à \$4,404.16.

Le brise-glace en avant de la jetée et du phare de cette place, et dont on a fait mention dans le rapport de l'année dernière, a été complètement réparé ; et comme on pourra le voir par les comptes, la somme de \$4,498.30 a été dépensée pour cet objet.

La somme de \$700 a été accordée à MM. A. et H. Hackett, de Colchester, comme subvention pour défrayer les dépenses de l'entretien d'un phare-flottant sur le récif de Colchester, lac Érié, ce montant étant le même que le crédit voté l'année précédente ; il se trouve remboursé par les souscriptions privées des propriétaires de steamers et autres, qui jouissent des avantages du phare-flottant.

Ainsi qu'il ressort des comptes, la somme de \$700 a été accordée au Capt. A. McDougall pour couvrir les dépenses encourues pour l'entretien d'un phare-flottant près de la Pointe de la Barre durant la saison de 1874, vû les grands services qu'il a rendus aux steamers et autres navires qui naviguent sur la rivière Détroit. Comme

le gouvernement a maintenant établi un phare-flottant à cet endroit, aucune subvention ne sera payée à l'avenir.

Le steamer *City of Montreal* fut nolisé par ce département et distribua, pendant les mois de juillet et d'août derniers, l'huile et les autres provisions aux phares de cette division, à l'exception de ceux du haut et du bas de l'Ottawa. La distribution a été faite de manière à donner la plus entière satisfaction au département, et a coûté \$2,490.

En consultant l'annexe No. 11 on trouvera le rapport du contrôleur des phares de cette division, sur la condition des différents phares à la date de la distribution des provisions.

Les changements suivants ont été opérés, depuis la date du dernier rapport parmi les gardiens de phares de cette division, savoir :—

Par arrêté du Conseil en date du 7 mai 1875, M. Darius Smith, qui agissait comme contrôleur des phares de cette division depuis quelques années, fut nommé à cette charge avec un salaire de \$1200 par année, M. Edwin Shibley qui remplissait ces fonctions étant décédé quelque temps auparavant.

Le 1er janvier dernier M. Charles F. Collins, assistant gardien de phare à l'île Nottawasaga, fut remercié de ses services, et la garde du phare fut confiée à M. Geo. Collins, qui devra se pourvoir de toute aide nécessaire, son salaire étant porté à \$600.

Par arrêté du Conseil du 2 janvier dernier, M. Patrick MacEvoy a été nommé gardien du phare de la Pointe Brown, île au Loup, avec un salaire annuel de \$100.

Par arrêté du Conseil en date du 10 avril M. Geo. Thomson, gardien des feux du canal de la Baie Burlington, a été mis à la retraite, avec une pension annuelle de \$165.36. Par arrêté du Conseil en date du 1er mars, le capitaine Thomas Campbell a été nommé pour remplacer M. Thompson, avec un salaire annuel de \$300.

Par arrêté du Conseil en date du 5 mars, M. William Kay a été nommé gardien du phare de Kincardine, avec un salaire de \$120, en remplacement de M. Ross Robertson, décédé le 26 novembre 1874.

Par arrêté du Conseil en date du 20 septembre 1875, M. Damase Caza a été nommé gardien du phare de Port Lewis, comté de Huntingdon, avec un salaire annuel de \$100, en remplacement de M. Donald McKillop, décédé.

Par arrêté du Conseil du 8 octobre 1875, M. Benjamin B. Baker a été nommé gardien du phare de l'île Clapperton, avec un salaire annuel de \$350, en remplacement de M. Charles Patton, démissionnaire.

Les frais d'entretien des phares, phares-flottants, cloches-d'alarme, bouées et balises de cette division pour l'année fiscale dernière, ont été de \$71,957.18. Les dépenses, faites à même le crédit général pour la construction de phares, etc., ont été de \$14,286.65.

PHARES EN AVAL DE MONTRÉAL, Y COMPRIS CEUX DU FLEUVE ET DU
GOLFE ST. LAURENT.

Cette division comprend les phares et les phares flottants en aval de Montréal et sur le Richelieu, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, en outre des phares, phares-flottants, sifflets d'alarme à vapeur et bouées du fleuve et du golfe St. Laurent, de la côte du Labrador et de la côte nord-ouest de Terre-Neuve.

A la clôture de la navigation on comptait 119 lumières tant fixes qu'à révolution, 8 phares-flottants, dont trois sont munis de sifflets d'alarme à vapeur, 7 sifflets d'alarme à vapeur aux stations de phares et sur les phares flottants, 8 canons d'alarme, 69 bouées, 55 balises, et 8 dépôts de provisions ; et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens, en comptant les capitaines et les équipages des phares-flottants, se montait à 149.

C'est la division la plus importante de tout le pays. M. J. U. Gregory, l'agent du département à Québec, en a la direction. M. Gregory a aussi sous son contrôle quelques-uns des steamers fédéraux et la police fluviale.

En consultant l'annexe No. 5 de ce rapport, on trouvera le rapport de M. Gregory sur les opérations de l'agence pendant l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, et contenant aussi toutes les particularités qui se rattachent aux différents phares et phares-flottants de cette division.

Pendant la dernière saison, le service des phares entre Montréal et Québec, et sur le fleuve St. Laurent aussi loin que la Pointe-des-Monts, a été fait par le steamer *Druid*, sous le commandement du capitaine Marmen ; et le service des phares du golfe par le steamer *Napoléon*, commandé par le capitaine Després.

Le rapport de l'année dernière fait mention du naufrage du phare-flottant de l'île Rouge en 1873, et qu'il a été relevé et amené à Québec pour subir des réparations, dans le but de reprendre son service sur le récif de l'île Rouge. En consultant le rapport de l'agent, on verra que ces réparations ont été faites, et que le bâtiment a repris sa station le 16 juin dernier. Les comptes de l'année fiscale dernière font mention, que la somme de \$22,010.20 a été dépensée pour relever et réparer ce bâtiment.

Le phare-flottant de Manicouagan, qui avait remplacé sur le récif de l'île Rouge le bâtiment avarié pendant que celui-ci subissait des réparations, a été retiré et a repris sa place sur la batture Manicouagan le 16 juin 1875.

Le phare-flottant en fer destiné à la rade d'Halifax, mais qui ne convenait pas à ce service, a été placé, pendant la dernière saison, à la pointe est de la traverse St. Roch, sur le fleuve St. Laurent, en remplacement du bâtiment en bois qui a été vendu après avoir été condamné comme incapable de résister à la mer. Une lumière dioptrique blanche fixe est placée à chaque mât du navire, et sera probablement vue à une distance de 10 milles. Un sifflet d'alarme à vapeur est placé sur ce navire, et a rendu

de grands services en aidant aux navires à passer dans le chenal pendant les temps brumeux.

NOUVEAUX PHARES.

Pendant la dernière saison, un nouveau phare a été établi au quai St. Denis, Pointe-aux-Orignaux, sur la rive sud du fleuve St. Laurent; ce phare a commencé à fonctionner le 29 octobre dernier. La lumière est fixe, rouge et sur le principe catoptrique, et sera probablement vue à une distance de 8 milles. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée, en bois et haute de 20 pieds.

Les frais de construction de ce phare, y compris l'appareil d'éclairage, se montent à \$1,721.30. M. Joseph H. Beaulieu, a été nommé gardien de ce phare le 7 avril dernier, avec un salaire annuel de \$250.

Deux feux d'alignement ont aussi été établis à l'entrée de la rivière Saguenay, un sur la Pointe Noire et l'autre à 608 verges de là. Les tours ont 22 pieds de haut, avec des lumières blanches fixes et sur le principe catoptrique visibles, probablement à une distance de neuf milles. Ces feux ont pour but d'aider aux navires à franchir sans accident le récif de la Rive du Prince et le chemin de la Vache. Les lumières ont commencé à fonctionner le 15 septembre dernier. La somme de \$230.95 avait été dépensée pour ces lumières le 30 juin dernier, et les comptes de la présente année fiscale feront mention des autres montants dépensés pour la même fin.

M. Louis Guay a été nommé gardien de ces lumières le 13 octobre dernier, avec un salaire annuel de \$150.

Des feux d'alignement ont aussi été établis pour indiquer le chemin de la traverse du Chenal du Nord. Deux de ces phares sont situés à St. François, à l'extrémité est de l'île d'Orléans, et à une distance de 1,379 verges l'une de l'autre, et deux autres sont placés au Cap Rouge, éloignés l'un de l'autre de 100 verges. Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes; elles pourront probablement être aperçues à une distance de 10 ou 12 milles. Les lumières ont commencé à fonctionner le 1er octobre dernier.

M. Joseph Lepage a été nommé gardien des lumières de St. François, avec un salaire annuel de \$150; et le gardien du phare de la Montée du Lac a pris sous sa charge les deux lumières du Cap Rouge. Le coût de construction de ces phares se montait à \$621.68 à la fin de la dernière année fiscale.

Un nouveau phare a été établi à l'île Caroual, Sept Iles, dans le golfe St. Laurent pour remplacer celui qui fut incendié le 13 août 1872; mais en raison de la saison avancée où sa construction a été terminée, on n'a pas cru désirable de mettre la lumière en opération. Des arrangements seront faits pour exposer les lumières au commencement de la prochaine saison. A la date du 30 juin dernier, la somme de \$398.67 avait

été dépensée, et la balance des dépenses sera inscrite aux comptes de la présente année fiscale.

Le phare de la Pointe du Petit Métis, comté de Rimouski, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été achevé, et une nouvelle somme de \$1,535 a été affectée à cet objet pendant la dernière année fiscale, ce qui porte le prix total du phare à \$3,518.84.

Un nouveau phare a aussi été établi à la rivière Martin, comté de Gaspé, et commencera probablement à fonctionner à l'ouverture de la navigation, l'année prochaine. Le prix de ce phare sera mentionné dans les comptes de l'année fiscale courante.

Dans les intérêts de la navigation on a cru devoir faire disparaître le phare établi, il y a quelques années, au Cap Chatte, comté de Gaspé, et en établir un nouveau sur un site plus en vue. Ces travaux ont été achevés pendant la dernière saison, et une nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 5 août dernier. Le nouveau phare se trouve situé à 480 verges E. N. E. de l'ancien; la lumière est catoptrique, blanche et à révolution, avec éclats toutes les 30 secondes; elle se trouve à 120 pieds au dessus du niveau des hautes eaux, et dans un temps clair, pourra facilement être aperçue de tous les points d'approche à une distance de 18 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée, en bois et a une hauteur de 26 pieds. Les comptes de la dernière année fiscale font mention que le prix de construction de la nouvelle tour, de la nouvelle lanterne, etc., s'élève à \$2,186.19.

Le nouveau phare du Cap D'Espoir mentionné, dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et le coût total, y compris la somme de \$262.52 dépensée pendant la dernière année fiscale, s'élève à \$5,175.16.

Le phare de la Pointe du Maquereau, qui a commencé à fonctionner le 15 août 1874, a aussi nécessité une nouvelle dépense de \$555, ce qui porte le coût total de la construction de ce phare à \$5,135.36.

Le nouveau phare du Cap Tête-Blanche, rade de Percé, qui a commencé à fonctionner le 6 novembre 1874, a été achevé pendant la dernière année fiscale, et les frais de construction de ce phare s'élèvent à \$1,429.47.

Le nouveau sifflet d'alarme de l'Etang du Nord, Iles de la Madeleine, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a nécessité une nouvelle dépense de \$1,407.89.

La construction de ce sifflet d'alarme a coûté \$6,351.69.

Un contrat a été donné pour établir une jetée et un phare sur le Rocher Algernon, près du phare des Piliers, dans le bas du fleuve St. Laurent, et les travaux seront probablement terminés dans le cours de la prochaine saison.

Pendant la dernière saison deux nouveaux phares ont été établis sur la rivière Richelieu, un à l'île aux Frênes et l'autre à l'île du Sang, situés à une distance de trois quarts de mille l'un de l'autre. Ces lumières sont placées en ligne avec le chenal en amont des îles, et les lumières servent à indiquer le chenal en aval à l'ouest des deux îles. Le phare de l'île aux Frênes est peint en blanc, carré et en bois; une

résidence y est adjointe. Les lumières de ce phare se trouvent à peu près à 44 pieds au-dessus des hautes eaux, et la lumière principale brille dans la direction de la lumière inférieure de l'île du Sang. Le phare de l'île du Sang se compose d'une petite bâtisse blanche reposant sur une jetée en bois, et élevé de 14 pieds au-dessus du niveau de l'eau, la lumière principale faisant face au courant dans la direction du chenal.

Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes. Les deux phares sont sous les soins de M. Ira W. Hammond, qui a eu la charge des phares temporaires de ces files pendant plusieurs années. Ces phares ont coûté \$2,825.

Le rapport de l'agent mentionne que pendant l'année dernière les phares-balises près de Chicoutimi, rivière Saguenay, ont été pourvus de nouvelles charpentes et de nouvelles lumières et qu'ils ont rendu de bien plus grands services. Un phare a aussi été placé sur le quai de Chicoutimi.

A Portneuf, dans le bas du fleuve St. Laurent, on a construit un logement pour le gardien, et le quai sur lequel se trouve le phare a été recouvert en bois et solidifié de manière à le protéger contre les ravages de la mer.

Les changements suivants ont eu lieu parmi les gardiens de phares de cette division depuis le 1er janvier dernier, savoir :—

Par arrêté du conseil en date du 18 février dernier, M. Dorilas Tremblay a été nommé gardien du phare de Portneuf, avec un salaire annuel de \$250, en remplacement de M. Zépirin Warren, démissionnaire.

Par arrêté du conseil en date du 22 avril, M. Hector Fiset a été nommé gardien du phare-flottant No. 2, lac St. Pierre, en remplacement de M. Edouard Arcand, décédé.

Par arrêté du conseil en date du 14 mai, M. Célestin Harvey a été nommé gardien du phare sur le quai de Chicoutimi, avec un salaire annuel de \$40.

Par arrêté du conseil en date du 16 juin, M. Ernest Duval a été nommé, gardien du phare de Port St. François, en remplacement de M. Jean Chaurette, décédé, et avec un salaire de \$20 par mois pendant la saison de navigation.

Par arrêté du conseil en date du 9 juillet, M. G. Lavergne a été nommé gardien du phare de la rivière de la Madeleine, avec un salaire annuel de \$300, en remplacement de M. Philip Savage, démissionnaire.

Pour des informations plus détaillées en ce qui concerne les phares, phares-flottants, sifflets-d'alarme à vapeur, bouées et balises de cette division, on peut consulter le rapport de l'agent, ainsi que la liste des phares, publiée comme supplément de ce rapport.

A la dernière session, un crédit a été voté par le parlement pour établir un nouveau phare à l'île Greenley, détroit de Belle-Ile, mais en conséquence des difficultés qu'ontraîne la construction d'un phare dans un lieu si éloigné, les travaux ne sont pas beaucoup avancés et il ne pourra être bâti que dans le cours de l'été. Il pourra probablement être terminé l'été prochain.

Un crédit de \$2,000 a été voté pour établir à Belle-Ile un sifflet d'alarme qui devra fonctionner au moyen d'air comprimé et d'un pouvoir d'eau. Des arrangements ont été pris pour qu'il soit construit pendant la prochaine saison de navigation. Les frais de construction seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant l'année expirée le 30 juin 1875, on a dépensé la somme de \$117,472 sur le crédit voté pour les frais d'entretien des phares, phares-flottants, bouées et balises de ce district.

On a aussi dépensé pendant cette période \$19,525 sur le crédit voté par le parlement pour la construction de nouveaux phares.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares, sifflets d'alarme, bouées et balises situés sur les côtes de la province du Nouveau-Brunswick, et se trouve sous la direction de M. J. H. Harding, agent de ce ministère à St. Jean, N.-B. Lors de la clôture de la navigation, il y avait dans cette division 62 phares, nécessitant les services de 50 gardiens de phare, et sept sifflets d'alarme à vapeur, dont 5 sont situés dans la baie de Fundy et deux dans le golfe St. Laurent.

Dans le rapport de l'agent de ce ministère et de l'inspecteur des phares de cette division, ainsi que dans la liste des phares formant un supplément de ce rapport, on trouvera les renseignements désirables, relatifs aux phares, sifflets d'alarme, bouées et balises de cette division.

Le rapport de l'année dernière fait mention d'un phare en voie de construction à l'île Miscou, lac aux Oies. Ce phare a été terminé et a commencé à fonctionner le 1er avril dernier. La lumière est catoptrique, blanche et à révolution, avec éclats toutes les minutes. L'appareil d'éclairage a deux faces, fait une révolution complète toutes les deux minutes et se trouve à une élévation de 40 pieds au-dessus des hautes eaux. Dans un temps clair, on peut l'apercevoir à une distance de plus de 10 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée et en bois, avec logement pour le gardien, et a 28 pieds de hauteur. Les frais de construction de ce phare y compris la lanterne en fer et l'appareil d'éclairage, s'élèvent à \$3,742.43. M. Dositée J. B. Robichaux a été nommé gardien de ce phare le 1er avril dernier, avec un salaire annuel de \$200.

Le phare de l'île au Héron, dans la baie des Chaleurs, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a aussi été terminé et a commencé à fonctionner le 1er avril dernier. La lumière est catoptrique, blanche et fixe, se trouve élevée à 66 pieds au-dessus des hautes eaux, et dans un temps clair, du côté de la mer est visible de toutes les directions à une distance de 12 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée et en bois, et haute de 20 pieds. M. John Dutch a été nommé gardien de ce phare le 7 mai dernier, avec un salaire annuel de \$200.

En consultant les comptes, on constatera que les frais de construction de ce phare s'élèvent à \$1,019.39.

Pendant la dernière saison, trois phares-balises ont été établis à Tabusintac, Tracadie et aux défilés de Néguaç, situés sur la côte nord du Nouveau-Brunswick. Toutes ces lumières sont catoptriques, blanches et fixes, en alignement avec les phares déjà construits, et servent à guider les navires et les bateaux qui entrent dans les défilés. Les lumières sont sous la charge des gardiens de phares.

Deux phares-balises ont aussi été établis pendant la dernière saison, à Pointe-de-Chêne, dans le port de Shédiac, et ont remplacé avec avantage l'établissement d'un phare-flottant, pour lequel un crédit avait été voté par le parlement à sa dernière session. Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes.

Pendant la dernière session, un crédit a été voté par le parlement pour l'établissement d'un phare et d'un quai au port de St. Andrew, dans la baie de Passamaquoddy, et un contrat a été donné à M. Angus Fisher pour la construction de ce phare, moyennant la somme de \$4,740. Le 30 juin dernier, la somme de \$1,584.10 avait été dépensée pour ce phare. Les travaux ont été terminés dernièrement d'après les plans et devis. Les frais de construction seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Un crédit a aussi été voté pour l'établissement d'un phare à Midjic Bluff, port de St. George, comté de Charlotte; le contrat de ce phare est presque terminé et la lumière sera mise en opération bientôt.

Des phares-balises ont aussi été construits aux pointes Mark et Spruce, sur la rivière Ste. Croix, à l'île Musquash et à la ferme Hendry dans le lac Washademoak, comté de Queen, et les lumières de ces phares seront bientôt mises en opération.

Le coût de ces phares-balises sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Dernièrement, un nouveau phare a été terminé à Drew's Head, havre du Castor, dans le comté de Charlotte. Au 30 juin dernier, la somme de \$1,288.66 avait été dépensée pour ce phare, et les frais additionnels seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Un phare a aussi été construit au défilé Pokemouche, dans le comté de Gloucester, sur la côte nord de la province; mais en conséquence du temps avancé de la saison, auquel le phare a été terminé, la lumière ne commencera à fonctionner qu'à l'ouverture de la prochaine saison de navigation. Au 30 juin dernier, la somme de \$980.05 avait été dépensée pour le compte de ce phare, et les dépenses additionnelles seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

Le rapport de l'année dernière faisait mention de l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur sur l'île Miscou, près de l'entrée de la baie des Chaleurs. Le sifflet a commencé à fonctionner dans le mois de juin dernier. Il se trouve situé 320 pieds à l'est du phare, et siffle deux fois par chaque minute pendant les temps de brume et de brouillard; le sifflet se fait entendre pendant cinq secondes consécutives et à 25 secondes d'intervalle. Les frais de construction de ce sifflet se montent à \$6,054.62.

Le sifflet d'alarme de la pointe Escuminac, à l'entrée de la baie de Miramichi, a fonctionné avec satisfaction pendant la dernière saison. Pendant la dernière année fiscale, la somme de \$168.50 a été dépensée pour ce sifflet, ce qui en porte le coût total à \$4,871.31.

En consultant le rapport de l'agent, on verra que le vieux phare situé sur le quai public à St. Andrew, et qui a été renversé par le vent dans le cours de l'automne 1874, a été transporté pendant la dernière saison sur le caisson de l'ancien phare, du côté est du quai public, lequel avait été réparé et rendu propre à cet effet. Avant d'être transporté, le phare a été réparé.

Pendant la dernière saison une nouvelle lanterne et un appareil à révolution ont été ajoutés à un des phares les plus importants de la baie de Fundy, celui de Quaco. La nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 18 octobre dernier.

Le rapport de l'agent mentionne que pendant la dernière saison, le caisson de balise du havre de St. Jean a été entièrement réparé et solidifié de manière à résister à la force des éléments pendant plusieurs années à venir. Un beffroi a aussi été élevé, et la cloche qui était autrefois sonnée à la main, maintenant, au moyen d'un appareil, sonne continuellement dans un temps de brouillard. L'horloge de la cloche a coûté \$322.87, et les frais d'entretien de la balise, y compris du beffroi, etc., s'élèvent à \$2,710.94.

L'agrandissement que l'on a fait subir au logement du gardien de phare de la pointe LePréau, a nécessité une dépense de \$475. L'établissement d'une station de télégraphe à ce phare rendait la chose nécessaire.

Le logement du gardien, à l'île du Portage, a été détruit par le feu dans le mois de février dernier, mais on en a construit un autre qui a coûté \$1,000.

A sa dernière session le parlement a voté des crédits pour l'établissement d'un nouveau sifflet d'alarme à vapeur à Musquash, et d'un autre sur l'île de la Meule, tous deux dans la baie de Fundy; aussi pour l'établissement d'une nouvelle tour et d'un appareil dioptrique dans le but de remplacer l'ancien tour du phare de l'île au Phoque, de Machias, pour une cloche d'alarme et son appareil à la station de phare de Quaco, et pour l'établissement d'un phare-balise à la côte McManus, près de Newcastle, dans le comté de Queen, et au havre de l'Etang, dans le comté de Char-

lotte. Les contrats n'ont pas encore été donnés pour l'exécution de ces travaux, mais les plans et devis seront bientôt préparés, et il est probable que les travaux commenceront à l'ouverture de la prochaine saison.

Les changements suivants se sont faits dans la charge de gardes de phares, etc., de cette division, depuis la date du dernier rapport :—

Par arrêté du conseil en date du 15 janvier dernier, M. John Conly, gardien du phare sur l'île au Phoque, de Machias, a été mis à la retraite avec une pension annuelle de \$144.36. Le phare et le sifflet d'alarme de cette station ont été donnés en charge à M. Wright Edmondston, qui reçoit un salaire annuel de \$1,000, sur lequel il lui faut payer les services d'un aide ; après avoir gardé la place pendant quelques mois, M. Edmondston a résigné, et la situation a été donnée à M. Alexander Eddy le 31 juillet dernier, avec le même salaire que recevait M. Edmondston.

Par arrêté du conseil en date du 23 janvier dernier, M. William Morrison a été nommé gardien du phare de Néguaç sur la côte nord, en remplacement de M. H. F. Letson, décédé. M. Morrison reçoit un salaire annuel de \$150.

Par arrêté du conseil en date du 8 mars dernier, M. Henry McLaughlin a été nommé gardien du phare à Head Harbour, avec un salaire de \$400, en remplacement de M. John R. Snell, démissionnaire ; cette nomination devant dater du 1er juillet 1872, époque depuis laquelle M. McLaughlin agissait comme gardien.

Par arrêté du conseil en date du 10 mai dernier, M. Henry Tatton a été nommé mécanicien du sifflet d'alarme de North Head, Grand Manan, avec un salaire annuel de \$700.

Par arrêté du conseil en date du 22 juillet dernier, M. Hugh Murray a été nommé gardien du phare de l'île du Portage, dans la baie de Miramichi, avec un salaire annuel de \$200, en remplacement de M. George Davidson, démis de ses fonctions ; et M. E. McEwan, gardien du phare de l'île du Milieu, dans la rivière Miramichi, avec un salaire annuel de \$300, en remplacement de M. Alexander Jessamin, démis de ses fonctions.

Par arrêté du conseil en date du 26 octobre dernier, M. Daniel Smith a été nommé gardien du phare-balise sur l'île Musquash, et M. Joseph Hendry, gardien du phare-balise sur la ferme Hendry, dans le lac Washademoak, avec chacun un salaire annuel de \$80.

Par arrêté du conseil en date du 17 décembre dernier, M. John Boyd a été nommé gardien du phare-balise de Spruce Point, dans la rivière Ste. Croix, et M. Absalom Christie, gardien du phare-balise de Mark's Point, sur la même rivière, avec chacun un salaire de \$80.

Par arrêté du conseil en date du 27 décembre dernier, M. Ezra Munro a été nommé gardien du phare du havre au Castor, dans le comté de Charlotte, avec un salaire annuel de \$250, et M. John McDiarmid, gardien du phare de la pointe Midjic, dans le même comté, avec un salaire annuel de \$200.

La somme de \$8,842.97 est ce qu'on a dépensé du crédit voté par le parlement pour la construction de phares, sifflets d'alarme, etc., dans cette division; et les frais d'entretien des phares, sifflets d'alarme, bouées et balises s'élèvent à \$60,119.02.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

L'importance et l'étendue de cette division lui font prendre rang après celle qui est sous le contrôle de l'agent de Québec. Elle est sous la direction de M. H. W. Johnston, agent de ce ministère à Halifax, qui a aussi sous sa charge les steamers fédéraux *Lady Head* et *Newfield*. Elle comprenait, à la clôture de la navigation, 99 phares, sept sifflets d'alarme à vapeur et un phare-flottant. Le nombre de gardiens de phares et de mécaniciens de sifflets d'alarme était de 103. Le gouvernement ne reconnaît aucun assistant-gardien de phare, mais dans le cas des sifflets d'alarme placés aux stations de phare, les mécaniciens en charge des sifflets d'alarme ont aussi la garde des phares et se pourvoient des services d'un aide.

En consultant le rapport de l'agent, Annexe No. 14 du présent rapport, on verra un compte-rendu des opérations du département dans cette division pendant l'année fiscale dernière, et des détails complets sur les nouveaux phares qui ont été construits et ont commencé à fonctionner.

Les nouveaux phares qui ont été mis en opération depuis la date du dernier rapport sont les suivants :—

CAP NORD, COMTÉ DE VICTORIA, C. B.

Lumière à révolution, blanche et rouge. Les frais de construction de ce phare, y compris la lanterne de fer, l'appareil à révolution, les lampes et les réflecteurs, s'élevaient, au 30 juin dernier, à la somme de \$6,569.06, tel que mentionné dans les comptes des années finissant les 30 juin 1874 et 1875.

CAP GEORGE, COMTÉ DE RICHMOND, C. B.

Lumière blanche, fixe. Le montant dépensé, au 30 juin dernier, pour la construction de ce phare, s'élevait à \$790.49.

PHARE-FLOTTANT DE LA BAIE BARRINGTON, COMTÉ DE SHELBURNE.

Pour les détails, voir le rapport de l'agent. Un crédit de \$5,000 a été voté par le parlement pour établir un quai et un phare au récif Wesse, havre de Barrington;

mais, après un examen plus attentif, on a trouvé qu'un phare flottant rendrait de plus grands services: en conséquence le schooner du gouvernement *J. H. Nickerson* a été appareillé et placé à cette station. Les frais d'équipement, y compris l'appareil d'éclairage, etc., s'élèvent à \$2,359.85, comme on le verra en consultant les comptes.

ILE BETTY, COMTÉ DE HALIFAX.

Lumière rouge et à révolution. Le 30 juin dernier la somme de \$5,000.66 avait été dépensée pour ce phare, et les dépenses additionnelles seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

RIVIÈRE MÉTÉGHAN, COMTÉ DE DIGBY.

Lumière verte, fixe. Ce phare se compose d'une petite balise avec lumière, et fut construit par contrat pour la somme de \$398, comme on le verra en consultant les comptes de la présente année fiscale.

ILE KIDSTON, COMTÉ DE VICTORIA, C. B.

Lumière rouge, fixe. Les dépenses encourues pour l'établissement de ce phare seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

Les nouveaux phares qui ont commencé à fonctionner pendant la saison de 1874 et qui ont été mentionnés dans le rapport de l'année dernière, sont maintenant terminés; et les dépenses qu'ils ont entraînées, telles que mentionnées dans les comptes de la dernière année fiscale, se divisent comme suit:—

	Dépense jusqu'au 30 juin 1874.	Dépense jusqu'au 30 juin 1875.	Dépense totale.
Phare de la Pointe de l'Eglise.....	\$ 2.50	\$1,963.16	\$1,965.66
Havre Argyle, Ile de la Tête Blanche	2,165.99	2,313.16	4,479.15
Ile du Bon Portage.....	<i>Nil</i>	3,920.69	3,920.69
Grand Narrows.....	821.00	32.00	853.00
Pointe McKenzie.....	600.00	125.00	725.00
Croighton's Head.....	610.80	555.48	1,166.28
Pointe Aconi.....	912.50	573.35	1,485.85
Cap La Ronde.....	<i>Nil</i>	2,822.64	2,822.64
Ile Ouétique.....	<i>Nil</i>	2,681.09	2,681.09
Lingan Head.....	462.50	1,180.25	1,642.75
Havre Isaac.....	<i>Nil</i>	1,252.87	1,252.87

En consultant les comptes pour la construction des phares de cette division, on trouvera que la somme de \$3,410.45 a été dépensée pour reconstruire le logement du gardien et le phare de la pointe Prim, dans le comté de Digby, qui furent détruites par le feu dans le printemps de 1873.

Le sifflet d'alarme à vapeur du Cap d'Or, à l'entrée du Chenal de Minas, dans la baie de Funtly, qui a commencé à fonctionner dans le mois de décembre 1874, a été entièrement terminé, et en consultant les comptes on trouvera qu'une nouvelle somme de \$5,490.43 a été dépensée, ce qui porte la dépense totale à \$9,918.77. Le rapport de l'agent mentionne que ce sifflet a fonctionné régulièrement pendant les temps de brume et de brouillard.

Pendant la dernière saison on a terminé un rempart pour les bâtisses et la grève du phare de Meagher's Beach, et la somme dépensée sera mentionnée dans les comptes de la présente année.

Un brise-lames a aussi été construit à la station du phare de Pictou, au prix de \$2,507.50. La somme de \$702 a été dépensée pour agrandir la tour du phare de Ingonish et pour réparer la bâtisse; et un nouvel appareil à révolution avec lampes et réflecteurs, coûtant \$1,899.49, a été ajouté au phare important du Cap-Sable.

Une nouvelle lanterne en fer avec appareil d'éclairage a aussi été ajoutée, au phare de Chester, au prix de \$1,699.78; et un mur de soutènement a été construit autour du phare de Main-à-Dieu, île Scattarie, qui, avec les réparations faites à la bâtisse, se sont élevés à \$619.25.

A la station de phare de la Tête Blanche un quai et un hangar pour le charbon ont été construits, et des réparations et améliorations ont été faites au phare; les frais se sont élevés à plus de \$1,900.

La lumière rouge, fixe, de l'île Verte, à la hauteur de Archat, C.B., a été remplacée par une lumière à révolution, blanche et rouge; ce changement sera une grande amélioration pour un des plus importants phares de côte.

Pour les réparations et améliorations faites aux phares de la Nouvelle-Ecosse pendant l'année dernière, on n'a qu'à consulter le rapport de l'agent.

Le mur de soutènement autour de l'île Amet, qui a été endommagé par la violente tempête du 24 août 1874, a été donné à l'entreprise à MM. D. et A. Campbell, de Tatamagauche, pour le prix de \$3,995; mais ces travaux ne seront terminés qu'à la prochaine saison.

Le contrat pour la construction du nouveau phare de l'île Guion, Cap Breton, a été donné à M. John G. Sinclair pour \$2,980, mais ces travaux ne seront terminés qu'à la prochaine saison de navigation.

On a aussi donné à l'entreprise la construction d'un phare à Torbay, comté de Guysboro, et sur l'île George, havre d'Halifax, et ces travaux sont en voie d'exécution. Des contrats ont aussi été donnés pour la construction d'un puissant sifflet d'alarme à vapeur sur l'île Sambro, près l'entrée du havre d'Halifax, et sur l'île du Cap-Sable, dans le comté de Shelburne, et il est probable que ces travaux seront terminés pendant la prochaine saison de navigation.

Des crédits ont été votés à la dernière session du Parlement pour la construction de phares et de balises à l'île de Holt, dans la baie de Fundy; à la pointe du Fort, dans le comté de Lunenburg; à l'île du Diable, dans le comté de Halifax; à la pointe de Sable, dans le comté de Shelburne; au havre Petit de Grat, dans le comté de Richmond, et au havre de Pope ou à Tangier Head, dans le comté de Halifax; mais les contrats pour la construction de ces phares n'ont pas encore été donnés. Les plans et devis de ces travaux sont à se faire.

Pendant la dernière saison, un contrat a été donné à M. Chanteloup, de Montréal, pour construire cinq bouées-cloches en fer, suivant les plans et devis fournis par la Maison de la Trinité, Londres, et le contrat a été terminé; les cinq bouées ont coûté \$5,250. Trois de ces bouées seront placées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, aux places suivantes, savoir: une sur le bord nord-ouest de l'île aux Eglantiers, dans le comté de Digby; une au Rocher Brésil, dans le comté de Shelburne, et l'autre à l'extrémité sud-ouest de John's Island, Pubnico, dans le comté de Yarmouth. Une des deux autres bouées sera gardée à Halifax comme bouée de rechange, et l'autre sera placée dans la baie de Hillsborough, près de l'entrée du havre de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.

Deux bouées semblables à celles que l'on vient de mentionner ont été importées d'Angleterre pour une somme \$3,217.50 et débarquées à St. Jean, N.B. Le prix de celles qui ont été faites à Montréal était de \$1,050 chaque, mais M. Chanteloup dit qu'elles lui ont fait subir des pertes considérables.

Les phares, sifflets d'alarme à vapeur et établissements de secours des îles St. Paul et de Sable ont bien fonctionné, à l'exception du sifflet d'alarme de l'île St. Paul qui s'est trouvé arrêté de temps à autre, à cause de l'approvisionnement insuffisant d'eau fraîche pendant les mois d'été. On a pris des moyens pour remédier à cette difficulté en construisant un grand réservoir à la station. Le rapport de l'agent donne un état détaillé des naufrages qui ont eu lieu à ces îles pendant la dernière saison, et des travaux agricoles faits à l'île de Sable pendant l'année expirée le 31 décembre 1874.

Comme les changements dans les charges des gardiens de phares, etc., de cette île sont donnés dans le rapport de l'agent, on n'a pas cru nécessaire de les mentionner ici, comme ceux des autres divisions.

Les frais d'entretien des phares, bouées, balises et sifflets d'alarme à vapeur de cette division, y compris les établissements de secours de l'île de Sable, l'île St. Paul et l'île Scattarie, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, s'élèvent à \$114,344.61, et la somme de \$43,898.63 a été dépensée du crédit voté pour la construction de phares, etc.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Les phares de cette division sont sous le contrôle de M. William Mitchell qui a été nommé agent de ce ministère à Charlottetown et inspecteurs de phares de l'île du Prince-Edouard le 5 mai dernier, avec un salaire annuel de \$600. En raison

du peu de temps qui s'est écoulé depuis sa nomination, le rapport de l'agent sur les opérations de ce département dans cette division, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, n'a pas encore été reçu. Il y a 18 stations de phare dans cette division, mais à quelques-unes de ces stations il y a des feux d'alignement en opération, ce qui porte le nombre total des phares à 25. Le nombre des gardiens de phare, à la clôture de la navigation, était de 18.

Le rapport de l'année dernière signalait l'à-propos de remplacer la lumière blanche fixe du cap Nord par une lumière catoptrique blanche et à révolution. Ce changement a été fait, et la nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 1er juillet dernier. La lumière est à révolution, avec éclats toutes les minutes. Le coût de la nouvelle lanterne, de l'appareil à révolution, des lampes et des réflecteurs s'est élevé à \$2,339.42.

Pendant la session de 1874, un crédit de \$5,000 a été voté par le Parlement, et une somme additionnelle de \$2,500 pendant la dernière session, pour la construction d'un phare à la Pointe Ouest. L'entreprise pour construire ce phare a été donnée à MM. Muiridge et Cie., de Shédiac, pour la somme de \$4,559.59 ; le phare sera bientôt terminé, et commencera à fonctionner à l'ouverture de la prochaine saison de navigation. Le montant dépensé pour ce phare sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant la session de 1874, le Parlement a voté un crédit de \$5,000 pour la construction d'un phare à l'île du Bois, Rochers des Sauvages, et un contrat a été donné dans ce but à M. Archibald McKay, de Moncton, au prix de \$3,000. L'entrepreneur a poussé les travaux avec activité, mais ils ne seront terminés qu'à la prochaine saison de navigation.

Dernièrement on a donné à l'entreprise la construction d'un nouveau phare à la Pointe Blockhouse, à l'entrée du havre de Charlottetown, parce que la bâtisse est tellement détériorée par le temps qu'il était tout à fait impossible de la réparer. Le contrat pour ces travaux a été donné à M. James W. Butcher, de Charlottetown, au prix de \$2,750. Le crédit voté par le Parlement à sa dernière session, était de \$4,000. Les travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison de navigation.

On a aussi donné à M. P. Carroll, de Miramichi, l'entreprise pour la construction d'un phare au havre Rustico ; ce phare doit remplacer les feux d'alignement qui y sont actuellement et ces travaux seront terminés l'été prochain. La somme de \$2,000 a été votée pour ce phare, et le prix d'entreprise de M. Carroll est de \$1,700. M. Carroll a aussi soumissionné pour construire deux nouveaux phares d'alignement au havre Tracadie, au prix de \$800. La somme de \$1,200 a été votée par le Parlement pour cette fin.

À la dernière session du Parlement, un crédit de \$2,000 a été voté pour la construction d'un nouveau phare à New London, et le contrat a été donné à M. George

McKenzie, de la Rivière aux Français. Le prix d'entreprise de M. McKenzie est de \$1,300, et il est probable que les travaux seront terminés pendant l'été prochain.

Le rapport de l'année dernière mentionnait qu'il serait désirable que le phare de l'île de Sable, Cascumpec, détérioré par le temps, fût remplacé par une autre bâtisse. A la dernière session la somme de \$4,000 a été votée pour le nouveau phare et les phares d'alignement, et l'entreprise a été donnée dernièrement à M. James Keefe, de Alberton, au prix de \$1,900. Les travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison de navigation.

Un contrat a aussi été donné à M. Thomas Fahey, de Alberton, pour construire le nouveau phare et le phare d'alignement de l'île aux Poissons, dans la baie de Malpèque, pour lesquels un crédit de \$4,000 a été voté à la dernière session du parlement. Ces travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison. Le prix d'entreprise est de \$1,987.

Un crédit de \$1,000 a été voté à la dernière session du parlement pour l'établissement de deux phares d'alignement au havre Murray, et des soumissions ont été demandées pour ces travaux, mais aucun contrat n'a été donné pour la construction de ces phares.

Pendant la dernière saison on a cru nécessaire d'établir de nouveaux phares d'alignement à Rustico Sud, à cause d'un triste accident arrivé le 29 mai; un bateau, en cherchant à se réfugier dans le havre, a touché fond et chaviré, et cinq hommes se sont noyés. M. William Ford a été nommé gardien de ces phares le 17 décembre dernier, avec un salaire annuel de \$100.

La lumière du havre de Summerside, qui était située sur le quai de la Reine, se trouvait souvent dérobée à la vue par les navires. On a jugé à propos de la transporter à l'extrémité du quai du chemin de fer; en conséquence, ce changement a été fait. Il est probable qu'en raison de ce changement, il ne sera pas nécessaire de construire une nouvelle tour à cette station, le parlement à sa dernière session ayant voté un crédit de \$900 à cet effet.

On a fait l'acquisition, pour le récif de l'île du Gouverneur, dans la baie de Hillsborough, d'une nouvelle bouée-cloche en fer, et elle sera probablement placée dans quelques semaines.

En consultant l'annexe No. 40, on verra que les dépenses totales pour la construction et l'entretien des phares, bouées et balises de cette division pendant l'année finissant le 30 juin dernier, s'élèvent à \$12,584.64.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'agent de ce ministère, à Victoria, C. B., contenu dans l'annexe No. 8, mentionne que les phares de cette division ont été visités à plusieurs reprises par l'agent et trouvés en bon état. Il n'y a que cinq phares et un phare-flottant, savoir, celui qui est placé à l'entrée de la rivière Fraser. Deux de ces phares, ceux du Cap Beale et de la Pointe Atkinson, ont été construits par ce département, et sont considérés comme des unières tout-à-fait supérieures. Celle du Cap Beale est visible à

une distance de plus de 20 milles et celle de la Pointe Atkinson à une distance de 16 milles. La lumière de la Pointe Atkinson est catoptrique, blanche et à révolution complète en deux minutes, avec éclats toutes les minutes. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois, avec demeure attenante. En consultant les comptes de l'année fiscale dernière, on verra que le phare a coûté \$6,202.95. M. Edward Woodward a été nommé gardien de ce phare le 26 juillet dernier, avec un salaire de \$800.

Pendant la session de 1874 un crédit de \$2,000 a été voté pour la construction d'un phare à l'île Beren, à l'entrée du havre Victoria : et un autre crédit de \$6,000 pour un phare à Entrance Island, havre Nanaimo. M. Louis Baker, de Montréal, a obtenu le contrat pour la construction de ces phares, au prix de \$6,995. Le phare de l'île Beren est terminé et celui de Entrance Island le sera probablement dans quelques semaines ; mais ces phares ne commenceront à fonctionner que dans quelque temps. Au 30 juin dernier, la somme de \$922.70 avait été dépensée pour le phare de l'île Beren, et \$1,611.27 pour celui de Entrance Island.

Les frais d'entretien des phares, bouées et balises de cette division, se sont élevés à \$15,983.72 pour l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, et la somme de \$8,799.07 est ce qu'on a dépensé du crédit voté pour la construction des phares.

HUILE.

L'huile requise pour les phares du pays a été fournie cette année par MM. F. A. Fitzgetrald et Cie., de la compagnie de Pétrole Union, de London, Ontario, à l'exception de celle requise pour la Colombie-Britannique. Dans cette dernière province, on a fait usage, avec succès, de l'huile de foie de chien de mer à toutes les stations, à l'exception de celles du Cap Beale, de la Pointe Atkinson et de Fisgard qui n'emploient que du pétrole. L'huile de foie de chien de mer donne une lumière plus brillante et est bien moins dispendieuse que l'huile de colza, autrefois en usage. La soumission de MM. Fitzgerald et Cie., qui a été acceptée pour trois ans, était au taux de 28½ centins par gallon d'huile livrée à St. Jean et à Halifax, pour la première année, et 27 centins par gallon pour la deuxième et la troisième années ;—27 centins pour la première année et 25½ centins pour la deuxième et la troisième années, livrée à Montréal ;—26 centins pour la première et 24½ centins pour la deuxième et troisième années, livrée à Hamilton et à Sarnia. Les droits d'accise et autres impôts devront être payés par les fournisseurs.

L'huile fournie, en vertu de ce contrat, devait être la meilleure qualité de pétrole extra-raffinée dite *Standard White*, ayant subi double distillation, non explosible à une épreuve à vapeur de 125° Fahrenheit, et avoir un poids spécifique de 44° à 48° Baumé, à une température de 60° Fahrenheit, et devra éclairer brillamment sans encruster ni jaunir la mèche. Ainsi que le besoin s'en faisait sentir, l'huile de la dernière saison était d'une qualité supérieure à celle dont on faisait usage auparavant, et jusqu'à présent on n'a pas raison de s'en plaindre. La quantité fournie pour les phares en amont de Montréal, est de 19,495 gallons ; celle fournie pour les phares du district de

Québec, de la rive nord, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, est de 35,413 gallons; aux phares de la baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, 11,646 gallons; et aux phares de la Nouvelle-Ecosse, 38,778 gallons: faisant un total de 105,332 gallons.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Les vapeurs sous le contrôle de ce ministère sont le steamer à hélice *Napoléon III*; le *Druid*, à aubes; le *Lady Head*, à hélice; le *Sir James Douglas*, à hélice; le *Riche-lieu*, à aubes; le *Newfield*, à hélice; le *Glendon*, à hélice; et deux petits vapeurs pour le service de la police de rade, le *Dolphin* et l'*Adèle*, au service de la police de rade de Québec, et employés par le maître du havre de Québec pour les visites quotidiennes qu'il fait dans le havre.

En consultant le rapport de l'agent de Québec, Annexe No. 5, on verra que le vapeur *Napoléon III* a été entièrement radoubé depuis l'accident où il fut brisé par les glaces, et muni d'un nouveau faux-pont, qui n'existait pas auparavant, ce qui lui donne un tonnage plus considérable. Ce vapeur se trouve maintenant un des navires les plus solides et les plus puissants de sa classe dans le pays, et bien adapté au service qu'il fait. Quoique ce steamer soit puissant et solidement construit, ses machines sont d'ancien modèle et n'agissent pas directement sur l'arbre, ne sont pas combinées, il n'a pas de machine à haute pression, par conséquent, il faut une grande quantité de charbon pour le garder en vapeur, et c'est un steamer dispendieux à entretenir. Le steamer sera très-utile au gouvernement comme bâtiment de réserve dans tous les cas où il serait requis, soit pour un service spécial soit pour urgence. En consultant les comptes, on verra que les frais encourus pour renflouer et radouber le navire se sont élevés à \$54,900. Pendant la dernière saison, ce navire a fait deux voyages aux phares du golfe, et on le considère comme excellent pour tenir la mer.

Pendant la dernière saison le vapeur *Druid*, sous le commandement du capt. Marmen, a été employé au service des phares entre Québec et Montréal, à faire le service des bouées dans le fleuve St. Laurent en aval de Québec, et celui des phares jusqu'à la Pointe-des-Monts. Dans le rapport de l'agent on trouvera un état des voyages de ce steamer, depuis l'automne de 1874 jusqu'au 30 juin 1875.

Comme auparavant, le steamer *Lady Head* a, pendant la dernière saison, été employé au service des phares, sifflets d'alarme et de l'établissement de secours de la province de la Nouvelle-Ecosse, et à approvisionner les phares du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy. Lorsqu'il faisait ce dernier service, pendant un épais brouillard, le 10 août dernier, il s'échoua à Quoddy Head, dans la baie de Fundy; mais après quelque temps fut déséchoué et se dirigea vers l'île au Phoque de Machias. Quelque temps après le navire fut placé sur les chantiers, où il est demeuré près de quatre semaines. Dans le rapport de l'agent d'Halifax, page 140, on trouvera un état des allées et venues de ce steamer pendant la dernière saison.

Le rapport de l'année dernière faisait mention que le steamer *Sir James Douglas* avait brisé son arbre, ce qui le rendait impropre au service d'entretien des phares de

la Colombie-Britannique. On a jugé convenable de faire plusieurs réparations à la coque et de placer de nouvelles chaudières avec un condensateur à surface. Ces réparations ont été exécutées d'une manière satisfaisante, au prix de \$34,000, et l'agent fait rapport que le navire est plus étanche à présent qu'il ne l'était lorsqu'il a été lancé pour la première fois en janvier 1865, et qu'avec des précautions il pourra répondre à tous les besoins du gouvernement, dans la Colombie-Britannique, pendant plusieurs années à venir. En consultant le rapport de l'agent, page 104 de l'Annexe, on trouvera le détail des réparations qui ont été faites, et des services que le navire a remplis depuis qu'il a été réparé.

Le vapeur *Richelieu*, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, a été transporté aux commissaires du havre de Montréal, et le gouvernement n'a plus aucune dépense à faire pour son entretien.

La somme de \$85,000 a été inscrite au budget de 1875-76 et votée à la dernière session du Parlement dans le but d'acheter deux steamers, l'un pour le service des phares, des sifflets d'alarme et des côtes, et l'autre pour la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent, en remplacement de la goëlette *La Canadienne*, qui était devenue trop vieille et impropre au service, et qui, par la suite, a fait naufrage à l'île St. Paul. Cette somme ayant été votée, j'ai reçu ordre d'acheter en Angleterre un steamer qui convint au service des phares; en conséquence j'ai acheté le steamer *Newfield*, de Londres. Les détails qui concernent l'achat de ces deux steamers sont les suivants :

Le vapeur *Newfield* est un steamer en fer, à hélice, que j'ai acheté dans le mois d'août dernier, d'après les instructions que j'avais reçues. Ce steamer devait être employé à transporter le charbon aux sifflets d'alarme à vapeur et aux dépôts de charbon de ce département à Québec, Gaspé, Whitehead, à la Nouvelle-Ecosse et à Halifax, ainsi que pour distribuer l'huile et les autres provisions aux phares. L'expérience a démontré qu'en raison de l'augmentation considérable des affaires de ce ministère, et la quantité de phares et de sifflets d'alarme à vapeur qui ont été établis depuis la Confédération, les steamers du gouvernement sous le contrôle et la direction de ce ministère sont insuffisants pour répondre aux besoins, et que l'on est obligé d'employer des voiliers pour les aider à faire le service. Les goëlettes *J. W. Dunscomb*, *J. H. Nickerson* et *Ella G. Maclean*, appartenant au gouvernement, ont été employées à transporter le charbon, l'huile et les provisions des stations, et il a fallu nolisier quelques autres voiliers pour aider dans ce travail; mais la difficulté que l'on trouve à faire le service avec les voiliers, c'est que dans le temps calme, lorsqu'il ne ventait pas, ils ne pouvaient pas aborder plusieurs des stations qui avaient besoin de provisions, et que, lorsque le vent était fort, ce qui rendait la mer houleuse, ces bâtiments couraient de grands dangers à approcher plusieurs des stations où il fallait distribuer du charbon et des provisions d'un gros volume, à cause du ressac et du danger qu'il y avait d'atérir leurs chaloupes. C'est pourquoi on a cru qu'il était nécessaire d'avoir un steamer de fort tonnage qui pût remplir ce service et aborder à toutes les stations quand cela

serait nécessaire, soit en temps calme, soit dans les tempêtes. De tous les steamers que le ministère avait à sa disposition, le *Napoléon III* était le meilleur ; mais l'énorme quantité de combustible qu'il lui fallait prendre pour un voyage de deux ou trois semaines le forçait de ne charger qu'une petite cargaison. Cependant, depuis qu'il a un faux-pont, son tonnage se trouve augmenté de beaucoup. Le *Lady Head* est beaucoup plus petit que le *Napoléon III*, et se trouve encore moins convenable pour prendre une cargaison, la quantité de charbon qu'il brûle est tellement grande et la provision qu'il peut embarquer est tellement petite, qu'il ne serait pas prudent de lui faire tenir la mer, sous vapeur, pendant plus de cinq ou six jours. C'est pourquoi il ne convient nullement pour le transport des provisions aux stations éloignées de l'entrepôt de charbon. Le *Druid* est aussi tout-à-fait impropre au transport des provisions aux endroits éloignés du fleuve St. Laurent, parce que le charbon qui lui est nécessaire pour faire le voyage prend toute la place ; mais comme il n'a qu'un faible tirant d'eau, il convient parfaitement à l'approvisionnement des phares en aval de Montréal et des bouées en aval de Québec.

De tous les navires qui sont sous le contrôle et la direction de ce ministère le *Newfield* est donc le seul que l'on puisse employer avec avantage pour transporter le charbon aux dépôts et aux sifflets d'alarme à vapeur, et il est probable (s'il ne lui arrive aucun accident) qu'il sera capable, à lui seul, d'approvisionner tous les phares, sifflets d'alarme à vapeur et dépôts de charbon du golfe St. Laurent, du détroit de Belle-Ile et des côtes du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton. Quand il est complètement chargé, il porte plus de 1,100 tonneaux, et comme il ne consomme que huit tonnes de charbon par jour, il peut, sous vapeur, tenir la mer pendant plusieurs semaines et porter une cargaison assez considérable pour la distribution. Dans un temps ordinaire, avec huit tonnes de charbon de Pictou, il file huit ou neuf nœuds à l'heure ; mais la vitesse peut être augmentée jusqu'à 10 ou 11 nœuds à l'heure en se servant de 10 tonnes de charbon de Pictou, par jour, ou bien, environ huit tonnes de charbon dur de Galles. Dernièrement le capitaine a fait rapport que lorsqu'il transportait du charbon, de Pictou à Gaspé et à Québec, dans le mois de novembre dernier, il marchait à une vitesse de 10 nœuds à l'heure, et qu'en revenant de Québec à Pictou il faisait en moyenne 11 nœuds à l'heure. Pendant son voyage de Cardiff à Halifax, il a essuyé une forte tempête et a mis en panne pendant 24 heures ; malgré ce contre temps, il a fait le voyage en 13 jours, avec une cargaison de 600 tonnes de charbon dur de Galles.

Les dimensions sont les suivantes : longueur 206 $\frac{4}{10}$ pieds ; largeur 29 $\frac{1}{10}$ pieds ; profondeur 16 $\frac{8}{10}$ pieds, et son tonnage est de 784 $\frac{91}{100}$ tonneaux bruts et de 508 $\frac{82}{100}$ tonneaux enregistrés ; il est gréé en goëlette, et fortement construit, avec entre-ponts ; son bordage est à doubles rivets, et est classé au Llyod anglais sous la légende 90 A 1, pour transporter la marchandise sèche et autres effets périssables dans toutes les parties du monde, sujet aux examens périodiques. Il est divisé en cinq compartiments, et a trois écoutilles, avec une pompe à vapeur sur le pont pour faire fonctionner le

vindas et les deux treuils qui sont aux écoutes. Il est pourvu de caisses à eau pour lest, ce qui lui permet de voyager d'une place à l'autre sans prendre de lest. Il fut construit à Sunderland en 1870, par M. R. Thompson, fils, et a commencé son service en 1871; il a été placé dans le bassin de radoub pour subir un nouvel examen au printemps de 1875 et n'a rien fait depuis ce temps jusqu'au mois de septembre dernier, époque à laquelle il est descendu à Halifax. Il a deux machines combinées à action directe, avec condensateur à surface, qui correspondent à une force nominale de 90 chevaux, mais qui peut être portée à 300. Le diamètre de ses cylindres est de 27 et 47 pouces respectivement, et le coup de piston est de 30 pouces. La chaudière est tubulaire, a plus de quatre ans de service, et a été examinée et réparée avec soin avant de partir de Londres; de nouveaux étais ont été ajoutés afin de le rendre plus solide, et on a remplacé plusieurs tubes qui étaient usés. La pression mécanique de la chaudière était autrefois de 65 livres, mais elle a été réduite à 60 livres. La chaudière durera trois ou quatre années de plus, si l'on en fait un usage prudent. Après l'avoir achetée, et avant de partir de Londres, j'ai fait couvrir la chaudière d'une composition non-conductrice dans le but d'économiser la chaleur. Plusieurs choses ont été ajoutées à la chaudière qui ont eu pour effet de l'améliorer considérablement, car, quoique le steamer eût été acheté comme un navire de forte cargaison et capable de marcher avec une vitesse de huit ou neuf nœuds à l'heure, il n'a aucune difficulté de filer dix nœuds à l'heure dans le beau temps avec une cargaison complète, et onze nœuds avec une cargaison partielle de 500 ou 600 tonneaux. Le fond du navire a été entièrement examiné dans le bassin de radoub par les examinateurs de Lloyd qui lui ont donné un nouveau certificat de classification, et en même temps le fond a été nettoyé et recouvert. Le fer pour les chemins de fer, le charbon et le minerai qui comptaient les cargaisons qu'il avait transportées pendant ses quatre années de service, avaient endommagé le boisage à l'intérieur de la coque, et l'entourage de l'arbre était usé à plusieurs places; il a fallu tout ôter et refaire l'intérieur à neuf. Le vaigrage fut peinturé bleu foncé, et tous les ferrements, y compris les citernes, ont été revêtus de naphthe et de goudron, afin de les conserver. Les bastingages, cabines sur le pont et la machine à vapeur ont aussi été réparés, les ponts ont été calfatés, les manœuvres visitées et la cambuse remise en bon état. La somme payée pour le navire, lorsque la facture m'a été donnée, était de £11,500; sur cette somme les propriétaires ont payé aux courtiers la commission ordinaire, savoir: $2\frac{1}{2}$ pour cent, ou £287 10s.; mais comme je me trouvais sur les lieux pour les aider à faire l'achat, examiner les titres, certificat de capacité, etc., les courtiers m'ont alloué la moitié de leur commission, £143 15s., et j'ai rendu compte de cette somme au gouvernement. On trouvera dans l'annexe No. 45, les factures d'achat, de réparations et d'armement; de plus, une description du navire, du registre, et le certificat de classification. Je dois beaucoup à M. M. Pile et Cie., No. 34, Great St. Helen's, Londres, par l'entremise desquels le navire a été acheté, pour l'aide qu'ils m'ont donné en faisant réparer la chaudière et les machines, équiper le navire et lui faire prendre la mer, et plus particulièrement à M.

Pile, père, le principal de l'association, qui était autrefois constructeur de steamers, et qui est probablement un des courtiers en steamer les plus importants du Royaume-Uni. Je dois aussi beaucoup au secrétaire et aux officiers du Registre de Lloyd pour les navires Britanniques et Etrangers, ainsi qu'à M. Laphorn, leur inspecteur à Glasgow, et à M. Besant, leur inspecteur à Sunderland. Pendant que je cherchais un navire, j'ai aussi reçu beaucoup d'aide de la part de M. W. Campbell, courtier maritime, 34, rue St. Enoch, Glasgow, et de MM. Cunningham, Shaw et Cie., marchands à commission et courtiers maritimes, Drury Buildings, Water Street, Liverpool.

En référant aux comptes, on verra que les frais d'achat du navire, le réparation de sa coque, chaudière, machines, manœuvres et chambres, peindre l'intérieur et l'extérieur, l'équiper pour prendre la mer, combustible pour la traversée, assurance sur le navire et la cargaison de charbon, provisions et avances sur les salaires du capitaine et de l'équipage, et comprenant aussi mes frais de voyage, s'élèvent à £13,499.6s. 10d., et £409.10s., pour 607 tonnes de charbon achetées à Cardiff et apportées comme cargaison, pour l'usage des steamers de ce département, ainsi que pour le service des sifflets d'alarme dans la Nouvelle-Ecosse, faisant une dépense totale de £13,908.16s., 10d.

Immédiatement après que je l'eus acheté, j'ai cru prudent de l'assurer, pour le temps qu'il serait dans le bassin de radoub de Londres, son voyage à Cardiff pour prendre une cargaison de charbon et pour la traversée à Halifax. J'ai immédiatement pris une police d'assurance sur le navire et la cargaison pour £13,000, ce qui couvrirait tous les risques. J'ai payé pour ces risques, au taux de 2 pour cent, moins 10 pour cent, si aucune réclamation n'était faite ; la somme payée pour l'assurance, y compris les timbres, s'élève à £23.11s. stg.

Ses machines ont été faites par la compagnie à machines North Eastern Maritime, de Sunderland, et le mécanicien, qui l'avait eu en charge pendant les deux dernières années, me parla favorablement des machines, de la chaudière et du navire en général. Comme il consentait à continuer dans les mêmes fonctions, je l'ai engagé moyennant le même salaire, savoir : £16 par mois, et je le crois un excellent officier.

On a fait rapport que la goëlette *La Canadienne*, qui a 20 ans de service, et qui pendant plusieurs années était employée pour la protection des pêcheries, était trop vieille pour faire le service du Golfe avec sûreté, surtout pendant les tempêtes d'automne, et il a été décidé de la retirer de ce service et de l'envoyer à Halifax afin de servir au placement des bouées à l'entrée du havre, et de temps à autre pour le service des phares. Elle y fut envoyée dans le printemps, mais, malheureusement, elle fit naufrage sur l'île St. Paul, le 20 août dernier, lorsqu'elle y distribuait des provisions. A l'époque où elle fit naufrage, elle était sous le commandement du capitaine Brown, qui est un officier de ce département, et lieutenant de la marine royale.

Le département a cru qu'au lieu de se procurer un voilier pour la protection des pêcheries de la côte du Labrador et du golfe St. Laurent, il serait plus avantageux pour le service public d'employer un steamer à hélice auxiliaire, en sorte qu'il

pourrait voyager d'une place à l'autre en temps calme, tandis qu'un voilier serait obligé de demeurer stationnaire. On a pris des informations concernant le steamer à hélice *Glendon*, de St. Jean, Nouveau-Brunswick, et le steamer a été offert en vente au département pour \$26,000. Vu que le navire avait été construit pour le transport du fret et qu'il pouvait en prendre une cargaison de 300 tonneaux, à part 30 tonnes de charbon dans ses soutes, le département a pensé qu'il conviendrait soit pour ce service ou pour le service des phares, où une grande vitesse n'est pas nécessaire, et qu'il pouvait prendre une quantité de charbon suffisante pour le tenir sous vapeur pendant plusieurs semaines. On trouvera dans l'annexe No. 46 un rapport, sur sa condition et sa valeur, fait par M. William M. Smith, inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement, par lequel il est constaté que ce navire a été construit en bois, en 1872, à St. Jean, Nouveau-Brunswick, sous la direction de l'inspecteur du Bureau Veritas Français, que cette société l'a classé pour huit ans, l'inspecteur certifiant que ce navire était solidement construit, et que les courbes sont en fer. Le tonnage brut est de 266 tonneaux, et le tonnage enregistré de 175 tonneaux. Sa chaudière et ses machines étaient neuves en 1872 et ont été faites par MM. Geo. Fleming et fils, de St. Jean, dont la supériorité comme mécaniciens et fabricants de chaudières est reconnue par toutes les provinces maritimes. L'inspecteur du gouvernement a fait rapport que la chaudière était en bon état, et qu'elle n'avait jamais coulé; que la machine était à cylindre renversé avec condensateur, et se trouvait en bon état, et que l'on pouvait compter sur sa solidité et la satisfaction qu'elle avait donnée pendant ses deux années de service. L'inspecteur du gouvernement a aussi fait rapport que le navire avait coûté \$30,000, et qu'il valait alors \$25,000. Le département a décidé d'offrir \$20,000 comme prix d'achat, à peu près les deux tiers de ce qu'il avait coûté, et comme il n'avait eu que deux ans de service, on le considérait comme bon marché à ce prix. Cette offre a été acceptée par les propriétaires, et après qu'il eût été radoubé, et ses ponts calfatés à St. Jean, il fit voile de St. Jean pour Pictou, où il prit une cargaison de charbon pour Québec, et là, fut gréé pour le service des pêcheries.

On verra par le rapport que l'inspecteur en fit avant son achat, que le navire pouvait filer sept nœuds à l'heure; mais par la suite on a constaté, quand il était de service pendant l'été, que tandis qu'il pouvait filer dix ou onze nœuds à l'heure avec une légère brise, dans d'autres temps avec un vent contraire il ne pouvait filer que cinq ou six nœuds à l'heure, et dans les fortes tempêtes, avec vent contraire, il pouvait à peine aller de l'avant. On a commencé à s'apercevoir d'une fuite d'eau à la chaudière, ce qui a empêché de la faire fonctionner dans toute sa force. Comme c'est un bâtiment peu profond et à fond plat, construit pour transporter une forte cargaison de fret, il est probable qu'il eût mieux fait s'il avait un plus fort tirant d'eau. Il semblerait qu'il n'est pas assez fort pour le service de la protection des pêcheries dans le Golfe; il conviendrait parfaitement pour le service des bouées et pour le transport du charbon, de l'huile et des autres provisions aux sifflets d'alarme à vapeur et aux phares à l'ouest de Halifax et dans la Baie de Fundy, vu qu'il n'a qu'un faible tirant d'eau. Le *Newfield*

pourrait faire le service de l'île au Sable et de tous les autres phares et sifflets d'alarme à vapeur situés à l'est de Halifax et dans le golfe St. Laurent. En établissant un dépôt de charbon sur la côte de Labrador et un autre aux îles de la Madeleine, le *Lady Head* pourrait être employé à la protection des pêcheries, tandis que sur la terre ferme il pourrait s'approvisionner de charbon à Pictou et à Gaspé. Quand il est sous vapeur, il brûle à peu près 18 ou 20 tonnes par jour, et peut porter cinq ou six jours de combustible.

On trouvera dans l'annexe No. 4 de ce rapport, un compte détaillé des dépenses faites pour les steamers fédéraux, et par lequel on verra qu'il a été dépensé pour le *Napoléon III*, \$59,672.24; pour le *Druid*, \$14,843.82; pour le *Lady Head*, \$22,992.62; pour le *Sir James Douglas*, \$41,796.74; et pour des dépenses générales, \$4,527.64: ce qui porte le total des dépenses faites pour les steamers fédéraux, pendant l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, à \$143,833.06.

POLICE DE RADE ET FLUVIALE.

Le gouvernement entretient aux ports de Montréal et de Québec, pendant la saison de la navigation, un corps de police de rade pour reprimer le racolage des matelots et maintenir l'ordre sur les navires et sur les quais. En vertu de l'acte 31 Victoria, chapitre 62, un droit de trois centins par tonneau est prélevé, pour l'entretien de cette force, sur les navires entrant dans ces ports; les navires de plus de cent tonneaux paient ce droit deux fois par année, et ceux de cent tonneaux et au-dessous une seule fois. A Québec, le corps de police de rade tel qu'enrôlé le 10 mai dernier, se composait d'un chef, qui est aussi officier préposé à l'engagement des matelots pour le port de Québec, et reçoit un salaire de \$1,200 par année; un sous-chef à \$2.40 par jour; un pilote à \$2.20; six patrons de chaloupe à \$1.80; vingt-huit constables à \$1.50 par jour; un mécanicien à \$50 par mois, pour prendre en charge le vapeur de la police No. 1, avec un aide à \$25, et un mécanicien pour le vapeur de la police No. 2 à \$45 par mois.

A l'arrivée de la flotte du printemps, on a jugé à propos de renforcer le corps de police par l'enrôlement de dix constables additionnels, ce qui porta leur nombre à 50. Les deux petits yachts à vapeur employés à ce port sont constamment à croiser le port pendant le jour, tandis que ce service est fait la nuit par les chaloupes.

On verra par le rapport du chef (supplément No. 2) que durant la dernière saison, les racoleurs et leurs agents ont été tenus en échec, et six agents de racoleurs ont été condamnés au pénitencier pour un terme de deux ans, depuis la passation de l'Acte 36 Victoria, chapitre 112. Pendant la dernière saison de navigation la police a fait 587 arrestations pour divers délits.

Le total des dépenses occasionnées par cette division du service public à Québec pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, a été de \$24,500, et les droits perçus

durant la même période ne dépassèrent pas \$19,499.88, laissant un surplus de dépenses de \$5,000.12. Cette somme de \$24,500 couvre les frais de l'habillement de la force en même temps que la solde et l'entretien des vapeurs de la police de rade et autres déboursés, et l'annexe No. 1 de ce rapport fournit un état détaillé des dépenses. La somme dépensée l'année précédente était de \$18,200.

Comme auparavant, la police de rade de Montréal se composait l'année dernière, d'un chef, de quatre sergents et de vingt constables. Ci-suit le chiffre de la solde de chacun d'eux : chef, \$3 par jour ; sergents, \$1.90 ; constables, \$1.50 par jour. On verra par le rapport du commissaire, au supplément No. 2, que de même qu'à Québec, le racolage de matelots a diminué considérablement pendant l'année, et que quoique ceux qui pratiquent cette industrie aient été arrêtés et punis, cependant, ils persistent toujours à continuer. Dix racoleurs ont été arrêtés pendant l'année finissant le 30 juin 1875, et le nombre total des arrestations est de 760, comme on le verra par l'état qui accompagne le rapport des commissaires.

Le total des dépenses pour la police de rade de Montréal pendant l'année, comme on pourra le voir par l'annexe No. 1, est de \$13,395, tandis que les droits perçus pendant la même période ne dépassèrent pas \$6,120.21, laissant un surplus de dépenses de \$7, 274.79. Les dépenses pendant l'année précédente étaient de \$12,370.86.

Le montant total dépensé à Québec et à Montréal pour le compte de la police de rade, durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1875, s'est élevé à \$37,895, ce qui fait une diminution de \$1,002.52 sur les dépenses de l'année précédente. Le crédit voté pour ce service était de \$37,895.

Le montant total perçu à Québec et à Montréal s'est élevé à la somme de \$25,620.09, qui, déduite du montant dépensé, laisse un surplus de dépenses de \$12, 274.91, le plus grand déficit qui se soit encore vu.

Voici l'état des recettes et dépenses pour ce service durant les six années expirées le 30 juin dernier —

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1870.....	\$23,996 68	\$18,461 83
do do 1871.....	21,235 06	17,400 73
do do 1872.....	27,215 80	20,348 00
do do 1873.....	26,618 50	32,653 87
do do 1874.....	28,650 39	38,897 52
do do 1875.....	25,620 09	37,895 00
	<hr/>	<hr/>
	153,336 52	165,656 95
	<hr/>	<hr/>
Déduisant les recettes des dépenses.....		153,336 52
		<hr/>
Surplus des dépenses sur les recettes durant les six années expirées le 30 juin 1875.....		\$12,320 43
		<hr/>

Comme ce service devrait se soutenir de lui-même, on devrait prendre des moyens pour augmenter les recettes, car il semble à présent y avoir un déficit annuel de \$10,000 ou \$12,000 qui doit être payé par le revenu général.

MARINS MALADES ET DÉNUÉS LE RESSOURCES.

Par un acte passé à la dernière session du Parlement, 38 Victoria, chapitre 31, l'Acte concernant le traitement et le secours des marins malades et dénués de ressources a été amendé de manière à imposer un droit de deux centins par tonneau, sur les navires de plus de cent tonneaux; ce droit pourra être imposé trois fois pendant l'année, mais pas plus souvent. Cet amendement était nécessaire, vu que les droits perçus n'étaient pas suffisants pour couvrir les dépenses encourues pour l'entretien et le secours des marins malades; mais comme l'acte tel qu'amendé n'est venu en force que le 8 avril dernier, le revenu n'a pas augmenté de beaucoup, et comme on pourra le voir, il y a un déficit assez considérable dans les recettes comparées avec les dépenses de l'année fiscale dernière. Par l'acte tel qu'amendé l'année mentionnée dans l'acte primitif est désignée comme l'année de calendrier finissant le 31 décembre.

L'acte des marins malades ne s'applique pas à la province d'Ontario, et conséquemment aucuns droits ne sont perçus dans cette province, et aucunes dépenses pour les marins d'Ontario apparaissent dans les comptes publics. Une subvention de \$500 a été donnée, il y a quelques années, à l'hôpital-général et de la Marine de Ste. Catherine, vu que les marins malades y sont souvent reçus, et pour les mêmes raisons une subvention semblable a été accordée à l'hôpital de Kingston.

A la dernière session du Parlement un crédit de \$2,000 a été voté pour aider à l'agrandissement de l'hôpital de Ste. Catherine, et cette somme a été payée par le département des Travaux Publics.

Comme on pourra le voir en consultant les annexes Nos. 16 et 41 de ce rapport, les dépenses, dans la province de Québec, faites pour les marins malades et dénués de ressources, y compris les dépenses de l'hôpital de la Marine et des Immigrants de Québec, se sont élevées à \$25,128.63; sur cette somme, \$393.62 ont été dépensés pour les marins naufragés et dénués de ressources et \$807.06 pour les marins malades dans les ports, autres que ceux de Montréal et Québec.

Au port de Montréal les marins sont sous les soins de l'hôpital-général, en vertu d'un arrangement fait par le département, par lequel 90 centins sont payés par jour pour chaque marin, y compris la pension et les soins médicaux. Le montant autrefois accordé était de 60 centins, mais comme les directeurs se sont plaints que cette somme ne couvrait pas les dépenses, il fut décidé d'augmenter le prix à 90 centins. Le nombre de marins qui ont été traités pendant l'année finissant le 30 novembre 1874, a été de 237, et la somme payée \$1,933.20. Le montant perçu au port de Montréal pendant la dernière année fiscale, pour le fonds des marins malades, s'est élevé à \$2,829.60.

Au port de Québec les marins sont sous le traitement de l'hôpital de la Marine

et des Immigrants. La somme dépensée pour cet hôpital pendant l'année fiscale finissant le 30 juin dernier s'est élevée à \$21,994.75, tandis que le crédit voté par le Parlement était de \$22,000. Depuis quelques années une somme annuelle de \$4,000 était payée par le gouvernement de Québec pour les soins et l'entretien des citoyens de Québec dans cet hôpital, mais pendant la dernière année fiscale cette somme a été réduite à \$2,666.66. On a reçu la somme de \$106, provenant du loyer de lots de grève et de malades payants, faisant une somme totale de \$2,772.66 déposée au crédit du Receveur-Général. La somme fournie par le gouvernement fédéral pour cet hôpital pendant la dernière année fiscale s'élève à \$19,222.09, ce qui comprend les frais d'entretien des immigrants et des marins malades; et en évaluant le coût des 56 immigrants qui ont eu 1,998 jours de traitement dans l'hôpital, à \$3,755.32, les frais d'entretien des marins malades s'élèveraient à \$15,466.77. Il paraîtrait cependant, par le rapport du secrétaire des administrateurs de l'hôpital, Annexe No. 16, et l'état transmis par le médecin interne, que pendant l'année finissant le 30 juin dernier, des 1,312 malades qui ont été admis, il y avait 830 marins qui ont eu 8,229 jours de traitement, 56 immigrants qui y sont passés 1,998 jours et 426 résidents de Québec y sont demeurés 12,289 jours. La somme reçue du gouvernement de Québec comme indemnité pour les soins donnés aux résidents de Québec semble par cela être tout à fait insuffisante, la proportion des frais de la dernière année fiscale étant comme suit: pour les marins, \$8,038.49; pour les immigrants, \$1,958.74; et pour les résidents, \$12,004.52. Il est probable qu'il faudra faire de nouveaux arrangements par lesquels les citoyens admis à l'hôpital contribueront dans une proportion plus équitable pour les frais d'entretien. En prenant en considération le nombre collectif de jours passés à l'hôpital, savoir, 22,516, les frais d'entretien de chaque malade s'élèveraient à un peu moins de \$1.00 par jour. Ce département a donné avis au gouvernement de Québec, par l'intermédiaire de l'officier qu'il appartient, que les arrangements actuels devront discontinuer en raison de la subvention insuffisante donnée à l'hôpital par ce gouvernement.

Le montant perçu au port de Québec pour le fonds des marins malades, pendant l'année fiscale dernière, s'est élevé à \$13,509.06.

Le montant perçu pendant l'année fiscale dernière dans la province de Québec, pour le fonds des marins malades, est de \$18,267.71; tandis que les dépenses, en portant le coût des marins à l'hôpital de Marine de Québec à \$15,466.77, s'élèveraient à \$18,600.65, ce qui fait une augmentation de dépenses sur les recettes de \$332.94.

Les dépenses encourues pour les marins malades et dénués de ressources dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevées pendant la dernière année fiscale à \$10,545.64 et pour les marins naufragés et dans le dénûment, à \$619.19, formant un total de dépenses de \$11,164.65; tandis que les recettes ne se sont élevées qu'à \$7,681.58, ce qui fait un surplus de dépenses sur les recettes, de \$3,483.07. Dans le Nouveau-Brunswick, il y a des hôpitaux établis à St. Jean, St. Andrews, Miramichi, Richibouctou, Bathurst

et Sackville, et on reçoit des rapports hebdomadaires du médecin interne de ces hôpitaux, quant au nombre de malades. D'après ces rapports, il paraîtrait que la moyenne hebdomadaire des malades de ces hôpitaux est à peu près comme suit:— l'hôpital de la Marine de St. Jean, dix; de Miramichi, cinq; de St. Andrews, deux; Richibouctou, quelquefois un ou deux; Bathurst et Sackville, le même nombre.

En consultant l'Annexe No. 41, on pourra voir que les dépenses encourues pour ces hôpitaux, pendant l'année fiscale dernière, se divisent comme suit:— St. Jean, \$4,825.26; Richibouctou \$715.85; Miramichi, \$1,802.27; St. Andrews, 1,051.84; Bathurst, \$287.19; Sackville, \$461.12; tandis que les dépenses aux autres ports de la province où il n'y a point d'hôpitaux se sont élevées à \$1,401.89.

Les perceptions faites au port de St. Jean pendant la dernière année fiscale, se sont élevées à \$4,250.16.

Le rapport de l'année dernière fait mention que des crédits ont été votés par le Parlement pour l'établissement d'hôpitaux de marins à Pictou, Yarmouth et à Sydney, et que ces travaux seraient entrepris par le département des Travaux Publics. Ces hôpitaux n'ont pas encore été établis, et pendant la dernière année fiscale les marins malades de la Nouvelle-Ecosse ont été traités comme autrefois en vertu d'arrangements faits par les percepteurs des douanes des différents ports à l'exception de Halifax, où il sont admis à l'hôpital de la province et de la cité, d'après des arrangements particuliers faits avec les directeurs. La somme de \$5 par semaine est payée pour chaque malade, et le montant total payé à l'hôpital pour l'année fiscale dernière était au \$3,028.47. Le montant du fonds des marins malades perçu à Halifax pour le même temps est de \$3,232.76, et le montant total des perceptions par toute la province durant l'année fiscale est de \$3,876.75, tandis que la somme dépensée pour les marins malades est de \$11,619.45, et pour les marins naufragés et dans le dénuement, \$1,520.16, faisant une dépense totale de \$12,539.61, et un surplus de dépenses sur les recettes de \$2,662.28.

Dans la province de l'Île du Prince-Edouard les dépenses encourues pour les marins malades et dénués de ressources s'élèvent à \$1,591.07, tandis que les droits perçus ne se sont élevés qu'à \$442.90. Les frais d'entretien de l'hôpital de la marine de Charlottetown pendant l'année fiscale dernière se sont élevés à \$1,311.07. La moyenne hebdomadaire du nombre des malades à cet hôpital a été entre deux et trois.

La somme dépensée dans la Colombie-Britannique pour l'entretien des marins malades et dénués de ressources s'est élevée à \$3,881.81, pendant l'année fiscale dernière, tandis que les revenus ne se sont élevés qu'à \$1,532.52. La plus grande proportion de la somme dépensée l'a été pour le nouvel hôpital de la marine à Victoria, et que le surintendant médical considère comme étant dans un excellent état. (Voir page 108 de l'annexe.) Vingt-deux malades avaient été admis à l'hôpital entre le 1er septembre 1874, date à laquelle il fut ouvert, et le 30 juin dernier; tous ont été renvoyés guéris.

Pendant l'année fiscale dernière la somme de \$1,815.63 a été payée à la Chambre de Commerce Impériale, pour rembourser les frais encourus pour le soin des marins du Canada naufragés et dans le dénuement, dans les ports étrangers.

Le total des dépenses encourues par ce département pour les marins malades, dénués de ressources, naufragés et dans la détresse, pendant l'année fiscale dernière, y compris l'octroi de \$5,000 fait à l'hôpital de Ste. Catherine, de \$500 à l'hôpital de Kingston; et les dépenses de l'hôpital de la Marine de Québec, s'est élevé à \$59,106.42, et en déduisant \$37,801.46, de la somme dépensée, le montant perçu des navires pour le fonds des marins malades il y a un surplus de dépenses sur les recettes de \$21,304.96. En déduisant, cependant, la somme de \$2,000 payée pour l'agrandissement de l'hôpital de la Marine de Ste. Catherine; et en faisant aussi une diminution pour les immigrants et les résidents de Québec, les dépenses seraient de \$50,684.76, et le déficit du fonds ne s'élèverait qu'à \$12,883.30.

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

				Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1869	....			\$31,353 78	... \$26,987 64
do do 1870	....			31,410 46	... 27,029 34
do do 1871	....			29,683 41	... 28,978 22
do do 1872	....			34,911 64	... 38,947 60
do do 1873	....			37,136 10	... 41,016 43
do do 1874	....			41,500 16	... 59,778 90
do do 1875	....			37,801 46	... 50,684 76
				<u>243,797 01</u>	<u>273,422 89</u>
					<u>243,797 01</u>
Balance au débit du fonds					\$29,625 88

AMÉLIORATION DES HAVRES.

En vertu des dispositions de l'Acte 32 et 33 Vic., chap. 40, le gouvernement a imposé, pour l'amélioration des havres, un droit de 10 centins par tonneau sur les navires qui arrivent dans les ports de Bathurst, de Richibouctou, N.-B., d'Amherst, du Havre-aux-Maisons, du Cap Chatte, dans la province de Québec, lesquels ont été proclamés comme tombant sous le coup de cette loi.

Les sommes perçues à ces ports pendant l'année expirée le 30 juin 1875 sont comme suit:—

Bathurst	5,536 tonneaux	\$ 553 60
Richibouctou	18,335 "	1,833 50
Amherst	2,727 "	272 70
Havre-aux-Maisons	410 "	41 00
Cap Chatte, Gaspé.....	111 "	11 10
	<u>27,119</u>	<u>\$2,711 90</u>
Total.....	27,119 "	\$2,711 90

Les droits perçus durant l'année expirée le 30 juin 1874 s'élevaient à \$2,769 90.

Comme le mentionne le rapport de l'année dernière, des améliorations considérables ont été faites au port de Richibouctou, et un nouveau brise-lames qui sera d'une grande utilité a été terminé. Pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, le département des Travaux Publics a dépensé la somme de \$16,077.50 pour le brise-lames, et en outre de cela un subside de \$2,500 a été accordé à un remorqueur à vapeur pour aider aux navires à entrer et sortir du port.

Au port de Bathurst, la somme de \$3,876.43 a été dépensée pour dragage.

Pendant la dernière année fiscale aucune amélioration n'a été faite aux autres ports mentionnés.

Les dépenses totales du ministère des Travaux Publics pour l'amélioration des havres en vertu de l'Acte ci-haut mentionné, dans le cours de l'année fiscale, y compris les montants payés pour le service des remorqueurs à Richibouctou, s'élèvent à \$22,453.93, et les recettes pour la même période à \$2,711.90, ce qui fait un surplus de dépenses de \$19,742.03.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le rapport du président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre dernier, se trouve dans le supplément No. 2 de ce rapport, ainsi que des états indiquant les noms des mécaniciens examinés, à qui des certificats ont été accordés ou dont les certificats ont été renouvelés, les sommes reçues pour tels brevets, le nombre et les noms des bateaux à vapeur inspectés et le montant de droits et honoraires perçus, de même que des états indiquant les nouveaux bateaux à vapeur du Canada, et ceux qui ont été brisés, qui se sont perdus ou devenus hors de service pendant l'année. On verra par ces états que 929 certificats ont été accordés pendant l'année, ce qui constitue une diminution de 128 sur le nombre accordé l'année précédente. De ce nombre, 311 sont pour des mécaniciens de première, de seconde et de troisième classe, et le reste pour des aides-mécaniciens de première, de seconde et de troisième classe. La somme de \$2,503 a été touchée par le président pour ces certificats et déposée au crédit du fonds d'inspection des bateaux à vapeur, soit une diminution de \$426 sur la somme reçue l'an dernier.

Le nombre total des bateaux à vapeur qui ont été inspectés durant l'année de calendrier est de 661, représentant un tonnage brut de 113,115 tonneaux et un tonnage enregistré de 69,771 tonneaux. De ce nombre, 203 ont été examinés dans la division d'Ontario Ouest, du lac Huron et du lac Supérieur, 88 dans celle d'Ontario Est, 124 dans celle de Montréal, 51 dans celle de Trois-Rivières, 89 dans celle de Québec, et 106 dans les provinces maritimes. Sur les 661 bateaux à vapeur inspectés, 277 étaient à aubes, 384 à hélice, 272 étaient des vapeurs à passagers, 57 des vapeurs à fret, et 332 étaient des remorqueurs.

Pendant la dernière année de calendrier, 78 nouveaux bateaux à vapeur ont été ajoutés à la liste des vapeurs du Canada, représentant un tonnage brut de 11,461 ton-

neaux et un tonnage enregistré de 7,120 tonneaux. Dans le cours de la même période, 20 bateaux à vapeur ont été perdus, brisés ou mis hors de service, représentant un tonnage brut de 3,917 tonneaux et un tonnage enregistré de 2,755 tonneaux. L'année a donc apporté un gain de 58 bateaux à vapeur représentant un tonnage brut de 7,544 tonneaux, et un tonnage enregistré de 4,365 tonneaux.

La plus forte augmentation dans le nombre des bateaux à vapeur a été dans la division d'Ontario Ouest, du lac Huron et du lac Supérieur; des 20 steamers, 11 ont été construits dans cette division. Malgré que le commerce ait diminué considérablement, on voit par ce que dessus, que pendant l'année dernière, l'augmentation du tonnage des steamers du Canada a été assez considérable.

Le montant perçu pendant la dernière année fiscale pour le compte des droits de tonnage, de l'inspection des bateaux à vapeur et des certificats de mécaniciens, est de \$15,011.90, ce qui est une diminution de \$592.29 sur le montant perçu pour l'année finissant le 30 juin 1874, tandis que la dépense, comme on le voit par l'annexe No 25 s'élève à \$12,199.81, soit un surplus de recettes pendant la dernière année fiscale, de \$2,812.09. Voici les honoraires que l'on exige des bateaux à vapeur pour leur inspection et leur brevet : pour chaque bateau à vapeur de 100 tonneaux et au-dessous, \$5, et pour chaque vapeur de plus de 100 tonneaux \$8. En outre de ces honoraires, on a exigé un droit de 7 centins par tonneau sur chaque steamer de quelque tonnage que ce soit; ces droits et honoraires se comptent sur le tonnage brut du navire. Depuis la passation de la loi de l'inspection des bateaux à vapeur, jusqu'au 13 février dernier, le taux du droit à payer a été de 10 centins par tonneaux; mais comme depuis cinq ans la somme assez considérable qui se trouvait au crédit du fonds d'inspection des bateaux à vapeur, semblait justifier une réduction dans le taux, un arrêté du Conseil fut passé le 13 février dernier, fixant le taux à sept centins par tonneau, au lieu de dix centins, comme autrefois. Le montant voté par le Parlement pour la dernière année fiscale était de \$14,200, tandis que le montant dépensé ne s'est élevé qu'à \$12,199.81, ce qui laisse une balance non dépensée de \$2,000.19 qui a été remise au trésor.

Le rapport de l'année dernière mentionne les difficultés rencontrées dans le fonctionnement de la loi de l'inspection des bateaux à vapeur et qu'elle a cessé d'être applicable pendant quelque temps. Il est satisfaisant d'apprendre par le rapport de l'agent de ce département à Victoria, qui agissait en même temps comme inspecteur des bateaux à vapeur, que toutes les difficultés ont été surmontées, les bateaux à vapeur soumis aux dispositions de la loi et tout le monde satisfait. On a constaté que les bateaux à vapeur qui employaient autrefois une pression dangereuse de vapeur par pouce carré, s'élevant quelquefois à 170 ou 180 livres, peuvent maintenant pour la même chose employer une pression n'excédant pas 80 ou 100 livres par pouce carré. Dans le rapport de l'agent on pourra voir une liste des bateaux à vapeur, au nombre de 19, qui ont reçu des certificats pendant l'année expirée le 30 juin dernier.

Par arrêté du Conseil en date du 29 mars dernier, M. Thomas Westgarth a été nommé inspecteur des bateaux à vapeur pour la Colombie-Britannique, avec un

salaires annuels de \$250. Comme on pourra le voir par le rapport du président du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur, une assemblée du bureau a eu lieu le 3 août dernier, les papiers de M. Westgarth ont été examinés, et ses capacités ont été jugées suffisantes pour remplir les devoirs qui incombent à la charge d'inspecteur. Avant la confédération de la Colombie-Britannique avec le Canada, M. Westgarth agissait en cette qualité. M. Westgarth a refusé d'accepter la position, avec le salaire déjà mentionné, et il est probable qu'il faudra qu'il soit augmenté. La somme totale perçue pour ce fonds pendant l'année dernière, dans la Colombie-Britannique, ne s'élève qu'à \$383.24.

On trouvera dans le rapport du président les règles, approuvées par Son Excellence le Gouverneur en Conseil le 5 mai, qui déterminent les devoirs et les obligations des mécaniciens, et aussi les règlements approuvés par arrêté du Conseil du 13 septembre dernier concernant la dimension et la capacité des bateaux et chaloupes de sauvetage et le nombre d'extincteurs chimiques dont chaque bateau à vapeur doit être pourvu.

On trouvera aussi dans le rapport du président un état indiquant les différents accidents arrivés aux bateaux à vapeur des différentes divisions pendant la dernière année de calendrier. Le principal accident est celui qui est arrivé, par l'abordage du vapeur canadien *Manitoba* avec le propulseur américain *Comet*, sur le lac Supérieur le 26 août, et qui a eu pour effet de couler à fond le *Comet*; et 11 personnes tant de l'équipage que des passagers se sont noyées dans son naufrage. En consultant le rapport de l'enquête tenue à la demande de ce département, et qui est publié dans le supplément No 3, on trouvera qu'aucun blâme ne s'attache aux officiers du *Manitoba*.

Comme on peut voir par le tableau suivant, les recettes de ce service pendant les six dernières années se sont élevées à \$80,629.52, et les dépenses à \$57,917.11, ce qui laisse à l'avoir du fonds d'inspection une balance de \$22,712.41.

Etat comparatif des recettes et des dépenses pour le service d'inspection des bateaux à vapeur pendant les cinq dernières années :—

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1870.....	\$12,521 29	\$7,399 18
do do 1871.....	10,369 96	8,321 00
do do 1872.....	11,710 43	8,500 00
do do 1873.....	15,412 75	11,205 54
do do 1874.....	15,603 19	10,291 58
do do 1875.....	15,011 90	12,199 81
	<u>\$80,629 52</u>	<u>57,917 11</u>
	57,917 11	

Surplus des recettes entre les mains du gouvernement \$22,712 41

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

Le supplément No. 3 de ce rapport contient un rapport du professeur Kingston, surintendant du Bureau Météorologique du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre.

bre dernier, et des tableaux indiquant la température, la pluie, etc., à différentes points du pays.

Dans le rapport on trouvera une description des fins générales d'un système météorologique, et les moyens de les atteindre. Les agences employées pour recueillir les statistiques météorologiques et pour utiliser les faits et les principes acquis, sont: un bureau central, des stations principales, des stations ordinaires, des stations qui télégraphient les rapports et des stations qui publient les rapports.

On trouvera dans le rapport une description de ces stations et la somme des travaux faits par chacune d'elles.

Il y a dans tout le Canada 9 stations principales, 15 stations qui télégraphient les rapports, 5 stations de télégraphie de réserve, 36 stations sémaphoriques et 72 stations ordinaires; et on trouvera aussi dans le rapport une liste de ces différentes stations avec les noms de ceux qui font les observations. Pendant l'année 628 avis de tempête ont été donnés, 250 à Québec et aux autres places situées plus à l'ouest, et 378 aux provinces maritimes. En septembre, 105 de ces avis ont été donnés, en octobre 200, et en novembre 154; aucun avis n'a été donné en juillet, et il n'y en a que cinq qui ont été donnés en décembre. On trouvera dans le rapport du professeur Kingston un tableau indiquant le nombre d'avis qui ont et qui n'ont pas été vérifiés dans certaines places, et par lequel il est démontré qu'à six stations, 100 sur 125 avis, ou 80 pour cent, ont été vérifiés, et que sur les 100 avis vérifiés, 75 sont arrivés à l'agent avant le commencement de la tempête.

En consultant l'Annexe No. 3 on pourra voir que sur le crédit de \$37,000 voté par le Parlement pour ce service, la somme de \$35,079.76 a été dépensée pendant la dernière année fiscale. Cette dépense est distribuée comme suit:—Pour salaires du bureau central, \$5,930; stations principales, \$4,340; stations de télégraphe, \$4,583; stations de télégraphe de réserve, \$840; stations sémaphoriques, \$1,565; instruments et appareils, \$3,766.06; installation et réparations des appareils aux stations, \$340.70; mâts et engrenage des signaux, \$1,246.37; service télégraphique, \$9,033.18; diverses dépenses, \$3,485.50.

Beaucoup de personnes, en Canada, doutent que la dépense d'un si fort montant des fonds publics pour cette branche du service public ait produit des résultats assez pratiques pour en justifier la permanence à de si grands frais. La somme de \$35,079.75 dépensée pendant la dernière année fiscale semble être très élevée comparée au montant annuel de £10,000 sterling, dépensé par le Royaume-Uni. Cependant, la somme dépensée l'année dernière par les Etats-Unis a été de \$415,000, sans compter un crédit spécial de \$88,000 pour établir des lignes télégraphiques militaires sur les frontières mexicaines, et dont une partie servira à des fins météorologiques.

OBSERVATOIRES.

Dans le supplément No. 3 on trouvera un rapport du professeur Kingston sur l'observatoire magnétique de Toronto, dont il est le directeur, pour l'année fiscale expirée le 31 décembre 1875.

Dans le rapport fait par le directeur et publié dans le supplément No. 4 du rapport de l'année dernière, on a donné un court aperçu de l'origine et des premiers temps de cette institution et exposé le but pour lequel elle a été fondée. Comme on le verra par le rapport, le travail des bureaux a continué comme dans les années précédentes; mais le nombre des accessoires de l'observatoire, a été augmenté dans le but d'accomplir les fins pour lesquelles il a été établi. A cet établissement le temps précis des observations magnétiques et météorologiques est déterminé, et comme il est mentionné dans le rapport de l'année dernière, toutes les pendules et les montres de la province d'Ontario se sont réglées d'après cette heure précise pendant plus de trente ans, et depuis quatre ans l'observatoire a fourni l'heure précise à la ville tous les jours à un moment donné, en frappant sur toutes les cloches d'alarme à incendie.

Comme on le verra en consultant l'annexe No. 35 la somme de \$4,800 a été votée par le Parlement pour cet observatoire, et la somme dépensée s'élève à \$4,796,90.

On trouvera dans le supplément No. 3, le rapport de M. C. H. McLeod, directeur de l'observatoire de Montréal, pour l'année de calendrier finissant le 31 décembre dernier. Cet observatoire est en communication avec le collège McGill, et M. McLeod agit aussi comme observateur météorologique en communication avec le bureau central de Toronto qui est une des principales stations météorologiques. Des observations se font jour et nuit à des intervalles de trois heures, et trois fois par jour ces observations sont télégraphiées à Toronto. Jour par jour les observations sont publiées dans un journal du matin et dans un journal du soir. Pendant la dernière année des résumés mensuels ont été publiés, donnant les moyennes de chaque jour du mois et du mois lui-même, ainsi qu'un sommaire des observations les plus remarquables. Cet observatoire reçoit annuellement du Parlement un octroi de \$500 pour son entretien, à part la somme de \$500 qu'il reçoit en vertu du crédit voté comme station météorologique principale.

Un crédit annuel de \$2,400 est voté par le Parlement pour l'entretien de l'observatoire de Québec, dont le commandant Ashe, M. R., est directeur. Dans le supplément No. 3 de ce rapport on trouvera le rapport pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre dernier, et par lequel on verra que pendant la dernière saison le temps précis a été donné à la fctte du port de Québec tous les jours à une heure, afin de permettre aux capitaines de navire de régler leurs chronomètres. Les citoyens de Québec reçoivent de cet observatoire le temps précis pendant la saison d'hiver.

A la demande du département des Terres de la Couronne de la province de Québec, le commandant Ashe a visité pendant le dernier hiver le haut et le bas de l'Ottawa et a fixé la latitude et la longitude de Pointe Fortune, Buckingham, Pembroke, des Joachims, et Portage du Fort. On trouvera dans le rapport un compte-rendu de cette visite.

Le seul autre observatoire et boule sémaphorique en communication avec ce département sont ceux du port de St. Jean N. B., sous la direction de M. Geo. Hutchinson. La boule sémaphorique est placée sur le sommet de la maison des douanes,

et tombe à 1 heure p. m., tous les jours, excepté le dimanche, indiquant ainsi l'heure précise aux marins et autres. La somme de \$850 votée pour cet observatoire a été dépensée pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

On trouvera dans le supplément No. 3, un rapport du Rév. D. Williamson, de Queen's College, Kingston, concernant l'observatoire de Kingston pendant la dernière année de calendrier. Un crédit annuel de \$500 est voté par le Parlement pour cette institution. La somme de \$1,500 a aussi été votée pour un observatoire à Halifax, N. E., mais aucune partie de cette somme n'a été dépensée pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

CERTIFICATS DES CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

On trouvera, dans le supplément No. 2 de ce rapport, le rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds de navires. En consultant ce rapport on verra que les examens ont eu lieu devant le bureau des examinateurs, comme dans les années précédentes, à St. Jean, Halifax et Québec. En raison du petit nombre de ceux qui se sont présentés il n'y a eu que trois examens à Québec pendant la dernière année, tandis qu'à Halifax il y en a eu 18 et à St. Jean 17. Le nombre des capitaines qui ont réussi à obtenir des certificats de capacité à St. Jean a été de 68 et le nombre de seconds de 16, tandis que 52 candidats ont échoué comme capitaines et 10 comme seconds. Au port d'Halifax, 53 candidats ont obtenu leur certificat de capitaine et 13 celui de seconds, tandis que 34 ont échoué comme capitaines et 8 comme seconds. Au port de Québec sept candidats se sont présentés pour le grade de capitaine et deux pour celui de second; sur les sept premiers, quatre ont réussi, et sur les derniers il y en a qu'un qui a réussi. On verra par cela que pendant la dernière année sur les 218 candidats qui se sont présentés, aux ports déjà mentionnés pour subir leur examen comme capitaines, 128 ont réussi et 90 ont échoué, et que sur les 50 qui se sont présentés pour l'examen comme seconds, 31 ont été reçus et 19 renvoyés.

Le nombre des candidats qui ont obtenu des certificats de capitaines depuis la mise en force de cette loi, savoir:—depuis le 15 septembre 1871, jusqu'au 31 décembre 1875, a été de 653; le montant payé pour ces certificats, au taux de \$10 chaque, est de \$6,530. Pendant la même période 149 candidats ont reçu des certificats de seconds et la somme de \$5, payée pour chaque certificat, a produit \$745.

Dans le supplément No. 2 de ce rapport on trouvera une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats et de service soit comme capitaines soit comme seconds, pendant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Pendant la dernière année de calendrier il a été accordé 33 certificats de capitaines et 40 de seconds.

Le nombre total de certificats de service accordés depuis la mise en force de cette loi a été de 1,003, dont 748 ont été accordés à des capitaines et 255 à des seconds. Ces certificats sont accordés aux capitaines et aux seconds qui sont incapables ou qui ne veulent pas subir l'examen pour les certificats de compétence, qui ont agi comme capitaines et seconds avant le 1er janvier 1870, ou qui peuvent produire des certificats d'expérience et de bonne conduite. On verra par le rapport du président du bureau que dans son opinion plusieurs de ceux qui demandent ces certificats sont incapables, et quoique les certificats soient refusés lorsque les candidats sont trouvés trop incompetents, cependant, avec la loi qui existe, à présent, des certificats sont obtenus par ceux qui ne les méritent pas, parce que peu de discrétion est laissé au bureau dans ces cas.

Les honoraires exigés pour ces certificats sont au taux de \$5 pour certificats de capitaines et 3 pour ceux de seconds; au 31 décembre dernier, le nombre total de certificats de ce genre accordés depuis que la loi est en vigueur, est de 742 pour capitaines et 253 pour seconds.

Les honoraires perçus pour certificats de compétence ou de service dans le cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier s'élèvent à \$2,715, et la somme dépensée pour ce service a été de \$5,696.62, comme on pourra le voir en consultant l'annexe No. 26 de ce rapport. La somme votée par le Parlement était de \$7,000, ce qui laisse une balance de \$1,303.38 qui a été remise au Trésor.

Comme il est dit dans le rapport de l'année dernière, on a cru nécessaire d'accorder à M. Seaton une subvention de \$1,500 pour l'entretien des écoles maritimes de Halifax, St. Jean et Québec, et ce subside a été payé pour, jusqu'au 1er novembre dernier. Comme les candidats aux écoles de St. Jean et de Halifax sont en assez grand nombre, et que l'école devrait se maintenir d'elle-même, et comme le nombre des candidats à l'école de Québec est très-limité, on a cru qu'il ne serait plus nécessaire de continuer ces subventions. Lorsque la loi concernant l'examen des capitaines et des seconds a été mise en force, on était porté à croire que le service se maintiendrait de lui-même, et que les recettes des droits seraient suffisantes pour rencontrer les dépenses; le contraire est arrivé, et de temps à autre ces écoles ont été subventionnées par des montants assez considérables, et le service a été fait avec le revenu général.

Pendant la dernière session du Parlement un projet de loi a été introduit afin d'étendre quelques-unes des dispositions de la loi concernant les certificats des capitaines et seconds de navires côtiers et de l'intérieur, mais ne devint pas loi. On pourra voir par le rapport du Président du Bureau, que dans son opinion la passation d'une telle loi serait très désirable, parce qu'un grand nombre de capitaines et de seconds prendraient avantage de cette loi, subiraient un examen et se montreraient dignes de la confiance que leurs patrons ont reposée en eux.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents arrivés aux navires océaniques et dont il a été fait rapport à ce ministère dans le cours de l'année terminée le 31 décembre dernier, est de 263. Ces navires représentent un tonnage collectif enregistré de 93,898. Autant qu'on a pu le constater, le montant des dommages causés par ces accidents est de \$2,326,671.

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, est de 23. Les navires avariés représentent un tonnage collectif enregistré de 5,529. Le montant des pertes et des dommages, autant qu'on a pu le constater, est de \$141,850.

Il a été fait rapport à ce ministère que les désastres arrivés aux navires océaniques ont coûté la vie à 76 personnes, et ceux arrivés aux navires de l'intérieur ont entraîné la perte de 2 personnes.

Le naufrage le plus épouvantable dont la nouvelle ait été transmise au ministère dans le cours de l'année est celui du navire à vapeur américain *Pacific*, de San Francisco, naufrage provoqué par un abordage avec le voilier américain *Orpheus*, de 1,067 tonneaux, dans une nuit de novembre dernier, et qui a coûté la vie à environ 236 personnes. Ce navire avait 25 années d'existence, jaugeait 876 tonneaux de registre, était employé comme vapeur à fret et à passager entre San Francisco et Victoria, Colombie-Britannique, et grand nombre de personnes compétentes en ces matières le considéraient impropre au service des voyageurs sur la côte du Pacifique.

Des témoignages rendus par M. Henry F. Jelly, de Port Stanley, Canada, et par M. Neil O'Hanly, quartier-maître de l'infortuné navire, les seuls survivants de ce naufrage, il ressort que le *Pacific* était sorti du havre de Victoria jeudi le 4 novembre, à 10 heures du matin, et que tout alla bien jusque vers 9 heures le même soir, moment où l'abordage eut lieu à une trentaine de milles en aval du cap Flattery.

L'*Orpheus* paraît avoir continué sa route immédiatement après l'accident, et alla s'échouer sur la pointe S. O. de l'île Tzaartors, dans le détroit de Barclay, une trentaine d'heures après l'abordage avec le *Pacific*. Aucune personne du bord de l'*Orpheus* n'a péri, soit par l'abordage soit par l'échouage qui serait dû au fait que la vigie de quart sur le pont prit la lumière du cap Beale pour celle du cap Flattery. Or, la lumière du cap Beale étant un feu blanc tournant et celle du cap Flattery un feu blanc fixe, il est difficile d'expliquer sa méprise. Le *Pacific* avait à son bord environ 600 tonneaux de fret et à peu près \$178,000 en espèces: tout fut perdu; car il coula peu après l'abordage, entraînant avec lui 150 personnes dans l'abîme et laissant le reste lutter avec la mer ou se cramponner aux épaves du naufrage. D'après le témoignage des deux survivants il paraît que le *Pacific* n'avait pas des chaloupes suffisantes pour contenir toutes les personnes qui se trouvaient à bord, et celles dont il était muni ne purent servir au sauvetage parce qu'elles furent mal manœuvrées et à cause de l'excitation causée par l'abordage.

Les espèces expédiées à bord étaient comme suit : appartenant à M. H. Garesche, \$29,220 ; à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord, \$28,336 ; à la banque de la Colombie-Britannique, \$21,245, et environ \$100,000 à des particuliers.

Le département ignore quelle était la valeur du *Pacific*.

J'ai appris que le gouvernement des États-Unis a institué une enquête sur les causes de l'accident, attendu que les deux navires étaient américains et que le désastre a eu lieu dans les eaux américaines.

Le 18 novembre dernier une enquête fut instituée à Victoria, Colombie-Britannique, sur Thomas J. Farrell, l'un des passagers du *Pacific*.

De la preuve produite à l'enquête ainsi que du verdict du jury il ressort que le *Pacific* frappa légèrement de sa proue l'*Orpheus* à tribord, et que le choc n'aurait pas endommagé le *Pacific* si celui-ci eut été sain et solide—que l'abordage est du au fait que l'*Orpheus* n'a pas tenu les lumières du *Pacific* à bâbord quand il les aperçut, a mis la barre à tribord et traversé sans raison la proue du *Pacific*—qu'au moment de l'abordage le personnel de garde à bord du *Pacific* n'était pas suffisant pour faire un bon quart, car il ne comprenait que trois hommes, savoir : un à la roue, un qui était censé faire le quart, et le troisième second, jeune homme d'une expérience douteuse—qu'il y avait à bord environ 238 personnes et cinq chaloupes qui ne pouvaient contenir plus que cent soixante personnes, et qui ne purent être mises à la mer parce que l'équipage était insuffisant et indiscipliné.

Au mois de novembre dernier la *Stella Maris*, des îles de la Madeleine, 52 tonneaux de registre, a été trouvée échouée dans la Grande Anse, Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. On suppose que tous ceux qui étaient à bord ont péri, car [on n'a pu en découvrir la trace. Ce bateau avait deux ans d'existence, un équipage d'environ six hommes, était évalué à \$1,700, et se rendait de Halifax aux îles de la Madeleine avec des provisions d'hiver pour les habitants de ces îles.

La goëlette *President*, des îles de la Madeleine, avec un équipage de sept personnes, est partie des îles pour Halifax le 11 novembre dernier, et depuis on n'en a pas entendu parler. On croit qu'elle a dû sombrer, car cinq cadavres et des épaves qu'on présume lui avoir appartenus ont été trouvés sur la Grande Anse, Cap-Breton. C'était un vieux bateau de 40 tonneaux, évalué à \$400.

Le navire *Calcutta*, de Québec, 1428 tonneaux de registre, partit de Québec pour Liverpool le 4 novembre dernier et a fait naufrage sur la côte nord de l'île de la Meule, îles la Madeleine, à 2 heures du matin, le 4 du même mois. D'après le témoignage du patron, il paraît que le navire a été éloigné de sa route par un fort courant de S. O., et qu'un épais brouillard l'a empêché d'apercevoir distinctement la terre à temps pour prévenir l'accident. Au moment où le navire toucha, l'équipage et une dame qui avait pris passage à bord se jetèrent dans les chaloupes, contrairement

aux ordres du patron, chavirèrent et se noyèrent dans les brisants. Ce désastre a coûté la vie à vingt-trois personnes. Le patron et quatre de ces hommes restèrent sur le navire naufragé, et furent subséquemment sauvés. Le *Calcutta* appartenait à M. James Ross, négociant de Québec, avait un an d'existence et coûtait \$50,000. Son naufrage a été complet. La perte de sa cargaison est évaluée à \$20,000.

Le brick *Pierre Nolasque*, de Québec, 166 tonneaux de registre, a été trouvé brisé près de l'île de la Meule, îles de la Madeleine, le 28 septembre dernier, et l'on suppose que tous ceux qu'il avait à son bord, sept personnes, ont péri. Deux cadavres ont été retrouvés parmi les débris du naufrage. Le brick avait dix années d'existence et était évalué à \$5,000.

Le navire à vapeur américain *Alhambra*, 764 tonneaux de registre, s'est perdu sur le cap de Sable, côtes de la Nouvelle-Ecosse, en se rendant de Boston à Halifax, dans la matinée du 2 mai dernier, au milieu d'un épais brouillard : le naufrage a été complet. Ce navire était la propriété de MM. F. Nickerson et Cie., de Boston, Mass., avait dix années d'existence et était évalué à \$70,000. Il n'y a eu aucune perte de vie dans ce naufrage.

Dans la matinée du 22 juin dernier le brigantin *Farto*, 150 tonneaux de registre, en se rendant de Lisbonne à Halifax, s'est échoué au milieu d'un épais brouillard sur l'extrémité est de l'île de Sable, et commença aussitôt à se briser. Il paraît que cinq jours avant l'échouage, le patron n'avait pu obtenir des observations à cause du brouillard qui l'environnait; on présume aussi que de forts courants l'ont entraîné vers l'île. Trois personnes ont perdu la vie dans ce naufrage; le reste de l'équipage, au nombre de sept personnes, a été sauvé par la chaloupe et les hommes que le gouvernement canadien a placés à cette station. Le navire avait 23 ans et était évalué à \$4,500.

L'*Espérance*, petite goëlette de 52 tonneaux de registre et appartenant aux îles de la Madeleine, s'est échouée sur le Coin de la Cheminée, comté d'Inverness, Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, le 17 novembre dernier, en se rendant de Halifax aux îles de la Madeleine, et sa perte a été complète. Il y avait à bord douze personnes dont cinq ont péri, et les autres se sont sauvées en se cramponnant aux rochers. Le bateau avait douze ans et valait à peu près \$1,200.

Cette goëlette, conjointement avec la *Stella Maris* dont il a déjà été question, transportait des provisions d'hiver aux îles de la Magdeleine; et à la demande du gouvernement local de la province de Québec qui fournit une bonne partie des provisions pour remplacer celles qui ont été perdues, le vapeur fédéral *Newfield* fut, le 2 décembre dernier, envoyé de Halifax aux îles de la Madeleine avec des provisions qu'il réussit à y débarquer.

Le navire à vapeur *Normanton*, de la ligne des steamers Mitchell, qui faisait le service entre Montréal et Picton, a été abordé et enfoncé par la barque *N. Churchill* de Liverpool, le 6 novembre dernier, à environ neuf milles en amont du phare de

Métis, dans le bas du fleuve. Ce bâtiment, qui était un steamer à hélice supérieur, avait trois ans et jaugeait 852 tonneaux en bloc et 544 tonneaux de registre, montait de Pictou à Montréal avec une charge de charbon. La barque allait de Montréal à Londres avec une charge de grains, etc. Elle aborda le navire par le bâbord, brisant ses flancs et le faisant sombrer en vingt minutes. L'accident a causé la perte de ce beau navire et de sa cargaison. De son côté la barque a été assez maltraitée pour ne pouvoir continuer sa route, et elle dû revenir à Québec. La valeur du navire était évaluée à \$75,000, et celle de sa cargaison à environ \$4,500. Il n'y eut aucune perte de vie, l'équipage ayant pu se sauver dans les chaloupes.

La nouvelle barque *President*, 874 tonneaux de registre, de Windsor, Nouvelle-Ecosse, s'est perdue corps et biens au milieu d'une violente tempête le 29 septembre dernier, à Haaks Sud, dans la mer du Nord, en se rendant de New-York à Hambourg. Elle était évaluée à \$38,000 et appartenait à MM. A. et W. Smith, armateurs, de Halifax, Nouvelle-Ecosse. Sa cargaison se composait de bois de construction, de douves et de bois rouge ; la plus grande partie en a été recueillie le long de la côte. Ce naufrage a coûté la vie à une personne ; le reste de l'équipage s'est échappé en s'accrochant aux épaves ou en étant recueilli par des chaloupiers.

Le navire à vapeur *City of St. John*, de St. Jean, N. B., cinq ans d'existence et 518 tonneaux de registre, s'est accidentellement échoué sur la Barre du Phoque, havre de Bathurst, le 30 juillet dernier, pendant qu'il se rendait de Bathurst à Dalhousie. Le flux de la marée le remit à flots le même soir ; mais il fut entraîné de l'autre côté du chenal, s'échoua de nouveau et fut défoncé. On le fit inspecter et il fut trouvé si avarié qu'on le condamna à être vendu pour le bénéfice de tous les intéressés. Il était évalué à \$40,000, appartenait à M. Enoch Lunt et autres, de St. Jean, N. B., qui l'avaient acheté à l'encan, fait réparer et enregistrer. Cet accident n'a entraîné aucune perte de vie ni endommagé la cargaison.

Le navire à vapeur *Virgo*, de Halifax, N. E., 1,141 tonneaux de registre, commandé par le capitaine C. L. Burchell, s'est échoué à St. Pierre Miquelon, le 12 juin dernier, en allant de Sidney à St. Jean, Terre-Neuve, avec une cargaison de charbon : sa perte fut complète. Conformément à des ordres qu'il reçut de ce ministère, le capitaine P. A. Scott, M. R., président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, fit une enquête préliminaire au sujet de ce naufrage. Il ressort de la preuve que quand le navire partit de Sydney pour St. Jean, le 11 juin, le temps était clair, mais que quelques heures après il survint un épais brouillard qui dura jusqu'à ce que le navire touchât. La route qu'il prit était celle qu'il avait toujours tenue lors de ses précédents voyages entre ces ports, c'est-à-dire E. S. E., jusqu'à ce que le loch indiquât une distance de 165 milles. Il avait l'habitude de changer alors de direction à S. E. par E. $\frac{1}{2}$ E. ou S. E. par E. afin de doubler le Cap Race. Il paraît cependant que ce n'était pas la pratique à bord, depuis son premier voyage, de jeter la sonde quand il se trouvait dans le voisinage de St. Pierre, car on s'était convaincu que la

route qu'il avait tenue l'avait mis à l'abri des dangers; c'est pourquoi on avait imprudemment présumé qu'il en serait de même cette fois encore. Il ressort encore de la preuve que, quoique la route tenue en cette occasion fût la route ordinaire, le navire a été entraîné vers le nord par un fort courant qui avait pris naissance dans cette direction. La route tenue, E. S. E., entraînerait elle-même le navire plus près de St. Pierre que cela est désirable; mais le capitaine explique ceci en disant qu'il voulait éviter les bateaux pêcheurs que l'on trouve généralement sur le banc de St. Pierre. Le capitaine Scott est d'avis que si le navire avait trouvé le banc de St. Pierre dans la route qu'il était supposé avoir tenue, la sonde aurait accusé de 70 à 90 brasses d'eau, et si on avait sondé on aurait vu qu'au lieu de 70 à 90 brasses, il n'était que dans 40 brasses; si on avait encore sondé à 4.55 a. m., moment où il dévia de sa route, on se serait aperçu qu'il avait diminué son eau à 17 brasses. Donc, il paraît que la perte de ce beau navire, évalué à \$70,000, est attribuable à la négligence du patron à vérifier sa position au moyen de sondages. Le *Virgo* avait dix ans d'existence, appartenait à la Cie. des steamers Eastern, et on dit qu'il était assuré.

Le vapeur *Manitoba*, de Ste. Catherine, 338 tonneaux de registre, vint en collision avec le propulseur américain *Comet*, sur le lac Supérieur, le 26 août dernier. Cet accident coûta la vie à onze personnes à bord du *Comet* qui sombra dix minutes après l'abordage. Personne ne périt à bord du *Manitoba*, et les dommages éprouvés par celui-ci s'élevèrent à environ \$1,000.

Le département a fait faire à Sarnia, par le percepteur des douanes à ce port, une enquête sur les causes de l'accident, et les faits suivants en sont le résultat.

Le *Manitoba* passa la Pointe Iroquois à six heures et demi du soir le 26 août dernier, filant environ onze milles à l'heure et tenant sa route ordinaire, N. O. $\frac{1}{2}$ N., pour le phare du Poisson Blanc qu'il passa vers huit heures à bâbord; au même moment une lumière placée à la tête de mât d'un navire fut aperçue à un point et un quart de tribord, et vingt minutes après il exhiba sa lumière verte, à une distance de quatre milles.

Le second, qui faisait alors le quart sur le *Manitoba*, dit que le temps était beau. Jugeant, d'après la position des lumières, que le bateau passerait à tribord, il donna ordre au timonier de mettre à tribord un demi-point, afin de laisser au bateau qui approchait assez de place pour passer sans encombre.

Sur ce dernier tout avait été bien jusqu'à ce qu'il arrivât à environ quatre cents pieds, quand il donna un coup de sifflet bas et indistinct et ouvrit sa lumière rouge. Au même instant le second du *Manitoba* donna le signal de stopper, et à peine avait-il fini que l'abordage eut lieu; il frappa le bateau inconnu entre la proue et la cabine du pilote, et le fit sombrer en dix minutes. Les chaloupes du *Manitoba* furent immédiatement mises à l'eau par ordre du patron qui était arrivé sur le pont juste au

moment de l'abordage et s'était aperçu que l'autre bateau sombrait rapidement. Sept hommes de l'équipage du bateau naufragé, y compris le patron, montèrent à bord du *Manitoba*, et trois autres furent recueillis par les chaloupes : en tout dix personnes furent sauvées.

Le *Manitoba* resta sur le théâtre du désastre jusqu'à ce que le patron eût acquis la certitude que les survivants avaient été recueillis, puis il se dirigea vers le bassin de la pointe du Poisson Blanc, afin qu'on pût constater les avaries qu'il avait reçues.

On apprit que le navire qui avait été abordé était le propulseur *Comet*, de Cleveland, Ohio, et que onze personnes avaient été submergées avec lui. Quelques journaux ont dit que c'était un bâtiment vieux et usé, et l'on croit, d'après la rapidité avec laquelle il a sombré, que toutes les personnes qui ont péri,—sauf le mécanicien et le chauffeur de service—ont été noyées dans leurs lits avant d'avoir été éveillées par le choc qui, dit-on, ne s'est pas fait aussi vivement sentir à bord que sur le *Manitoba*. On dit aussi que le *Comet* avait été condamné, il y a quelques années, par l'inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement américain.

Aucun des passagers du *Comet* n'a été questionné par l'officier qui a institué l'enquête, parce qu'on n'a pu les forcer à y venir quand celle-ci eut lieu. En conséquence il est très difficile d'expliquer pourquoi ce navire, quand il s'était trouvé à quatre cents pieds du *Manitoba*, avec suffisamment de place pour passer, avait tout-à-coup exhibé sa lumière rouge en changeant sa route et en allant en travers de l'avant du *Manitoba*.

Le rapport du percepteur de Sarnia donne tous les détails de ce malheureux accident.

Le navire à vapeur *Strathtay*, de Dundee, 4 ans d'existence et 798 tonneaux de registre, s'est échoué en face du Bic, dans le bas du fleuve, le 21 juin dernier, au milieu d'un épais brouillard et pendant qu'il se rendait de Montréal à Londres : sa perte fut complète. Le patron de ce navire attribue la cause de l'accident au fait qu'il a été induit en erreur par le pilote qui, dit-il, l'avait informé, en lui donnant la position du navire quand il le quitta, qu'il était en aval du Bic, en mi-chenal et dans la bonne voie ; croyant que cette position était exacte, le patron continuera sa route pendant vingt minutes, filant cinq milles dans cet espace de temps avant de toucher sur le récif N. O., vis-à-vis le Bic.

En conséquence de l'accusation portée par le patron, le département a donné instruction à la Maison de la Trinité de Québec, comme administration du pilotage du district, d'instituer une enquête sur la conduite du pilote mis en cause. Après avoir entendu et examiné la preuve, la Maison de la Trinité a décidé que le patron n'a pu établir son accusation contre le pilote, et a renvoyé la cause avec dépens.

Quand le *Strathlay* arriva à Londres, la Chambre de Commerce de cette ville fit instituer une enquête sur les causes du naufrage. Le tribunal décida que le navire avait échoué par suite de la fausse manœuvre du patron, et la Chambre de commerce suspendit le certificat de patron de celui-ci pour un espace de six mois.

SUBVENTIONS AUX VAPEURS.

La seule subvention payée par ce département est celle qui a été accordée à la compagnie des vapeurs de Québec et du Golfe, pour le maintien d'une ligne de vapeurs faisant le service des passagers et du fret avec les ports d'en bas. Depuis 1868 cette subvention a été payée par ce ministère, et jusqu'à l'année 1874 elle était de \$15,000 par année, en outre du montant payé par le ministère des Postes pour le transport des malles. En 1874 le ministère de la Marine et des Pêcheries lui a payé la somme de \$10,000, montant du crédit voté pour cette fin par le parlement. D'après le contrat qui existe entre la compagnie et le ministère des Postes, celui-ci paie \$600 par voyage d'aller et retour entre Québec et Pictou, faisant escale à la Pointe-aux-Pères, à Gaspé, Percé, Paspédiac, Dalhousie, Chatham, New-Castle et Shédiac. L'annexe No. 2 contient un état indiquant en détails les voyages faits par les vapeurs de la compagnie, avec la date du départ et celle du retour à Québec. Ce tableau fait voir que le premier vapeur de la saison laissa Québec le 11 mai, et le dernier y arriva le 21 novembre.

Comme le chemin de fer Intercolonial sera probablement terminé au commencement de la prochaine saison, il n'est plus nécessaire de subventionner cette compagnie comme autrefois, parce que les communications peuvent se faire avec quelques ports des provinces d'en bas beaucoup plus rapidement que par les vapeurs.

PRÉPOSÉS A L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Le rapport de l'année dernière fait mention de la loi concernant l'engagement des matelots qui a été mise en opération le 27 mars 1874, et des bureaux d'engagement qui ont été établis en vertu des clauses de cette loi. On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport un état indiquant les rapports reçus des préposés à l'engagement pour les six mois finissant les 30 juin et 31 décembre derniers, et des droits perçus en vertu de cette loi.

Suit une liste des préposés à l'engagement des matelots nommés pendant la dernière année, avec dates des nominations :

Roderick McKenzie, pour le Port de la Baie aux Vaches, 27 août 1865.

Angus Grant, " " Hawkesbury, 14 juin "

William Koughan, " " Charlottetown, I.P.E., 22 juillet "

Ci-suit un sommaire des rapports reçus des officiers préposés à l'engagement des matelots dans quelques-uns des principaux ports du Canada :

Le préposé à l'engagement des matelots pour le port d'Halifax a engagé, dans le cours de l'année expirée le 31 décembre dernier, 2,825 matelots, pour chacun desquels il a reçu cinquante centins, soit \$1,412.50, et il en a libéré 2,049 pour chacun desquels il a reçu trente centins, soit \$614.70, en tout la somme \$2,027.20, ce qui, après déduction faite de ses dépenses, \$1,125, lui a laissé une rémunération de \$902.20.

A St. Jean, N.B., le préposé à l'engagement des matelots a fait, durant l'année dernière, 4,417 engagements de matelots qui lui ont donné \$2,208.50 et 1,574 libérations qui lui ont valu \$472.20, mettant le total de ses recettes à \$2,680.70, sur lesquelles il a dû payer pour un aide et pour les dépenses du service \$1,047.25. La balance, de \$1,633.45, est le revenu de ses fonctions.

Le percepteur des Douanes à Montréal agit comme préposé à l'engagement des matelots en vertu de la section 9 de la loi qui pourvoit que dans les ports où un bureau séparé pour les engagements sera tenu, le principal officier des Douanes agira comme préposé à l'engagement des matelots s'il reçoit un ordre du Gouverneur en conseil. Pendant la dernière année de calendrier, il a engagé 686 matelots et en a renvoyé 460, pour lesquels il a reçu en tout \$481.

Le nombre des matelots qui ont été engagés au Port de Québec, depuis le 1er juillet 1874 au 30 juin 1875, a été de 2,430 ; sur ce nombre 831 appartenaient aux navires anglais, 1,282 aux navires du Canada, et 249 aux navires étrangers. Pendant la même période 760 matelots ont été renvoyés, dont 286 appartenaient aux navires anglais et 474 aux navires canadiens. Le montant total des honoraires perçus y compris les recettes des articles et formules vendues, s'est élevé à \$1,551.83, et en déduisant la somme de \$797.45 dépensée pour de l'aide dans le bureau et pour des dépenses générales, il s'est trouvé à la fin de la dernière année fiscale un surplus de \$754.38 qui a été remis au trésor.

Du 1er juillet 1875 au 31 décembre 1875, 1,081 matelots ont été engagés ; sur ce nombre, 368 appartenaient aux navires anglais, 615 aux navires canadiens, et 98 aux navires étrangers. Pendant la même période 431 matelots ont été renvoyés. Le montant total des honoraires perçus pendant cette période a été de \$701.14, et les dépenses se sont élevées à \$701.72.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE.

MAISON DE LA TRINITÉ, DE QUÉBEC.

En vertu des dispositions de la loi passée à la dernière session, 38 Victoria, Chapitre 55, et intitulée : *Loi concernant la Maison de la Trinité et les Commissaires du Havre de Québec*, les pouvoirs et les droits de la Maison de la Trinité de Québec et ses propriétés ont été transportés et donnés aux Commissaires du Havre de Québec, et la

corporation de la Maison de la Trinité a été dissoute le 1er courant. On trouvera dans l'annexe No. 48 de ce rapport, le rapport de la Maison de la Trinité pour les dix-huit derniers mois finissant le 31 décembre 1875, époque à laquelle elle a cessé d'exister; on y verra aussi l'état annuel du fonds des pilotes invalides pour l'année finissant le 31 décembre dernier.

Le nombre des pilotes inscrits sur la liste du service actif le 31 décembre dernier, était de 195, soit six de moins que l'année dernière; le nombre des apprentis était de 54, ce qui est une augmentation de 3.

Sur les 195 pilotes inscrits sur cette liste, 3 ont eut la charge de steamers, 2 la charge de phares-flottants et 18 n'avaient que des brevets d'un an à compter d'avril dernier. Trois pilotes ont été mis à la retraite pendant l'année, six sont morts, et neuf ont été suspendus de leurs fonctions. Sept apprentis ont reçu leurs brevets de la corporation des pilotes pendant l'année dernière.

Pendant l'année dernière six poursuites ont eu lieu pour infraction aux règlements des pilotes et du havre et ont été jugées par la commission.

Suit l'état du fonds des pilotes malades au 31 décembre dernier :—

Placements	\$53,618.89
Intérêt dû	117.84
Argent dans la caisse d'épargnes.....	6,729.44
	\$60,466.17
A déduire pour arrérages de pension.....	377.66
	\$60,470.80

Le nombre des pilotes infirmes ou invalides inscrits sur la liste est de 49. Les pensions sont de \$40 à \$160, mais le plus grand nombre est de \$96 par année.

Le montant payé pour pensions durant l'année est de \$12,388.93; le pourcentage et les contributions des pilotes ont été de \$8,998.62, et la somme de \$5,441.64 a été eue comme capitaux remboursés et intérêts sur placements. Douze pilotes ont été temporairement secourus à même le fonds au montant de \$571.31. Quatre-vingt-seize veuves ont reçu des secours du fonds des pilotes variant de \$40 à \$80. Vingt-six enfants de pilotes ont reçu des pensions de \$10 à \$48.

Les recettes totales du fonds des pilotes se sont élevées pendant l'année à \$25,799.88, y compris les contributions ou le pourcentage des pilotes, les capitaux remboursés et les intérêts reçus sur prêts et dépôts temporaires dans les caisses d'épargnes; les dépenses ont été de \$26,020.54.

Les recettes du pilotage de 237 navires étrangers se sont élevées à \$25,194.18; celles du pilotage de 831 navires britanniques à \$102,974.05: total \$128,168.23. Les dépenses de la corporation des pilotes ont été de \$20,916.64, à part le dividende des pilotes; ce dividende a été de \$565 pour chacun d'eux pendant la dernière saison tandis que celui de l'année précédente était de \$658.

Le rapport de l'année dernière faisait mention qu'il serait opportun de faire disparaître tout doute quant aux pouvoirs que la corporation des pilotes aurait de suspendre ou de renvoyer les pilotes pour mauvaise conduite, sans égard à tout acte d'accusation qu'on pourrait porter contre eux devant les cours de justice. La loi concernant le pilotage, telle qu'amendée à la dernière session, renferme une clause par laquelle un pilote pourra être suspendu ou destitué par l'administration de pilotage de la circonscription, pour aucune des offenses mentionnées dans la soixante-onzième section de l'Acte concernant le pilotage de 1873, sur telle preuve que la dite administration jugera suffisante, et soit qu'il ait ou qu'il n'ait pas été convaincu ou mis en accusation pour ce délit.

MONTREAL.

Les Commissaires du Havre de Montréal ont été légalement constitués en administration de pilotage pour ce port, et sont investis des mêmes pouvoirs que possédait autrefois la Maison de la Trinité de Montréal. Le supplément No. 2 contient, entre autres rapports, celui des Commissaires pour cette circonscription de pilotage. On trouvera l'état du fonds des pilotes invalides dans l'Annexe No. 47 de ce rapport.

Le rapport mentionne que trois pilotes ont été commissionnés pour servir pendant l'année 1875, et le nombre de ceux qui étaient de service sous les ordres des Commissaires de Havre, tant comme pilotes, apprentis, capitaines et seconds de navires, était de 42. Deux pilotes ont été commissionnés pour une année conformément à la section 36 de l'Acte concernant le pilotage, 1873, et quatre ont été mis à la retraite. Les recettes totales des pilotes de cette circonscription se sont élevées à \$33,680, pendant l'année 1875. Le pourcentage sur les recettes des pilotes et l'intérêt sur les placements ont rapporté \$3,244, et la somme de \$1,260 a été payée en pensions aux pilotes vieux et infirmes et aux veuves de pilotes. Le nombre de ceux qui sont à la retraite était de 21 à la fin de la dernière année de calendrier. Comme on pourra le voir par le rapport, le fonds des pilotes invalides s'élève maintenant à \$26,578.25. Sur cette somme, \$20,000 ont été placés sur les bons du Havre de Montréal, \$2,000 sur les bons de l'aqueduc de Montréal, \$1,620 sur les navires fédéraux, et la balance \$2,958.95 a été placée en banque. Pendant l'année dernière les sûretés sont augmentées de \$1,928. Le nombre de ceux qui sont à la retraite n'a pas augmenté pendant l'année dernière, et aucune diminution n'a eu lieu soit par la mort ou autrement. Les pensions ordinairement payées sont de \$60.

ST. JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK.

En consultant le supplément No. 2 de ce rapport, on trouvera que le montant perçu pour taux de pilotage pendant l'année finissant le 31 décembre dernier, s'est élevé à \$23,813. Ce montant a été payé par 523 navires, dont 371 sont britanniques et 152 étrangers. Il y a 33 pilotes commissionnés et sept apprentis à ce port.

Par arrêté du Conseil en date du 27 février dernier M. J. U. Thomas a été nommé

Secrétaire-Trésorier de la Commission des Pilotes, en remplacement de M. George Stymest, décédé.

La section 3 de l'Acte 38 Vict. chap. 28, qui a été mise en force le 8 avril dernier, et qui est un amendement à l'Acte de Pilotage du Canada 36 Vict. chap. 54, stipule qu'à l'avenir le secrétaire-trésorier des Commissaires des Pilotes de St. Jean et de Halifax pourra être nommé par les Commissaires avec la sanction du Gouverneur en Conseil, et ils lui paieront tel salaire qu'ils jugeront à propos sur les contributions de pilotes et honoraires de commission. Le secrétaire de chacune de ces commissions est maintenant nommé par les Commissaires au lieu d'être nommé et payé par le Gouvernement fédéral comme autrefois.

HALIFAX, N.-E.

Le supplément No. 2 de ce rapport donne le rapport des commissaires des pilotes de ce port depuis le 1er août 1875 au 31 décembre dernier. Pendant cette période la somme de \$6,669.90 a été perçue pour le pilotage des navires qui entrent et qui sortent des ports ; sur ce montant, la somme de \$6,336.40 a été payée aux pilotes et la balance, \$333.50, a été pour couvrir les dépenses de bureau et le salaire du secrétaire-trésorier. 335 navires britanniques, sujets au prix de pilotage compulsoire, sont entrés dans le port de Halifax, pendant la période ci-dessus mentionnée ; il y est aussi entré 23 navires étrangers. Le nombre des pilotes commissionnés de ce port est de 25.

PICTOU, N.-E.

Pendant l'année dernière, le montant perçu pour prix de pilotage à ce port s'est élevé à \$4,616 ; sur cette somme il y a eu \$119 de perçu des navires étrangers. Le montant perçu des navires à vapeur est de \$2,500 ; la balance a été payée par les navires à voile. Le total des recettes de ce port a été payé aux pilotes, qui sont au nombre de 16.

MIRAMICHI, N.-B.

Le supplément No. 2 de ce rapport fait mention que la somme de \$6,750.98 a été perçue comme prix de pilotage à ce port, pour 113 navires britanniques et 146 navires étrangers. Il y a à ce port 22 pilotes commissionnés.

COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B.

En raison du mauvais état des affaires l'année dernière, les pilotes de cette circonscription n'ont reçu que la somme de \$686, et sur ce montant on avait perçu \$376 des navires britanniques et \$310 des navires étrangers. Sur les 11 pilotes de ce district, il n'y en avait que 8 de service en 1875.

Des commissions de pilotage ont été établies à Ristigouche et Richibouctou, N.B., Sydney, comté de Richmond, Digby, Annapolis, comtés de King et Hants, au Grand et Petit Bras d'Or, N.-E., et à la Colombie-Britannique ; mais on n'a pas encore reçu de rapports.

COMMISSAIRES ET MAITRES DE HAVRE.

Le supplément No. 2 de ce rapport contient les rapports des Commissaires des havres de Toronto, de Montréal et de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

D'après le rapport du maître de havre de Toronto au bureau des commissaires pour ce port, on verra qu'il y a eu une augmentation de \$476.96 dans les recettes du havre pendant l'année sur les recettes de l'année précédente; les recettes s'élèvent à \$11,728.09, tandis que les dépenses sont de \$25,671.18.

Pendant la saison de 1875, 2,439 navires sont entrés dans le port; sur ce nombre 1,574 étaient des navires à voiles et les autres des propulseurs et des bateaux à vapeur. Comparé avec la saison de 1874, il y a eu une diminution de 84 navires. La somme de \$12,983.44 a été dépensée par la Commission du Havre pour draguer, et la somme de \$4,974.99, pour différents autres travaux: ce qui porte le total des dépenses à \$17,958.43. Les dépenses des trois dernières années se sont élevées à \$50,818.80 et les recettes ont été de \$33,457.85.

Le supplément No 2 de ce rapport contient le rapport des commissaires du havre de Montréal, lequel comprend les rapports du maître de havre et de l'ingénieur du havre, pour l'année finissant le 31 décembre dernier. D'après les relevés du maître de havre, il appert que pendant la dernière saison 642 navires maritimes, ayant un tonnage total de 386,112 tonneaux, sont entrés dans le port; le nombre des arrivages l'année précédente était de 731, avec un tonnage brut de 423,423 tonneaux, soit une diminution de 89 navires et de 37,301 tonneaux pour la dernière saison. Le tableau comparatif pour les dix dernières années fait par le maître de havre, démontre que le nombre des navires maritimes entrés dans le port pendant la dernière saison, et la quantité de tonnage de ces navires, sont les moindres qu'il y ait eu depuis 1871. Le nombre des navires de l'intérieur qui sont entrés dans le port pendant la dernière saison a été de 6,178, ayant un tonnage brut de 811,410 tonneaux, contre 6,855 navires en 1874 avec un tonnage brut de 956,837 tonneaux. Les relevés du tonnage de l'intérieur sont moins considérables que dans aucune année depuis 1869. Ces relevés démontrent que pendant la dernière année il y a eu une diminution considérable dans le nombre des arrivages à Montréal, tant de navires maritimes que de l'intérieur. Ceci est dû sans doute au mauvais état des affaires.

Comme on le verra par les états présentés, les recettes des commissaires du havre de Montréal pour l'année finissant le 31 décembre dernier se sont élevées à \$248,025.73, tandis que celles de l'année dernière étaient de \$280,021.25, soit une diminution de \$31,995.70.

Les revenus provenant d'autres sources, y compris les produits de la vente des débentures, l'intérêt et les recettes du Gouvernement fédéral, se sont élevés à \$299,383, formant un revenu total de \$547,409.52, tandis que les dépenses totales pour les améliorations, paiement de débentures, etc., s'élevaient à \$730,089.85. Comme on pourra le voir par le rapport du secrétaire, les travaux du havre pendant la dernière saison ont été conduits sur une plus grande échelle que dans aucune des années précédentes, la somme de \$149,423.59 a été dépensée pour le creusement du chenal entre Montréal et Québec.

D'après le rapport des Commissaires du Havre de Québec et les états qui

l'accompagnent, il appert que le montant reçu pendant l'année dernière par les commissaires, comme revenu provenant du loyer des quais, du tonnage et autres taxes, s'est élevé à \$67,469.09, tandis que les dépenses ont été de \$64,999.29. Sur cette somme du revenu mentionné, \$26,111.49 ont été reçus pour droits de tonnage, \$14,937.34 pour droits de havre, d'importation et d'exportation, et la balance pour loyer de quais, magasins, etc. La somme de \$40,071.03 a été dépensée pour paiements d'intérêt sur les bons, et \$4,542.63 pour salaires et dépenses de bureau.

La valeur totale de l'actif des commissaires, y compris les quais et autres propriétés, est de \$864,573.99, et le passif, qui comprend les bons du havre de Québec, est de \$723,000.

La barge de draguage construite pour le gouvernement fédéral au prix de \$37,000 et pour l'usage du havre de Québec, a été mise en opération le 23 octobre dernier ; mais vu l'état avancé de la saison, on n'a pu travailler beaucoup à faire disparaître les obstacles. Les travaux ont été suspendus le 11 novembre, et on a dégréé et conduit la barge dans ses quartiers d'hiver.

Le rapport de l'année dernière fait mention des prix offerts aux meilleurs plans pour l'amélioration du havre. Le premier prix, \$5,000, a été accordé à MM. Kinipple et Morris, de Londres et Greenock. Le second prix n'a pas encore été donné.

A la dernière session du Parlement une loi a été passée opérant, dans la constitution des commissaires du havre de Québec, un changement par lequel certains membres de la présente Commission du havre cessent d'en faire partie le 1er janvier 1876. Cette corporation devra, depuis cette époque, se composer de neuf membres dont cinq seront nommés par le Gouverneur en Conseil, les quatre autres seront : un membre élu par le Conseil de la Chambre de Commerce de Québec, un autre par la Chambre de Commerce de Lévis, et deux membres qui représenteront les intérêts de la navigation devront être élus, tel que voulu par la loi.

On trouvera dans le supplément No. 2 le rapport des Commissaires du Havre de Pictou, ainsi que les comptes attestés des recettes et des dépenses pour l'année expirée le 31 du mois dernier. D'après ces comptes il appert que l'on a reçu par l'entremise du préposé aux douanes la somme de \$1,900 comme taxes de havre, \$613.03 pour droits perçus par le garde des quais, et \$138.78 provenant de l'intérêt de la vente de bois de charpente : ce qui porte les recettes de l'année à \$2,643.81. Il y avait cependant au commencement de l'année, entre les mains des Commissaires, une somme de \$2,482.06, ce qui, avec le montant perçu pendant l'année, forme un total de \$5,126.47. Sur ce montant on a dépensé pendant l'année dernière la somme de \$2,414.95 pour agrandir le quai, acheter des bouées, payer le salaire du garde de quais et pour diverses dépenses, ce qui, à la fin de l'année dernière, laissait une balance de \$2,711.52 entre les mains des Commissaires.

Les Commissaires ont l'intention d'importer une grue portative en fer pour l'usage du quai, et aussi de construire un caisson de quai à la Rue South Market et un autre à New Glasgow.

On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport, les rapports de plusieurs maîtres des havres des plus importants, nommés en vertu des Actes 36 Vict. chap. 9, et 37 Vict. chap. 34, ainsi qu'un état des honoraires perçus par les maîtres de havre pendant l'année finissant le 31 décembre dernier ; et aussi une liste de tous les maîtres de havre du Canada.

Comme dans le plus grand nombre des ports les recettes ont été simplement nominales en raison de la dispense de payer les droits, accordée aux navires qui faisaient le commerce d'un port à l'autre du Canada et aux navires qui font le transport du poisson, un amendement a été fait aux Actes ci-dessus mentionnés à la dernière session du Parlement, par lequel les maîtres de havre sont autorisés à percevoir des taxes de tous les navires qui entrent dans un port soit pour décharger ou pour prendre une cargaison, du lest, des provisions, du bois ou de l'eau. Cependant, les droits ne sont pas payables plus que deux fois pendant l'année de calendrier par les navires.

MARINE MARCHANDE.

Pendant l'année 1875 les intérêts maritimes du Canada ont été dans un état de prostration, et ont eu le sort commun des autres branches de commerce. D'après l'exposé qui suit l'on verra cependant que, comparé à l'année 1874, il y a eu une augmentation considérable dans les navires inscrits dans les registres pendant l'année qui vient de finir.

Le nombre des navires inscrits dans les registres le 31 décembre 1875, y compris les bâtiments de l'intérieur et les barges, était de 6,952 avec un tonnage de 1,205,565 tonneaux, tandis qu'il y avait l'année dernière 6,930 navires avec un tonnage de 1,158,363 tonneaux, soit une augmentation de 22 navires et de 47,202 tonneaux.

En portant la valeur de la capacité de tous les navires enregistrés en Canada, y compris les anciens et les nouveaux navires, voiliers, bateaux à vapeur et barges, à \$30 par tonneau, ce qui à mon avis, serait une moyenne raisonnable, le chiffre se serait élevé, le 31 décembre 1875, à \$36,166,950.

ÉTAT comparatif indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans les registres du pays le 31 décembre 1873, 1874, 1875.

PROVINCES.	1873.		1874.		1875.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926
Nouvelle-Ecosse.....	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144
Québec	1,842	214,043	1,837	218,946	1,831	222,965
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990
Ile du Prince-Edouard.	280	38,918	312	48,388	335	50,677
Colombie-Britannique	30	4,095	35	3,611	40	3,985
Manitoba.....	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>	2	178
Total	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre aux différents ports du Canada, le 31e jour de décembre 1875.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Chatham.....	140	10,791
Dorchester.....	10	7,562
St. Jean.....	801	270,762
St. Andrew.....	176	16,377
Sackville.....	6	2,434
Total.....	1,133	307,926

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Amherst.....	3	2,741
Annapolis.....	58	18,204
Arichat.....	136	7,983
Baddeck.....	10	557
Barrington.....	9	385
Digby.....	152	18,365
Guysborough.....	37	1,805
Halifax.....	992	115,456
Liverpool.....	118	14,222
Londonderry.....	9	3,394
Lunenburg.....	187	12,293
Maitland.....	18	14,276
Parrsboro'.....	81	11,931
Pictou.....	89	30,745
Pugwash.....	20	1,537
Port Hawkesbury.....	37	1,706
Port Medway.....	6	449
Shelburne.....	111	13,460
Sydney.....	99	7,620
Truro.....	1	473
Windsor.....	198	78,831
Weymouth.....	6	2,230
Yarmouth.....	409	146,481
Total.....	2,786	505,144

PROVINCE DE QUEBEC.

Gaspé.....	39	2,017
Montréal.....	915	116,290
Iles de la Madeleine.....	36	1,313
New Carlisle.....	30	1,829
Percé.....	3	231
Québec.....	808	101,285
Total.....	1,831	222,965

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre,
etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Amherstburg.....	12	407
Belleville.....	6	662
Brockville.....	6	628
Burwell.....	27	5,601
Brighton.....	2	172
Chippewa.....	3	153
Cramahe.....	5	595
Chatham.....	16	2,232
Cobourg.....	5	649
Darlington.....	4	373
Dover.....	22	1,770
Dunnville.....	19	1,984
Dundas.....	2	346
Goderich.....	17	1,324
Hamilton.....	36	8,308
Kingsville.....	1	101
Kingston.....	188	22,558
Morrisburg.....	3	382
Napanee.....	18	2,718
Newcastle.....	1	158
Ottawa.....	70	5,824
Owen Sound.....	7	889
Port Colborne.....	7	774
Port Hope.....	23	2,780
Port Rowan.....	7	1,127
Port Stanley.....	7	1,466
Picton.....	41	4,991
Saugeen.....	3	115
Sault Ste. Marie.....	3	127
Sarnia.....	16	4,046
Ste. Catherine.....	109	25,086
Toronto.....	62	7,882
Windsor.....	40	5,729
Wallaceburg.....	33	2,303
Whitby.....	4	730
Total.....	825	114,890

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown.....	335	50,677
Total.....	335	50,677

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria.....	40	3,685
Total.....	40	3,685

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE MANITOBA.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Winnipeg.....	2	178
Total.....	2	178

RÉCAPITULATION.

Nouveau Brunswick.....	1,133	307,926
Nouvelle-Ecosse.....	2,786	505,144
Québec.....	1,831	222,965
Ontario.....	825	114,990
Ile du Prince Édouard.....	335	50,677
Colombie Britannique.....	40	3,685
Manitoba.....	2	178
Total.....	6,952	1,205,565

Les relevés des nouveaux navires inscrits dans les registres l'année dernière ont presque tous été envoyés, quoiqu'il y ait quelques ports de moindre importance qui ne l'ont pas encore fait; mais comme les navires construits à ces ports ne seront que peu de chose, on peut considérer l'état suivant comme à peu près juste. On verra par cela que le nombre des navires inscrits dans les registres est de 480, ayant une capacité de 151,012 tonneaux, tandis qu'il y avait l'année précédente 496 navires avec un tonnage de 190,756 tonneaux.

La valeur moyenne des nouveaux navires construits l'année dernière peut être considérée de \$45 par tonneau, ce qui donnerait à ces nouveaux navires une valeur de \$6,795,540.

ETAT comparatif indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans les registres du pays le 31 décembre 1874 et 1875.

Provinces.	1874.		1875.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.....	99	42,027	65	33,483
Nouvelle-Ecosse.....	175	84,480	177	67,106
Québec.....	73	20,796	102	22,825
Ontario.....	50	10,797	53	7,760
Ile du Prince-Edouard.....	88	24,634	83	19,338
Colombie-Britannique.....	5	276		
	490	183,010	480	151,012
A ajouter les nouveaux navires construits en Canada et qui ont fait voile pour le Royaume-Uni avec un sauf-conduit du Gouverneur-Général sans être inscrits dans les registres.....	6	7,746		
Total.....	496	190,756	480	151,012

Les navires inscrits dans les registres du Canada ne donnent pas le véritable tonnage des navires que possède le Canada, vu qu'il y en a qui appartiennent en tout ou en partie à des personnes demeurant au Canada qui sont inscrits dans les registres du Royaume-Uni, et qu'il y en a aussi qui sont inscrits dans les registres du Canada qui appartiennent à des personnes demeurant en Angleterre ou en d'autres pays étrangers au Canada. L'état suivant, publié par le *Bureau Veritas*, et pris du *Répertoire général* pour 1875 et 1876, et qui est probablement une autorité aussi digne de foi que l'on puisse trouver sur ce sujet, indiquera le tonnage de chaque pavillon tel qu'il appert par les derniers relevés; mais ce tonnage ne comprend que les navires maritimes et les steamers de plus de 100 tonneaux.

D'après ce rapport la marine du Royaume-Uni tient le premier rang, et le montant du tonnage des navires inscrits dans les registres de l'Empire Britannique, y compris le Canada et ses autres colonies, s'élève à 7,631,593 tonneaux.

Les Etats-Unis d'Amérique viennent au second rang parmi les pays du globe possédant une marine: leur flotte océanique de voiliers et de vapeurs a un tonnage de 2,880,973 tonneaux; mais à part cela, ce pays possède une flotte assez considérable qui fait le commerce sur les lacs et les rivières.

Vient ensuite la Norvège, avec une flotte océanique de voiliers et de vapeurs de 1,395,261 tonneaux.

La quatrième puissance sur la liste est l'Italie, qui a une flotte océanique de voiliers et de vapeurs de 1,284,012 tonneaux.

L'Allemagne occupe le cinquième rang, avec un tonnage de 1,052,201 tonneaux, sans compter sa flotte de l'intérieur et ses steamers de moins de 100 tonneaux; mais comme le Canada a maintenant une flotte d'un tonnage de 1,205,565 tonneaux, y compris les navires de l'intérieur et les steamers de moins de 100 tonneaux, il est probable qu'il prendra place avant l'Allemagne, et qu'il occupera le cinquième rang parmi les puissances du monde ayant les plus grandes flottes.

La France vient ensuite, mais se trouve dépassée de beaucoup soit par l'Allemagne ou le Canada.

ETAT indiquant le tonnage des flottes océaniques de voiliers et de vapeurs de plus de 100 tonneaux enregistrés des différents Etats maritimes du monde en 1875, emprunté au *Répertoire Général* pour 1875 et 1876.

Pavillon.	Navires.	Tonnage brut des vapeurs.	Tonnage net des vapeurs.	Bâtiments à voiles.	Tonnage net des bâtiments à voil.	Total du tonnage net.
Britannique et colonial..	3,152	3,190,922	2,088,026	19,709	5,543,567	7,631,593
Américain.....	578	692,575	493,097	7,312	2,387,876	2,880,973
Norvégien.....	117	48,322	34,598	4,718	1,360,663	1,395,261
Italien.....	111	92,209	61,630	4,469	1,222,382	1,284,012
Allemand.....	232	287,610	198,911	3,477	853,290	1,052,201
Français.....	301	312,418	202,109	3,877	751,854	953,963
Espagnol.....	216	144,859	103,627	2,888	551,201	654,828
Hollandais.....	115	114,625	80,444	1,471	403,788	484,232
Suédois.....	207	83,930	59,160	2,018	389,062	448,222
Grec.....	11	6,689	4,369	2,092	418,689	423,058
Russe.....	145	112,252	75,115	1,759	383,841	458,956
Autrichien.....	77	79,370	54,411	980	329,970	384,381
Danois.....	76	47,840	31,369	1,291	176,941	208,310
Amérique du Sud.....	77	55,310	37,196	288	110,246	147,442
Portugais.....	25	19,372	13,888	444	107,194	121,082
Turc et Egyptien.....	29	28,430	19,174	281	43,695	62,869
Américain du centre.....	6	4,462	3,056	99	31,674	34,730
Belge.....	38	38,950	27,572	51	19,555	47,127
Asiatique.....	6	4,347	2,643	34	13,513	16,156
Total.....	5,519	5,364,492	3,590,395	57,258	15,099,001	18,689,396

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

Le supplément No. 2 contient une liste des personnes qui ont reçu, du gouvernement canadien, des récompenses ou des témoignages de reconnaissance publique pour leur dévouement à sauver la vie des naufragés à bord de navires canadiens, ainsi

qu'une liste des marins canadiens à qui des récompenses ou des témoignages de reconnaissance ont été accordés par le gouvernement britannique ou les gouvernements étrangers pour actes de bravoure ou de dévouement en sauvant la vie de naufragés à bord des navires britanniques ou étrangers. D'après ces relevés, on verra que, pendant l'année, le gouvernement du Canada a présenté 17 témoignages de reconnaissance et récompenses en argent, accompagnés de lettres de remerciements, et en sept occasions des lettres de remerciements seules ont été expédiées.

La somme dépensée pendant la dernière année fiscale, pour ce service et l'achat de chaloupes de sauvetage, s'est élevée à \$3,552.86, et on trouvera dans l'annexe No. 24 de ce rapport un état détaillé de ces dépenses. Un crédit spécial de \$6,000 avait été voté par le Parlement pour ce service, ce qui laisse une balance de \$2,447.14 qui a été remise au Trésor. Sur la somme dépensée, on a employé \$1,586.71 pour acheter des chaloupes de sauvetage et construire des hangars aux stations suivantes du bas du St. Laurent, savoir: l'Île aux Grues, l'Islet, Malbaie, Trois Pistoles, Ste. Anne, Rivière Ouelle et Kamouraska, et pour construire des bâtisses et réparer les chaloupes de sauvetage à Port Hope et à l'Île Nottawasaga, Ontario. Les désastres qui ont eu lieu dans l'automne de 1871, et par lesquels des navires de grand prix ont été brisés et coulés à fond par la glace, ont nécessité l'établissement de stations de chaloupes de sauvetage dans cette localité. Ces chaloupes recouvertes en fer peuvent rendre de grands secours là où aucune chaloupe à rames ne pourrait frayer son chemin dans les glaces. Ces chaloupes de sauvetage sont stationnées de manière à pouvoir se réunir en un endroit indiqué, et sont sous les soins de gardiens compétents.

PERSONNEL DU MINISTÈRE A OTTAWA.

On trouvera dans l'annexe No 15 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 le 30 juin 1875.

Le 10 mai 1875, M. William Patrick Anderson, âgé de 23 ans, qui pendant les six mois précédents avait agi comme assistant de l'ingénieur et surintendant des phares, a été nommé assistant de ce fonctionnaire et commis de seconde classe cadette avec un salaire de \$1,000 par année; cette nomination devant dater du 1er de ce mois.

Le 22 juillet 1875, M. John Makinson, âgé de 38 ans, qui pendant les dix mois précédents avait rempli les fonctions de commis surnuméraire, a été nommé commis de seconde classe cadette, avec un salaire annuel de \$700; cette nomination devant dater du 1er du mois déjà mentionné.

On verra par l'addenda qui accompagne ce rapport, le nombre des personnes employées dans le service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans le rapport, ce nombre était de 1,511 l'année dernière, et de 1,371 l'année précédente. Il y a, de plus, soixant-deux registrateurs de navires sous la direction et le contrôle de ce ministère. Ce sont les percepteurs de

douanes aux différents ports d'enregistrement; ils ne reçoivent ni traitements ni honoraires comme régistrateurs. Il y a en outre soixante-six jaugeurs et inspecteurs de navires nommés à différents ports du pays comme officiers de ce ministère, qui sont rémunérés par les honoraires attachés à leur charge, bien qu'en outre de ces fonctions ils soient pour la plupart employés au service de la Douane. De plus, par arrêtés du conseil en date du 21 avril et du 2 décembre 1874, le principal officier de douanes à chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard, où l'on n'a pas établi de bureaux d'engagement de matelots, est préposé à l'engagement des matelots, et reçoit les honoraires de ces fonctions. Ces officiers doivent faire au ministère des rapports semi-annuels de leurs opérations, et agir comme tels d'après ses instructions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa, 1er janvier 1876.

ADDENDA.

Le nombre des employés au service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries était comme suit, au 31 Décembre 1875 :

Surintendants de phares et gardiens de phares pour Ontario et en amont de Montréal.....	96
Officiers de l'agence à Québec, gardiens de phares, de sifflets d'alarme à vapeur etc., en aval de Montréal, dans la Province de Québec.....	155
Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., au Nouveau-Brunswick.....	68
Agent, commis, messenger, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, et employés aux établissements de secours de la Nouvelle-Ecosse.....	133
Agent et gardiens de phares dans l'Île du Prince-Edouard.....	18
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique.....	14
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux.....	136
Examineurs des capitaines et seconds de navires et commis du président du bureau.....	7
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis du président du bureau.....	9
Police de havre et de rade, Montréal et Québec.....	79
Officiers et employés des hôpitaux de la marine.....	75
Préposés à l'engagement des matelots *	16
Maitres de havres.....	77
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des traitements †.....	72
Receveurs des épaves	23
Garde-pêche et gardiens, Ontario	80
Commandant du navire pour la protection des pêcheries et équipage	26
Garde-pêche et gardiens, Province de Québec.....	59
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouvelle-Ecosse.....	234
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouveau-Brunswick.....	100
Garde-pêche et huissier de la Trinité, Île du Prince-Edouard.....	26
Garde-pêche, Manitoba.....	1
	1,511

Il y a soixante-deux registrateurs et soixante-six jaugeurs et inspecteurs de navires, qui ne sont pas mentionnés dans ce tableau.

* Les percepteurs de douanes agissent comme préposés à l'engagement des matelots

† Un grand nombre de personnes remplissent gratuitement les fonctions d'observateurs météorologiques.

R A P P O R T

DU

COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.

À L'HON. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—En faisant rapport sur le rendement et la condition des pêcheries canadiennes ainsi que sur l'état du service des pêcheries pendant la saison de 1875, j'attire respectueusement votre attention sur certains faits et recommandations au sujet de cette importante branche de l'industrie nationale.

CONDITION ET RENDEMENT DES PÊCHERIES CANADIENNES.

La valeur du rendement de nos pêcheries s'était élevée à \$11,681,886 en 1874; en 1875 elle a été un peu moindre.

Je fais actuellement préparer un tableau qui montrera en détail les différentes espèces et quantités de poisson pris dans chaque province, ainsi que sa valeur. Ce tableau est disposé de telle sorte qu'il permet de comparer facilement chaque détail avec ceux de 1874, afin de pouvoir se rendre compte avec promptitude de l'augmentation et de la diminution dans la quantité et la valeur des différentes espèces de poisson dans chaque district. Cette comparaison des détails démontrera,—ce qui, autrement, ne pourrait être compris,—que, s'il y a quelque différence dans la valeur du rendement des pêcheries de l'année dernière, elle est expliquée et jusqu'à un certain point compensée par l'augmentation dans les sections et par une prospérité assez satisfaisante.

Comme ces renseignements comprennent le compte-rendu des opérations de pêche jusqu'à la fin de l'année dernière et dont une bonne partie s'est faite dans la saison d'automne; comme, aussi, les relevés de grand nombre de districts éloignés sont obtenus avec difficulté et ont besoin d'être soigneusement révisés, la compilation de ces statistiques retarde nécessairement un rapport complet sur les traits les plus intéressants et les plus importants de ce service. C'est pourquoi je recommande que le présent sommaire des opérations officielles soit imprimé pour être présenté de bonne heure au parlement, et qu'il soit le plus tôt possible suivi d'un rapport plus complet accompagné de statistiques.

DEPENSES ET RECETTES.

Les statistiques suivantes indiquent les sommes dépensées et perçues pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1875, les dépenses courantes et les perceptions faites depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1875.

Les dépenses pendant la période précitée sont subdivisées d'après les provinces, comme suit :—

ONTARIO.

Salaires et déboursés des garde-pêche.....	\$8,383 61	
* Pisciculture.....	5,635 74	
		<u>14,019 35</u>

QUÉBEC.

Salaires et déboursés de garde-pêche.....	\$9,808 34	
Pisciculture.....	8,525 46	
Navire affecté à la protection des pêcheries.....	10,000 00	
		<u>28,333 80</u>

NOUVELLE-ECOSSE.

Salaires et déboursés des garde-pêche.....	12,265 86	
Pisciculture.....	100 00	
		<u>12,365 86</u>

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Salaires et déboursés des garde-pêche et de l'inspecteur des pêcheries.....	10,046 88	
Pisciculture.....	3,743 73	
		<u>13,790 61</u>

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Salaires des officiers de port.....	459 54	
		<u>459 65</u>

MANITOBA.

Salaires et déboursés du garde-pêche.....	288 65	
		<u>288 65</u>

Total..... \$69,257 81

Et pour le semestre suivant :

Ontario, traitements et déboursés des garde-pêche.....	\$6,883 14
Québec, do do	9,957 33
Nouvelle-Ecosse, do do	6,575 39
Nouveau-Brunswick, do do	5,676 50
Vapeur <i>Glendon</i> do do	14,200 00
Pisciculture, do do	27,365 52

Total..... \$70,657 88

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

ONTARIO.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations... \$4,478 05

QUEBEC.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations... 8,904 85

NOUVELLE-ECOSSE.

Taxes sur filets, amendes et confiscations..... 551 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Loyers, taxes sur filets, amendes et confiscations..... 830 30

Total.....\$14,764 20

Et pour le semestre suivant :

Ontario, loyers et honoraires, amendes et confiscations... \$3,093 43

Québec, do do ... 4,107 34

Nouvelle-Ecosse, do do ... 467 85

Nouveau-Brunswick, do do ... 1,062 76

Total..... \$8,931 38

Ces honoraires étant invariablement payables d'avance, leur perception n'est l'objet d'aucune difficulté, et il n'y a pas d'arrérages. Les perceptions faites pendant la dernière année fiscale ont dépassé celles de l'année précédente ; mais les perceptions faites pendant le semestre expiré à la fin de décembre sont un peu moindres. Cette diminution est due à la réduction des honoraires de permis exigés pour les stations de pêche au saumon, réduction opérée à cause de l'insuccès et de la condition précaire de cette industrie. Les honoraires ont été diminués de 60 pour cent. Sans cela les perceptions des dix-huit derniers mois dépasseraient considérablement celles de l'époque correspondante inscrite dans le rapport de l'année dernière.

PERMIS ACCORDÉS

497 permis de pêche ont été accordés dans Ontario, 591 dans Québec et 38 dans le Nouveau-Brunswick : —soit, en tout, 1,126.

OFFICIERS DES PÊCHERIES.

En 1874 le personnel des officiers des pêcheries se composait comme suit :

ONTARIO.—Garde-pêche (magistrats *ex-officio*) et gardiens..... 72

QUÉBEC.—Commandant et équipage du "Glendon"..... 24

Garde-pêche (magistrats *ex-officio*) et gardiens..... 66

NOUVELLE-ECOSSE.—Inspecteur, garde-pêche, (magistrats *ex-officio*) et gardiens..... 217

NOUVEAU-BRUNSWICK.—Inspecteur, garde-pêche (magistrats <i>ex-officio</i>) et gardiens.....	90
ILE DU PRINCE-EDOUARD.—Garde-pêche et officiers de port....	18
MANITOBA. — Garde-pêche.....	1
A ce personnel on a ajouté en 1874 :	
Ontario.....	8
Québec.....	19
Nouvelle-Ecosse.....	17
Nouveau-Brunswick.....	10
Ile du Prince-Edouard.....	8

Faisant en tout 526 officiers et garde-pêche employés au service extérieur.

Ce personnel régulier reçoit de temps en temps l'aide des éclusiers de canaux, des gardiens de phares et des hommes de la police fédérale. Cet arrangement permet de se dispenser, dans certaines localités, des services d'autres officiers qu'il faudrait payer séparément.

Un changement a été opéré, au commencement du printemps, dans l'inspection collective de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et ces deux provinces ont maintenant chacune un Inspecteur. Par cet arrangement les intérêts de pêche des deux sont l'objet d'une surveillance directe. Dans plusieurs des comtés on a fait des améliorations qui contribuent beaucoup à l'efficacité du service.

RAPPORT DES OFFICIERS DES PÊCHERIES.

On trouvera aux annexes des rapports détaillés fournis par les officiers des pêcheries.

PÊCHE DU SAUMON.

Le saumon pris par les pêcheurs à la ligne au moyen de la mouche artificielle a été au nombre de 2,780 pièces. Impossible de vérifier les dépenses privées pour baux, appareils de pêche, frais, etc., que comporte ce beau résultat de *sport* ; mais on peut, sans crainte d'exagération, les porter à \$37,200.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Au mois d'octobre dernier le gouverneur-général lançait, en vertu de l'Acte 37 *Vict. chap. 28*, une proclamation appliquant l'Acte des Pêcheries à l'île du Prince-Edouard. Conformément à cet acte, des règlements de pêche spéciaux furent faits, en vertu d'un arrêté du Conseil, établissant des saisons de prohibition pour le saumon et la truite et mettant à part certaines rivières pour la propagation naturelle et artificielle du poisson. Comme il y a déjà en vigueur, pour la pêche des huîtres et du gaspareau, des statuts provinciaux qu'il n'est pas désirable de changer pour le moment, ces statuts vont continuer à faire loi jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par d'autres règlements. On se propose d'organiser un personnel de garde-pêche et de gardiens pour veiller à ce que ces lois et règlements soient observés.

L'automne dernier j'ai personnellement visité l'île, en compagnie de M. Wilmot, dans le but de préparer des règlements et de choisir l'emplacement d'un établissement

de pisciculture. Nous avons constaté que les rivières poissonneuses avaient beaucoup souffert d'une pêche excessive et prématurée, ainsi que des obstacles et des saletés provenant des moulins. Il paraît être grandement désirable d'appliquer aux pêcheries, de l'île aussitôt après la nomination des officiers, un judicieux système de restriction et d'autres méthodes pour les protéger et les augmenter.

MANITOBA.

Les lois de pêche devraient maintenant être mises en vigueur dans cette province. Les établissements dans le voisinage des cours d'eau se forment à présent si rapidement, que les pêcheries restreintes qui existent aujourd'hui sont exposées à souffrir. Il est de l'intérêt des colons, et surtout nécessaire pour les autres habitants, de réglementer le mode et l'époque de la pêche avant que celle-ci souffre davantage. La pratique de barrer les chenaux avec des filets et des nasses et d'empêcher par là le poisson de se rendre à des endroits favorables pour y déposer le frai, menace d'infliger à ces pêcheries des dommages permanents. Je n'ai pu visiter cette province l'été dernier, ainsi que vous le désiriez, et je ne puis conséquemment suggérer des moyens efficaces pour faire cesser d'autres abus qu'on dit exister là-bas ; mais en étendant simplement l'*Acte des Pêcheries* à Manitoba et en donnant au garde-pêche de Winnipeg l'ordre de mettre en vigueur les clauses de la loi qui se rapportent au barrage des chenaux et à la protection des frayères, on pourrait, pour le moment, éviter d'autres abus d'une nature sérieuse. Au lieu de nommer maintenant d'autres agents des pêcheries dans cette province, je recommande que les inspecteurs de bois des divisions orientale et occidentale de Manitoba soient chargés de veiller aux pêcheries.

Je n'ai reçu aucun relevé sur l'espèce et la quantité de poisson pris.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'agent de ce ministère à Victoria nous a transmis un rapport sur les pêcheries de la Colombie-Britannique ; mais ce rapport ne contient aucun renseignement quant à la quantité du poisson pris par les habitants pour le commerce ou pour la consommation. Les relevés annexés au rapport de l'année dernière font voir que le poisson de cette province est très-abondant et varié ; par conséquent il deviendra, s'il ne l'est déjà, très-précieux pour le commerce. Afin de pouvoir constater son importance pratique et ses besoins, il paraît désirable d'appliquer aujourd'hui l'*Acte des Pêcheries* à la Colombie-Britannique. On pourrait le faire au moyen d'une proclamation qui serait suivie de l'application de règlements spéciaux, après plus ample examen.

TRAITÉ DE WASHINGTON.

Les négociations entamées en 1873-74 pour convertir en arrangements commerciaux réciproques la demande de compensation que le Canada adressait au gouvernement des États-Unis pour les privilèges de pêche concurrents accordés par l'Angleterre aux citoyens américains, afin d'épargner le trouble et les frais d'une commis-

sion mixte, et pour éviter de nouveaux retards dans la consommation de ce pacte,— ces négociations, dis-je, n'ayant pas atteint le but qu'on en attendait, il devint nécessaire d'en revenir aux dispositions du premier traité. En conséquence, Sir A. T. Galt, K. C. M. G., fut nommé commissaire britannique, et F. C. Ford, éc., chargé d'affaires de S. M. à Darmstadt, fut nommé agent britannique. Ce dernier arriva cet automne à Ottawa, accompagné d'un adjoint, M. H. J. G. Bergne, du bureau des affaires étrangères. Ils s'empressèrent de préparer les matières de la commission qui devait se réunir à Halifax au commencement de l'hiver. Les éminents avocats dont suivent les noms furent retenus et consultés au sujet de la réclamation qui devait être soumise au tribunal;—Jos. Doutre, éc., C. R., de Montréal; S. R. Thomson, éc., C. R., de St. Jean, N.-B.; R. L. Weatherbe, éc., de Halifax, N.-E., et Louis H. Davies, éc., de Charlottetown, île du Prince-Edouard. Ces messieurs, ainsi que MM. Ford et Bergne et le soussigné, se réunirent et eurent une consultation avec vous à St. Jean, N.-B. Mais il fut impossible de procéder, car le gouvernement américain n'avait pas nommé son commissaire. En conséquence l'agent de Sa Majesté et son compagnon partirent pour New-York ou ils s'embarquèrent pour retourner en Angleterre.

LEGISLATION INTERNATIONALE.

Sous ce titre le rapport de 1874 contenait les observations suivantes :

“ Le rapport de l'année dernière faisait allusion au désir exprimé par les commissaires fédéral et d'Etat (des Etats-Unis) qu'une législation uniforme fût appliquée aux pêcheries sur les rivières qui séparent les Etats-Unis et le Canada. Dès que la République voisine aura adopté les restrictions nécessaires, le soussigné sera en mesure de suggérer des règlements qui seraient également avantageux aux deux pays. Aujourd'hui la manière préjudiciable et incontrôlable avec laquelle la pêche est pratiquée par les Américains sur nos rivières-frontières nous oblige d'accorder aux pêcheurs canadiens de plus grands privilèges que ceux que demande la conservation du poisson.”

Les autorités fédérale et d'Etat américaines n'ayant rien fait, vous avez porté la chose à l'attention du Gouverneur-Général en conseil par le mémoire suivant qui porte la date du 23 septembre dernier :

“ Le soussigné désire attirer l'attention du gouvernement sur les difficultés particulières qui environnent l'adoption et la mise en vigueur de mesures restrictives pour la protection et l'accroissement du poisson qui fréquente les rivières-frontières séparant le Canada des Etats-Unis. On a constaté qu'il est nécessaire de faire certains règlements pour empêcher la destruction du jeune poisson et protéger le poisson reproducteur pendant les saisons de reproduction, ainsi que pour protéger les emplacements de pêche contre la pêche excessive. Tandis que, le long de la frontière canadienne ainsi que sur les eaux de l'intérieur qui se relie aux grands lacs et au fleuve St. Laurent, ces restrictions judicieuses ont force de loi et contribuent à la rapide amélioration des pêcheries, aucun règlement de ce genre n'est observé par les pêcheurs américains sur les rivières voisines. Cette anomalie crée beaucoup de mécontentement parmi les Canadiens qui considèrent comme très-préjudiciable pour eux que des étrangers viennent leur enlever les avantages d'opérations illimitées.

“ Le soussigné recommande que le gouvernement ait une communication officielle avec les autorités d'Etat du Michigan, de l'Ohio, de la Pennsylvanie, de New-York, du Vermont et du Maine, pour leur signaler la nécessité de faire une législation sur ce sujet.”

Un arrêté du Conseil basé sur ce mémoire a été transmis au Ministre de Sa Majesté à Washington, qui a communiqué sur ce sujet avec le département d'Etat et demandé qu'il fût porté à l'attention des gouverneurs des Etats en question.

OPÉRATIONS DE PISCICULTURE.

Le gouvernement fédéral possède aujourd'hui sept établissements publics consacrés à la reproduction artificielle du poisson. A part ceux qui existaient auparavant à Newcastle, Gaspé, Ristigouche et Miramichi, ce ministère a construit et terminé trois autres jolis et commodes établissements : à Sandwich, sur la rivière Détroit ; à Tadousac, sur la rivière Saguenay ; et à Bedford, sur la rivière Sackville, près l'entrée du bassin de Bedford, à quelques milles seulement de Halifax. Les dimensions de l'institution-mère du Ruisseau de Wilmot ont été augmentées, en sorte que l'intérieur peut contenir maintenant plusieurs millions d'œufs de poisson, et les viviers arbriter des millions de jeunes alevins. On trouvera dans le rapport de M. Wilmot, aux annexes, des détails sur chacun de ces établissements, un relevé de la distribution du jeune poisson éclos dans ces maisons de reproduction le printemps dernier, ainsi que du nombre d'œufs déposés l'automne dernier.

REPEUPLEMENT DES RIVIÈRES À SAUMON.

La tentative, commencée il y a trois ans, de repeupler la Rivière au Saumon, à une quarantaine de milles en aval de la ville d'Ottawa, fut continuée le printemps dernier. Près de 30,000 alevins de saumon, en bonne condition, furent mis en liberté dans différents endroits de la rivière. Ce nouveau dépôt porte à 47,000 le nombre des jeunes saumons distribués dans ce cours d'eau. Les gardiens font rapport que dans les mois d'automne le haut de la rivière était rempli de saumons et on en a vu plusieurs qui avaient plus de dix pouces de longueur. La prochaine saison décidera si, oui ou non, ces petits poissons émigreront à l'eau salée et reviendront, d'après l'habitude de leur espèce, dans les eaux où ils ont été élevés mais non incubés. Il est possible que l'instinct naturel qui fait revenir le saumon dans ses rivières natales, se développe d'une manière secondaire chez ceux qui ont été incubés par le procédé artificiel et transférés dans d'autres eaux, et les ramène aux localités où ils ont traversé les premières phases de leur existence.

PASSES-MIGRATOIRES.

Plusieurs nouvelles passes-migratoires ont été construites, à frais privés, sur des barrages de moulins et autres, et grand nombre d'autres passes qui existaient déjà ont été réparées et améliorées.

SCIURE ET REBUTS DE MOULINS.

On ne s'est pas contenté de mettre en vigueur les sections de l'*Acte des Pêcheries* qui concernent les obstacles et les saletés provenant des moulins sur les rivières poissonneuses, mais encore le statut concernant la sciure et les rebuts de moulins sur les rivières navigables a été mis à exécution chaque fois que les circonstances exigeaient l'intervention de la loi.

PROTECTION ET DÉVELOPPEMENT DES EAUX DE L'INTÉRIEUR.

La protection dont les lacs de l'intérieur ont été l'objet depuis quelques années ayant considérablement augmenté la quantité du poisson qui les habite, le ministère a cru devoir se relâcher des restrictions qui avaient été en vigueur jusque-là et d'accorder des permis de pêche spéciaux pendant les saisons d'automne et d'hiver. Cette mesure a donné de l'ouvrage à grand nombre de gens qui étaient sans emploi et qui sans cette ressource auraient rudement souffert de la crise commerciale. Elle a beaucoup augmenté l'approvisionnement du poisson frais sur nos marchés, et sous ce rapport elle a considérablement contribué au soulagement de ceux qui souffraient et de l'absence du travail et de la cherté des vivres.

PÊCHE DE LA MORUE A LA SEINE.

Le rapport de l'année dernière mentionnait que des plaintes avaient été faites contre les effets désastreux de ce mode de pêche. Depuis, une enquête a été instituée, et le règlement suivant adopté par le Gouverneur-Général en Conseil :

“ Personne ne prendra de la morue avec des seines à une distance moindre qu'un demi-mille des emplacements de pêche où les bateaux sont à l'ancre et où les pêcheurs prennent la morue avec des hameçons et des lignes.”

Il est peut-être trop tôt pour juger de l'efficacité de cette mesure, mais jusqu'ici l'effet du règlement a été salutaire.

LIGNES TRAÎNANTES.

Ce mode de pêche a également été l'objet de plaintes, et, par suite, de l'attention du gouvernement. Des circulaires ont été envoyées aux officiers des pêcheries dans les districts où cette pratique était suivie. Les renseignements et recommandations qui ont résulté des enquêtes ne sont pas assez précis pour justifier la prohibition générale des lignes traînantes plus communément appelées “ flottantes ” ; mais il paraît y avoir des raisons suffisantes pour réglementer leur nombre et position dans certains endroits où leur usage excessif et leur placement indistinct gênent les opérations légitimes des autres pêcheurs, et où les particularités des frayères des poissons qui se tiennent au fond de l'eau rendent nécessaire de protéger la pêche locale.

RÉTABLISSEMENT DES BANC D'HÛÎTRES.

Dans tous les rapports que j'ai faits depuis le commencement de la Confédération j'ai parlé de l'épuisement des bancs d'huitres dans quelques parties du pays. Si le gouvernement ne prend pas la détermination de les interdire au dragage pendant au moins trois ans, il sera peut-être trop tard pour en sauver assez pour la culture active. Il est vraiment regrettable que, pendant que notre pays importe tous les ans de vastes quantités d'huitres des Etats-Unis, à des frais qui font de ce mollusque nutritif un luxe dispendieux, les sources naturelles d'où nous pourrions obtenir un approvisionnement abondant et peu coûteux soient abandonnées à la destruction.

LOIS ET RÈGLEMENTS DE PÊCHE.

De nombreux règlements de pêche ayant été faits en temps, dont quelques-uns furent subséquemment modifiés ou remplacés par d'autres, on a jugé à propos de les répandre et publier sous une forme condensée pour chacune des provinces. Cette

révision a été chose facile en ce qui regarde Ontario et Québec, mais très-difficile pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et elle est encore incomplète sous plus d'un rapport. Les lois et règlements de pêche de la Nouvelle-Ecosse avaient été laissés en vigueur par l'Acte des Pêcheries. Il était donc nécessaire de les abroger par un acte du parlement fédéral établissant des dispositions pour certaines époques de prohibition uniformes qui avaient été autrefois établies par les statuts provinciaux. Les différents règlements de comté faits par les corps municipaux avaient besoin d'être remplacés par d'autres restrictions. D'un autre côté, les règlements en vigueur, dans le Nouveau-Brunswick demandaient de nouveaux amendements. On profita de l'occasion pour suggérer l'imposition d'une taxe spécifique sur chaque quart de saumon et d'achigan et d'abolir la taxe autrefois prélevée sur les filets. Le montant de cette taxe fut d'abord fixé à \$1 par 200 lbs. de saumon et à 50 centins pour la même quantité d'achigan. Il fut ensuite réduit à moins de la moitié, à cause de la dépression générale de cette industrie, et sur la demande de personnes qui s'y livraient.

En recommandant un changement dans l'application de cette taxe j'avais pour but d'étendre graduellement et dans la forme habituelle le système d'occuper des stations de pêche en vertu de permis de saison, système appliqué à Ontario et Québec et qu'il a été de politique officielle d'adapter graduellement, avec les modifications nécessaires, à ceux qui ont des permis dans les autres provinces de la Confédération. Il est très-regrettable que les pêcheurs de saumon et d'achigan se soient tant alarmés de ce changement, sous prétexte que c'était un empiètement sur les droits qu'ils possédaient déjà; il est encore plus regrettable que, nonobstant le taux purement nominal auquel la taxe s'élève, ils en aient refusé le paiement et se soient ainsi placés en antagonisme contre le règlement. Cette malheureuse attitude est plus surprenante quand on considère que le service de la protection des pêcheries leur a été d'un si grand avantage, et qu'en leur assurant au moyen d'un titre légal l'usage exclusif des stations qu'ils occupent le gouvernement se propose de leur conférer des avantages durables. Que ces occupants de stations de pêche soient oui ou non les seuls propriétaires des privilèges dont ils jouissent et soient exempts des règlements auxquels les occupants de stations dans toutes les autres parties du pays se sont toujours conformés, c'est une question de loi qui n'est pas de mon ressort. Ce conflit est, j'en suis persuadé, une grave erreur qui peut affecter leurs intérêts et est causé par des appréhensions qui ne sont aucunement fondées. Il y a tant d'autres et de si excellentes raisons pour ce que ministère et les pêcheurs s'accordent sur toutes les mesures destinées à améliorer les pêcheries dont ceux-ci dépendent et qui constituent pour tout le pays une source de commerce et d'alimentation assez importante pour engager le parlement à lui voter tous les ans des crédits considérables et le gouvernement à chercher les moyens d'assurer son augmentation perpétuelle,—que le regret de voir des différends de ce genre ne saurait être atténué par l'insuccès de ces gens à s'établir dans ce qu'ils disent être une prétention illégale.

CONSERVATION DU HOMARD.

Les agents des pêcheries nous apprennent que la pêche du homard a subi une diminution alarmante, due, paraît-il, à l'excès de production et à la capture inutile des femelles et du homard qui n'a pas la grosseur convenable. C'est exactement le résultat que je prévoyais dans mon rapport de 1873. Le règlement qui fut adopté par le Gouverneur-Général en Conseil le 7 juillet de cette année-là, était de nature à sauver cette pêche importante de la destruction qui résultait des abus commis sur les côtes des États voisins ; mais, comme toujours, l'imprévoyante avidité des gens pratiquant cette industrie à pêcher le homard et le mettre en conserve a été cause que ces sages restrictions furent l'objet de récriminations. Les gens qui avaient placé des capitaux dans les établissements manufacturiers, les pêcheurs et autres particuliers qui profitaient de cette vaste industrie s'unirent pour faire valoir leurs vues et leurs intérêts, et finirent par faire décider le gouvernement à abolir le règlement et à en adopter un autre,—celui daté du 23 avril 1874—qui n'a eu aucun résultat pratique. Parlant des tentatives qui étaient faites par les intéressés pour modifier les premières prohibitions, je disais que la soudaine et vaste augmentation qui s'était fait remarquer dans le produit de la pêche de 1873 était un signe d'excès de production, et démontrait l'urgente nécessité d'économiser et de perpétuer l'espèce. Les extraits suivants du même rapport font voir combien mes prévisions étaient justes et combien nous cherchions à détourner le mal :

“ Il paraît que la pêche excessive a épuisé les pêcheries du homard sur la côte nord-est des États-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'épuisement 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 eu pour résultat l'obtention de renseignements éminemment précieux qu'on trouvera aux annexes.

“ Il paraît évident que des restrictions sont devenues indispensables. Il est égale-

“ ment clair que, quelles que soient les restrictions que l'on adopte, elles occasionne-
 “ ront 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 res-
 “ triction quant au temps, aux lieux, aux moyens et aux conséquences.”

Les craintes que j'exprimais ainsi il y a deux ans, se sont cruellement réalisées l'année dernière. Une diminution de \$545,950 en une seule année, dans la valeur de la pêche du homard, est un fait assez alarmant pour fixer notre attention. Il paraît n'y avoir d'autres remèdes qu'une prohibition absolue pendant la principale partie de l'époque de la fraie.

COMMERCE DU POISSON FRAIS.

Indépendamment des nouveaux modes adoptés pour conserver le poisson frais au lieu de le mariner, modes qui ont si considérablement augmenté le trafic du poisson frais dans ces derniers temps, les communications par voie ferrée entre les districts de pêche ouvrent rapidement des marchés à l'énorme quantité de poisson pris en hiver dans les parties nord et est du Nouveau-Brunswick. Quand le chemin de fer Intercolonial sera terminé, nous pourrons nous attendre à être abondamment approvisionnés, dans les sections centrale et occidentale du Canada, de poisson frais venant des provinces maritimes.

RÉDUCTION DU NOMBRE DES EMPLACEMENTS DE PÊCHE AU SAUMON.

Un diagramme, accompagnant le rapport du commandant Lavoie, fait voir le nombre des emplacements où se fait la pêche du saumon dans le bassin de Gaspé et ses estuaires. Ces emplacements sont si nombreux et se trouvent situés de telle sorte qu'ils gênent le passage du saumon dans les rivières. La conséquence naturelle de cet état de choses, c'est que la pêche a manqué. Si ces emplacements étaient diminués, il y aurait sans doute quelques mécontentements temporaires, mais en définitive tout le voisinage en bénéficierait. La manière la plus juste d'en réduire le nombre serait probablement d'associer ensemble les propriétaires des différents emplacements et de leur accorder un permis collectif pour un nombre restreint de places. Ce plan épargnerait aux pêcheurs les frais les plus considérables de chaque homme pêchant dans une station séparée, car, ces frais étant divisés entre plusieurs, la pêche serait faite avec plus de profit.

STATISTIQUES.

Le recensement décennal nous permet de vérifier l'exactitude des relevés annuels fournis par les officiers des pêcheries sur le produit entier de la pêche. Mais il serait préférable de trouver un rouage au moyen duquel, avec les relevés de l'exportation du poisson qui figurent aux Tableaux du Commerce, le gouvernement pourrait tous les ans

constater avec une exactitude mathématique la quantité et la valeur du poisson qui entre dans la consommation domestique et le trafic étranger. Le bill établissant une inspection officielle du poisson, que j'avais d'abord préparé, avait pour but principal de vérifier exactement la quantité du poisson pris ou vendu dans chaque district d'inspection. Cette disposition de la loi devait être mise à exécution par les agents des pêcheries qui devaient aussi se mettre en mesure de pouvoir remplir les attributions de sous-inspecteurs dans leurs divisions respectives. Comme on a jugé à propos d'enlever le projet d'inspection compulsoire du poisson au contrôle du ministère des Pêcheries pour le placer sous celui du Revenu de l'Intérieur, nous ne sommes pas plus avancés qu'auparavant à l'égard des relevés annuels du produit des pêcheries. L'inspecteur en chef et ses adjoints font sans doute des rapports sur l'espèce, la qualité et la quantité du poisson annuellement inspecté par eux, ainsi que sur les honoraires qu'ils perçoivent ; mais c'est tout. On ne paraît pas se préoccuper de faire connaître la nature et l'étendue des opérations de pêche dans leur rapport avec le commerce et la capacité de production de nos pêcheries, non plus que de faire des observations pour prouver l'effet qu'on anticipait d'une inspection officielle sur le caractère et le développement du commerce. J'ose suggérer que les deux départements s'entendent sur une action commune pour obtenir des statistiques exactes qui puissent servir.

ASSOCIATION DES PISCICULTEURS.

L'assemblée annuelle de l'Association Américaine des Pisciculteurs doit avoir lieu à New-York vers le milieu de février prochain ; mais comme il est probable que le parlement sera alors en session, il me sera impossible de m'y rendre.

C'est avec un bien vif plaisir que j'accuse réception, de la part de l'hon. Spencer F. Baird, commissaire des pêcheries des Etats-Unis, d'une nouvelle consignation d'œufs du saumon de Californie provenant de l'établissement du sous-commissaire Stone situé sur la côte du Pacifique ; ainsi que d'un certain nombre d'œufs de saumon enfermés entre les terres, provenant de l'établissement de pisciculture de Penobscot qui est sous les soins du commissaire d'Etat Atkins, à Bucksport, Maine.

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE POUR PROTÉGER LE POISSON ET LE GIBIER.

Un fort mouvement, soutenu par des hommes habiles et d'énergie, s'est opéré aux Etats-Unis dans le but de former une société internationale pour protéger le poisson et le gibier. Le but de cette association est des plus louables ; et la manière pratique et vigoureuse dont ses membres se sont mis à l'œuvre est un sûr garant du succès.

EXPOSITION DU CENTENAIRE.

Plusieurs engagements d'une nature plus immédiate et plus pressante m'ont empêché de me rendre à votre désir d'aider à l'envoi de poissons du Canada à l'Exposition de Philadelphie l'année prochaine. Vous ayant déjà fait un rapport spécial à cet égard, il m'est

GARDE-CÔTE À VAPEUR.

Le vapeur *Glendon*, qui a été l'année dernière employé à la protection des pêcheries du golfe et du fleuve St. Laurent à la place de la goëlette fédérale *La Canadienne*, va être remplacé, à l'avenir, par le vapeur *Lady Head*.

LOUAGE ET AUTORISATION DES STATIONS DE PÊCHE.

On se rappelle que, d'accord avec la politique suivie dans le passé par le ministre, j'ai constamment demandé l'application de ce système au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Les raisons pour ce faire et les circonstances qui font que le temps présent est une bonne occasion pour établir une certaine uniformité dans le système de contrôler ces privilèges de pêche en vertu de l'*Acte des Pêcheries*, sont si développées dans mes rapports précédents, qu'il me paraît opportun de les signaler encore à votre attention.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER,

Commissaire des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Division des Pêcheries,

Ottawa, 31 déc. 1875.

ERRATUM.

A la page 101 des Annexes, quinzième ligne du haut, au lieu de " 70 " lisez " 20."

ANNEXES

AU

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

Departement de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. I.

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

MONTRÉAL.

		\$ cts.	\$ cts.
Jno. McLaughlin	Salaire comme chef, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	1,089 48	
C. J. Coursol.....	Bordereau des hommes, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	9,417 50	
Receveur-Général.....	Trois mois de taxe, sur le salaire du chef, pour fonds de retraite.....	5 52	
Bureau de poste, Montréal	Loyer d'une boîte et frais de port.....	45 34	
Cie. du gaz, do	Compte de gaz.....	66 86	
Aqueduc de do	Taxe.....	28 30	
Cie. de télégraphe do	Télégrammes.....	10 44	
Montreal Gazette.....	Abonnement, une copie, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1876.....	6 00	
do Herald.....	Abonnement, deux copies, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1876.....	12 00	
Jno. Lovell	Deux almanachs des adresses.....	4 00	
Napoléon Lefebvre.....	Réparations à une pendule.....	1 00	
Jno. McLaughlin.....	Dépenses à la station, transport de prisonniers, etc	80 58	
Sarah Hunter.....	Repas fournis aux prisonniers pauvres.....	33 51	
George Bury.....	12 mois de loyer de la station de police.....	400 00	
J. C. Sarault	Paille.....	5 12	
Jas. Sutherland.....	Impressions et papeterie.....	5 50	
Jno. Kelly.....	Bois de chauffage.....	104 75	
D. Bentley.....	Papeterie.....	14 00	
Tate et Coverton.....	Désinfectants, chlorure de chaux, etc.....	14 60	
Dawson et Frères.....	Gazetteer, etc.....	3 75	
C. J. Coursol.....	Louage de voitures, etc., police au Palais de Cristal	17 25	
Dougan et Rowland.....	Repas à la police au Palais de Cristal.....	30 48	
W. F. Torrance.....	Charbon.....	67 22	
Jas. Walker et Cie.....	Boîte en ferblanc pour documents, etc.....	7 50	
Jno. Parslow.....	Papeterie.....	12 80	
Henry Morgan et Cie.....	Toile, etc., pour paillasses.....	31 47	
H. S. Ormond.....	Frais de passage et dépenses du commissaire à Ottawa et retour.....	15 50	
H. Hedge.....	Pardessus et pantalons pour les hommes.....	593 00	
D. Brunel.....	Bottes, etc., do.....	127 00	
G. Ashton.....	Quatre casques en fourrure et gants.....	32 00	
John McLaughlin.....	Allocation pour habillements d'hiver.....	46 00	
J. D. Anderson.....	Habillements pour les hommes.....	162 00	
E. Dorion.....	Paille pour paillasses.....	2 20	
Duvernay, Frères et Cie.....	18 mois d'abonnement à <i>La Minerve</i> , jusqu'au 31 décembre 1874.....	12 00	
G. Carpenter.....	Chariage d'une caisse de papeterie.....	1 25	
Penny, Wilson et Cie.....	Impression d'entêtes de mémoires.....	8 25	
L. Laframboise.....	Une année d'abonnement au <i>National</i>	8 00	
E. Brousseau.....	do do <i>Courrier</i>	4 75	
Beaver Stamping Co.....	Tuyaux, réparations et montage de poêles, etc.....	9 35	
John Martin.....	Chariage de neige de la cour.....	4 00	
John J. Foote.....	Une année d'abon. au <i>Morning Chronicle</i> de Québec.	6 00	
John Pilotte.....	Paille.....	2 20	
Renaud et Gariépy.....	Papier-tenture pour bureau et corps de garde.....	3 47	
	<i>A reporter</i>	12,551 94	

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

MONTRÉAL.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	12,551 94	.....
P. McTiernan.....	48 repas à des personnes pauvres, à 12½ cts.....	6 00	
Benjamin Briceon.....	Louage de voitures	5 85	
J. A. Roy, M.D.....	Soins à un prisonnier malade.....	3 00	
C. J. Coursol.....	Pour habillements.....	817 66	
John Labelle	Sciage et empilage de bois de chauffage.....	3 05	
H. S. Ormond.....	Louage de voiture et bateau.....	7 50	
	Total de la dépense.....		13,395 00
	Perception des recettes au port de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.....		6,120 21

WM. SMITH,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—
Suite.

QUÉBEC.

		\$	cts.	\$	cts.
R. H. Russell	Douze mois de salaire comme chef de police et préposé à l'engagement des matelots	1,176	00		
A. Parker	Douze mois de salaire comme commis du chef de police et préposé à l'engagement des matelots	979	92		
J. U. Gregory	Bordereau des hommes	14,476	50		
do	do do pour bonne conduite	863	80		
Receveur-Général	Fonds de ret. sur les salaires du chef et du commis	44	00		
Léon Arel	Suif	98	76		
R. Blakeston	Voiles et réparations	50	40		
W. Watson	Voiles	27	83		
C. Bergevin	Habillements pour les hommes	1,834	92		
G. Bélanger	Deux mois de gages com. mécan. du vap. de la pol.	90	00		
Jno. Giblin	Charbon	856	50		
Fullerton et Alexander	Bateau, \$180; bois de service, clous, etc., \$60.16	240	16		
J. J. Foote	Deux années d'abonnement au <i>Morning Chronicle</i> , du 1er janvier 1874 au 31 décembre 1875	12	00		
L. Gagné	Réparations au vapeur de la police	199	75		
S. Bédard	Ferrures du gouvernail	16	00		
Terreau, Frères	Quatre grilles, etc.	24	50		
R. H. Russell	Repas aux témoins, louage de voit., frais de port, etc.	151	31		
do	45 paires de chaus., \$135; 5 paires de bottes, \$23.50	158	50		
M. Dechène	Habillements pour les hommes	690	00		
Tweddell et Campbell	Réparations aux engins	135	53		
J. Fuchs	Habillements pour les hommes	389	00		
H. S. Scott et Cie.	Fer, limes, etc.	53	39		
Jas. Marmen	Charriage, \$9.13; douze cordes de bois, \$55.20	64	33		
W. O'Connor et Cie.	Remorquage du vapeur de ses quartiers d'hiver	8	00		
Hamel et Frères	Drap noir	8	00		
E. Lacroix	Bottes et chapeaux	4	50		
L. Bourget	Approvisionnements	139	36		
Jas. Cunningham	Confection de chemises pour les hommes	27	75		
O. L. Richardson et Fils.	Cuir et courroies sans fin	8	32		
F. O. Vallerand	Cheminées de lampes	4	13		
T. Berrigan	262 courses de calèches avec des prisonniers, à et de la prison, à 50 centins	131	00		
do	35 courses du fourgon, avec des prisonniers, à et de la prison, à \$2.00	190	00		
Cie. de navigation du St. Laurent	Remorq. du vap. de New Liverpool au quai de la Reine	15	00		
J. Baldwin	Une poulie et réparations	3	31		
Henry Quinn	Réparations à l'engin	40	10		
Alexr. Grant	Approv. du vap. envoy. à la recher. d'une chal. volée	6	90		
Jas. Vaudry	Pardessus en caoutchouc et jambières	5	50		
Audet et Robitaille	Câble, canevas, etc.	135	77		
Middleton et Dawson	Papeterie	35	07		
A. Tranquille	Rames	18	00		
Dinning et Webster	Pavillons	16	00		
A. P. Fréchette	Quincaillerie et vitres	1	98		
S. J. Shaw et Cie.	Quincaillerie, peinture, brosses, etc.	91	10		
G. R. Renfrew et Cie.	Casques et couvertures	8	25		
J. Boivin	Peintures, blanc et rouge de plomb, clous, etc.	133	24		
M. Doyle	Réparation de pantalons	9	60		
T. Routier et 5 autres	Réparations au vapeur	158	78		
Archer et Cie.	Bois de service	20	88		
Jno. O. Dowd	Grément du vapeur à l'ouverture de la navigation	242	60		
G. Bisset	Réparations à l'engin et appareils	64	49		
L. Marceau	Réparations générales	123	00		
T. G. Bruneau	Ouvrage de force	87	00		
J. Dion	25 jours de travail, à \$1.50	37	50		
G. Hudon	12½ jours de travail, à \$1.50	18	75		
L. Leclerc	Étoupe	4	00		
A. Mulholland	Quincaillerie, ouvrage de plombiers, etc.	65	50		
L. A. Blanchet	Petits déboursés	3	52		
Total de la dépense pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875				24,500	00
Perception des recettes au port de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875				19,499	88

RÉCAPITULATION des états des dépenses et des recettes de la police du havre,
Montréal, et de la police de rade, Québec.

	\$	cts.	\$	cts.
Dépenses, police du havre de Montréal.....	13,395	00		
do police de rade de Québec.....	24,500	00		
			37,895	00
Perception des recettes à Montréal.....	6,120	21		
do do Québec.....	19,499	88		
do déficit.....	12,274	91		
			25,620	09
Surplus des dépenses à Montréal.....	7,274	79		
do do Québec.....	5,000	12		
			12,274	91

WM. SMITH,

Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 2.

Etat de la dépense pour l'entretien des phares, en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
PHARE DE PORTNEUF, EN BAS.			
F. Rodrigue.....	12 mois de salaire comme gardien.....	246 88	
do	Combustible	10 50	
do	Charriage et pension	7 90	
G. Germain.....	Loyer de terrain	5 50	
B. Chanteloup.....	Reflecteur.....	44 80	
Jos. Vaudry.....	Drap.....	7 10	
J. O'Donohoe.....	Réparations au télescope	2 00	
F. O. Vallerand.....	Mèches	0 70	
A. P. Fréchette.....	Scie et limes	1 65	
			327 03
ST. ANTOINE.			
L. Lafleur.....	12 mois de salaire comme gardien	140 00	
do	Réparations.....	12 02	
Jos. Vaudry.....	Drap.....	1 57	
			153 59
STE. CROIX.			
J. Thurber.....	12 mois de salaire comme gardien.....	150 00	
do	Combustible et réparations	25 00	
C. Desrochers.....	Loyer de terrain.....	6 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	1 27	
J. Boivin.....	Quincaillerie	5 90	
Audet et Robitaille.....	Toile	1 20	
J. O'Donohoe.....	Réparations au compas.....	2 00	
			191 37
POINTE ST. LAURENT.			
J. Chabot.....	12 mois de salaire comme gardien.....	296 25	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	6 89	
J. Vaudry.....	Drap	2 90	
F. O. Vallerand.....	Lampe	4 70	
			310 74
BELLECHASSE.			
E. Thivierge.....	12 mois de salaire comme gardien	316 00	
do	Combustible	10 00	
do	Réparations	2 68	
P. Jobin.....	do	20 59	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	7 68	
A. Talbot.....	Fret	19 75	
J. Vaudry.....	Drap.....	7 42	
			384 12
ILE AUX GRUES.			
J. Painchaud.....	12 mois de salaire comme gardien	316 00	
do	Réparations.....	18 45	
L. Gagné.....	do	51 85	
F. Vézina.....	Peinturage.....	13 50	
F. O. Vallerand.....	Cheminées de lampes	2 10	
			401 90
<i>A reporter.....</i>		401 90	1,386 85

ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		401 90	1,368 85
ILE AUX GRUES.—<i>Suite.</i>			
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	4 80	
G. T. Cary.....	Annonces.....	13 44	
Audet et Robitaille.....	Toile.....	13 61	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 80	
Aug. Villars.....	Argentier le reflecteur.....	32 00	470 55
PILERS.			
Damase Babin.....	12 mois de salaire comme gardien.....	444 40	
do.....	Combustible.....	25 00	
Audet et Robitaille.....	Cable et chaîne.....	93 96	
P. Lafrance.....	Fret.....	7 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	9 07	
F. O. Vallerand.....	Mèches et cheminées.....	5 90	585 33
KAMOURASKA.			
T. R. Desjardins.....	12 mois de salaire comme gardien.....	345 60	
P. Lafrance.....	Fret.....	8 00	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	3 35	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	1 30	
Jos. Vaudry.....	Drap.....	2 35	360 60
PÉLERINS.			
J. C. Marquis.....	12 mois de salaire comme gardien.....	335 76	
do.....	Combustible.....	48 00	
A. Talbot.....	Fret.....	10 00	
Audet et Robitaille.....	Cable et étoupe.....	4 84	
Jos. Vaudry.....	Drap.....	5 93	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	1 10	405 66
POTS-A-L'EAU-DE-VIE.			
N. Richard.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
E. Pelletier.....	Services.....	166 90	
A. Talbot.....	Fret.....	10 00	
N. Richard.....	Combustible.....	21 95	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	4 35	
Jos. Vaudry.....	Drap.....	3 92	
A. Tranquille.....	Rames.....	2 75	604 87
PHARE DE L'ILE ROUGE.			
Elz. Fraser.....	12 mois de salaire comme gardien.....	653 72	
do.....	Réparations.....	102 57	
Bélangier et Gariépy.....	Quincaillerie.....	14 50	
Grenier et Parent.....	Futailles.....	8 00	
F. O. Vallerand.....	Lampes.....	1 00	779 79
ILE VERTE.			
G. Lindsay.....	12 mois de salaire comme gardien.....	853 72	
Audet et Robitaille.....	Cable.....	14 45	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 71	
F. O. Vallerand.....	Cheminées.....	3 35	
A. Talbot.....	Fret.....	20 00	896 26
<i>A reporter</i>			5,469 85

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		5,469 85
	BIOQUETTE.		
Thos. LeBel.....	15½ mois de salaire comme gardien	761 66	
F. Vézina.....	Peinturage.....	232 21	
A. Voyer.....	Combustible	56 00	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	7 58	
J. Boivin.....	Quincaillerie	4 00	
J. Vaudry.....	Drap	9 51	
Chinic et Beaudet.....	Emmagasinage (poudre).....	20 00	
W. Barbour.....	Réparations.....	23 70	
F. O. Vallerand.....	Lampe, mèches, etc.....	7 00	
			1,121 66
	POINTE-AUX-PÈRES.		
D. Lawson.....	12 mois de salaire comme gardien	197 48	
J. Heppel.....	do do assistant gardien	140 00	
D. Lawson.....	Combustible.....	20 00	
F. O. Vallerand.....	Chemins et lampes.....	51 60	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe.....	Fret	14 10	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 71	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	2 15	
Chinic et Beaudet.....	Emmagasinage de poudre	4 00	
			434 04
	ROCHER AUX OISEAUX.		
P. Whalen.....	12 mois de salaire comme gardien et pour assistants	1,488 00	
A. Talbot.....	Fret	226 40	
L. Gagné.....	Hangar pour canon.....	126 50	
Grenier et Parent.....	Futaillies.....	67 20	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	53 45	
J. Giblin.....	Charbon	32 00	
C. Turcotte.....	Réparations.....	40 00	
L. Leclerc.....	Vieux câble.....	12 33	
H. S. Scott et Cie.....	Quincaillerie	9 24	
Bélangier et Gariépy.....	do	28 30	
J. Whalen.....	Chaloupe.....	12 00	
J. Vaudry.....	Couvertes et drap	21 61	
L. Gagné.....	Réparations.....	37 40	
J. Boivin.....	Pinceaux	2 35	
F. O. Vallerand.....	Lanterne, mèches, etc.....	8 75	
E. Giroux.....	Médecines.....	2 10	
			2,167 65
	CAP ROSSEL.		
Aug. Trudeau.....	12 mois de salaire comme gardien.....	795 00	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe.....	Vieux câble	24 00	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	14 55	
J. Boivin.....	do	15 40	
F. O. Vallerand.....	Mèches de lampes, etc.....	8 10	
Duquet et Cie.....	Horloge.....	4 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	9 04	
M. Packwood.....	Débarquement de provisions.....	12 00	
			882 09
	POINTE OUEST, ANTICOSTI.		
L. Malouin.....	12 mois de salaire comme gardien.....	795 00	
G. Bouchard.....	Provisions.....	175 00	
	<i>A reporter</i>	970 00	10,075 27

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	970 00	10,075 27
POINTE OUEST, ANTICOSTI.—<i>Suite.</i>			
C. Cazeau.....	Charrette.....	34 50	
J. Vaudry.....	Drap et couvertes.....	21 26	
Fisher et Blouin.....	Harnais.....	14 50	
Audet et Robitaille.....	Pavillon.....	10 80	
Grenier et Parent.....	Futaillies et chaux.....	9 30	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	28 50	
E. Giroux.....	Médecines.....	3 80	
J. Vaudry.....	Habillements.....	22 11	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	10 00	
A. P. Fréchette.....	do.....	6 34	
S. J. Shaw et Cie.....	Pentures.....	2 12	
L. Gagné.....	Réparations.....	13 50	
F. O. Vallerand.....	Mèches.....	3 40	
			1,150 13
POINTE SUD-OUEST, ANTICOSTI.			
E. Pope.....	12 mois de salaire comme gardien.....	795 00	
Audet et Robitaille.....	Peinture, rames et chaîne.....	101 11	
Ant. Noël.....	Chaloupe.....	138 00	
W. Watson.....	Voiles.....	94 57	
E. Pope.....	Réparations.....	50 00	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	58 00	
P. Timmoncy.....	Cheval et couverture.....	122 90	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	24 02	
H. S. Scott et Cie.....	Fer.....	5 88	
J. Vaudry.....	Drap.....	19 91	
A. Talbot.....	Fret.....	10 00	
J. Colvin.....	Son, avoine, etc.....	28 50	
Duquet et Cie.....	Horloge.....	4 00	
J. Boivin.....	Chaux.....	2 40	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe.....	Fret.....	10 00	
Fisher et Blouin.....	Couvertures.....	8 30	
F. O. Vallerand.....	Mèches et vis.....	10 85	
E. Giroux.....	Médecines.....	9 90	
L. Bourget.....	Approvisionnement.....	10 00	
			1,503 34
POINTE EST, ANTICOSTI.			
Thomas Gagné.....	12 mois de salaire comme gardien.....	795 00	
A. McCallum.....	Télescope.....	7 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	19 14	
J. Howell.....	Fret.....	10 00	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	28 50	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	10 00	
J. Vaudry.....	Toile verre.....	5 64	
F. O. Vallerand.....	Mèches, ciseaux, etc.....	2 25	
			878 03
Dépôt des approvisionnements.			
T. Connolly.....	Approvisionnement.....	108 00	
J. Vaudry.....	Couvertures.....	34 90	
M. Dion et Cie.....	Pois.....	10 45	
H. Laroche.....	Médecines.....	30 80	
G. Bouchard.....	Lard.....	104 00	
L. Bourget.....	Approvisionnement.....	10 00	
			298 15
	<i>A reporter</i>		13,904 92

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			13,904 92
FORTEAU.			
P. Godier.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	815 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 71	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	28 50	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	11 32	
Grenier et Parent.....	Futailles.....	16 00	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret.....	24 00	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	4 62	
C. Cazeau.....	Essieux.....	3 50	
L. Bourget.....	Vins, spiritueux.....	2 75	
			910 40
PASPÉBIAC.			
L. Strong.....	Salaire.....	150 00	
R. Manger.....	Brise-lames.....	240 00	
do	Couvrage en bardeaux et peinture.....	181 68	
A. P. Fréchette.....	Verre et quincaillerie.....	60 75	
J. Vaudry.....	Drap.....	3 74	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret.....	4 93	
			641 10
BELLE-ÎLE.			
M. Colton.....	Douze mois de salaire comme gardien et assistants.....	1,048 00	
W. Wilkins et Cie.....	Becs à gaz et cheminées de lampes.....	199 91	
Chinic et Beaudet.....	Poudre.....	258 40	
John Giblin.....	Charbon.....	199 20	
J. Colvin.....	Avoine, son, etc.....	50 00	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	16 70	
H. S. Scott.....	Fer.....	2 56	
F. O. Vallerand.....	Lampes.....	3 45	
W. Barbour.....	Main-d'œuvre.....	12 00	
Audet et Robitaille.....	Corde.....	29 84	
Cie. des vap. des P. G.	Etoupe.....	24 00	
L. Gagné.....	Réparations.....	10 45	
Yeoman Barney.....	Huile.....	88 29	
C. Caseault.....	Essieux.....	3 50	
E. Giroux.....	Médecine.....	1 25	
J. Vaudry.....	Drap et flanelle.....	24 11	
A. P. Fréchette.....	Conteaux, assiettes, etc.....	3 15	
			1,974 81
POINTE RICHE.			
E. Roy.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	588 00	
C. F. Langlois.....	Combustible.....	120 00	
W. Crawford.....	Briques.....	18 00	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	12 50	
C. Caseault.....	Voiture et brouette.....	37 00	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	11 39	
J. Boivin.....	do.....	10 64	
F. O. Vallerand.....	Lanterne.....	6 60	
J. Vaudry.....	Drap.....	8 39	
E. Giroux.....	Médecines.....	9 20	
W. Barbour.....	Dépenses.....	22 00	
E. Chanteloup.....	Réparations.....	2 50	
			846 22
<i>A reporter</i>			18,277 45

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$	cts.	cts.
		Report.....		18,277 45
MONTÉE DU LAC.				
E. Simard.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	296	24	
H. Simard.....	Combustible.....	30	00	
do.....	Fret.....	15	00	
J. Vaudry.....	Drap.....	2	55	
Audet et Robitaille.....	Rames.....	3	25	
A. P. Fréchette.....	Peinture.....	3	00	
				350 04
POINTE DU SUD, ANTICOSTI.				
D. Tétu.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	593	50	
F. O. Vallerand.....	Lampe et cheminées.....	23	25	
E. Giroux.....	Médecine.....	15	03	
J. Vaudry.....	Drap.....	4	71	
D. Tétu.....	Édifices.....	500	00	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	20	70	
				1,157 19
<i>Dépot des approvisionnements.</i>				
T. Connolly.....	Approvisionnements.....	88	50	
M. Dion et Cie.....	Pois.....	8	80	
G. Boucharde.....	Lard.....	150	00	
J. Vaudry.....	Habillement.....	585	70	
L. Bourget.....	Thé et sucre.....	9	42	
				842 42
<i>Sifflet d'alarme.</i>				
D. Tétu.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	514	50	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	74	15	
J. Giblin.....	Charbon.....	223	20	
J. Vaudry.....	do.....	51	00	
S. J. Shaw.....	Emballage.....	6	53	
				869 38
ILE AMHERST.				
W. Cormier.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	296	24	
J. Vaudry.....	Toile-verre.....	3	93	
				300 17
CAP DE LA MADELEINE.				
P. Savagé.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	296	24	
do.....	Réparations.....	71	00	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	28	75	
F. Routier.....	Réparations.....	27	00	
F. X. Dionne.....	Fret.....	12	00	
J. Vaudry.....	Drap.....	4	11	
				439 10
CAP RAY.				
R. Rennie.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	592	80	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	24	88	
Grenier et Parent.....	Futaillies.....	8	00	
F. O. Vallerand.....	Lampes.....	6	40	
R. Rennie.....	Emmagasinage.....	26	00	
J. Vaudry.....	Toile verre.....	4	71	
				662 79
		A reporter.....		22,898 54

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			22,898 54
<i>Sifflet d'alarme, Cap Ray.</i>			
R. Rennie.....	12 mois de salaire comme mécanicien	395 20	
do	Charbon	100 00	
J. Hoyt.....	do	437 01	
R. Rennie.....	Débarquement de provisions.....	25 00	
do	Bois de chauffage	50 00	1,007 21
CAP CHATTE.			
J. Roy.....	13 mois de salaire comme gardien.....	74 06	
T. Côté.....	9 do do	222 18	
Grenier et Parent.....	Chaux et bran de scie	21 30	
Jos. Roy.....	Peinture	19 50	
T. Côté.....	Services.....	6 00	
do	Fret.....	21 40	
J. Vaudry	Toile-verre	2 73	
F. O. Vallerand.....	Lampes, mèches, etc.....	3 10	370 27
HAVRE DE GASPÉ.			
J. Eden	Service de chaloupe.....	62 00	
Middleton Dawson	Cahier à copier	3 00	65 00
PHARE FLOTTANT, GASPÉ.			
John Ascah.....	Salaire	400 00	
Audet et Robitaille.....	Toile	34 90	
S. J. Shaw.....	Filière	16 25	
J. Vaudry	Drap.	2 35	
A. P. Fréchette.....	Peinture.....	12 00	
Tweddell et Campbell.....	Réparations	16 00	481 50
BASSIN DE GASPÉ.			
B. Eden.....	Salaire	42 00	
A. P. Fréchette.....	Peinture	5 80	
F. O. Vallerand.....	Réfecteur	1 25	49 05
PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.			
Capt. J. Lévesque.....	A compte de contrat, 1874.....	2,014 00	
do	do do 1875.....	590 00	
Audet et Robitaille	Câble, pavillon, etc.....	324 82	
C. Lévesque	Charbon	144 00	
Crawford et fils.....	do	128 00	
J. Lévesque.....	Bois.....	126 00	
do	Dépenses	105 95	
do	Travail	12 00	
do	Réparations	8 60	
do	Télégrammes et frais de port.....	22 76	
Grenier et Parent	Emplisage de barils.....	40 00	
Dussault et Cie.....	Touage	20 00	
C. Vien	do	35 00	
F. O. Vallerand.....	Lampes, cheminées	14 80	
L. Arel.....	Suif.....	30 60	
G. Seifert.....	Télescope.....	12 50	
<i>A reporter</i>		3,629 03	24,871 57

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		<i>Report</i>	\$ cts. 3,629 03	\$ cts. 24,871 57
PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.— <i>Suite.</i>				
Archer et Cie.....	Bois de construction.....		19 50	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....		30 86	
P. Whitty.....	Lames de forage.....		4 25	
Dinning et Webster.....	Brosse pour tubes.....		4 50	
J. Vaudry.....	Drap.....		10 02	
J. O. Bélanger.....	Tourniquets à fer.....		15 00	
H. Cluit.....	Rames.....		7 50	
J. O'Donohoe.....	Réparation de boussole.....		2 00	
				3,722 66
PHARE FLOTTANT (TRAVERSE D'EN BAS).				
J. Gourdeau.....	A compte de contrat, 1874.....		200 00	
do.....	do do 1875.....		500 00	
P. Poirier.....	Services en hiver.....		8 00	
G. T. Davie.....	Fret.....		61 50	
John Lane.....	Bois de construction.....		24 00	
J. Nadeau.....	Touage.....		15 00	
J. Marmen.....	Charriage.....		21 50	
W. Barbour.....	Réparation au mât.....		15 00	
J. Gourdeau.....	Dépenses.....		47 50	
do.....	Combustible.....		11 25	
H. Dinning.....	Chêne.....		2 80	
F. Routier.....	Réparations.....		78 60	
				985 15
CAP NORMAN.				
Hy. Locke.....	12 mois de salaire comme gardien.....		493 72	
Audet et Robitaille.....	Câble.....		15 39	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....		54 60	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....		17 02	
J. Boivin.....	do.....		12 92	
Ls. Gagné.....	Réparations.....		12 20	
J. Vaudry.....	Drap.....		9 71	
F. O. Vallerand.....	Mèches, etc.....		1 25	
E. Giroux.....	Médecines.....		1 58	
Hy. Locke.....	Bois de chauffage.....		45 00	
do.....	Pont.....		12 00	
				675 39
PHARE FLOTTANT (TRAVERSE D'EN HAUT).				
A. M. Deschênes.....	A compte de contrat, 1874.....		1,200 00	
do.....	do do 1875.....		100 00	
do.....	Dépenses.....		86 40	
Audet et Robitaille.....	Vieux câble, etc.....		206 01	
J. Lévesque.....	Gages comme gardien.....		100 00	
do.....	Combustible.....		4 00	
P. Jobin.....	Réparations.....		90 53	
F. Vézina.....	Peinturage.....		125 10	
A. P. Fréchette.....	Peinture.....		9 98	
M. Dawson.....	Livre de loch.....		6 85	
J. Marmen.....	Charriage.....		18 00	
F. O. Vallerand.....	Lampes et cheminées.....		12 45	
Allan Gilmour.....	Mouillage.....		20 25	
Ls. Gagné.....	Réparations.....		7 50	
Duquet et Cie.....	Réparations à l'horloge.....		1 00	
J. Vaudry.....	Drap.....		1 57	
Archer et Cie.....	Pin.....		1 25	
T. Routier.....	Equipement.....		129 30	
				2,120 19
<i>A reporter</i>				32,374 96

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			32,374 96
ILE AUX ŒUFS.			
Paul Côté.....	12 mois de salaire comme gardien.....	493 72	
do	Réparations.....	207 85	
do	Combustible.....	34 00	
W. Crawford.....	Briques.....	42 00	
F. Després.....	Fret.....	12 50	
Grenier et Parent.....	Chaux.....	3 90	
A. P. Fréchette.....	Peinture.....	2 95	
Duquet et Cie.....	Pendule.....	4 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	3 93	
			804 85
POINTE CARLETON.			
E. Landry.....	12 mois de salaire comme gardien.....	296 24	
do	Combustible.....	20 00	
do	Peinturage.....	24 00	
do	Réparations.....	4 75	
J. Vaudry.....	Drap.....	3 74	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	4 86	
			353 59
PHARE FLOTTANT DE MANICOUAGAN.			
Capt. T. Cornell.....	A compte de contrat, 1874.....	2,770 00	
do	do do 1875.....	419 00	
do	Grèvement et hivernage.....	200 10	
Bélanger et Gariépy.....	Huile.....	102 12	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	122 35	
W. Barbour.....	Réparations à la chaudière.....	79 15	
Dawe et Cie.....	Boucles de sabord.....	15 55	
Perreault et Frère.....	Fontes.....	21 60	
Shaw et Cie.....	Cuves et emballage.....	14 10	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	4 35	
J. Dupuis.....	Fret.....	10 00	
Allan Gilmour.....	Mouillage.....	12 75	
F. O. Vallerand.....	Bec de lampe.....	6 50	
R. Blakeston.....	Réparations aux voiles.....	17 03	
Dinning et Webster.....	Déchets de coton.....	7 75	
J. Vaudry.....	Drap.....	2 91	
L. Bourget.....	Chandelles.....	2 40	
M. Dawson.....	Livre de loch.....	2 70	
W. Barbour.....	Chargement de charbon.....	15 00	
		6	3,825 36
POINTE-DES-MONTS.			
L. F. Fafford.....	12 mois de salaire comme gardien.....	695 00	
do	Réparations.....	165 25	
do	Allocation pour approvisionnements.....	100 00	
F. Vézina.....	Peinturage.....	203 55	
Audet et Robitaille.....	Câble et toile.....	43 72	
G. Blanchet.....	Cheval.....	120 00	
T. Houghton.....	Fers à cheval.....	4 80	
Chinac et Beaudet.....	Emmagasinage de poudre.....	21 50	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	71 50	
S. J. Shaw.....	Vis.....	6 42	
J. Colvin.....	Avoine.....	27 80	
J. Vaudry.....	Couvertures.....	19 91	
Fisher et Blouin.....	Harnais.....	14 00	
P. Langlois.....	Peinture.....	38 75	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	23 40	
<i>A reporter</i>		1,555 60	37,358 76

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		1,555 60	37,358 76
POINTE DES MONTS.—<i>Suite.</i>			
Duquet et Cie	Pendule.....	4 00	
W. H. Laroche	Médecine.....	6 60	
M. Dion et Cie.....	Pois.....	8 80	
F. O. Vallerand	Lampe et cheminées.....	16 55	
E. Giroux	Médecines.....	4 90	
A. Tranquille.....	Rames.....	6 00	
Grenier et Parent.....	Ciment.....	2 50	
O. Murphy	Fret.....	50 00	
F. Després	Fret.....	12 50	
M. Côté	Fret.....	10 00	
O. L. Richardson	Déchargement d'approvisionnements.....	5 00	
L. Gagné	Réparations.....	105 75	
			1,788 20
PHARE DE PORTNEUF, EN BAS.			
Z. Warren.....	9 mois de salaire comme gardien.....	185 42	
D. Tremblay	3 mois do do	61 46	
F. O. Vallerand	Lampe et cheminées	17 15	
Z. Warren.....	Bois.....	30 00	
do	Fret.....	3 00	
do	Bateau.....	36 00	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 43	
Grenier et Parent.....	Barils.....	8 00	
S. J. Shaw	Peinture et pinceaux.....	2 25	
A. Tranquille	Rames.....	1 90	
			349 61
POINTE AU MAQUEREAU.			
A. Brotherton	12 mois et 4 jours de salaire comme gardien.....	300 35	
Cie des vap. des P. du Golfe	Fret	11 50	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	7 27	
J. Eden	Fret	3 40	
E. Chanteloup.....	Roue d'engrenage	3 75	
			326 27
CAP DÉSESPOIR.			
John Beck.....	10 mois de salaire comme gardien.....	334 65	
do	Echelles	4 00	
Grenier et Parent.....	Chaux	18 20	
			356 85
MATANE.			
F. X. Dionne	12 mois de salaire comme gardien.....	197 48	
do	Tubes.....	37 50	
do	Bois.....	7 00	
E. Chanteloup.....	Verre rouge	14 50	
F. O. Vallerand	Cheminées	8 50	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	2 38	
J. Vaudry	Drap.....	3 75	
Dunning et Webster.....	Câble	1 48	
			272 69
ÉTANG DU NORD.			
Tim O'Brien	12 mois de salaire comme gardien.....	400 00	
F. O. Vallerand	Cheminées	8 15	
J. Vaudry	Drap.....	8 25	
<i>A reporter</i>		416 40	40,452 35

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		416 40	40,452 38
ETANG DU NORD.—<i>Suite.</i>			
L. Gagné.....	Réparations.....	5 75	
J. Eden.....	do.....	26 25	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	17 50	
Cie. de vap. des p. du Golfe	Fret.....	92 33	
Audet et Robitaille.....	Pavillon.....	10 50	
Grenier et Parent.....	Futaillies.....	8 00	
			576 73
<i>Sifflet d'alarme.</i>			
Tim O'Brien.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	400 00	
J. J. Fox.....	Réparations.....	261 88	
J. Laird.....	Fret de charbon.....	147 50	
W. Barbour.....	Réparations.....	149 45	
A. P. Fréchette.....	Outils.....	17 19	
			976 02
CAP GASPÉ.			
C. D. Esnouf.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	397 50	
Joseph Eden.....	Provisions.....	133 49	
E. Roberts.....	Débarquement des provisions.....	83 00	
do.....	Réparations.....	100 25	
Grenier et Parent.....	Chaux et poil.....	19 61	
A. Talbot.....	Fret.....	20 00	
F. O. Vallerand.....	Lanternes et mèches.....	17 40	
J. Esnouf.....	Réparations.....	14 70	
Wm. Fruing.....	do.....	11 28	
J. Davis.....	Echelle.....	13 00	
F. Annet.....	Bois pour clôtures.....	20 00	
F. Routier.....	Echelle.....	15 00	
C. Cazeau.....	Brouette.....	12 00	
J. Vandry.....	Drap.....	3 92	
Cie. de vap. des p. du Golfe	Fret.....	2 20	
			865 34
<i>Sifflet d'alarme.</i>			
C. D. Esnouf.....	Douze mois de salaire comme mécanicien.....	397 50	
Joseph Eden.....	Fret de charbon.....	133 00	
J. Roberts.....	do.....	80 00	
Verret, Stewart et Cie.....	Charbon.....	228 00	
J. W. Fraser.....	Contrat.....	651 01	
A. P. Fréchette.....	Canistres à l'huile.....	2 38	
L. Arel.....	Suif.....	30 06	
Joseph Eden.....	Barils vides.....	14 00	
Cie. de caoutch. de Québec	Joints.....	8 10	
Richardson et Fils.....	Cuir.....	3 30	
J. Boivin.....	Fer.....	6 12	
			1,556 37
PERCÉ.			
C. Bourget.....	Neuf mois de salaire comme gardien.....	75 00	
do.....	Charriage.....	4 60	
J. Vandry.....	Drap.....	5 45	
C. Robin et Cie.....	Lampe et cheminées.....	10 00	
Cie. de vap. des p. du Golfe	Fret.....	1 90	
			96 95
<i>A reporter</i>			44,523 79

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>	44,523 79
ILE DE L'ENTRÉE.			
J. Cassidy.....	Quatorze mois de salaire comme gardien.....	331 90	
J. J. Fox.....	Réparations.....	197 76	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	19 08	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	25 00	
J. Eden.....	Pension.....	12 25	
J. Vaudry.....	Drap.....	4 52	
J. Cassidy.....	Dépenses.....	5 05	
Grenier et Parent.....	Futaillies.....	9 00	
Audet et Robitaille.....	Pavillon.....	8 90	
			613 46
BAIE ELLIS.			
R. Setter.....	Douze mois de salaire comme gardien.....	197 48	
H. Laroche.....	Médecines.....	30 80	
G. Bouchard.....	Provisions.....	175 00	
J. Vaudry.....	Couvertes.....	42 20	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	3 15	
			448 63
PORT ST. JEAN.			
C. Langlois.....	Quatorze mois de salaire comme gardien.....	349 06	
do.....	Combustible.....	12 00	
do.....	Tuyaux de poêle.....	4 95	
E. Chanteloup.....	Réparations.....	40 00	
Geo. Bissett.....	Louage d'un propulseur.....	20 00	
L. Gagné.....	Réparations.....	10 75	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	13 13	
Audet et Robitaille.....	Canevas.....	2 20	
			452 09
DÉPÔTS DE PROVISIONS.			
M. Dion et Cie.....	Provisions.....	74 00	
Connolly et Cie.....	do.....	266 60	
J. Eden.....	Pommes de terre.....	129 00	
G. A. Paré.....	Sel.....	8 25	
J. Vaudry.....	Fleur, lard, etc.....	898 00	
L. Bourget.....	Provisions.....	939 66	
A. Talbot.....	Fret.....	80 00	
			2,395 51
BOUÉES.			
Tétreau et Frères.....	Ancrage.....	530 01	
L. Gagné.....	Chaînes.....	601 68	
G. Seifert.....	Télescope.....	27 50	
Capt. Després.....	Posage de bouées.....	9 00	
T. Beaulieu.....	do do.....	750 00	
Cie. de navigation à va- peur du St. Laurent.....	do do.....	220 00	
P. Dessien.....	Sauvetage.....	16 00	
A. P. Fréchette.....	Peinture et pinceaux.....	17 85	
F. Vézina.....	Peinturage.....	10 00	
J. O'Reilly.....	do.....	26 00	
H. S. Scott et Cie.....	Fer.....	273 53	
A. P. Fréchette.....	do.....	12 45	
J. O. Belanger.....	Ancrage des bouées.....	45 00	
R. H. Montgomery.....	Services.....	28 00	
J. J. Fox.....	do.....	10 00	
			48,433 48
		<i>A reporter</i>	2,577 02

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		2,577 02	48,433 48
BOUÉES.—<i>Suite.</i>			
E. Adams	Services.....	16 00	
Jos. Eden	Bouées.....	75 00	
Grenier et Parent.....	do	40 00	
Audet et Rob taille	Câble et chaîne	9 74	
Border, de la main-d'œuv.	Enlèvement de la neige	69 30	
Jno. Giblin.....	Charbon	80 00	
Jos. Archer	Cèdre	12 00	
J. J. Foote	Annonces	12 24	
			2,891 30
BALISES.			
Archer et Cie.....	Bois de construction	10 00	
A. P. Fréchette.....	Fer	2 04	
			12 04
PHARE DE CHICOUTIMI.			
O. Tremblay	Six mois de salaire comme gardien.....	331 72	
F. T. Thomas	Mèches.....	7 50	
			339 22
ILET AUX ALOUETTES.			
P. Boulliaume.....	Six mois de salaire comme gardien.....	177 70	
do	Réparations.....	20 00	
do	Chaloupe et combustible.....	25 20	
A. P. Fréchette.....	Quincaill erie	36 75	
F. Bourgoyne.....	Approvisionnements.....	19 07	
J. M. Tardivel.....	Papier	7 20	
F. O. Vallerand.....	Lanterne	4 90	
Grenier et Parent.....	Chaux	5 30	
Audet et Robitaille.....	Câble	17 88	
J. Vaudry	Drap.....	2 35	
T. Routier.....	Réparations	9 00	
J. Radford.....	Fret.....	3 60	
Cie. de navig. à vapeur du St. Laurent	do	10 05	
			339 00
MÉTIS.			
J. Martin.....	Onze mois et un tiers de salaire comme gardien	279 78	
do	Combustible.....	12 00	
do	Réparations	17 94	
F. O. Vallerand.....	Lampes et mèches.....	10 15	
Dinning et Webster.....	Câble en fil de fer.....	1 48	
J. Vaudry	Drap	4 11	
A. P. Fréchette.....	Mastic	1 08	
S. J. Shaw	Brosses	4 10	
Cie. des vap. des P. G.....	Fret.....	2 50	
			332 14
GOËLETTE "DUNSCOMB."			
Bordereau	Gages de l'équipage.....	1,560 64	
T. Connolly	Approvisionnements	89 20	
G. Bouchard.....	do	335 36	
L. Aré.....	do	429 08	
P. Côté.....	do	41 27	
J. Eden	do	30 20	
<i>A reporter</i>		2,485 75	52,348 23

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc — *Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>		2,485 75	52,348 18
GOLETTE "DUNSCOMB." — <i>Suite.</i>			
H. A. Paré.....	Approvisionnement	26 39	
L. Bourget	do	62 51	
M. Dion et Cie.....	do	14 50	
L. Marvois.....	Légumes	170 09	
J. Davidson.....	Pain	43 23	
F. Plamondon	Poisson	14 89	
Mrs. Powell.....	Lait	3 29	
O. Picard.....	Réparations	16 90	
L. Gagné.....	do	37 75	
R. Blakiston.....	do	326 36	
J. O'Donohoe.....	do	6 00	
Mrs. Ph. Rouillard.....	Blanchissage	60 00	
Audet et Robitaille.....	C. ble	127 52	
N. Turcot	Fusées	18 00	
Middleton et Dawson.....	Papeterie	1 63	
A. McCallum.....	Code de signaux	5 00	
J. Marmen.....	Bois de chauffage	11 50	
Corporation des Pilotes.....	Pilotage	35 54	
Archer et Cie.....	Bois de construction	22 00	
R. Borland.....	Mouillage	3 75	
R. Blakiston.....	Voiles	524 52	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie	16 39	
F. O. Vallerand.....	Cheminières	9 30	
Têtreau et Frères.....	Plaque de poêle	6 00	
E. Giroux.....	Médecine	4 85	
Dussault et Cie.....	Remorquage	8 00	
J. Marmen.....	Charriage	3 75	
F. Dauglade.....	Frais de route	20 66	
W. Murville.....	Main-d'œuvre	11 00	
A. Després.....	Service du havre	5 00	
Capt. A. Després.....	Deux mois de salaire	133 32	
			4,235 41
GOLETTE "NICKERSON."			
Capit. M. Graburn.....	Salaire	628 81	
do	Pension	33 00	
do	Dépenses	276 40	
do	Pilotage	16 00	
Bordereau.....	Gages de l'équipage	1,389 88	
R. R. Call.....	Équipement	792 57	
Wm. Watson.....	Voiles	504 49	
G. T. Davie.....	Réparations	716 43	
L. Gagné.....	do	82 65	
Audet et Robitaille.....	C. ble	212 01	
Cie. des vap. des P. du G.....	Fret	34 50	
Middleton et Dawson.....	Papeterie	12 45	
J. O'Donohoe.....	Réparation au compas	1 00	
Archer et Cie.....	Bois de construction	30 00	
Connolly et Cie.....	Approvisionnement	27 25	
L. Maro s.....	Légumes	37 05	
G. Bouchard.....	Approvisionnement	46 32	
L. Arcl.....	Bœuf	113 49	
John Davidson.....	Pain	2 98	
Joseph Eden.....	Approvisionnement	94 45	
M. Dion et Cie.....	do	3 00	
H. A. Paré.....	do	12 81	
M. Campbell.....	do	286 02	
L. Bourget.....	do	4 28	
F. Vézna.....	Peinture	38 22	
R. R. Call.....	Remorquage	16 00	
<i>A reporter.....</i>		5,412 04	56,583 59

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		5,412 04	56,593 59
GOLETTE "NICKERSON."—<i>Suite.</i>			
Dussault et Cie.....	Touage.....	16 00	
W. E. Brunet.....	Médecines.....	10 92	
F. M. Dechene.....	Nappe.....	25 00	
H. S. Scott.....	Fer.....	9 64	
Bélanger et Gariépy.....	Couteaux et cuillères.....	15 72	
T. V. Vallerand.....	Lanterne.....	7 95	
Martineau et Thibaudeau.....	Faïe: cerie.....	5 63	
J. J. Fox.....	Dépenses.....	28 21	
M. Marsau.....	Huile à peinture.....	13 40	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	15 54	
			5,560 05
PHARE-FLOTTANT DE L'ÎLE ROUGE.			
<i>Compte spécial—Réparations.</i>			
L. Gagné.....	Réparations.....	3,576 38	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	61 85	
P. Carroll.....	Services, haussement.....	658 47	
H. Dinning.....	Services comme plongeur.....	890 00	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	46 68	
T. Beaulieu.....	Touage.....	393 75	
G. B. Hall.....	Emploi de barges.....	1,844 00	
G. Bisset.....	Louage d'un propulseur.....	75 90	
Tweedell et Campbell.....	Réparations.....	39 00	
J. O. Bélanger.....	do.....	17 00	
Dussault et Cie.....	Touage.....	40 00	
D. Lévesque.....	Sauvetage.....	151 40	
Compagnie de navigation à vapeur du St. Laurent.....	Touage.....	2,047 91	
Flamand et Barras.....	do.....	20 00	
H. S. Scott et Cie.....	Fer.....	125 61	
G. Glasford.....	Plaques en fer.....	1,688 67	
A. P. Fréchette.....	Fer.....	13 06	
G. T. Davie.....	Réparations.....	9,005 67	
Cie. du Richelieu.....	Fret.....	16 13	
Compagnie de navigation à vapeur du St. Laurent.....	do.....	23 71	
Cie de c. de f. Grand Tronc.....	do.....	184 88	
J. Marmen.....	Charriage.....	3 33	
A. Tranquille.....	Poulies.....	58 92	
Bélanger et Gariépy.....	Huile et peinture.....	100 05	
T. J. Shaw.....	Bourrelet en caoutchouc.....	34 72	
T. trean et Frères.....	Réparations.....	23 66	
G. Glassford.....	Ciment.....	130 00	
J. Giblin.....	Charbon.....	80 00	
F. Vézina.....	Peinture.....	355 95	
Z. Lapierre.....	Chaloupes.....	231 00	
G. H. Gore.....	Ciment.....	68 50	
R. Power.....	Réparations.....	4 00	
			22,010 20
<i>Récapitulation, phare flottant de l'île Rouge.</i>			
Haussement.....		9,987 95	
Réparations et grément.....		12,022 25	
			22,010 20
<i>A reporter</i>			84,153 84

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			84,153 84
COMPTE GÉNÉRAL.			
Chinic et Beaudet.....	Poudre.....	853 55	
E. Chanteloup.....	Cheminiées.....	2,444 75	
Fitzgerald et Cie.....	Pétrole.....	3,491 40	
Wm. Barbour.....	Dépenses.....	262 30	
J. Rolph.....	Gages et frais de route.....	310 00	
J. C. Hamel.....	Remisage d'huile.....	217 75	
J. Marmen.....	Bois de chauffage.....	293 20	
L. Fournier.....	Fret.....	285 00	
J. Vaudry.....	do.....	185 40	
J. Melette.....	do.....	131 00	
Cie. paqueb. ports du golfe	do.....	66 10	
W. O. Scott et Cie.....	do.....	19 95	
Cie. du Richelieu.....	do.....	4 93	
W. Barbour.....	Salaire.....	625 00	
Mitchell et Cie.....	Cheminiées.....	193 40	
J. Boivin et Cie.....	Quincaillerie.....	333 75	
F. O. Valleraud.....	Cheminiées, mèches, etc.....	262 00	
J. Marmen.....	Charrriage.....	476 45	
L. Gagné.....	Réparations.....	3,873 23	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	147 11	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie.....	470 35	
M. Dion et Cie.....	Barils.....	17 00	
Dinning et Webster.....	Seaux.....	80 15	
Duquet et Cie.....	Pendules.....	117 00	
H. Fabre.....	Impression.....	175 99	
J. Vaudry.....	Drap.....	132 41	
O. P. Card.....	Boîtes.....	327 25	
W. Crawford.....	Charbon.....	260 00	
Jos. Eden.....	Services.....	212 18	
J. U. Gregory.....	Frais de route.....	93 00	
Aug. Villars.....	Ré-argenter les réflecteurs.....	48 00	
J. J. Foote.....	Annonces.....	214 40	
O. Poston.....	Charbon.....	92 75	
H. Hicks.....	Frais de route.....	12 00	
H. S. Scott et Cie.....	Quincaillerie.....	127 96	
L. Bourge.....	Approvisionnements.....	235 85	
Felthausen et Russell.....	Lampes.....	144 44	
W. Crawford.....	Foin.....	147 24	
Jno. Giblin.....	Charbon.....	120 00	
A. Côté et Cie.....	Annonces.....	6 24	
Bélangier et Gariépy.....	Huile.....	238 71	
Tetreau et Frères.....	Fontes.....	12 76	
E. Giroux.....	Médecines.....	10 30	
J. P. Dory.....	Papeterie.....	6 85	
Grenier et Parent.....	Futailles et chaux.....	20 48	
A. Tranquille.....	Rames.....	4 90	
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	65 14	
P. Gauvreau.....	Ciment.....	9 00	
Audet et Robitaille.....	Câble.....	70 46	
S. J. Shaw.....	Marteau.....	5 44	
E. Desgagné.....	Brosse à lampes.....	16 80	
G. T. Cary.....	Annonces.....	8 96	
G. Glassford.....	Etaux.....	54 00	
C. et W. Wurtele.....	Câble.....	46 89	
Jos. Eden.....	Salaire.....	25 00	
L. A. Blanchet.....	Petites dépenses.....	5 22	
Receveur-Général.....	Taxe p. le fonds de ret. sur les sal. des gard. de phares.	218 77	
Total			18,318 16
			102,472 00

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON, comptable.

ANNEXE No. 3.

ÉTAT des dépenses du bureau Météorologique durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

SALAIRES.—BUREAU CENTRAL.		\$	cts.	\$	cts.
G. T. Kingston, M.A.	12 mois de salaire comme surintendant	1,000	00		
C. Carpmæl, M. A.	do do sous-surintendant	1,500	00		
S. A. Roberts	do do inspecteur des stations	800	00		
T. Menzies	do pour soins des appareils de const.	250	00		
W. A. Stewart	do pour réd. des statistiques	300	00		
W. F. Davidson	do comme comptable des approv.	3	00		
C. P. Butler	do do assistant	600	00		
R. J. Stupart	do pour dessin de carte	400	00		
B. C. Webber	do comme assistant	220	00		
J. Young	neuf do do	300	00		
C. E. Stewart	doize do do do	200	00		
C. Sturgeon	do do do messenger	60	00		
				5,930	00
STATIONS PRINCIPALES.					
Sydney	T. C. Hill, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	300	00		
Halifax	F. Allison, do do do	700	00		
St. Jean, N.-B.	G. Murdoch, C.E., do do do	740	00		
Fredericton	Prof. Harrison, do do do	500	00		
Montréal	C. H. McLeod do do do	500	00		
Woodstock	J. Montgomery do do do	400	00		
Winnipeg	Collège St. Jean, do do do	800	00		
Spence's Bridge, C.B.	J. Murray, do do do	400	00		
				4,340	00
STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.					
Sydney	T. C. Hill, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	432	00		
Halifax	F. Allison, M. A., do do do	300	00		
Chatham	G. A. Blair, do do do	432	00		
Cap Rosier	A. Trudeau, do do do	260	00		
Pointe-aux-Pères	D. Lawson, do do do	218	00		
Québec	E. D. Ashe, R.N., do do do	250	00		
Ottawa	J. B. Haney, do do do	300	00		
Kingston	S. Wood, M.A., do do do	432	00		
Port Dover	H. Morgan, do do do	432	00		
Port Stanley	M. Payne, do do do	432	00		
Saugeen	Mme J. R. Stewart, do do do	360	00		
Parry Sound	Rev. R. Mosley, neuf et $\frac{1}{2}$ do do	253	00		
Fort Garry	J. Stewart, douze mois de salaire do	432	00		
				4,533	00
STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE RÉSERVE.					
St. André	Dr. Gove, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	300	00		
Charlottetown	H. J. Cundall, do do do	300	00		
Brockville	W. R. Bigg, do do do	120	00		
Stayner	R. J. Cole do do do	120	00		
				840	00
	A reporter			15,843	00

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiscale,
etc.—*Suite.*

		Report.....	\$ cts.	\$ cts.
				15,643 00
STATIONS DE TAMBOUR.				
St Jean, N.-B.	Jno. B Longley, douze mois de salaire.....		60 00	
Digby, N.-E.	W. H. Taylor, do do		60 00	
Liverpool, N.-E.	J. L. Lemmon, do do		60 00	
Halifax	Corporal Marshall, do do		24 00	
Baie aux Vaches	C. Archibald, do do		60 00	
Petite Baie des Glaces.....	C. H. Rigby, neuf do		45 00	
Port Hastings.....	P. Grant, do do		60 00	
Pictou	M. Campbell, do do		60 00	
Pointe du Chêne.....	J. B. Forster, six do		30 00	
do do	G. B. Pick, trois do		15 00	
Yarmouth	Jas. Clements, six do		30 00	
Bathurst.....	J. Ferguson, do do		100 00	
Dalhousie, N.-B.	H. A. Johnson, do do		61 87	
Québec (Cit. d'elle)	F. X. Bélanger, deux do		10 00	
do do	J. B. Donaldson, dix do		60 00	
Cobourg	H. B. White, do do		60 00	
do do	do dépenses spéciales.....		4 20	
Port Hope.....	T. F. Jones, neuf mois de salaire.....		45 00	
Toronto, quartier de la reine..	R. Kerr, do		45 00	
do (Pointe Gibraltar)	G. Duran, trois do		15 00	
Hamilton	G. Black, neuf do		45 00	
Port Dalhousie.....	E. F. Dwyer, douze do		60 00	
Port Colborne.....	D. Hughes, neuf do		45 00	
Goderich	G. N. Macdonald, douze do		60 00	
Kincardine.....	Dr. Martyn, do		100 00	
Saugeen	T. Davis, do		60 00	
Presqu'Isle.....	J. McKenzie, do		60 00	
Collingwood.....	A. Bligh, do		75 00	
Gaspé.....	Jos. Eden, neuf do		45 00	
Lumière Fisgard, Esquim.	W. H. Bevis, douze do	spécial.....	120 00	
				1,565 00
INSTRUMENTS ET APPAREILS.				
W. Menzies	Douze anémomètres d'horloges à levier.....		168 00	
W. H. Sparrow.....	Pluviomètre, girouette, boîtes de thermomètre, etc..		270 97	
C. Potter.....	Deux baromètres, \$110, et huit thermomètres, \$44		154 00	
Cie. d'appareils électriques et quincaillerie.....	Batteries électriques et divers appareils		603 93	
Cie. de télég. de Montréal.	Boîte d'isolaires		12 50	
W. Elliott.....	Contrevents et jalousies pour l'appentis du therm.		34 54	
W. Beatty	Lanternes pour Parry Sound.....		4 90	
Chas. Carnegie	Deux horloges		11 00	
Jas. Foster.....	Divers appareils.....		111 50	
R. H. Scott.....	Un émographe et divers appareils d'Angleterre, £24 14s. 10d.		1,176 54	
Hall, Gibbon et Cie.....	Un émographe des Etats-Unis		662 90	
F. Pastorelli et Cie.....	Appareil d'Angleterre.....		321 79	
E. Layton	Arithmomètre do		66 63.	
J. Green	Baromètres, anémomètres, etc., (E.-U.).....		245 55	
M. et L. Samuel.....	28 lbs. de broche en cuivre.....		9 24	
E. Hooper et Cie.....	6 lbs. mercure, \$12; boîte, 7 cts		12 07	
				3,766 06
POSAGE ET RÉPARATIONS DES APPAREILS AUX STATIONS.				
J. Osler.....	Tour de l'anémomètre, Parry Sound		120 00	
T. Hamby.....	Ameub. de la maison du thermomètre, Parry Sound		2 68	
C. Carmichael.....	Dépenses diverses		10 07	
Geo. Thompson.....	Placement de l'anémomètre à Halifax.....		11 74	
Thos. Storey.....	Rails en bois conduisant à l'anémomètre, mât et paravent, à Fisgard.....		101 20	
			245 09	20,974 06

ETAT des dépenses du Bureau Météorologique durant l'année fiscale,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		245 69	20,974 06
POSAGE ET RÉPARATIONS D'APPAREILS AUX STATIONS.—			
<i>Suite.</i>			
A. Trud'au.....	Équipement et réparations au Cap Rosier.....	7 00	
H. J. Cundall.....	Diverses réparations à Charlottetown, Ile du P.-E.....	15 51	
S. Woods, M. A.....	Payé pour réparations à l'anémomètre, Kingston.....	1 75	
T. W. Huff.....	Réparations à Parry Sound.....	2 00	
G. H. Davis.....	do Goderich.....	4 25	
G. Murdoch.....	do St. Jean.....	10 79	
F. Allison.....	Réparations aux mâts de signaux, Halifax.....	9 20	
M. Bowman.....	Diverses réparations, Halifax.....	10 00	
H. Morgan.....	do Port Dover.....	5 88	
M. Payne.....	do Port Stanley.....	9 88	
Mrs. Stewart.....	Peinture et réparations, Saugeen.....	5 00	
J. Mackenzie.....	Erection d'une tête de mât, Presqu'Isle.....	10 00	
W. H. Bevis.....	Peinture, etc., Esquimalt, C. B.....	3 75	
			340 70
MATS DE SIGNAUX ET ACCESSOIRES.			
Goderich.....	Balace de \$75, à laquelle \$69 furent payées en '73-74.....	6 00	
Québec.....	Déménagement à la citadelle.....	41 00	
Percé.....	A. J. Fréchette, câble de fil de fer.....	13 69	
do.....	P. Vibert, érection d'un mât.....	146 65	
do.....	J. U. Gregory, câble et fer.....	4 19	
Pointe Gibraltar.....	H. Pim, un tambour et verroux.....	13 50	
Petite Baie des Glaces.....	C. H. Rigby, érection et posage d'un mât de signaux.....	81 69	
Gaspé.....	Jos. Eden, ouvrage et matér. d'un tambour de signal.....	6 00	
Toronto.....	C. Robertson, érection d'un mât et d'un abri sur l'île.....	475 00	
do.....	Commissaires du Havre, octroi pour défrayer les dépenses d'un sifflet-d'alarme au quai de la Reine.....	200 00	
do.....	W. Strickland, plans et surintendance du même.....	23 75	
Louisburg.....	S. Lewin, confection et érection d'un sifflet-d'alarme.....	84 00	
do.....	W. Caldwell et Fils, sifflet-d'alarme.....	21 15	
St. Jean, N.B.....	do do do.....	19 75	
Sydney.....	T. C. Hill, allongement, etc. d'un mât de signal.....	60 00	
Burlington Beach.....	J. Perry, espars, etc.....	50 00	
			1,246 37
TÉLÉGRAPHIE.			
Cie. de Montréal.....		6,007 94	
Montréal et Cap Rosier.....		163 43	
Montréal et Parry Sound.....		247 63	
Cie. de la Puissance.....		320 01	
Cie. Union de l'Ouest.....		721 73	
Cie. Anglo-Américaine.....	Sifflets-d'alarme au Cap-Breton.....	28 12	
Bureau central.....	Thos. Hope, douze mois de salaire comme opérateur.....	480 00	
do.....	H. W. Burnet, onze do do.....	400 00	
do.....	R. F. Stupart, douze do do.....	144 00	
do.....	B. C. Webber, sept et $\frac{1}{2}$ do do.....	60 00	
do.....	T. Winter, divers.....	31 00	
Halifax.....	J. Fitzgerald, douze mois de salaire comme messenger.....	96 00	
do.....	E. Leard, salaire comme messag. et gardien de nuit.....	27 00	
Sydney.....	T. C. Hill, louage de la ligne.....	108 00	
do.....	E. Murphy, service spécial.....	105 00	
Port Stanley.....	T. N. Payne, messenger spécial.....	16 25	
Parry Sound.....	F. Mosley, do.....	77 00	
			9,033 13
<i>A reporter</i>			31,594 36

**ETAT des dépenses du Bureau Météorologique durant l'année fiscale,
etc.—Suite.**

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		31,594 26
	FRAIS DE VOYAGE.		
G. Kingston.....		60 65	
C. Carpmæl.....			
S. A. Roberts.....		310 29	
			370 94
	FRET, CHARRIAGE ET DROITS DE DOUANE.		
C. Sturgeon.....	Fret et charriage payé au bureau central.....	70 88	
Cie. d'Exprès Améric.....	Fret et charges, Toronto à Victoria, etc.....	51 00	
G. Black.....	Boîte à Halifax.....	3 20	
N. Milloy et Cie.....	Fret et charges sur 10 caisses.....	21 00	
T. D. King.....	do do Montréal à Toronto.....	27 00	
A. Trudeau.....	Charriage d'instruments au Cap Rosier.....	4 00	
Cie. du Grand-Tronc.....	Fret d'instruments d'Angleterre.....	19 60	
Wells, Fargo et Cie.....	do do Victoria à New Westminster..	17 40	
C. Barnaby.....	do do d'Halifax.....	6 35	
Cie. d'Exprès canadienne	Divers fret et charges.....	7 10	
J. D. Irwin.....	Fret et charges de Washington.....	3 80	
Mgr. l'Evêque de la terre de Rupert.....	Fret et charges au Territoire du Nord-Ouest.....	25 00	
			256 33
	LIVRES ET PAPETERIE.		
W. F. Davidson.....	Reliure des registres et autres livres.....	72 88	
Rowseil et Hutchinson...	Papeterie et impressions.....	283 70	
Brown Frères.....	Papier et impressions.....	293 18	
Copp, Clark et Cie.....	Impressions et papeterie.....	563 20	
Hart et Rawlinson.....	Livres.....	40 80	
			1,253 76
	LOYERS.		
C. Sturgeon.....	Chambre pour bureau, douze mois.....	60 00	
Jno. Beaulpré.....	do do Port Dover.....	30 00	
M. Payne.....	Loyer d'un terrain pour une tour d'anémomètre pour 14 mois, à Port Stanley.....	28 00	
H. Morgan.....	Loyer d'une chambre, à Port Dover.....	15 00	
			133 00
	PETITES DÉPENSES AUX STATIONS.		
Chatham.....	G. A. Blair.....	20 00	
Port Dover.....	H. Morgan.....	25 00	
Port Stanley.....	M. Payne.....	24 90	
Parry Sound.....	Cie. de bois de construct., \$3.55; Rev. R. Mosley, \$10	13 55	
Saugen.....	Thomas Davis.....	7 28	
Kincardine.....	Dr. Martyn.....	6 15	
Goderich.....	Elijah Moore, \$3.50; G. N. Macdonald, \$5.....	8 50	
Halifax.....	F. Allison, \$2.04; Caporal Brown, 75c.....	2 79	
Esquimalt.....	W. H. Bevis.....	15 75	
Cobourg.....	H. B. White.....	5 11	
Collingwood.....	J. Henderson.....	3 51	
Toronto.....	G. T. Kingston.....	42 70	
			175 24
	DIVERS.		
T. Kingston.....	Frais de port, \$139.90; frais de remboursement de paiements, \$11.18.....	151 08	
do.....	Divers dépenses.....	16 89	
olt.....	Table en bois blanc.....	1 75	
			169 72
	<i>A reporter</i>		32,783 68

ETAT de la dépense du Bureau Météorologique durant l'année fiscale,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		169 72	33,783 53
DIVERS.—<i>Suite.</i>			
H. Tollis.....	Construction de latrines	15 00	
W. H. Sheppard	Construction de deux foyers, etc.....	113 66	
Rice, Lewis et Fils.....	Quincaillerie	86 91	
R. T. Parish.....	Casiers et boîtes	47 00	
N. C. Piper et Fils	Couloir à filtrer	6 00	
W. Burke.....	Douves de chêne, \$6 50 ; persien. pour hang. \$33.60.	40 10	
W. Menzies.....	Const. des hangars du thermom. et trav. des charp.	185 00	
J. Myles.....	Charbon et bois	231 50	
Cie. du Gaz, Toronto.....	Gaz et loyer du mètre	53 35	
Pullen et Fils	Pinceaux, cuir, etc	8 70	
C. Thompson.....	Savon, alcool, etc.....	7 60	
<i>Times</i> , Cap-Breton	Annonces des signaux de tempête	4 00	
Harrison, Osler et Cie.....	Honoraires professionnels <i>re</i> Beaupré.....	5 00	
T. Downey	Bois de construction, etc.....	74 43	
W. Milligan.....	Peinturage, etc.....	28 01	
Blake et Kingsford	Services professionnels <i>re</i> bail Beaupré.....	2 00	
R. Hay et Cie	Meubles de bureau	16 00	
Cie. d'Extinct. de feu.....	Trois extincteurs.....	150 00	
Ridout et Fils.....	Quincaillerie	1 85	
T. W. Huff.....	Peinturage à Parry Sound.....	6 40	
B. Lever.....	Deux pupitres de bureau et armoires pour cartes.....	44 00	
Dépense totale			1,296 23
			35,079 76

WM. SMITH,

*Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.*JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 4.

ETAT des dépenses pour le compte des steamers fédéraux pour l'année expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
"NAPOLEON III."					
Mad. Fecteau	Deux mois du salaire de feu E. Fecteau, payé comme gratification.....	56	00		
Léon Arel	Viande.....	145	44		
F. T. Thomas.....	Faïence.....	40	05		
Jas. Davidson	Pain	33	37		
W. Crawford	Charbon	45	34		
R. Neil	Réparations à la chaudière, boîtes à charbon, etc.....	1,718	11		
L. Bourget	Provisions	8	25		
F. Laflamme	Pain	26	00		
Capt. Després	Sept mois de salaire	466	64		
do	Payé pour charriage, traverse, etc	20	00		
O. L. Richardson et Fils.....	Cuir.....	12	86		
Audette et Robitaille.....	Cordages, canevas, etc.....	45	25		
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie, \$20 84 ; huile d'olive, \$134.51.....	155	35		
W. Barbour.....	Salaire comme mécanicien, avril	83	33		
J. U. Gregory	Gages des officiers et de l'équipage	816	25		
				3,672	24
<i>Compte spécial.—Haussement.</i>					
P. Begin	Services comme plongeur.....	325	00		
H. Dinning	Pompes, services comme plongeur, etc.....	2,097	14		
G. T. Davie	Pompes	1,862	50		
R. Blakiston	Canevas, étoupe, etc.....	939	79		
C. Giguère	Matériaux et échafauds	310	00		
Commissaires du havre.....	Quaiage	30	00		
Ls. Gagné	Bordereau, main-d'œuvre.....	1,094	85		
J. Marmen	Charrriage	49	74		
E. H. Taylor.....	Approvisionnement.....	21	81		
L. Fortier	Louage de bateaux	9	00		
J. Blais.....	do	36	00		
J. O. Bélanger	Approvisionnements.....	27	69		
O. Lemieux et Cie	Gages	20	00		
O. Onellette	Pension de l'équipage.....	44	00		
G. T. Cary	Annonces	13	20		
J. J. Foote	do	13	00		
J. Carroll	do	6	50		
Jacques Blais.....	Compensation pour dommage au quai.....			6,900	22
				1,100	22
<i>Réparations et posage d'une coursière.</i>					
Ls. Gagné.....	Bordereau, main-d'œuvre	26,572	84		
A. C. Leslie et Cie	Plaques, enclume, etc.....	854	51		
G. Glassford	Plaques, rivets, ciment.....	2,650	04		
D. Davidson	Plaques, fer d'angle.....	2,316	90		
H. S. Scott	Fer	527	27		
Jas. Boivin.....	do	376	16		
J. Samson	Fer d'angle.....	39	75		
C. et W. Wurtele.....	Plaques et rivets.....	77	00		
A. P. Fréchette.....	Fer	12	06		
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	5,273	69		
H. Dunning	do	10	52		
Geo. Bisset.....	Louage de vis.....	53	81		
P. Whity.....	Poinçonnage etc.....	1,107	35		
H. Black	Juvrages en fonte.....	23	75		
				20,900	65
<i>A reporter</i>				8,000	22

ETAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	39,900 65	8,000 22
<i>Réparations et posage d'une coursière.—Suite.</i>			
J. M. Tardif.....	Espars.....	46 50	
J. Blais.....	Louage de bateau.....	26 00	
G. T. Philips.....	Réparations.....	1,200 00	
G. Bisset.....	do.....	1,281 60	
Tweedell et Campbell.....	do.....	1,650 00	
J. Marmen.....	Charriage.....	654 72	
Cie. du ch. de fer G.-Tronc.....	Fret.....	942 56	
Cie. Richelieu.....	do.....	14 91	
Dussault et Cie.....	Touage.....	680 00	
Audet et Robitaille.....	Cordage.....	154 41	
E. Routier.....	Scies.....	5 00	
Terrau et Frères.....	Fontes.....	266 76	
Aug. Després.....	Dépenses.....	25 30	
Ant. Russeau.....	Verroux et réparations.....	50 10	
C. Vézina.....	Crampon.....	7 00	
J. Marmen.....	Charbon.....	64 00	
J. Tweedell.....	Lame en fer.....	3 25	
F. Rousseau.....	Moulures.....	4 40	
H. Black.....	Devanture de forge.....	16 40	
Jno. Giblin.....	Charbon.....	80 00	
L. Lemieux.....	Services.....	25 00	
J. O. Bélanger.....	Réparations.....	27 00	
L. Leclerc.....	Louage d'un propulseur.....	141 20	
A. Côté et Cie.....	Annonces.....	8 00	
David et Beausoleil.....	do.....	17 85	
<i>Le National</i>	do.....	6 82	
S. J. Shaw.....	Bourrelet de caoutchouc.....	133 00	
C. P. Champion.....	Charbon.....	60 00	
F. LeBel.....	Gages, gardien.....	155 10	
J. D. Marsau.....	Grècement.....	172 75	
F. Vézina.....	Peinturage.....	171 60	
			47,999 78
VAPRUR "DRUID."			
			56,000 00
Capitaine Marmen.....	12 mois de salaire comme capitaine.....	882 00	
J. U. Gregory.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	4,866 40	
Receveur-Général.....	Taxe p. le f. de ret. sur le salaire du Capt. Marmen.....	18 00	
L. Gagné.....	Réparations.....	241 70	
L. Guérard.....	do.....	235 15	
R. et R. M. Shaw.....	Provisions.....	314 17	
Crawford et fils.....	Charbon.....	1,520 50	
R. Blakiston.....	Réparations.....	169 96	
A. Kane.....	Quincaillerie.....	116 51	
John A. McConnell.....	Légumes.....	126 86	
M. Dion et Cie.....	Provisions.....	90 50	
A. P. Fréchette.....	Quincaillerie et huile d'olive.....	167 85	
Léon Arel.....	Viande, provisions, etc.....	1,193 12	
L. Marois.....	Légumes.....	370 35	
F. T. Thomas.....	Faïence.....	55 23	
Dinning et Webster.....	Pavillon.....	18 25	
G. Bouchard.....	Provisions, etc.....	281 14	
M. Dickey.....	do.....	23 40	
Benjamin Huot.....	Fontes.....	11 60	
Ph. Rouillard.....	Blanchissage.....	100 00	
J. U. Gregory.....	Frais de route.....	15 00	
Mrs. Powell.....	Lait.....	24 63	
John Davidson.....	Pain.....	147 66	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	23 61	
F. M. Déchéne.....	Costumes, \$187.50; approvisionnements pour le Gouverneur-Général, \$451.35.....	638 85	
	<i>A reporter</i>	11,652 34	

ETAT des dépenses faite par les bateaux-à-vapeurs de la Puissance.—*Suite.*

		<i>Report</i>	\$ cts. 11,652 34	\$ cts.
VAPÉUR "DRUID"—<i>Suite.</i>				
Geo. Brush.....	Arbre de couche en fer.....		321 00	
T. Beaubien.....	Touage.....		228 12	
Capt. Marmen.....	Dépenses.....		77 51	
Geo. Bissett.....	Tournage, posage, etc., de l'arbre de couche.....		323 09	
R. Neil.....	Réparations à la chaudière, etc.....		82 50	
Dunn et Samson.....	Usage du bassin et charges.....		177 66	
H. Hamelin.....	Pilotage.....		42 00	
F. Plamondon.....	Poisson.....		49 17	
F. S. Scott et Cie.....	Quincaillerie.....		54 08	
J. Marmen.....	Charriage.....		36 36	
H. A. Paré.....	Approvisionnements.....		28 80	
Tache et Cie.....	Suif.....		34 38	
M. Paradis.....	Beurre.....		68 75	
L. Bourget.....	Provisions et épiceries.....		187 94	
F. Laflamme.....	Pain.....		15 60	
Currier, Laine et Cie.....	Rivets, poinçonnage de plaques pour la chaudière, etc.....		2 25	
Flamand et Barras.....	Touage, du bassin Sampson au quai.....		15 00	
Bélangier et Gariépy.....	Quincaillerie.....		8 00	
Thos. Norris.....	Faïence.....		85 15	
J. Hoyt.....	Charbon.....		100 00	
Charles Kerr.....	Touage du quai du Gouverneur chez Dunn et Cie.....		15 00	
J. Leblanc.....	Travail et aide.....		31 66	
J. Parke et fils.....	Guenilles.....		9 31	
O. L. Richardson et fils.....	Cuir.....		5 12	
F. O. Va'lerand.....	Verrerie.....		4 10	
H. Staveley.....	Lui-même et huit autres pour mettre le vapeur en hivernement.....		158 91	
S. Carroll.....	Charriage, \$4 65; grément du vapeur, \$99.87.....		104 52	
D. Davidson.....	D'échets de coton et balais.....		80 13	
Jos. Smith.....	Bœuf, mouton, etc.....		82 56	
Audet et Robitaille.....	Cordage, canevass, balais, etc.....		72 99	
N. Turcot.....	Fusées.....		12 00	
Alex. Fraser.....	Épiceries.....		21 00	
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....		2 44	
S. J. Shaw.....	Quincaillerie.....		27 33	
Jos. Lachance.....	Gardien et enlèvement de neige.....		137 60	
J. O. Donohoe.....	Réparation d'horloge et du compas.....		2 00	
Tweedell et Campbell.....	Forger et tourner le piston.....		143 00	
T. Rontier.....	Payé à quatre calfats.....		144 00	
W. Barbour.....	do pour entrer le charbon.....		31 50	
John Giblin.....	Charbon.....		20 00	
Paul Poirier.....	Amarrage et garde durant l'hiver de 1874-'75.....		18 50	
Terreau et Frères.....	Posage de poêle.....		7 48	
W. E. Brunet.....	Médecines.....		4 10	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....		15 80	
L. Leclerc.....	Étoupes.....		28 00	
F. A. Mayrand.....	Pilotage et détention.....		70 00	
L. A. Blanchet.....	Payé pour charriage, etc.....		5 07	
			14,843 82	
VAPÉUR "LADY HEAD."				
H. W. Johnston.....	Bordereau des officiers et de l'équipage.....		9,847 39	
George Matson.....	Divers déboursés pour le vapeur.....		1,221 07	
Cie. houillère de Joggins.....	Charbon, \$58.50; fret, \$18.00.....		76 50	
H. et W. Meagher.....	Bœuf et légumes.....		55 16	
Michael Whelan.....	Charriage et arrimage du charbon.....		163 08	
W. S. Symonds et Cie.....	Réparation à l'essieu.....		151 90	
W. Roche, fils.....	Charbon.....		2,063 74	
Peter Judge.....	Eau.....		103 20	
J. Muirhead.....	Tôle.....		1 00	
<i>A reporter</i>			13,673 04	

ÉTAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance, etc.,
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		13,673 04	
VAPEUR "LADY HEAD.— <i>Suite.</i>			
J. P. Mott	Suif et savon.....	158 86	
W. Barrow.....	Fleur et provisions.....	209 61	
C. et W. Anderson.....	Epiceries et provisions.....	1,169 11	
Cie. de charb. de l'Acadie.....	Charbon.....	270 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, huile, peinture, blanc de plomb, etc.	1,466 32	
W. Wells.....	Blanchissage, \$34.10; provisions et lait \$54.69.....	88 79	
W. H. Nauffts.....	Poisson et légumes.....	384 26	
Jas. Duggan.....	Pompe toulante.....	35 00	
Henry Cook.....	Lard.....	75 00	
Thos. Casey.....	Viande.....	1,050 10	
J. E. Butler.....	Rames.....	20 20	
Jno. Patterson.....	Réparations à la chaudière.....	21 80	
J. J. Scriven.....	Pain.....	217 38	
S. W. Marvin.....	Ouvrages en plomb et réparations en fer.....	160 87	
Jas. McDaniel.....	Bois de chauffage.....	4 10	
S. Crawford.....	Huile.....	24 06	
Cunard et Morrow.....	Charbon.....	271 68	
Jas. Kelly.....	Bœuf et provisions.....	74 78	
J. W. Gordon.....	Epiceries.....	41 49	
R. R. Call.....	Charbon.....	134 00	
J. Hogan et Fils.....	Bois de construction.....	13 50	
J. D. B. Fraser.....	Huile.....	66 00	
G. J. Hamilton.....	Pain.....	20 48	
J. Eden et Fils.....	Provisions.....	170 55	
Dawson, Gordon et Cie.....	Déchets de coton, etc.....	5 85	
Edwa. d Bowes.....	Glace.....	22 00	
Kenneth Nicholson.....	Chargement et arrimage de charbon.....	13 60	
Alexander Stewart.....	do.....	18 02	
Peter Britt.....	Main-d'œuvre.....	2 84	
P. A. Dahl.....	Suif.....	24 87	
J. R. Jennett et Cie.....	Fai-nce.....	7 22	
Isaac Melvin.....	Seaux de pont.....	8 40	
E. C. Wats n.....	Charbon.....	352 00	
Lawson, Harrington et Cie.....	Huile, \$18 60; services du remorqueur, \$40.00.....	58 60	
J. J. Richards.....	Diverses épiceries, etc.....	3 30	
Thos. Vanstone.....	Bœuf et légumes.....	59 44	
Cie. intercolon. de charb.....	28 tonneaux de charbon.....	65 00	
Burns et Murray.....	Dompage aux filets.....	12 00	
A. Robinson.....	Compte de forgeron.....	13 50	
Brackett et Duffy.....	Poisson.....	14 21	
A. McKay.....	Réparations à la chaudière, ferroñnerie, etc.....	497 19	
W. Campbell.....	Charbon.....	75 00	
A. et H. Creighton.....	Papeterie.....	3 10	
Thos. W. Offen.....	Poulies, etc.....	8 36	
Jno. Hunter.....	Réparations par les fondeurs en cuivre.....	97 82	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	22 66	
T. Holloway et Fils.....	Poulies.....	10 10	
Cie. ch. de f. ChebuctoMar.....	Mettre le vapeur sur la cale, \$87.80; louage de cale, \$439.00.....	526 80	
M. F. Engar.....	Drogues et médecines.....	34 18	
Black, Frères et Cie.....	Chaîne d'arpenteur.....	2 00	
A. McDonald.....	Honoraire pour l'inspection de la coque du vapeur.....	5 00	
J. Bowser.....	Epiceries.....	3 20	
Arch. Warner.....	Traversées.....	3 50	
Forsyth et Cie.....	Huile de ricin, etc.....	79 70	
W. Sutherland.....	Transport et arrimage du charbon.....	5 10	
Geo. Adams.....	Main-d'œuvre et matér. pour réparer les machines.....	378 70	
Lewis Wilson.....	Compte de forgeron.....	27 45	
Wm. Reed.....	Charrriage de la chaloupe.....	1 00	
R. H. Cogswell.....	Louage et examen du chronomètre.....	17 00	
T. Walsh et Cie.....	Peinturage.....	285 51	
D. Murray et Cie.....	Huile de lin, toile cirée, nattes, etc.....	83 10	
Bason et Cie.....	Provisions.....	78 73	
<i>A reporter</i>		22,750 08	

ETAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance, etc.
Suite.

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	23,750 03	.....
VAPEUR "LADY HEAD."— <i>Suite.</i>			
Cie. internat. de charbon.	40 tonnes de charbon, \$100.00; fret, \$8.00.....	108 00	
Peter Grant et Cie.....	Matelas et literie	103 86	
A. et H. Greigh on.....	Livre de loch et cartes marines.....	4 35	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment et sable.....	14 70	
Wallace et Balcolm	Faïence et verrerie.....	5 68	
T. R. Almon, M.D.....	Soins professionnels à John Jordrey	6 00	
			22,992 62
VAPEUR "SIR JAMES DOUGLAS."			
Capt. Cooper.....	Rondereau des officiers et de l'équipage.....	3,599 09	
R. Brodrick	Fret sur bois de construction, \$66.85; services et main-d'œuvre, \$1.50.....	224 85	
Edgar Marvin.....	Quincaillerie	6 00	
John Field.....	Main-d'œuvre	15 50	
Lockhart Smith.....	A compte du contrat pour le halage, calfatage et réparations au vapeur.....	3,180 00	
do	Trav. des charp de nav. \$2,142; loyer de cour, \$40.	2,182 00	
Fenesty Frères.....	Bois de construction	20 00	
David Powers.....	Main-d'œuvre	44 50	
Richard Wright.....	Enlèvement des mâts, nettoyage de la coque, etc..	29 00	
Jos. Spratt.....	Fer pour, et construction d'une nouvelle chaudière		11,250 00
T. C. Nuttall	Assurance de \$6,000 sur le navire et la boutique des charpentiers durant les réparations.....	146 25	
Eph. Powers.....	Réparations à l'avant de la quille.....	35 50	
George Stelly.....	Halage de tuyaux et de bois de construction.....	66 00	
E. B. Marvin.....	Feutre, goudron, métal, etc.....	3,308 07	
Samuel Booth.....	Fier de l'étroupe pour calfatage	20 00	
W. A. Elliott.....	Examen de la chaudière.....	20 00	
Jacob Sehl	Bois de serv., bois rouge, matel., literie, huile de lin, etc	749 39	
Jos. Spratt.....	Matériaux pour, et réparations à la machine	8,061 15	
J. N. Williamson.....	Bois de service	124 83	
J. C. Bates.....	Loyer de la maison du gardien.....	10 00	
Samuel Shea	Main-d'œuvre	3 75	
T. H. Long et Cie.....	Annonces	3 00	
W. McCurdy et Cie.....	Construction de deux chambr. sur le pont, latrines..	975 00	
T. Ewan.....	Deux jours de travail.....	5 00	
Charley Indian	Sept do	7 00	
Alexander Watson	Louage de chalan	15 00	
W. P. Sayward	Bois de service.....	692 49	
P. McQuade et Fils.....	Quincailler. métal, peint., caoutchouc, paquet., etc	2,697 47	
W. V. Kane.....	Touage.....	5 00	
Thomas Hicks	Main-d'œuvre.....	6 25	
Silas J. Frost.....	Préparatifs pour entrer la chaudière.....	30 00	
Langley et Cie.....	Huile et blanc de céruse.....	57 20	
Henry Saunders.....	Epiceries, provisions, etc	906 22	
C. W. Smith.....	Tuyau d'échappement en cuivre.....	103 70	
J. A. Raymur.....	Bois de service, \$162 72; quaiage, \$158.50.....	321 22	
John Crowther.....	Peinture, imitation et vernissage de la cabine.....	141 00	
Thomas C. Jones.....	Réparations à la yole.....	35 00	
Cie. de la Baie d'Hudson.	Quaiage, usage de chalan, ciseaux, caoutchouc, paquetage, coutellerie, etc.....	234 35	
H. Rhodes et Cie.....	Briques réfractaires	8 70	
Kelly et Taylor.....	Quincailler. et matér de chaudronniers et m.-d'œuv.	1,388 77	
G. G. Walker.....	Usage de chalan.....	9 00	
T. N. Hibben et Cie	Papeterie et cartes marines	28 62	
Hayward et Jenkinson	Aplanissage et sciage de noyer noir, mouleurs, etc	58 80	
Matthew, Richards et Tye	Crochets en cuivre.....	2 25	
W. Bond.....	Eau.....	6 87	
M. Muir.....	Huile, \$48.75; deux espars, \$6.....	54 75	
Dunsmuir, Diggle et Cie.....	104½ tonnes de charbon, \$5 50.....	574 75	
Engelhardt et Cie.....	Charbon, \$29; m.-d'œuv. chargem. du charb., \$3 37	32 37	
T. G. Asken.....	Espars	20 00	
<i>A reporter</i>		41,615 66	.....

ETAT des dépenses pour le service des steamers fédéraux, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		41,515 68	.....
STEAMER "SIR JAMES DOUGLAS."— <i>Fin.</i>			
William Lewis.....	Transp. com. C.P.C. à Bute Inlet.....	12 00	
John McTeigh.....	Charriage de charbon.....	4 00	
Mee Hing.....	Blanchissage.....	4 25	
A. W. Husen.....	7½ cordes de bois, etc.....	24 00	
Capitaine Cooper.....	Payé aux Sauv. pour couper et char. 8 cordes de bois.....	21 75	
George Balhatchet.....	Neuf jours d'aide comme ingénieur.....	22 50	
John Holden.....	Compte du forgeron.....	69 95	
Thomas Pamphlet.....	Direction du steamer et d'une partie de la commis- sion à Bute Inlet pendant 9 jours.....	63 00	
Moody, Nelson et Cie.....	Bois de construction.....	34 63	
Henry C. Courtney.....	Rédaction de contrats pour entreprises.....	25 00	
COMPTÉ GÉNÉRAL.			41,796 74
M. Paradis.....	Beurre.....	162 85	
Cie. de Mines de houille de l'Acadie.....	Charbon.....	275 00	
R. Borland.....	Louage d'une machine à vapeur.....	81 50	
J. Ampleman.....	Main-d'œuvre.....	14 25	
Jno. Laird.....	152 tonnes de charbon, \$2.50.....	380 00	
A. Talbot.....	Fret.....	330 00	
Dussault et Cie.....	Remorquage.....	74 00	
Jos. Eden.....	Quaiage, \$230; services, \$62.50.....	292 50	
A. Fraser et Cie.....	Charbon, \$688; café, \$21.90.....	700 90	
H. A. Pare.....	Provisions.....	214 32	
Allans, Rae et Cie.....	Fret.....	32 28	
J. et W. Reid.....	Feutre et papier.....	22 00	
O. L. Richardson et Fils.....	Cuir.....	5 20	
Audet et Robitaille.....	Cordes, chaînes, etc.....	121 00	
Grand Tronc.....	Pavillons.....	5 86	
Bélangier et Gariépy.....	Huile et térébenthine.....	281 48	
Grenier et Parent.....	Barils vides.....	11 65	
Mitchell et Cie.....	160 tonnes de charbon.....	1,280 00	
H. S. King et Cie.....	<i>Nautical Magazine</i> et frais de port.....	5 02	
J. Auld.....	1 quart de dissolvant.....	40 00	
Jos. Boivin.....	Peinture.....	128 04	
J. J. Foote.....	Abonnement à un journal, \$18; impressions, \$20.....	38 00	
W. C. Scott.....	Frais de messagerie, —boîte par le "Poynesian".....	4 97	
Capt. A. Després.....	Frais à la Pte.-aux-Pères p. aider les steam. en retard.....	5 50	
T. Routier.....	Bois de construction.....	5 47	
Cie. Canadienne d'Exprès	Echantillon de vêtement de marine.....	6 85	
SOMMAIRE.			4,527 64
Napoléon III.....	Compte spécial—Renflouage.....	\$6,900 22	
do.....	Compensation pour dommages au quai.....	1,100 00	
do.....	Réparations et const. d'un faux-pont.....	47,999 78	
do.....	Entretien.....	56,000 00	
Druid.....	do.....	3,672 24	
Lady Head.....	do.....	14,843 82	
Sir James Douglas.....	do et réparations.....	22,992 62	
	Compte général.....	41,796 74	
		4,527 64	
Total des dépenses pour les steamers fédéraux pen- dant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.....		143,833 06	

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES A QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC, 11 octobre 1874.A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de cette agence, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Dans mon rapport de l'année dernière je donnais des détails sur l'état dans lequel se trouvait le vapeur *Napoléon III*, à la suite du coup terrible que lui avait porté la débâcle des glaces le 8 mai précédent, qui en avait fait un naufrage complet et privé cette agence de ses services au moment où l'on en avait le plus urgent besoin pour l'approvisionnement des phares de ce district. Sur vos ordres je pris les mesures nécessaires pour le faire relever, ce qui fut accompli avec succès sous la direction de feu M. Louis Gagné, maître-charpentier, que nous employions depuis 1856, homme habile et énergique dont la mort est une perte pour ce département. Comme vous vouliez lui faire subir des réparations qui pussent le mettre en état de remplacer le phare-flottant de l'Île Rouge qui avait fait naufrage l'automne précédent, le *Napoléon* fut mis dans un bassin de radoub pour y être complètement examiné. Cet examen démontra l'étendue et la gravité des dommages qu'il avait subis, mais il servit en même temps à constater l'excellence de sa coque dont le fer était de qualité et d'épaisseur extras; de plus, que la manière dont ce fer avait été travaillé lui donnait beaucoup plus de force que les navires de nos jours ont coutume d'en avoir. Pendant ce temps-là le phare-flottant de l'Île Rouge, avait été relevé et réparé comme il est dit ailleurs, ce qui laissait le *Napoléon* disponible pour d'autres services. Les faits révélés par l'examen et les dommages comparativement légers éprouvés par ses puissantes machines me firent croire qu'il pouvait être réparé à un prix tel que le département trouverait plus avantageux de le remettre en ordre que de faire des dépenses considérables pour le remplacer par un autre qui ne pourrait certainement pas l'égaliser en force et en durée. Suivant cette idée, je consultai tous ceux auprès desquels je pus avoir accès et qui, par leurs connaissances ou leur expérience, pouvaient me donner des conseils sûrs; puis, ayant ainsi obtenu tous les renseignements possibles, je portai la chose à votre examen, tout en suggérant que pour augmenter sa capacité de transport et le mettre en bon état de navigation il fallait le munir d'un faux-pont qui lui permettrait de transporter environ 2,500 quarts de plus qu'auparavant, ferait ainsi face aux exigences causées par l'augmentation des phares à être approvisionnés et le mettrait plus en état de lutter contre les mauvais temps qu'il subit si souvent vers la fin de la navigation. Ces plans ayant reçu votre approbation, je fis immédiatement placer le vapeur dans la localité qui pendant l'hiver offrait le plus de facilité pour l'exécution des travaux. Les plaques de fer et la charpente furent importées d'Angleterre et des États-Unis, suivant que les circonstances l'exigeaient. Les ouvrages en fer furent mis sous la conduite de M. Charles Vézina, qui avait le contrôle des forges de cet établissement depuis 1856, et la charpente confiée à M. T. Routier qui avait remplacé M. Gagné

comme chef des charpentiers ; ces deux messieurs se sont acquitté de leur tâche d'une manière qui leur fait le plus grand honneur. Peu après l'ouverture de la navigation, la coque était suffisamment avancée pour être mise à flots, et les travaux ayant été poursuivis avec énergie, le vapeur fut prêt pour la mer le 5 août, jour où il descendit le fleuve avec les aprovisionnement destinés aux différents phares du Golfe, des détroits de Belle-Ile, etc. Les dépenses occasionnées par le *Napoléon* ont nécessairement été considérables, mais une bonne partie n'en peut être mise au compte de ses réparations, car plus de \$8,000 ont été dépensées pour le relever du fond de la rivière aux estacades de Blais, et il faut aussi en déduire les frais ordinaires d'hivernement et de gréement du printemps. Aujourd'hui, ce vapeur est certainement l'un des plus solides et des plus puissants de sa classe qu'il y ait dans le pays ; il est en tous points gréé pour le genre de services qu'il remplit, et je suis heureux de pouvoir dire que son commandant, le capitaine Després, fait les plus grands éloges de ses aptitudes à tenir la mer.

Toutes les autorités compétentes ont déclaré que les réparations faites au *Napoléon* sont sans exception des travaux de première classe, et je crois qu'à quel que point de vue qu'on envisage cette entreprise, tant sous le rapport des frais que sous celui des résultats, elle peut subir avec avantage l'examen le plus rigoureux. Indépendamment du bienfait qu'elle a opéré en donnant de l'emploi à grand nombre d'ouvriers pendant le dernier hiver, elle a permis à plusieurs d'entre eux d'acquérir de l'expérience dans les ouvrages en fer, ce qui, pour les réparations plus considérables qu'il y aura à faire aux navires après l'établissement d'un bassin de radoub dans ce port, fournira un personnel d'ouvriers à la hauteur de la situation, fait connu et apprécié par tous ceux qui s'intéressent à cette question.

VAPEUR "DRUID."

Ce vapeur n'a eu besoin que du gréement ordinaire cette année ; sous le commandant du capitaine Marmen, il est encore employé au service des phares entre Québec et Montréal, ainsi qu'à celui des bouées, balises, signaux d'alarme et phares en aval de Québec, jusqu'à la Pointe des Monts.

VAPEURS POLICIERS "DOLPHIN" ET "ADÈLE."

Ces petits vapeurs sont en bon état et activement employés au service de la police et du port. A la fin de la saison la chaudière de l'*Adèle* est transportée dans l'atelier de machines de cette agence et fournit le pouvoir moteur pour tourner, etc.

Dans l'automne de 1873 le phare-flottant de l'Île Rouge fit naufrage, en se rendant à ses quartiers d'hiver, sur le récif de l'Île Blanche où il resta tout l'hiver. Au printemps on le trouva complètement sens dessus dessous ; mais comme il parut possible de le sauver, des tentatives dans ce but furent, d'après vos ordres, faites par M. P. Carroll, de Chatham, N.-B., qui réussit définitivement à le déséchouer et à l'amener à Québec. M. Carroll s'acquitta de sa tâche d'une manière digne d'éloges, car comme la marée était de sept à huit nœuds à l'heure à l'endroit où le désastre avait eu lieu, les opérations étaient extrêmement difficiles. Arrivé à Québec, le phare-flottant fut placé dans un bassin de radoub et subit un examen qui eut pour résultat de le faire réparer, et, le 16 juin 1875, il retournait à sa station où, depuis, il a opéré de la manière la plus satisfaisante.

Le phare-flottant et sifflet d'alarme à vapeur de Manicouagan, capitaine T. Connell, gardien, fut pendant l'absence du phare-flottant naufragé, envoyé à la station de l'Île Rouge, et ne reprit sa place sur la batture de Manicouagan qu'après le 16 juin 1875.

Le phare-flottant destiné dans le principe au havre de Halifax a été transféré à cette agence, mis sous la garde du capitaine I. Gourdeau et stationné à la Traverse d'en bas, en remplacement du bateau en bois qui avait été condamné comme ne pouvant plus tenir la mer. Le signal d'alarme a rendu de grands services en aidant les navires à passer dans le chenal pendant les gros temps.

La goëlette *J. W. Dunscomb* fut gréée d'après vos ordres et expédiée au lac Erié pour servir de phare-flottant à la Pointe de la Barre.

Les dix feux d'alignement qui se trouvent près Chicoutimi, rivière Saguenay, ont été munis de nouvelles lanternes et charpentes ; maintenant les lumières sont aperçues de beaucoup plus loin, et grâce au fait qu'elles sont placées dans une position plus élevée, les balises sont plus utiles pendant le jour ; une lumière a été aussi placée sur le quai de Rimouski. Deux phares d'alignement ont été construits à l'entrée du Saguenay et mis en opération le 15 septembre dernier ; on les dit très-avantageux à la navigation de cette rivière, surtout pour les navires qui entrent par l'est. Allumés le 15 septembre. Quatre phares d'alignement ont été construits pour guider dans le chenal de la Traverse du nord, deux à la pointe est de l'Île d'Orléans et deux au Cap Rouge ou Montée du Lac. Deux tours ont été construites à cette agence. Ces phares furent allumés le 1er octobre.

Une nouvelle tour a été construite au Cap Chatte, à 480 verges E.-N.-E. de l'ancienne, et l'appareil tournant enlevé de cette tour et mis en opération le 5 août. Cette tour fut aussi construite par notre agence.

Les réparations du phare et du sifflet d'alarme du Cap Gaspé ont été complétées, le barrage exhausé de manière à obtenir suffisamment d'eau, et un chemin établi de la tour à la maison de la machine.

Un nouveau phare a été établi aux Sept Îles ; il sera bientôt mis en opération.

Un nouveau phare est en voie de construction sur la rivière Martin. On a fait contrat pour une jetée et un puissant réflecteur qui seront placés sur le rocher Algeron, près le phare des Piliers.

Les lampes du phare de Biquet ont pris feu et furent totalement détruites. Ayant eu avis de ce fait à 10 heures du soir, j'expédiai immédiatement le vapeur *Druid*, avec M. Barbour et un aide ; ils réussirent heureusement à remettre ce phare en opération après une suspension de huit heures seulement. En raison de la grande chaleur que l'huile avait en brûlant établie dans la lanterne, toutes les vitres, 48 carreaux, avaient été fêlées ; il fallut les remplacer.

A Portneuf (en bas) un logement a été construit pour la famille du gardien ; à cause de l'action exercée par l'eau sur la jetée sur laquelle le phare est construit, il a fallu la border de nouveau et la solidifier ; le logement du gardien fut mis dans une nouvelle position.

Des réparations de différente nature, exigées par l'usure et la détérioration, ont été faites à plusieurs autres phares. De nouvelles chaloupes ont été fournies à quelques-uns, ainsi que des cuvettes pour l'huile, des caisses de médicaments, des télescopes, etc. Les phares de Kamouraska, Île Verte, Cap Rosier, des pointes ouest, sud-ouest, sud et est d'Anticosti, Pointe Riche, Cap Norman, Belle-Île et Forteau furent peints par des ouvriers expédiés à cette fin dans le *Napoléon*.

Deux nouvelles tours ont été construites et des lumières mises en opération sur les Îles des Cendres et du Sang, rivière Richelieu, près la frontière. Des réparations et peinturages ont été faits à quelques-uns des phares entre Québec et Montréal ; ces phares furent approvisionnés par le vapeur *Druid* et inspectés par le capitaine Marmen.

Le ministère a fourni une bouée pour marquer l'entrée de la rivière au Renard ; elle est entretenue aux frais des habitants de cette localité.

On a constaté que la bouée placée pour indiquer l'endroit où la barque *Preciosa* a fait naufrage n'était plus nécessaire, attendu qu'il n'y avait plus aucune trace de ce navire.

CHALOUPE DE SAUVETAGE.

Des chaloupes ou canots de sauvetage ont été mis en station à huit différents endroits en aval de Québec ; ces canots sont construits sur le même principe que ceux employés par les passeurs pour traverser à Québec quand le fleuve est couvert de glaces. Ils sont revêtus de fer comme protection contre la glace et munis de douze aubes. Ils peuvent contenir chacun une trentaine de personnes. S'il arrive jamais des désastres semblables à ceux du mois de novembre 1871, où plusieurs navires précieux furent coupés et coulés par la glace, leurs équipages gelés à mort et presque perdus, ces canots de sauvetage pourront les atteindre là où la chaloupe à rames ne peut passer à travers la glace. Ils sont stationnés de manière à pouvoir être concen-

trés sur un point donné et, placés sous le soin de gardiens compétents, ils sont distribués comme suit :

L'Islet.....	Sous la garde de M. J. B. Dussault.
St. Jean Port-Joli.....	“ “ D. Babin;
Rivière-Ouelle.....	“ “ A. Casgrain.
Ile-aux-Grues.....	“ “ A. Marois.
Malbaie.....	“ “ J. Tremblay.
Kamouraska.....	“ “ R. LeBlanc.
Ste. Anne.....	“ “ P. Lafrance
Trois-Pistoles.....	“ “ D. Damour.

On a fait à cette agence rapport des naufrages suivants survenus dans les limites de ce district : les navires étrangers naufragés sont pris en soin par leurs consuls respectifs. Les équipages des navires britanniques enregistrés qui font naufrage en Canada sont fournis de nourriture, de vêtements et reçoivent les autres secours dont ils peuvent avoir besoin.

Liste des navires britanniques naufragés dont les équipages ont reçu de la nourriture, des vêtements, etc. :—

Date des accidents.

- 11 août 1874.—Petite barque *James Seed*, coulée au large du Bic par le navire à vapeur *Norma*.
- 9 octobre 1874.—Navire *Shandon*, naufragé sur la pointe sud d'Anticosti.
- 5 novembre 1874.—Barque *Maggie Lauder*, naufragée sur la pointe sud-ouest d'Anticosti.
- 5 novembre 1874.—Navire à vapeur *Delta*, naufragé au Cap Chatte.
- 6 novembre 1874.—Barque *Dauntless*, naufragée à Anticosti.
- 3 novembre 1874.—Barque *Essex*, naufragée au Cap Couteau, Labrador.
- 13 mai 1875.—Barque *Favorite*, coupée par la glace à 18 milles E.-N.-E. du Rocher aux Oiseaux.
- 16 mai 1875.—Barque *Rising Sun*, naufragée au Cap Chatte.
- 16 mai 1875.—Barque *Earl of Elgin*, naufragée au Cap Chatte.
- 13 mai 1875.—Navire *Giant's Causeway*, naufragé à Anticosti.
- 21 juin 1875.—Brick *Henry's*, naufragé à l'Ile Verte.
- 21 juin 1875.—Navire à vapeur *Strattay*, naufragé à Bicquette.
- 10 septembre 1875.—Navire *Chillamwallah*, naufragé entre les pointes est et sud d'Anticosti.

Des avis comportant ce qui suit ont été expédiés sur la côte de Labrador :—

“ Quand un navire fera naufrage sur la côte nord du fleuve ou du golfe St. Laurent, ou sur celle du Labrador, les habitants de ces localités sont par le présent priés de porter tous les secours nécessaires aux équipages, et ce ministère fera droit aux réclamations raisonnables qui seront présentées pour ces secours ou pour provisions fournies aux naufragés.

“ Quand les équipages seront transportés à Québec par un navire quelconque, un prix raisonnable sera payé pour leur transport.

“ WM. SMITH,

“ Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.”

Un approvisionnement considérable de charbon, d'huile et d'autres articles nécessaires est tenu en réserve au Bassin de Gaspé, sous le contrôle de M. Joseph Eden, maître de havre, pour faire face aux demandes qui peuvent se produire dans ce district et dans le golfe. La promptitude et l'efficacité avec lesquelles M. Eden a rendu les services qu'on lui demandait donnent beaucoup d'importance à sa charge. M. Fox, percepteur des douanes aux Iles de la Madeleine, M. Bellefeuille, maître de havre à Sorel, le capitaine Jones, de St. Jean, province de Québec, et M. Rooney, du bureau des Commissaires du Havre de Montréal, ont également accédé avec empressement à tout ce que je leur ai demandé pour favoriser les intérêts de la navigation et le service général de cette agence.

L'huile fournie par MM. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario, a continué à

maintenir sa réputation pour la durabilité et la qualité d'éclairage. Les lampes et réflecteurs achetés de M. Chanteloup sont puissants et du dessin le plus moderne.

L'accomplissement des attributions dévolues à cette agence relativement au service des côtes, des phares, sifflets d'alarme, dépôts d'approvisionnement, bouées, balises, vapeurs fédéraux, marins naufragés, enquêtes sur les causes des naufrages, police fluviale, navire fédéral affecté à la protection des pêcheries, établissements de pisciculture, etc., occupe tout mon temps ainsi que celui de mon personnel.

J'ai l'honneur de vous présenter mes remerciements pour la courtoisie et la confiance que vous n'avez cessé de me témoigner, ainsi que votre excellent député ; ces égards m'ont considérablement aidé à exécuter les fonctions multiples qui me sont confiées. Je dois également beaucoup aux officiers placés sous mon contrôle pour l'empressement et la bonne volonté avec lesquels ils m'ont aidé à exécuter vos ordres.

Les dépenses faites par cette agence pendant l'année ont été affectées aux services suivants :—

Entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées, balises et dépôts d'approvisionnements en aval de Québec.....	\$102,472
Entretien des phares en amont de Québec.....	15,000
Construction de nouveaux phares.....	17,500
Vapeurs fédéraux.....	79,000
Police fluviale.....	24,500
Croisière fédérale " La Canadienne ".....	8,800
Pisciculture.....	1,200
Faux frais.....	1,100
Total.....	\$249,572

Je vais vous présenter des relevés sur chaque service, commençant par celui des côtes et rivières, qui comprend les phares, sifflets d'alarme, dépôts d'approvisionnements, bouées et balises.

Le district placé sous le contrôle de cette agence commence au détroit de Belle-Ile, Terre-neuve, et embrasse sur la rive nord, Terre-neuve, le Labrador, l'Île Anticosti, les Îles de la Madeleine, la Baie des Chaleurs, la côte de Gaspé, les deux rives du fleuve St. Laurent jusqu'à Québec, tous les phares et phares flottants entre Québec et Montréal, ainsi que les phares au débouché du lac Champlain (la rivière Richelieu) entre St. Jean et la frontière. Une description des phares de ce district se trouve dans la " Liste des phares des côtes, rivières et lacs du Canada," supplément (No. 1) du rapport annuel de la présente année fiscale. Pris avec les autres matières se rapportant à cette section, ils comprennent :

- 119 feux fixes et tournants,
- 8 phares flottants,
- 7 sifflets d'alarme à vapeur,
- 8 canons d'alarme,
- 67 bouées,
- 55 balises,
- 8 dépôts d'approvisionnements, et plusieurs autres nouveaux phares

en voie de construction ou en projet.

Je recommande respectueusement que tous ceux qui seront dorénavant nommés gardiens de feux tournants soient tenus, comme condition préalable de leur nomination, de venir à cette agence plusieurs jours avant leur entrée en fonctions pour recevoir toutes les instructions nécessaires quant à la nature de leurs attributions et aux moyens à prendre pour remédier aux défauts ordinaires. En adoptant cette mesure, on évitera la nécessité d'envoyer, à des frais considérables, un mécanicien pour mettre en ordre de simples pièces de mécanisme temporairement dérangées.

PHARE FLOTTANT DE BELLE-ILE, TERRENEUVE, DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS ET
STATION DU CANON D'ALARME DE BELLE-ILE.

(MARTIN COLTON, gardien.)

Une lumière blanche fixe de premier ordre dioptrique; cinq grandes lampes à mèche plate; consommation 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, avec une quantité proportionnée de gargousses et d'amorces à friction. Un cor d'alarme de la manufacture de F. H. Holme (de Londres, Angleterre) a été commandé pour cette station, et sera mis en opération aussi tôt que possible.

Le dépôt d'approvisionnement pour les marins en détresse contient 15 quarts de farine, 7 barils de lard, 5 barils de pois, sucre et thé, 12 saute-en-barque (*pea jackets*), 12 paires de pantalons, 12 paires de caleçons, 12 paires de chaussettes, 12 casquettes, 12 cache-nez, 12 chemises de flanelle, 12 paires de mitaines, 12 paires de bottes, 6 paires de raquettes, 6 paires de mocassins; il contient en outre cette année, 12 couvertes et 2 caisses de viande en conserve qui peuvent être renouvelées suivant les exigences de la situation. Le gardien a un cheval pour transporter le combustible, l'eau et les provisions. La tour et les dépendances ont été peinturées, et on leur a fait quelques réparations. Cette station a été inspectée cette année, et le résultat c'est qu'elle est en bon ordre.

Rapport sur le mouvement de la glace dans le détroit de Belle-Ile en 1875.

18 novembre 1874.—Le navire à vapeur *Québec*, de la ligne Dominion, descendant à 8 a. m., le dernier vapeur vu dans le détroit cet automne.

2 décembre, 1 p. m.—Une goëlette allant au nord.

17 décembre.—Un peu de glace épaisse se formant dans le détroit.

21 décembre.—Thermomètre 9 au-dessous de zéro. À l'ouest le détroit est couvert de glace épaisse.

25 décembre.—Une grande quantité de glaces épaisses chassée du N.-E. au côté ouest de l'île; plusieurs espaces d'eau entre; très-peu de glaces épaisses à l'est.

5 janvier 1875.—Dans le détroit la glace devient passablement forte. Les steamers pourraient naviguer dans le détroit jusqu'à cette date, depuis aussi loin que je pourrais voir à l'est et d'ici au Cap Normand, sans trop de difficulté.

10 janvier.—Beaucoup de glace vers l'est et l'ouest. Eau libre d'ici au Cap Bauld.

13 janvier.—Beaucoup d'espaces d'eau entre la glace.

20 janvier.—Une grande quantité de glace amenée dans le détroit par les vents récents; plus d'eau; il serait impossible à n'importe quel navire, quelle que soit sa force, de passer dans le détroit.

24 janvier.—Aussi loin que la vue peut s'étendre, le détroit est bloqué par la glace; pas d'eau.

31 janvier.—Le détroit toujours bloqué par la glace; pas d'eau.

5 février.—Le détroit encore bloqué par la glace, la plus épaisse que j'aie vue jusqu'ici et qui demeure foulée pendant le reste du mois; pas d'eau visible.

Mars.—Aucun navire quelconque n'aurait pu passer durant tout ce mois, dans le détroit, car il a été littéralement fermé par la glace.

1er avril.—La glace s'amollit dans le détroit.

2 avril.—Au sud une goëlette faisant la chasse au phoque, le premier bateau aperçu cette année; sur la rive sud, la glace passablement relâchée.

4 avril.—Fort vent de N.-N.-E. De ce jour au 6 mai il reste de N. à N.-E., chassant de grandes quantités de glaces et de banquises.

21 avril.—141 banquises dans le détroit.

30 avril.—Un peu d'eau libre sur la côte du Labrador.

1er mai.—Beau temps sur toute la côte du Labrador. À 7 p. m. le navire à vapeur *Walrus* au N.-O.

2 mai.—À 4 p. m. le navire à vapeur *Walrus*, capitaine P. Delaney, de St. Jean

Terreneuve, faisant la chasse au phoque, second voyage, arriva ici et se porta vite sous le vent de l'île pour attendre la chance d'arriver à l'est. Le capitaine Delaney fait rapport qu'il partit de St. Jean pour le Golfe le 15 avril. Il rencontra d'immenses quantités de banquises, ainsi que plusieurs vaisseaux pris dans la glace au large de la baie St. George; puis, de St. Paul à Mécatinas, un solide amas de glaces dans lequel il ne put pénétrer. Il fit descendre le navire en autant que la glace s'éloignait du rivage. Il descendit jusqu'au Cap Charles et monta ici pour y attendre l'occasion de gagner le sud-est.

4 mai.—Le navire à vapeur *Walrus* part à 9 a. m. pour essayer de passer à travers les banquises; à trois quarts de mille de là il y entre, mais ne peut réussir; revient à 5 p. m.

7 mai.—Vent léger, beau temps, vent N. O., 10 a. m.; le *Walrus* part à 7 p. m., par le S.-E.; fait à peu près 5 milles dans la place.

8 mai.—Vent léger; le *Walrus* fait à peu près huit milles au large.

9 mai.—A 6 p. m. le *Walrus* est à 26 milles au S. E.; on compte 265 banquises.

10 mai.—Forte brise de vent d'ouest; la glace s'amollit dans le détroit.

15 mai.—Beaucoup de glace dans le détroit; elle y reste jusqu'à la fin du mois.

5 juin.—Forte brise d'ouest; la glace sort du détroit.

9 juin.—Le détroit libre de glace à l'ouest.

10 et 11 juin.—Forte brise d'ouest, brume et pluie.

12 juin.—Le détroit libre de glace.

25 juin.—Une bonne quantité de glace épaisse chassée du N.-E., mais rien pour gêner la navigation; 10 bricks, 19 brigantins, 18 goëlettes allant au nord.

28 juin.—On ne voit plus de glace; 51 banquises dans le détroit.

9 juillet.—Un navire descendant.

16 juillet.—A 4.30 p. m. un navire à vapeur supposé être le *Québec* monte,—le premier qui passe cette année.

TABLEAU indiquant les jours les plus froids où le thermomètre est descendu au-dessous de zéro.

Observations prises à 8 A. M., 2 P. M., et 8 P. M.

1874-75.	8 A. M.	2 P. M.	8 P. M.	1875.	8 A. M.	2 P. M.	8 P. M.	1875.	8 A. M.	2 P. M.	8 P. M.
21 déc.	9	6	6	5 fév.	3	0	2	19 fév.	5	3	...
22 do	5	4	3	6 do	3	3	6	28 do	5	3	5
4 janv.	2	1	1	7 do	10	9	7	1 mars	5	4	5
6 do	3	...	...	8 do	12	10	13	2 do	5	...	...
7 do	5	3	...	9 do	6	3	5	3 do	4	...	...
10 do	2	3	3	10 do	5	5	10	7 do	12	10	6
11 do	5	4	5	11 do	10	10	10	9 do	5	10	6
12 do	3	1	3	12 do	13	12	13	10 do	4	10	6
15 do	3	5	4	13 do	10	10	14	11 do	2	10	2
16 do	2	...	...	14 do	13	12	13	20 do	6	3	2
17 do	2	...	...	15 do	10	10	14	23 do	6	3	...
18 do	5	...	...	16 do	19	17	15	31 do	2	3	2
19 do	3	1	...	17 do	12	13	14				
20 do	2	6	0	18 do	18	12	14				

PHARE DU CAP NORMAND, DÉTROIT DE BELLE-ÎLE.

(HENRY LOCKE, gardien.)

Feu tournant blanc à éclats se renouvelant toutes les deux minutes; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces; lanterne en fer, 9 pieds de diamètre; dimensions des vitres, 60x30 x ½ pouce: consommation environ 500 gallons d'huile par saison. En raison de la rareté du combustible dans le voisinage, on a accordé trois tonnes de charbon pour chauffer la tour.

La tour a été peinte cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET STATION DU CANON D'ALARME DE FORTEAU, POINTE DES AMOURS, LABRADOR.

(P. GODIER, *gardien*.)

Lumière dioptrique blanche de second ordre ; cinq grandes lampes à mèche plate : consomme environ 200 gallons d'huile par saison. 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 une quantité proportionnée de gargousses et d'amorces à friction. M. Davis, 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 a un cheval pour charrier l'eau, le combustible, etc. Il fournit aussi des rapports de météorologie à l'observatoire magnétique.

La tour a été peinte cette année, et est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DU CAP RAY, TERRENEUVE.

(R. RENNIE, *gardien*.)

Lumière blanche catoptrique à éclats ; éclate toutes les dix secondes ; douze lampes No. 1 à mèche circulaire, avec réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres, 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces : consomme 900 gallons d'huile par saison.

La tour a été peinte cette année et est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU ROCHER AUX OISEAUX, DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS ET STATION DU CANON, D'ALARME, ILES DE LA MADELEINE.

(PETER WHALEN, *gardien*.)

Lumière blanche fixe dioptrique de quatrième ordre ; une grande lampe à mèche ronde ; lanterne de fer de 10 pieds de diamètre : consomme 180 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige ; il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction. Il y a dans le dépôt d'approvisionnement 15 quarts de fleur, sept quarts de lard et trois quarts de bœuf. Un hangar pour le combustible a été construit. Le gardien transmet des observations météorologiques à l'observatoire magnétique. Cette station, en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE L'ÉTANG DU NORD, ILES DE LA MADELEINE.

(TIMOTHY O'BRIEN, *gardien*.)

Feu tournant catoptrique blanc ; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en bois de 9 pieds 3 pouces de diamètre ; dimensions des vitres 60 x 28 x $\frac{3}{8}$ pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AMHERST, ILES DE LA MADELEINE.

(WM. CORMIER, *gardien*.)

Feu tournant catoptrique, rouge et blanc, alternant toutes les trente secondes ; quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de vingt pouces ; dimensions des vitres 60x30x $\frac{1}{2}$ pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE ENTRY, ILES DE LA MADELEINE.

(J. CASSIDY, *gardien*.)

Feu rouge fixe catoptrique ; nombre de lampes, six, — dont quatre No. 1 à mèche ronde, et deux grandes à mèche plate ; six réflecteurs, dont quatre de 21 $\frac{1}{2}$ pouces de diamètre et deux de 20 pouces de diamètre ; lanterne en fer, de 7 pieds 8 pouces de diamètre ; dimensions des vitres, 36 x 28 x $\frac{3}{8}$ pouces : consomme à peu près 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE HEATH (POINTE EST DE L'ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT
D'APPROVISIONNEMENTS.

(TH. GAGNÉ, *gardien*.)

Lumière catoptrique fixe et blanche ; 17 lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces : consomme environ 400 gallons d'huile par saison. La lanterne est en métal à canon, et a 13 pieds de diamètre.

Le dépôt contient la même quantité d'approvisionnement que celui de Belle-Ile. La tour a été peinte cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SUD (ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(DAVID TÊTU, *gardien*.)

Lumière catoptrique avec éclats toutes les 20 secondes ; 12 lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres 60 x 30 x $\frac{1}{2}$ pouces : consomme environ 950 gallons d'huile par saison. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant la brume et les tempêtes de neige pendant dix secondes chaque minute. Vu la proximité du bois, le gardien peut se procurer une grande partie du combustible qui lui est nécessaire, le ministère lui ayant fourni un cheval qu'il entretient à ses propres frais, et une allocation raisonnable lui est faite pour chaque corde de bois. Les articles du dépôt d'approvisionnement sont les mêmes qu'à Belle-Ile.

La tour a été peinte cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SUD-OUEST (ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(E. POPE, *gardien*.)

Feu tournant catoptrique blanc, laissant un intervalle d'une minute entre chaque éclat ; 21 lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 21 pouces ; lanterne en métal à canon de 13 pieds de diamètre : consomme à peu près 900 gallons d'huile par saison. Le dépôt d'approvisionnement contient le même montant d'articles que celui de Belle-Ile. En bon ordre, d'après les rapports.

M. Pope et son adjoint William Nadeau ont reçu du gouvernement de Sa Majesté un témoignage de reconnaissance pour la bravoure dont ils ont fait preuve en sauvant l'équipage de la barque *Russia* naufragée près de cette pointe le 7 décembre 1873. Le premier reçut une montre d'or d'un grand prix, et le second une montre d'argent. Ces deux cadeaux ou témoignages portaient des inscriptions appropriées.

PHARE DE LE POINTE SUD-OUEST, (ILE ANTICOSTI), STATION DU CANON D'ALARME ET
DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(L. MALOUIN, *gardien*.)

Lumière dioptrique blanche fixe de deuxième ordre ; 5 grandes lampes à mèche plate ; lanterne en fer de dix pieds et trois pouces de diamètre : consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et consomme environ 1,200 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction. Une quantité de provisions et autres approvisionnements semblables à ceux de Belle-Ile sont renfermés, en bonne condition, dans le dépôt établi ici. Le gardien a la jouissance d'un cheval pour le charriage de l'eau, du combustible et des provisions. Un certain nombre d'anciens colons se sont emparé de toutes les provisions placées en dépôt, et, à moins qu'ils ne soient sévèrement punis pour cette audacieuse usurpation, ils continueront certainement à agir de même l'hiver prochain. Les approvisionnements ont été renouvelés cette année. La tour a été peinte, et des ouvriers expédiés sur le *Napoléon* ont fait les réparations nécessaires.

PHARE DE LA POINTE CARLETON, BAIE DES CHALEURS.

(E. LANDRY, *gardien*.)

Lumière catoptrique rouge et fixe ; 5 grandes lampes à mèche plate, réflecteurs

de 18 pouces : consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Il est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE PASPÉBIAC, BAIE DES CHALEURS, SUR LA POINTE.

(L. STRONG, *gardien.*)

Lumière catoptrique fixe et blanche ; 2 lampes No. 1 à mèche ronde et 1 lampe No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 15 pouces : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Le tout est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA POINTE AU MAQUEREAU, BAIE DES CHALEURS.

(A. BROTHERTON, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique, à chaque minute, rouge et blanc alternativement ; quatre lampes No. 1 à mèche ronde avec réflecteurs de 20 pouces : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP D'ESPOIR, BAIE DES CHALEURS.

(J. BECK, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique blanc, avec un intervalle d'une demi-minute entre chaque éclat ; lanterne de 9 pieds de diamètre ; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP DE LA TÊTE BLANCHE, RADE DE PERCÉ.

(C. BOURGET, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; cinq grandes lampes à mèche plate, avec réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres, $36 \times 30 \times \frac{1}{4}$ pouces. En bon ordre, d'après les rapports.

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

Sous la garde de M. Joseph Eden, maître du havre. Lumière catoptrique rouge. Indique le havre.

PHARE FLOTTANT DE GASPÉ, PLAGE DE SABLE.

(N. ASCAH, *gardien.*)

Ce vaisseau, mouillé à l'extrémité de la pointe, a deux lanternes dioptriques, l'une rouge et l'autre blanche. La lumière rouge est à vingt-neuf pieds du pont et la lumière blanche à une hauteur de trente-cinq pieds. Le vaisseau est peint en rouge, avec les mots "Light Vessel" écrits sur les côtés.

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

(C. ESNOUF, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe ; 2 lampes No. 1 à mèche ronde, et 2 lampes No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres $28 \times 60 \times \frac{3}{8}$ pouces : consomme à peu près 250 gallons d'huile par saison. La lanterne est en bois. Un nouveau chemin conduisant du phare au sifflet d'alarme a été terminé cet automne. La tour, la maison de la machine et le barrage ont été complètement réparés. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP ROSIER—STATION DU CANON D'ALARME.

(A. TRUDEAU, *gardien.*)

Lumière dioptrique de premier ordre blanche fixe ; 5 grandes lampes à mèche plate ; dimensions des vitres, 24×28 , $39\frac{1}{2} \times 28$, $24 \times 28 \times \frac{1}{2}$ pouces ; consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures en temps de brume et pendant les tempêtes de neige, et consomme environ 1,500 livres de poudre, avec une quantité proportionnée de cartouches et amorces à friction. Le gardien est en même temps opérateur du télégraphe et fournit des rapports météoro-

logiques à l'observatoire magnétique de Toronto. La tour a reçu une couche de peinture, ainsi que les dépendances, etc.

PHARE DES SEPT ILES.

Un nouveau phare a été construit ici, et il sera bientôt mis en opération.

PHARE DE LA POINTE-DES-MONTS, RIVE NORD, STATION DE CANON D'ALARME ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(F. FAFARD, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; dix-sept lampes à mèche plate No. 1; réflecteurs de 21 pouces; dimensions des vitres $23\frac{1}{2} \times 23\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$ pouces; 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 1,500 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces en proportion.

Le dépôt d'approvisionnement contient les mêmes articles que celui de Belle-Ile. Le gardien a un cheval pour le charriage du combustible, de l'eau et des provisions. Ici les provisions ont été distribuées parmi les habitants, qui ont le plus souffert l'hiver dernier; elles ont été renouvelées cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AUX ŒUFS, SUR L'ILE.

(P. COTÉ, *gardien*.)

Feu tournant catoptrique blanc, faisant une évolution à chaque $1\frac{1}{2}$ minute. Quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces; dimensions des vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$; consomme environ 300 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

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

(G. LAVERGNE, *gardien*.)

Feu tournant catoptrique rouge et blanc, faisant une évolution toutes les 4 minutes, avec un intervalle de deux minutes entre chaque éclat. Six lampes No. 1, à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces; dimensions des vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$; consomme environ 300 gallons d'huile par saison. Un dépôt d'approvisionnement et un hangar pour l'huile ont été construits. P. Savage s'est démis de ses fonctions le 31 août, et il a été remplacé par le gardien actuel. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA RIVIÈRE MARTIN.

Un nouveau phare est en voie de construction ici, et il sera mis en opération l'année prochaine. Nous en rendrons compte alors.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME DE LA BATTURE MANICOUAGAN.

(T. CONNELL, *gardien*.)

Mouillé dans 25 brasses d'eau. 2 lumières dioptriques blanches attachées aux mâts, 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, en sorte qu'il puisse être pris pour un navire ordinaire à l'ancre. Ce phare-flottant est retourné à sa station au mois de juin dernier. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE PORTNEUF, RIVE NORD.

(D. TEMBLAY, *gardien*.)

Cette lumière, qui est nouvelle, s'élève sur une jetée. C'est une lumière catoptrique blanche fixe, à environ quarante pieds au-dessus du niveau des eaux à marée haute; elle pourra probablement, en temps clair, être aperçue à une distance de quinze milles. La tour est carrée, en bois, haute de vingt-sept pieds et peinte en blanc. Trois lampes No. 1 à bec circulaire, et deux lampes de très-grandes dimensions à

mèche plate, réflecteurs de 20 pouces : dimensions des vitres $36 \times 28 \times \frac{3}{8}$: consommation 500 gallons d'huile par saison. On a construit un logement pour le gardien, et on a élargi la jetée qui ne pouvait soutenir l'action de la mer. Z. Warren s'est démis de ses fonctions et a été remplacé par le gardien actuel. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP CHATTE, RIVE SUD.

(T. CÔTÉ, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à éclats toutes les 30 secondes, avec intervalles de 30 secondes entre chaque éclat. Six lampes à bec circulaire No. 1, réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres $60 \times 30 \times \frac{1}{2}$ pouces : consommation environ 500 gallons d'huile par saison. L'emplacement sur lequel la nouvelle tour a été construite cette année se trouve à 430 verges de celle qu'elle remplace. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE MATANE, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

(F. DIONNE, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe. Deux lampes No. 1 à mèche ronde et deux No. 1 à mèche plate, avec deux réflecteurs de 20 et deux de 18 pouces ; dimensions des vitres $36 \times 27\frac{1}{4} \times \frac{3}{8}$: consommation environ 250 gallons d'huile par saison. Une chaloupe a été fournie à cette station. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE MÉTIS, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

(J. MARTIN, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à révolutions, faisant éclat toutes les minutes, et complète révolution toutes les deux minutes. Une chaloupe a été fournie à cette station. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA POINTE-AUX-PÈRES, SUR LA POINTE,—STATION DE CANON D'ALARME.

(D. LAWSON, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe. Cinq grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres $27 \times 36 \times \frac{1}{4}$: consommation 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 à friction en proportion. Le gardien est en même temps opérateur du télégraphe.

PHARE DE BICQUET ET STATION DE CANON D'ALARME, PRÈS LE CENTRE DE L'ÎLE.

(T. LEBEL, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche, tournant toutes les deux minutes. 21 lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres, $29\frac{1}{2} \times 27 \times \frac{1}{4}$: consommation environ 500 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré toutes les heures durant les brouillards et les tempêtes de neige ; il dépense en moyenne 1,800 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces à friction en proportion. Par une cause quelconque toutes les lampes de cette tour prirent feu et reçurent des dommages qui les mirent hors de service. La chaleur fit briser toutes les vitres (48 carreaux) ; le gardien faillit y perdre la vie. Je reçus avis de l'accident vers 10 heures le même soir. J'expédiai immédiatement M. Barbour avec un aide dans le vapeur *Druid*, et leur fis donner des lampes pour remplacer celles, qui avaient été détruites. Le lendemain soir ils avaient réussi à remettre le phare en opération, en sorte que l'accident n'occasionna qu'une suspension de huit heures seulement. Ayant reçu plusieurs plaintes que le canon n'était pas tiré régulièrement, j'ai vu personnellement à la chose en me rendant à la station. Je constatai que la poudre était très-humide, et je la fis changer. De plus, je donnai l'ordre de continuer à tirer le canon, pendant les gros temps, jusqu'à ce qu'il pût voir distinctement de 6 à 8 milles au nord, au lieu d'arrêter comme auparavant quand il pouvait voir à cette distance au sud. Depuis, il ne m'est parvenu aucune plainte.

PHARE DE L'ÎLE VERTE, PARTIE NORD DE L'ÎLE, STATION DE CANON D'ALARME.

(G. LINDSAY, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; treize lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres $24 \times 28 \times \frac{1}{4}$: 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. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME DE L'ÎLE ROUGE, RÉCIF DE L'ÎLE ROUGE.

(J. LEVESQUE, *gardien.*)

Deux lumières blanches fixes, savoir : une lanterne catoptrique contenant 6 lampes No. 2 à mèche ronde et une lanterne dioptrique ; la première est à 34 pieds et la seconde à 22 pieds du pont. 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. Si le bateau, pour une cause quelconque, s'éloigne de sa station durant le jour, une boule est hissée au haut de son mât, et la nuit une lanterne sphérique, en sorte qu'il puisse être pris pour un navire ordinaire à l'ancre ; pendant les brouillards, le sifflet d'alarme se fait entendre à intervalles irréguliers comme un steamer ordinaire, comme on peut voir par le rapport du patron. En bon ordre, d'après les rapports.

CHICOUTIMI, RIVIÈRE SAGUENAY.

Dix feux d'alignement à lumière blanche fixe, sur le quai. Un crédit de \$500 ayant été voté pour l'amélioration de ces phares, je me rendis à Chicoutimi et pris des arrangements pour faire faire les charpentés en forme de balises ; j'expédiai aussi dix nouvelles lanternes munies de lampes plus puissantes, ainsi qu'une autre pour le quai. Les capitaines des vapeurs du Saguenay m'apprennent que ces feux donnent maintenant entière satisfaction.

FEUX D'ALIGNEMENT DU SAGUENAY.

(L. GUAY, *gardien.*)

Deux nouveaux phares situés à l'entrée de la rivière Saguenay, l'un sur la Pointe Noire et l'autre à 608 verges plus loin. Deux lumières catoptriques blanches fixes, visibles à neuf milles en temps clairs. Ces feux servent à faire éviter la rive de Prince, le récif de la barre et la batture des Vaches par les navires ; allumés pour la première fois le 15 septembre 1875.

ISLET DES ALOUETTES, ENTRÉE DU SAGUENAY.

(P. BOUILLIANNE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche et fixe ; trois grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces : consomme environ 110 gallons d'huile par saison. On a construit ici un petit bâtiment pour le combustible. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ÎLE ROUGE.

(E. FRASER, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe ; vingt-quatre lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres, $30 \times 27\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$: consomme environ 700 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DES GROS PÈLERINS, SUR L'ÎLE.

(J. C. MARQUIS, *gardien.*)

Lumière dioptrique de quatrième ordre blanche fixe ; une grande lampe à mèche plate : consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE POTS A L'EAU-DE-VIE, SUR L'ILE.

(W. RICHARD, *gardien*.)

Lumière dioptrique de quatrième ordre, blanche fixe; une grande lampe à mèche plate; dimensions des vitres $43 \times 28\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$: consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE GROSSE ILE, KAMOURASKA, POINTE N.-E. DE L'ILE.

(J. R. DESJARDINS, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; quatre grandes lampes à mèche plate et deux lampes à bec circulaire No. 1, avec réflecteurs de 21 pouces; dimensions des vitres $16 \times 14 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DES PILIERS DE PIERRE, SUR L'ILE.

(D. BABIN, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche tournant à chaque $1\frac{1}{2}$ minute; quinze lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 22 pouces; dimensions des vitres $24 \times 23 \times \frac{1}{4}$: consomme environ 350 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ROCHER ALGERNON, PRÈS LES PILIERS.

Il s'exécute actuellement un contrat pour la construction, ici, d'une jetée et d'un puissant appareil réflecteur; on croit que l'ouvrage sera terminé pour la prochaine saison de navigation.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME À VAPEUR DE LA TRAVERSE D'EN BAS, PARTIE N.-E. DES BATTURES DE ST. ROCH.

(I. GOURDEAU, *gardien*.)

Deux lumières dioptriques blanches fixes, au bout de chaque mât. Si, par une cause quelconque, le bateau s'éloigne de sa station, une seule lumière sera visible et pendant le jour une boule rouge sera hissée au haut de son grand mât. Dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige, le sifflet d'alarme à vapeur résonne pendant douze secondes par minute, laissant un intervalle de quarante-huit secondes entre chaque coup. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT DE LA TRAVERSE D'EN HAUT, POINTE N.-O. DES BATTURES DE ST. ROCH.

(M. DECHÊNE, *gardien*.)

Deux lumières dioptriques blanches fixes; une lanterne à huit pieds au-dessus de l'autre: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Si le bateau se déplace la lumière du mât de misaine seule est exhibée, et pendant le jour la boule du mât de misaine est descendue. Une cloche est sonnée pendant les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige. Ce bateau a pris, cet automne, ses quartiers d'hiver aux Eboulements. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AUX GRUES, SUR L'ILE.

(E. PAINCHAUD, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate; réflecteurs de 22 pouces; dimensions des vitres $16 \times 14 \times \frac{1}{4}$: consomme 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA MONTÉE DU LAC, RIVE NORD.

(E. SIMARD, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; une lampe à mèche plate No. 1 et une à mèche circulaire No. 1; réflecteurs de 20 pouces: consomme environ 90 gallons d'huile par saison. La lumière qui se faisait voir à l'ouest a été retirée parce qu'elle nuisait aux feux d'alignement. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE BELLECHASSE, RIVE SUD.

(E. THIVIERGE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces: dimensions des vitres $16 \times 14 \times \frac{1}{4}$; consommation environ 180 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

FEUX D'ALIGNEMENT DU CHENAL NORD DE LA TRAVERSE.

Deux feux d'alignement à 1,379 verges l'un de l'autre, à St. François, extrémité est de l'île d'Orléans. Ils indiquent le chenal entre les sables de l'ouest et la broche de la Traverse. Tous deux sont des lumières catoptriques blanches fixes, à mèche ronde No. 1, avec réflecteurs de 20 pouces.

Deux feux d'alignement sont également placés au Cap Rouge, à 100 verges l'un de l'autre; ils indiquent le chenal entre la broche de la Traverse et le Banc Brûlé. Ces feux sont aussi des lumières catoptriques blanches fixes. Ils ont été mis en opération le 1er du présent mois, 1875, et pourront avoir besoin de quelques modifications quant à la dimension et au genre des lampes.

PHARE DE LA POINTE ST. JEAN, ÎLE D'ORLÉANS.

(C. LANGLOIS, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à révolutions, faisant éclat toutes les trente secondes; deux lampes, l'une No. 1 à mèche ronde, et l'autre de grandes dimensions à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces; dimensions des vitres, $36 \times 28 \times \frac{3}{8}$. La bâtisse a été exhaussée de quatre pieds afin de la tenir libre de glace au printemps et dans l'automne; mais les tempêtes de cette année ont assez endommagé le quai pour compromettre la solidité de la tour, et, pour la remettre dans une condition sûre, il sera nécessaire de lui faire des réparations au montant de \$2,000 à \$3,000.

PHARE DE LA POINTE ST. LAURENT, ÎLE D'ORLÉANS.

(J. CHABOT, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate; réflecteurs de 18 pouces; dimensions des vitres $26\frac{1}{2} \times 16\frac{1}{2}$; consommation environ 180 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

BOUÉES.

Ce district compte soixante-sept bouées entre l'île Rouge et le cap Santé, sur le Saint-Laurent, Chicoutimi, la rivière Saguenay, 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 St. Laurent, toutes les bouées noires sont du côté sud du chenal, à l'exception de celles de Beaujeu et 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 de Saguenay, au nord desquelles l'on doit passer. Les bouées vertes indiquent un navire sombré; celle qui indiquait le naufrage de la barque *Preciosa* a été enlevée, car il ne reste plus aucun vestige du naufrage. Une bouée noire a été placée sur un banc récemment découvert à trois quarts de mille en face de l'île aux Grues et elle est ancrée à trois brasses à l'eau basse. Le phare de l'île aux Grues éclaire dans la direction N. par E. $\frac{1}{2}$ E.

Une bouée noire a été placée cette année en vue de Berthier, et une autre en vue de Paspébiac, Baie des Chalours, pour l'utilité des vapeurs à passagers. Une autre bouée noire a été placée à la rivière au Renard pour indiquer l'entrée du havre.

BALISES.

Les balises sous la surveillance de cette agence sont au nombre de cinquante-cinq.

Celles placées sur le fleuve servent de reconnaissances pour la pose des bouées, et d'amarques pour guider les navires en remontant ou en descendant le chenal. A cause de la similitude générale de la côte sur l'île Anticosti ainsi qu'entre le cap Chatte et le cap Rosier, ces balises ont pour but de permettre aux navires de reconnaître leur position. Les deux sur la côte du Labrador signalent aussi des points de cette côte et indiquent les entrées des baies de Bonne-Espérance et de Coacochoo, deux excellents havres de refuge.

La balise de l'Islet aux Allouettes a été enlevée, et remplacée par le phare.

Les cinquante-cinq balises sont en bon ordre et distribuées comme suit :—

- 1 à Saint-Vallier.
- 11 à l'île aux Grues.
- 2 à l'île aux Oies.
- 1 au Pilier-de-Bois.
- 1 à la pointe de Saint-Jean.
- 4 à Saint-Roch.
- 2 à la grosse île de Kamouraska.
- 2 à l'île aux Lièvres.
- 1 à Cacouna.
- 3 à l'île Verte.
- 2 à l'île Rouge.
- 3 au Saguenay.
- 3 à l'île du Bic.
- 2 à Saint-Fabien.
- 4 sur l'île Anticosti, côté sud.
- 3 côté nord.
- 2 sur la côte du Labrador.
- 5 entre le cap Chatte et le cap Rosier.
- 2 à Saint-François, île d'Orléans.
- 1 au cap Rouge, Montée-du-Lac.

Total 55

PHARES ET PHARES FLOTTANTS ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

ST. ANTOINE, RIVE SUD.

(L. LAFLEUR, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 17 pouces : consomme à peu près 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. CROIX, RIVE SUD.

(J. THURBER, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 17 pouces : consomme à peu près 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre.

PORTNEUF, RIVE NORD.

(F. RODRIGUE, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à environ 180 verges de distance l'une de l'autre.—Tour supérieure : une lampe de très-grande dimension à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces. Tour inférieure : deux lampes No. 1 à bec circulaire, un réflecteur de 22 pouces et un de 20 pouces. Consommation environ 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE PLATON, RIVE SUD.

(P. BEAUDET, *gardien*.)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 169 verges de distance. A la suite de plaintes portées l'année dernière par les capitaines des vapeurs de la ligne Richelieu, contre le faible éclat des lumières employées à cet endroit, on substitua des lampes No. 1 à mèche plate aux lampes No. 1 à mèche ronde. La tour supérieure contient donc maintenant une lampe No. 1 à mèche ronde avec réflecteurs de 21 pouces; dimension des vitres, $34 \times 32 \times \frac{1}{2}$. La tour inférieure contient aussi une lampe semblable avec réflecteur: dimension des vitres $24 \times 24 \times \frac{1}{2}$. Les deux lampes consomment environ 150 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ISLET RICHELIEU, RIVE SUD, SUR L'ISLET.

(H. BLAIS, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; deux lampes à mèche plate No. 1, un réflecteur de $14\frac{1}{2}$ pouces et un de $15\frac{1}{2}$; dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{2}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison.

LOTBINIÈRE, PHARE D'EN BAS, RIVE SUD.

(O. BEAUDET, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; une grande lampe 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. En bon ordre, d'après les rapports.

LOTBINIÈRE, PHARE D'EN HAUT, RIVE SUD.

(O. C. DE LACHEVROTIÈRE, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; une grande lampe 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. Un haut sapin, à deux arpents du phare sur la côte, a été réservé pour servir de balise pour la navigation du Richelieu, pour laquelle il est d'une grande importance. L'achat comprend trente pieds carrés autour de l'arbre et droit de passage pour s'y rendre. En bon ordre, d'après les rapports.

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

(O. LANGLOIS, *gardien*.)

Lumière catoptrique blanche fixe; deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 14 pouces; dimension des vitres $34\frac{1}{2} \times 29 \times \frac{1}{2}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

GRONDINES, RIVE NORD.

(Tour d'en haut.—E. TROTTIER, *gardien*; Tour d'en bas.—L. TROTTIER, *gardien*.)

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 1,350 verges de distance. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres $18\frac{1}{2} \times 19 \times \frac{1}{2}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Tour inférieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres $16 \times 25 \times \frac{1}{2}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP CHARLES, RIVE SUD.

(P. BOISVERT, *gardien*.)

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 80 verges de distance. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 20 pouces; dimension des vitres $28 \times 35 \times \frac{1}{2}$. Tour inférieure, deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces; dimension des vitres $28 \times 35 \times \frac{1}{2}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

SAINT-PIERRE LES BECQUETS, RIVE SUD.

(S. FRANCŒUR, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe à mèche plate No. 1 et une lampe No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres $38 \times 27\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

BATISCAN, RIVE NORD.

(J. MARCHAND, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate double, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres $36\frac{1}{2} \times 36\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

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

(J. FUGÈRES, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate double, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE-AUX-CITROUILLES, RIVE NORD.

(C. BRUNEL, *gardien.*)

Ce phare, qui est temporaire, est fixé au sommet d'une charpente, pour indiquer la pointé. Lumière blanche fixe. Le besoin d'une tour et d'une lanterne avec deux lampes se fait grandement sentir.

CHAMPLAIN, RIVE NORD.

(N. HARDY, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 17 pouces ; dimension des vitres $35 \times 27 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP DE LA MADELEINE, RIVE NORD.

(P. MANUEL, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, 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. La tour a été transportée à 45 pieds en arrière parce que la rive enfonçait. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP DE LA MADELEINE, RIVE NORD.

(P. MONTPLAISIR, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 235 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche circulaire No. 2, réflecteur de 20 pouces ; dimension des vitres, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$. Tour inférieure, une lampe à mèche circulaire No. 2, réflecteur de 20 pouces ; dimension des vitres $23 \times 35 \times \frac{1}{8}$. Les deux lumières consomment environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SAINT-FRANÇOIS, RIVE NORD.

(C. DUVAL, *Gardien.*)

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 par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE DU LAC, RIVE NORD.

(M. PAQUIN, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT NO. 3, LAC ST. PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

(AMÉDÉE MAGNAN, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; trois lampes à mèche plate No. 1, reliées à une fontainé ; dimension des vitres $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Ce phare a subi le printemps dernier des réparations considérables.

PHARE FLOTTANT NO. 2, LAC ST. PIERRE, CENTRE.

(HECTOR Fiset, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une grande lampe à mèche ronde ; dimension des vitres, $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Réparé l'hiver dernier.

PHARE FLOTTANT NO. 1, LAC ST. PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

(A. AUGER, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une grande lampe à mèche ronde ; dimension des vitres, $26\frac{1}{2} \times 26\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

ILE AUX RAISINS, SUR L'ILE.

(O. LETENDRE, *gardien.*)

Lumières catoptriques blanches fixes ; deux tours à une dizaine d'acres l'une de l'autre ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres : lanterne supérieure, $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$, $36 \times 21 \times \frac{1}{8}$: lanterne inférieure, $20 \times 31 \times \frac{1}{8}$: consomment une centaine de gallons d'huile par saison. Le canal entre les deux phares a besoin de quelques réparations.

ILE À LA PIERRE, SUR LA POINTE EST DE L'ILE.

(J. LAMOUREUX, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres, $28 \times 36 \times \frac{1}{8}$, $30 \times 21 \times \frac{1}{8}$: consomment environ 60 gallons d'huile par saison. Le ministère prend des mesures pour acheter une quantité de terrain couvert d'arbres suffisante pour protéger la tour contre la glace qui l'emporterait sans cela. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE DE GRACE, SUR L'ILE.

(EDOUARD PAUL, *gardien.*)

Ce phare, lumière catoptrique blanche fixe, sert à indiquer l'île ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 20 pouces ; dimension des vitres, 19×30 : consomme environ 60 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PORT DE SOREL.

Deux lumières rouges sur le quai de la Compagnie du Richelieu, pour indiquer le port, sont entretenues par cette compagnie moyennant une gratification de \$85 par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

LAVALTRIE, CÔTÉ SUD DE L'ILE.

(D. GIGUÈRE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces dans chacune des deux tours qui se trouvent à 320 verges l'une de l'autre ; dimension des vitres $25 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ et $23 \times 28 \times \frac{1}{8}$: consomment environ 120 gallons

d'huile par saison. Le quai a été réparé cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

CONTRECCŒUR, CÔTÉ SUD.

(F. LACROIX, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe sur une petite jetée presque à fleur d'eau, en amont de l'église de Contreccœur ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres $25\frac{1}{4} \times 34 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CONTRECCŒUR, CÔTÉ SUD.

(J. GERVAIS, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe, absolument semblable à la précédente ; se trouve à environ $2\frac{1}{2}$ milles en amont de l'église de Contreccœur : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE AUX PRUNES, SUR L'ILE.

(J. B. LAROSE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres $32 \times 20\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

REPENTIGNY, CÔTÉ NORD.

(C. RIVET, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres $36 \times 36 \times \frac{1}{8}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

REPENTIGNY, A 170 VERGES DE L'AUTRE TOUR.

(J. B. LACHAPELLE, *gardien.*)

En tous points semblable à l'autre, sauf qu'il n'a que 14 pieds de hauteur : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE A LA BAGUE, CÔTÉ NORD DE L'ISLET.

(J. ETHIER, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces : consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En raison de la glace, ce phare est toujours enlevé vers la fin de la saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ILE.

(THEO. BRODEUR, *gardien.*)

Lumières catoptriques blanches fixes ; deux tours, à 220 verges l'une de l'autre, avec 3 lampes No. 1 à mèche plate pour chaque tour, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres, $34 \times 34 \times \frac{1}{4}$ et $36 \times 34 \times \frac{1}{4}$: consomme environ 150 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ILE.

(SAMUEL REEVES, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres, $36 \times 34 \times \frac{1}{4}$: consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE AUX TREMBLES, RIVE NORD.

(ANTOINE LAMOUREUX, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 600 verges l'une de l'autre ; une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec réflecteurs de 16 pouces ; dimen

sion des vitres, 33 x 36 x $\frac{1}{2}$ et 30 x 33 x $\frac{1}{4}$: consomment environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PORT DE MONTRÉAL.

(WILLIAM JEFFS, *gardien.*)

Deux lumières rouges fixes, à 73 verges l'une de l'autre, l'une à 38 et l'autre à 29 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Elles indiquent le chenal le plus profond pour entrer dans le port ou en sortir. L'appareil d'éclairage se compose d'une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec des réflecteurs de 16 pouces, et toutes deux consomment une centaine de gallons d'huile par saison.

Tous ces phares entre Québec et Montréal ont été visités et inspectés durant la dernière saison par le capitaine Marmon qui, à bord du SS. *Druid*, leur a distribué les approvisionnements nécessaires.

PHARES ENTRE ST. JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC, ET LA FRONTIÈRE.

ILES DES CENDRES ET DU SANG.

Les phares des Iles des Cendres et du Sang se trouvent à environ trois quarts de mille l'un de l'autre. Ils sont placés en alignement avec le chenal, en amont des îles, et les lumières latérales servent à indiquer le chenal sur le côté ouest des deux îles.

Le phare de l'île des Cendres est une tour carrée en charpente, peinte en blanc, avec un petit logement adjoignant. Les lumières sont à environ 44 pieds au-dessus du niveau de l'eau; la principale porte dans la direction de la lumière inférieure qui se trouve sur l'île du Sang.

Les lumières de l'île du Sang sont dans une petite bâtisse blanche construite sur une jetée en bois, à environ 14 pieds au-dessus de la surface de l'eau; la principale indique la montée du courant dans la direction du chenal. Dans chaque bâtisse il y a deux lampes à mèche plate et deux réflecteurs.

LACOLLE.

(W. H. VANVLIET, *gardien.*)

Deux tours formant des feux d'alignement, qui conduisent de Lacolle à St. Valentin. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate avec réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres, 32 x 36 x $\frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux grandes lampes avec réflecteurs de 15 pouces; dimension des vitres, 36 x 30 x $\frac{1}{8}$. Une lampe latérale indique les points aux navires qui passent avant d'entrer dans l'alignement. En bon ordre, d'après les rapports.

ST. VALENTIN.

(P. MARTIN, *gardien.*)

Deux tours à 11 $\frac{1}{2}$ milles de St. Jean et 6 $\frac{1}{2}$ milles de la Pointe Mi-Chemin. Ces feux d'alignement conduisent à la rivière au pied de l'île aux Noix. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimension des vitres, 36 x 20 x $\frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimension des vitres, 32 x 36 x $\frac{1}{4}$. En bon ordre, d'après les rapports.

NORD DE LA POINTE MI-CHEMIN.

(D. MÉNARD, *gardien.*)

Deux tours, formant des feux d'alignement, à cinq milles de St. Jean, sur la rive sud, et guident entre la Pointe Mi-Chemin et l'île aux Noix. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 20 pouces; dimension des vitres, 36 x 36 x $\frac{1}{4}$. Tour inférieure, deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces; dimension des vitres, 32 x 36 x $\frac{1}{4}$. Consommation d'huile par saison, gallons. En bon ordre, d'après les rapports.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Il y a quatre vapeurs sous le contrôle de cette agence, savoir: le navire à vapeur *Napoleon III* et le navire à vapeur *Druid*, affectés au service des côtes et des phares; le yacht à vapeur *Dolphin* et la chaloupe à vapeur *Adèle* affectés au service de la police fluviale.

Le navire à vapeur *Napoleon III*, puissant bâtiment en fer à hélice, fut construit en 1856 par MM. R. Napier et fils, Glasgow, et a une 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. Les réparations et altérations considérables qu'il a subies, et qui en font l'un des plus solides vapeurs qu'on puisse désirer, viennent d'être terminées. Il est sous le commandement du capitaine Després, un pilote-lamaneur distingué.

Le vapeur à aubes *Druid* fut construit en fer, en 1856, par MM. Todd et McGregor, de Glasgow. Il a une force de 170 chevaux, peut transporter environ 1,000 barils, et a une soute capable de contenir 6,000 livres de poudre. Il est commandé par le capitaine Anselme Marmen, qui est employé depuis seize ans, et est aussi un pilote commissionné pour le bas du fleuve St. Laurent.

Le vapeur policier *Dolphin* est un petit navire construit en forme de yacht, 48 pieds de long et 12 pieds de travers; file à peu près huit nœuds à l'heure et consomme environ un boisseau et demi de charbon à l'heure quand il est mis à sa pleine vitesse.

La chaloupe policière à vapeur *Adèle* est un bateau encore plus petit que le précédent; il est également construit en forme de yacht, 36 pieds 9 pouces de long, et 7 pieds de travers; file à peu près huit nœuds à l'heure et consomme environ un boisseau de charbon à l'heure quand il est mis à sa pleine vitesse.

SERVICES DU VAPEUR " DRUID " DEPUIS L'AUTOMNE DE 1874 JUSQU'AU
30 JUIN DERNIER.

23 septembre.—Partîmes de Québec, ayant à bord une bouée, un peu de bois de service, pour Platon et le Cap Charles. Partîmes de Platon à 11.45 a. m., et, en remontant, remplaçâmes la vieille bouée du Platon par une neuve. Jetâmes l'ancre à Platon à 5 p. m., et inspectâmes le phare.

24 septembre.—Partîmes de Platon à 5.20 a. m., et en remontant nous inspectâmes les phares de Richelieu, de Lotbinière et du Cap Charles; après avoir laissé des approvisionnements à ce dernier phare, nous retournâmes à Québec où nous arrivâmes à 7.45 p. m., et débarquâmes la vieille bouée de Platon.

5 octobre.—Partîmes pour aller approvisionner les phares en aval de Québec. Nous posâmes une nouvelle balise à l'Île-aux-Grues et réparâmes l'ancienne.

6 octobre.—Nous peinturâmes en blanc sept balises à l'Île-aux-Grues et fournîmes des approvisionnements au phare.

7 octobre.—Partîmes de l'Île-aux-Grues à 4.45 a. m. Plaçâmes une bouée rouge à l'Île-aux-Oies. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de Kamouraska. A 7.30 p. m., jetâmes l'ancre aux Pots à l'Eau-de-vie, inspectâmes le phare et y laissâmes une grande chaloupe et des provisions.

8 octobre.—Partîmes de Pots à l'Eau-de-vie à 5.40 a. m. Laissâmes une grande chaloupe à la Rivière du Loup pour l'opérateur du télégraphe. Visitâmes et approvisionnâmes le phare de l'Île Rouge. Jetâmes l'ancre à Portneuf, inspectâmes et approvisionnâmes le phare.

9 octobre.—Partîmes de Portneuf à 1.40 a. m. En arrivant aux Pèlerins, constatâmes que la bouée de cet endroit manquait; en conséquence nous retournâmes aux Pots à l'Eau-de-vie et peinturâmes en noir une bouée de rechange que nous avions à bord, en sorte que la bouée absente put être remplacée.

10 octobre.—Partîmes à 6.45 a. m., et replaçâmes la bouée des Pèlerins. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de la Montée-du-Lac et, à 6 p. m., jetâmes l'ancre à St. Jean, Ile d'Orléans. Temps très-gros.

14 octobre.—Partîmes à 1 a. m. pour Québec où nous arrivâmes à 9.30 a.m.

19 octobre.—Partîmes de Québec à 11 a. m. pour aller placer les bouées dans la Traverse d'en haut.

20 octobre.—Retour à Québec à 3.30 p. m.

27 octobre.—Partîmes de Québec à 5 a. m. pour aller inspecter le phare du Cap Charles. Toute la nuit à l'ancre aux Grondines pour inspecter le phare.

28 octobre.—Inspectâmes le phare du Cap Charles et fîmes de retour à Québec à 2 p. m.

14 novembre.—Partîmes de Québec à 4.30 a. m. pour aller enlever les bouées dans le bas du fleuve. Jetâmes l'ancre aux Pots à l'Eau-de-vie à 7.35 p. m.

15 novembre.—Enlevâmes neuf bouées et approvisionnâmes le phare de l'Île Rouge. Retour aux Pots à l'Eau-de-vie à 3 p. m. Très-fort vent avec neige.

16 novembre.—Enlevâmes trois bouées. A 9. 40 p. m. jetâmes l'ancre vis-à-vis l'Île au Lièvre. Vent très-fort toute la journée.

17 novembre.—Enlevâmes huit bouées et approvisionnâmes le phare de la Traverse d'en haut. A 5.15 p. m. jetâmes l'ancre à l'Île aux Grues. Temps très-brumeux avec neige.

18 novembre.—Enlevâmes six bouées et retournâmes à Québec à 4.30 p. m., et partîmes pour aller déposer les bouées à terre.

20 novembre.—Terminons le débarquement des bouées et plongeurs.

22 novembre.—Le vapeur prend ses quartiers d'hiver.

26 avril 1875.—Il laisse ses quartiers d'hiver, chantiers de Gilmour, et arrive au quai du Gouvernement.

28 avril.—Partîmes de Québec à 4.20 a. m. avec les bouées. Approvisionnâmes le phare des Piliers. Remorquâmes à sa station le phare-flottant de la Traverse d'en bas ; après quoi nous laissâmes au quai des Eboulements des approvisionnements pour le phare-flottant d'en bas, et laissâmes les bouées noires sur la batture de l'Île aux Coudres.

29 avril.—Marquâmes, au Cap aux Oies, l'emplacement d'un nouveau phare.

30 avril.—Restâmes tout le jour à l'ancre à l'Île aux Coudres. Brume, avec fort vent.

4 mai.—Le temps se modère. Allâmes au Saguenay et posâmes trois bouées. Jetâmes l'ancre à Tadousac à 4.15 p. m.

5 mai.—Pose de bouées toute la journée. Jetâmes l'ancre à l'Île aux Grues à 6.15 p. m.

6 mai.—Pose de bouées. A l'ancre à l'Île aux Coudres.

7 mai.—Pose de bouées. A l'ancre à l'Île aux Coudres.

12 mai.—Partîmes à 4 a. m. pour le quai des Eboulements pour le phare-flottant de la Traverse d'en haut. Le remorquâmes à sa station. Posâmes les bouées dans la Traverse St. Roch. Fort vent ; jetâmes l'ancre vis-à-vis l'Île aux Oies. Le vent prend les proportions d'une bourrasque.

14 mai.—Le temps se modère. Posâmes treize bouées. Jetâmes l'ancre à 6.30 a. m. vis-à-vis la pointe est de l'Île d'Orléans.

15 mai.—Bourrasque. Jetâmes l'ancre au Trou de St. Patrice.

17 mai.—Le temps se modère. Pose de bouées. Marquâmes l'emplacement de deux nouveaux phares à la Montée du Lac, ainsi que celui de deux nouveaux phares à St. François, Île d'Orléans. A 4 p. m. partîmes pour Québec où nous arrivâmes à 6.30 p. m.

24 mai.—Partîmes de Québec avec les approvisionnements. Sondâmes le chenal du nord depuis St. François, Île d'Orléans, jusqu'à la Montée du Lac où nous approvisionnâmes le phare et laissâmes du bois pour de nouvelles balises. Retournâmes à St. François en faisant des sondages.

25 mai.—Construisîmes deux balises à St. François. Sondâmes le chenal du sud entre cette place et la Montée du Lac, et retournâmes à Québec où nous arrivâmes à 1.40 p. m.

31 mai.—Partîmes de Québec à 3.30 p. m. pour aller poser des bouées dans le Saguenay ; jetâmes l'ancre à Tadousac à 9 p. m.

1er juin.—Marquâmes l'emplacement de deux nouveaux phares à l'entrée du Saguenay.

2 juin.—Sondâmes l'entrée du Saguenay. Approvisionnâmes le phare de l'île aux Alouettes. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de Portneuf.

3 juin.—Partîmes pour Québec où nous arrivâmes à 5:40 p. m.

9 juin.—Partîmes pour Montréal à 4:45 a. m., remorquant le phare de la pointe de la Barre.

10 juin.—Arrivâmes à Montréal à 1:30 p. m. Visitâmes et approvisionnâmes les phares dans le havre de Montréal.

11 juin.—Partîmes de Montréal à 4:40 a. m. et en descendant approvisionnâmes les phares suivants :—Pointe-aux-Trembles, Ste. Thérèse, Repentigny, Ile à la Bague, Ile aux Prunes, Contrecoeur et Lavaltrie. Jetâmes l'ancre à Sorel.

12 juin.—A 5 a. m. partîmes de Sorel et approvisionnâmes les phares suivants :—Ile de Grâce, Ile à la Pierre, Ile aux Raisins, les trois bateaux-phares du lac St. Pierre et de Port St. François.

13 juin.—Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de la Pointe du Lac. Jetâmes l'ancre à Trois-Rivières à 10 a. m.

14 juin.—Approvisionnâmes les phares suivants :—Cap de la Madeleine, Champlain, Batiscan, Pointe aux Citrouilles et St. Pierre des Becquets.

15 juin.—Approvisionnâmes les phares du Cap Charles, des Grondines, Rivière de Chêne et Platon.

16 juin.—Approvisionnâmes les phares de Richelieu et de Lotbinière ; cherchâmes avec les grappins et relevâmes la bouée perdue de Platon. A 1 p. m. arrivâmes à Québec.

21 juin.—Partîmes de Québec à 4 p. m. pour aller approvisionner les phares d'en bas. Jetâmes l'ancre à l'île aux Grues à 9:15 p. m.

22 juin.—Beaucoup de fumée ; jetâmes l'ancre à la Malbaie.

24 juin.—Temps clair ; placâmes une bouée dans la Traverse d'en bas ; laissâmes au phare des Pèlerins une grande chaloupe et d'autres approvisionnements.

25 juin.—Arrivâmes à l'île aux Œufs ; inspectâmes et approvisionnâmes le phare

28 juin.—Essayâmes de partir de l'île aux Œufs pour remonter le fleuve ; mais le vent prit les proportions d'une bourrasque et nous obligea à retourner en arrière pour chercher un abri.

29 juin.—A 2 a. m. partîmes de l'île aux Œufs pour la Pointe des Mouts ; inspectâmes et approvisionnâmes le phare et le dépôt, et approvisionnâmes le phare du Cap Chatte.

30 juin.—Inspectâmes et approvisionnâmes les phares de Matane, de Métis et de la Pointe-aux-Pères. Jetâmes l'ancre à la Pointe-aux-Pères.

POLICE FLUVIALE DE QUÉBEC.

Les comptes et déboursés de ce service sont sous le contrôle de cette agence.

BUREAU DES INSPECTEURS DES BATEAUX À VAPEUR.

Les examens ont lieu dans le bureau de cette agence.

BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS.

Les examens ont également lieu dans notre bureau, ainsi que les classes de l'École de Marine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent, Marine et Pêcheries.

ANNEXE No. 6.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
PHARE DE L'ILE A LA MEULE.					
John R. Styles.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	132	40		
					527 40
PHARE DU CAP ENRAGÉ.					
G. Tingley	Salaire jusqu'au 8 septembre.....	75	13		
W. S. Starratt.....	Salaire du 9 septembre au 30 juin.....	319	86		
	Réparations et approvisionnements.....	456	35		
					851 34
PHARE DE QUACO.					
W. Love	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	2,561	48		
					2,956 48
PHARE DE L'ILE AUX PERDRIX.					
Jas. Wilson	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	462	73		
					857 73
LUMIÈRE-BALISE.					
Timothy Clark.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	3,331	21		
					3,726 21
PHARE DE LA POINTE LEPRÉAU.					
George Thomas	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	136	54		
					530 54
SWALLOW TAIL.					
J. W. Kent	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	945	25		
					1,340 25
PHARE DE HEAD HARBOUR.					
H. McLaughlin	12 mois de salaire comme gardien.....	395	00		
	Réparations et approvisionnements.....	431	45		
					826 45
PHARE DE ST. ANDRÉ.					
George Pendlebury	12 mois de salaire comme gardien.....	296	28		
	Réparations et approvisionnements.....	817	98		
					1,114 26
PHARE DE LA ROCHE GANNET.					
W. B. McLaughlin	12 mois de salaire comme gardien.....	823	20		
	Réparations et approvisionnements.....	959	11		
					1,782 31
	<i>A reporter</i>				

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
		Report.. .. .	.....
PHARE DE L'ILE AU PHOQUE MACHIAS.			
John Conley	Salaire comme gardien, au 4 septembre	116 70	
	Réparations et approvisionnements.....	121 25	
Wright Edmundson.....	Salaire du 4 septembre au 30 juin.....	425 29	
			663 ²⁴
PHARE DE JOURIMAIN.			
John Bent	12 mois de salaire comme gardien.....	222 20	
	Réparations et approvisionnements.....	36 85	
			259 05
PHARE DE LA POINTE CASSIN.			
C. P. Le Blanc	12 mois de salaire comme gardien.....	246 88	
	Réparations et approvisionnements.....	120 98	
			367 86
PHARE DU CAP SPENCER.			
George Blacklock.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	687 00	
			1,082 00
PHARE DE L'ILE SHELDRAKE.			
John McKay.....	12 mois de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	28 59	
			324 87
PHARE DE MISCOU.			
G. McConnell	12 mois de salaire comme gardien.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	27 41	
			521 13
PHARE D'ESCUMINAC.			
Thomas Philipps.....	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	216 90	
			611 90
PHARE DE RICHIBOUCTOU.			
Fabien Richard.....	12 mois de salaire comme gardien.....	158 00	
			158 00
PHARE DE L'ILE AU RENARD.			
Wood Williston	12 mois de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	184 39	
			480 67
PHARE DE L'ILE DU PORTAGE.			
George Davidson	12 mois de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements	54 08	
			251 60
PHARE DE L'ILE SHÉDIAC.			
M. Robinson.....	12 mois de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	127 58	
			325 10
	<i>A reporter</i>		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		
	SIFFLET D'ALARME, ILE AUX PERDRIX.		
James Wilson	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	1,568 24	1,963 24
	SIFFLET D'ALARME, POINTE LEPRÉAU.		
Wm. Gallant	12 mois de salaire comme gardien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements	422 64	817 64
	PHARE DE CARAQUET.		
Narcisse Porlier	12 mois de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements	429 68	627 20
	PHARE DE LA TÊTE VERTE.		
T. N. Williams	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	30 29	110 29
	PHARE DE LA POINTE DE SABLE.		
James Clark.....	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements	6 90	86 90
	PHARE DE LA POINTE DE CHÊNE.		
Chas. Theal	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements	16 40	96 40
	PHARE DE NO MAN'S FRIEND.		
F. Buzza.....	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	7 00	87 00
	PHARE DES BATTURES D'OROMOCTO.		
T. K. Hazen	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	80 00
	PHARE DE WILMOT'S BLUFF.		
T. D. Wilmot	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements	6 10	86 10
	PHARE DE GRANT'S BEACH.		
G. Grant.....	12 mois de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	49 49	149 49
	PHARE DE LA POINTE DE CHÊNE, MIRAMICHI.		
T. Coughlan.....	12 mois de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	27 59	127 59
	<i>A reporter</i>		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>.....	.....
PHARE DE PRESTON'S BEACH.			
Thos. Lewis	12 mois de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	57 12	
			157 12
PHARE DE SHIPPEGAN.			
F. Dumaresq	12 mois de salaire comme gardien.....	237 00	
	Réparations et approvisionnements.....	276 64	
			513 64
PHARE DE BATHURST.			
John Conners	12 mois de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	25 33	
			125 33
PHARE DE TRACADIE.			
W. Archer.....	12 mois de salaire comme gardien.....	237 00	
	Réparations et approvisionnements.....	222 09	
			459 09
PHARE DE DALHOUSIE.			
L. Arseneau	12 mois de salaire comme gardien.....	100 00	
	Réparations et approvisionnements.....	398 34	
			498 34
PHARE DE LA POINTE DE COX.			
M. J. Cox.....	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	27 96	
			107 96
SOUTHERN WOLF.			
Edward Snell.....	12 mois de salaire comme gardien.....	493 72	
	Réparations et approvisionnements.....	482 65	
			976 37
PHARE DE L'ILE DE BLISS.			
Jarvis Clarke.....	12 mois de salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	423 02	
			719 30
SIFFLET D'ALARME DE MISCOU.			
W. Watt.....	Provisions.....	19 65	
D. & J. Ritchie.....	Briques.....	20 00	
R. Pattin.....	Camionage et briques.....	2 50	
R. Young.....	Toile.....	55 65	
Patrick Lawlor.....	Main-d'œuvre.....	27 20	
Wm. Muirhead.....	Provisions.....	58 00	
James Grey.....	Provisions.....	13 82	
George McConnell.....	Main-d'œuvre.....	6 60	
J. W. Cassidy.....	Fret sur les provisions.....	20 00	
			223 42
SIFFLET D'ALARME D'ESCUMINAC.			
Thomas Philipps.....	12 mois de salaire comme mécanicien.....	395 00	
	Réparations et approvisionnements.....	744 09	
			1,139 09
			<i>A reporter</i>

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
		Report.....	.....
GRAND MANAN.			
J. Tatton.....	12 mois de salaire comme gardien.....	526 64	
	Réparations et approvisionnements.....	922 06	
			1,448 70
POINTE ROBINSON, GRAND LAC.			
S. Robinson.....	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	12 38	
			92 38
POINTE FANJOY.			
W. Fanjoy.....	12 mois de salaire comme gardien.....	80 00	
	Réparations et approvisionnements.....	6 75	
			86 75
GOELETTE "J. H. NICKERSON."			
James Copp.....	Surveillance du bateau.....	96 00	
James Gray.....	Peinture, etc.....	2 00	
J. H. Phinney.....	Lampes.....	5 10	
T. F. Gillespie.....	Plomb en eau profonde.....	3 00	
			106 10
PHARE DU LAC AUX OIES.			
W. et G. Watt.....	Provisions.....	66 31	
James Gray.....	Poêle et tuyaux.....	27 70	
James Marks.....	Surveillance du phare.....	36 00	
J. Doran.....	Frais de route.....	10 00	
J. Marks.....	Surveillance de la bâtisse.....	26 40	
W. Taylor.....	Frais de route.....	20 00	
A. K. McDougall.....	Arpentage.....	46 00	
D. Robichau.....	Salaire du 1er avril au 30 juin.....	48 75	
			281 16
PHARE DE L'ILE AU HERON.			
G. Moffatt.....	Provisions.....	35 45	
John Dutch.....	Salaire du 7 mai au 30 juin.....	38 98	
John Dutch.....	Taxe du fonds de retraite.....	0 58	
			75 01
PHARE DE NÉGUAC.			
H. F. Letson.....	Salaire comme gardien.....	91 24	
W. Morrison.....	do do.....	36 93	
	Réparations et approvisionnements.....	28 93	
			157 10
TABUSINTAC.			
Thomas Savoy.....	12 mois de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	37 53	
			235 05
ILE AU RENARD D'EN BAS.			
R. Rainsborough.....	12 mois de salaire comme gardien.....	197 52	
	Réparations et approvisionnements.....	47 69	
			245 21
ILE DU MILIEU.			
Alexander Jessiman.....	Salaire comme gardien.....	296 28	
	Réparations et approvisionnements.....	113 01	
			409 29
		<i>A reporter</i>.....	.....

**ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick,
etc.—Suite.**

		\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>	
PHARE FLOTTANT DE LA BAIE DE MIRAMICHI.			
Geo. Rogers.....	12 mois de salaire comme gardien	690 50	
	Réparations et approvisionnements	1,194 89	1,885 39
SIFFLET D'ALARME DU CAP ENRAGÉ.			
W. S. Starratt	9 mois et 22 jours de salaire comme mécanicien	319 86	
	Réparations et approvisionnements.....	517 43	837 29
SIFFLET D'ALARME DE L'ILE AU PHOQUE MACHIAS.			
T. H. Crosby.....	2½ mois de salaire comme mécanicien.....	88 54	
Wright Edmundson	9½ do do	420 29	
	Réparations et approvisionnements	3,620 47	4,129 30
COMPTE GÉNÉRAL.			
H. Chubb et Cie	Impressions	87 30	
J. Mitchell.....	Salaire comme inspecteur des phares, du 1er juin 1874 au 30 juin 1875, c'est-à-dire 13 mois	1,274 00	
do	Frais de route et déboursés	416 85	
W. Sandall	Frais d'emmagasinage de l'huile.....	43 20	
Geo. Russell	Frais de bureau.....	60 00	
Cie. d'alarme Nationale..	Trompette d'alarme.....	40 00	
Topley, Frères	Sauvetage d'huile.....	35 00	
G. F. Sancton	do	35 00	
J. R. Cameron et Cie.....	Vitres de cheminées, \$111.75, huile, \$220.85.....	332 60	
Jos. King.....	Usage des chaloupes	144 15	
W. Elder.....	Annonces	171 60	
J. H. Harding.....	Frais de route et déboursés	125 75	
R. A. Smith	Note de l'inspecteur du télégraphe.....	1 98	
W. et G. Watt.....	Papeterie.....	11 43	
J. Draco.....	Loyer de l'entrepôt jusqu'au 1er mai 1875.....	50 00	
W. Parke.....	Huile.....	71 28	
C. C. Watt	Fret.....	11 36	
J. J. Fox.....	Frais p. choisir des points vue "Etang du Nord".....	36 00	
C. Milner.....	Annonces	35 10	
Thos. Forrest	Camionage, main-d'œuvre, etc.....	5 29	
Ellis et Armstrong.....	Annonces	31 00	
L. D. Clarke.....	Deux copies de signaux privés, St. Jean, N.-B.....	4 00	
G. F. Everett et Cie.....	Verrerie	2 05	
Alfred Mills	Cartes et compas	15 65	
Cie. de Télég. de Montréal.	Messages	26 61	
Receveur-général.....	Taxe du fonds de retraite sur les salaires	199 65	
Cie. de Télégraphe West- ern Union	Messages.....	181 43	
Hevenor et Cie.....	Charbon de bois, \$5.40; réflecteur, \$18.50.....	23 90	
A. Quick.....	Réparation des pavillons	12 44	
Agence de Québec.....	Vingt quarts de pétrole, 944 galls. @ 16 centins, \$151.04, et emmagasinage, \$10	161 04	
J. J. Johnston	Frais de port	35 64	
Fitzgerald et Cie	4,466 gallons d'huile, @ 16 centins	714 56	
T. W. Anglin.....	Annonces	30 62	
J. et T. Robinson.....	Frais d'entrepôt pour l'huile.....	95 40	
Jos. Miller.....	Fret des provisions	7 04	
T. M. Reid.....	Drogues	1 75	
E. Chanteloup.....	Mèches.....	118 20	
R. R. Cull	Charbon	25 51	
W. et J. Anslew.....	Impression d'affiches	7 10	
		<i>A reporter</i>	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick,
etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>					
COMPTÉ GÉNÉRAL.— <i>Suite.</i>					
Adelaide Thomas	Opérateur du télégraphe à la Pointe Le Préau, jusqu'au 31 décembre 1874.....	217	00		
Cie. de télég. de Montréal	Messages télégraphiques à Newcastle, N.B.....	12	60		
Alonzo Bowes.	Annonces.....	24	00		
Jno. Walker et Cie	Lois de marine	4	50		
Geo. Foster.....	Balais	3	75		
Allan Frères.....	Canistres d'huile.....	8	00		
J. R. Stone.....	Frais spéciaux sur livres de chèques.....	3	15		
H. S. King et Cie.....	Un an d'abonnement au <i>Nautical Magazine</i>	5	16		
Baines et Cie.....	Annonces.....	33	04		
A. W. Smith.....	do	21	00		
H. J. Stevens.....	do	35	75		
G. Hutchinson.....	Deux télescopes et nouveau verre.....	120	90		
Jas. Dow.....	Annonces.....	17	50		
S. Paterson.....	do	29	00		
J. B. Longley.....	Gardiens de la station des signaux.....	120	96		
Jno. Conley.....	Avance sur le fonds de retraite, sept. 1874 à jan. 1875.	48	00		
M. A. Tracey	Annonces.....	5	50		
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon pour la station des signaux.....	4	03		
Bowes et Evans.....	Dix réservoirs en fer galvanisé.....	175	00		
J. B. Hamen.....	Cocher au havre de la Pointe George.....	12	00		
W. M. Smith.....	Frais de route pour examiner les phares-flottants de Shédiac.....	31	00		
Jno. Nugent	Transport de lanternes.....	11	00		
D. G. Smith.....	Annonces.....	1	80		
Jno. Bain.....	Charrriage d'huile.....	26	00		
					5,662 12
"ELLA G. MCLEAN."					
J. N. Purdy.....	Salaire comme capitaine, du 1er mai 1874 au 30 juin 1875	644	03		
do	Bordereau des officiers et de l'équipage.....	2,417	79		
W. Cotton et Fils	Bœuf et légumes.....	752	05		
H. Chubb et Cie.....	Papeterie.....	20	90		
T. McAvity et Fils	Ferronnerie.....	48	06		
Everett et Butler.....	Toile.....	16	18		
J. N. Purdy.....	Faux frais.....	62	56		
E. Rose	Sceaux.....	9	00		
R. B. Boggs.....	Epiceries.....	19	57		
Welsh Frères.....	do	1,160	30		
J. Drake.....	Blocks	24	60		
W. McFee.....	Réparation de l'ancre.....	14	75		
W. J. Davison	Remorquage.....	12	00		
R. W. Ruggles	Epiceries et provisions.....	14	50		
Alexander Duff.....	Remorquage.....	67	25		
G. Johnson.....	Pension de deux hommes.....	16	50		
G. F. Everett et Cie.....	Huile, peintures, etc.....	37	80		
Jas. McDaniel	Bois de chauffage.....	3	50		
Thos. Casey	Bœuf.....	8	35		
C. et W. Anderson.....	Epiceries, etc.....	45	72		
A. et H. Creighton.....	Cinq cartes de l'amirauté.....	7	00		
George Russell	Légumes, etc.....	23	38		
Tool et O'Brien	Réparations de charpentiers.....	53	15		
Jos. King.....	Frais de chaloupe.....	3	60		
T. B. Wilbur.....	Bœuf, poisson, etc.....	45	71		
W. McLeod.....	Main-d'œuvre.....	10	63		
E. Koss.....	Rames et coins.....	24	40		
Jno. Walker et Cie.....	Eau.....	12	52		
R. Robertson et Fils.....	Réparation des voiles.....	223	14		
W. Elder.....	Annonces	4	50		

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		
	"ELLA G. MCLEAN."— <i>Suite.</i>		
C. Gregory.....	Fret à bord du steamer "Norman".....	4 00	
G. F. Smith.....	Huile, peinture, prélat, corde, serrures, etc.....	207 79	
Allan Bros.....	Clefs de haussières, tuyaux en fer, etc.....	4 70	
S. Dixon.....	Réparation du gréement.....	79 80	
G. G. Berryman.....	Vingt et un sacs à charbon.....	7 50	
W. Dunlavy.....	Quaiage, depuis novembre 1874 jusqu'à avril 1875..	13 00	
W. Rising.....	Une chaloupe (17 pieds).....	38 00	
Benjamin Tippet.....	Gaffe principale.....	16 00	
Tobias Perry.....	Pour travail et celui de son assistant à bord.....	18 00	
A. Lamoreaux.....	Réparations aux chaloupes.....	48 49	
Wm. Whalen.....	Calfatage et ouvrage de menuisier.....	133 25	
C. E. Harding.....	Bois.....	22 77	
Jas. Dyall.....	Travail de plombier.....	38 38	
Corpor., cité de St. Jean.	Quaiage, 26 jours, à 35 centins.....	9 10	
Chas. Seely.....	Creusage et tranchées.....	2 50	
Richard Fitzgerald.....	Ouvrage de menuisier.....	22 00	
Adams et Thompson.....	Bois.....	1 80	
McLachlin et Wilson.....	Quaiage, etc.....	5 00	
D. Bridges.....	Pension des marins du str. qui se prép. p. le voyage	16 75	
Jas. H. Armstrong.....	Réparations d'articles en fer et quincaillerie.....	18 12	
R. Barbour.....	Peinture.....	74 67	
Leonard et Westmore.....	Bois.....	9 01	
Eaton, Harrington et Cie.....	Sacs à charbon.....	23 83	
L. C. Ansley.....	Fret.....	2 00	
Alexander Griffiths.....	Peinture.....	10 30	
Jas. Shea.....	Emmagasinage de charbon.....	4 00	
Michael Coody.....	Pension des ouvriers.....	6 00	
B. B. Barnhill.....	Emmagasinage de charbon.....	4 00	
			6,644 17
	BOUÉES ET BALISES.		
	RÉCIFS QUACO.		
W. Firth.....	Palan, etc.....	41 00	
P. F. Green.....	Payé pour main-d'œuvre.....	747 50	
T. McAvity et fils.....	Quincaillerie, plomb, forge, enclume, etc.....	143 73	
Captain Belmore.....	Fret de la goélette "May Flower".....	344 62	
Levi H. Young.....	Ouvrage de forgeron.....	117 97	
C. E. Harding.....	Bois.....	11 03	
S. B. Raber.....	Ouvrage de forgeron.....	780 33	
T. Drake.....	Palans et fret.....	14 80	
L. C. Ansley.....	Fret.....	88 36	
W. H. et J. Rourke.....	Espars.....	10 00	
T. Harris et Cie.....	Fer et main-d'œuvre.....	142 20	
Geo. F. Smith.....	Corde, rames, etc.....	55 94	
Geo. F. Everett et Cie.....	Soufre et sel ammoniac.....	22 60	
			2,520 08
	RÉCIFS OLD PROPRIETOR.		
P. F. Green.....	Main-d'œuvre.....	818 00	
S. P. Raber.....	Ouvrage en fer, etc. sur la girouette.....	1,024 46	
Capt. Belmore.....	Fret de la goélette "May Flower".....	434 63	
S. P. Raber.....	Fret sur bâtons de girouette.....	89 56	
Geo. W. Gerow.....	Fret sur bâtons de girouette à St. Jean.....	95 00	
			2,461 65
	DALHOUSIE.		
Donald Stewart.....	Placement et enlèvement des bouées.....		89 95
	<i>A reporter</i>		5,071 68

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick,
etc.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>			5,071	68
BATHURST.					
Jno. Ferguson et Cie.....	Placement et enlèvement de bouées.....			217	89
CARAQUETTE.					
G. B. Paulin.....	Placement et enlèvement de bouées.....			166	68
SHIPPEGAN.					
Wm. Taylor	Placement et enlèvement de bouées.....			114	48
MIRAMICHI.					
W. Kelly	Nouvelles bouées	23	50		
M. Martin	Placement de do	24	00		
James Walls.....	Nouvelles pierres pour bouées	20	00		
do	Enlèvement de bouées	160	00		
Charles Sargent	Fer et réparations.....	133	67		
J. T. Taragle.....	Ratissage et peinture.....	20	00		
Daniel Lewis.....	Enlèvement d'une bouée.....	6	00		
J. T. Millar et Cie.....	Nouvelles bouées	49	00		
				436	17
RICHIBOUCTOU.					
John Whiten	Ancrage de la bouée	11	66		
J. Jardine.....	Construction et placement, et chaînes.....	353	53		
				365	19
BOUCTOUCHE.					
H. B. Smith	Placement des bouées.....			46	20
SHEMOGUE.					
Wm. Arard.....	Bouées			49	50
COCAIGNE.					
Thomas Ewing.....	Placement et enlèvement de bouées.....	55	49		
John Brooks.....	Deux bouées.....	22	00		
				77	49
SHÉDIAC.					
Daniel McPherson.....	Deux pierres pour bouées.....	10	00		
Placide White	Bouées de réserve.....	50	00		
G. J. Millar.....	Nouvelles bouées de réserve.....	84	50		
John Foster	Fret sur bouées.....	15	00		
Charles Sargent.....	Travail do	55	30		
C. J. Berryman.....	Chaîne.....	21	00		
				235	80
RIVIÈRE SHEPODY.					
John McAlmon	Enlèvement de bouées	20	00		
H. A. Turner	Avoir aidé au placement des bouées	9	00		
Clark et Stackhouse	Chaîne pour bouées.....	124	00		
Samuel D'ynlop	Loyer d'un treuil.....	9	20		
Edward Pye.....	Huit nouvelles bouées et placement.....	455	00		
				617	37
	<i>A reporter</i>			7,398	45

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		7,398 45
	HAVRE DIPPER.		
Clark et Stackhouse.....	Construction et placement de bouées.....		59 10
	BOUÉE-CLOCHE.		
Willis et Mott.....	Annonces.....	7 00	
John Wilson.....	Peinturage.....	10 00	
James Hanlon.....	Glace.....	3 00	
W. Lewis.....	Main-d'œuvre.....	2 00	
			22 00
	ST. ANDRÉ.		
Wm. Whitlock.....	Placement de bouées, etc.....		291 70
	ST. GEORGE.		
James Campbell.....	Nouvelles bouées et placement.....	570 90	
do.....	Enlèvement et placem. de bouées, Havre au Castor.....	181 50	
			752 40
	POINTE REED.		
W. E. Everett.....	Grille en fer.....	68 00	
Jos. Knowles.....	Compte du gaz, jusqu'au 30 avril 1875.....	80 00	
			148 00
	BOUÉES DE DORCHESTER.		
John Holstead.....	Deux ancres et chaîne.....	64 93	
Walter Lane.....	A compte du contrat pour nouvelles bouées.....	125 00	
Joshua King.....	Pour avoir trouvé une bouée.....	6 00	
			195 93
	ST. STEPHEN.		
Z Chipman.....	Placement et enlèvement de bouées.....		162 52
	BAIE VERTE.		
Jacob Silliker.....	Six nouvelles bouées et placement.....		40 00
	NÉGUAC.		
Brunin Pourier.....	Placement et enlèvement de bouées.....		14 00
	TRACADIE.		
Alex. McDermott.....	Placement et enlèvement de bouées.....		30 00
	Dépense totale pour les bouées.....		9,114 10

ÉTAT SOMMAIRE de la dépense pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick, etc.

	\$	cts.
Entretien des phares, etc.....	44,380	75
do de la goëlette "Ella G. McLean"	6,644	17
do des bouées et balises.....	9,114	10
	<hr/>	
Dépense totale pour l'entretien des phares, etc.....	60,119	02

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 7.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES
AU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE
30 JUIN 1875.AGENCE DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
St. JEAN, N. B., 18 OCTOBRE 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport des différentes opérations de cette agence du ministère au Nouveau-Brunswick, pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Je suis heureux, en vous envoyant mon rapport annuel, de vous informer que le service des phares, qui est très-important pour ces côtes, s'est fait d'une manière efficace durant l'année dernière, et que les arrangements que l'on a pris pour augmenter ce service en construisant de nouveaux phares ont parfaitement réussi. J'ai lieu de croire que l'on pourra bientôt utiliser ces phares, qui augmenteront nos moyens de sauvetage et de préservation de la propriété sur cette côte.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.

Le district relevant de cette agence embrasse toutes les stations des phares sur les côtes du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy, la rivière St. Jean, le détroit de Northumberland, et la baie des Chaleurs; toutes les bouées et les balises, les sifflets d'alarme, les hôpitaux, les logis temporaires pour les marins malades et dans la détresse qui peuvent être jetés sur nos bords; et tous les sifflets d'alarme et les phares en voie de construction. Le bureau a de plus sous son contrôle la comptabilité relative aux constructions plus haut mentionnées, en outre de la comptabilité de la division des Pêcheries.

PHARES.—Il y a cinquante-sept lumières entretenues par cette agence du ministère, et elles nécessitent les soins de quarante-neuf gardiens de phares

SIFFLETS D'ALARME.—Il y a sept sifflets d'alarme en opération sur les côtes de la province, dont quatre dans la baie de Fundy, et deux dans le golfe St. Laurent.

DÉPENSES.—Le coût total de l'entretien des lumières, du service côtier, des réparations, des améliorations, comprenant les salaires des gardiens de phares, des mécaniciens et des autres officiers et employés, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, a été de \$60,119 02. On trouvera à chaque article un état détaillé des dépenses du service. En référant aux divers items de dépense, il me sera permis de noter quelques déboursés pour travaux importants à certaines stations, soit terminés, soit en voie d'achèvement, supputés jusqu'à la fin de l'année de calendrier, en outre des dépenses régulières de l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, à laquelle ce rapport s'applique spécialement.

ORDRE DE RENVOI.—En parlant des différentes stations des phares, je les mentionnerai dans l'ordre suivant:—Premièrement, celles de la côte sud de la province, en commençant par les stations de l'entrée de la baie de Fundy, y compris celles de la rivière St. Jean. Deuxièmement, celles de la côte nord de la province, y compris les stations du détroit de Northumberland et celles de la baie des Chaleurs.

ILE DE LA MEULE (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 43' 13" N.; Longitude 64° 37' 25" O.

M. J. R. Styles est le gardien de cette station. J'ai visité cette station, le 3 août 1875. On n'a pu polir des réflecteurs et poser de nouveaux becs de lampes plus grands, ce qui aurait dû se faire avant la clôture de la navigation dans l'automne de 1874, d'après mon dernier rapport. L'hiver a été si prématuré et s'est fait sentir si longtemps et avec tant de rigueur, que le gardien dit qu'il n'a pu se rendre sur la terre ferme et expédier de ces articles à St. Jean dans ce but. Le changement désiré n'a pu se faire pour les lampes régulières; mais on s'est servi temporairement des plus gros becs, afin d'augmenter la force de la lumière, ce que je disais être nécessaire dans mon dernier rapport.

Je laissai au gardien, lors de ma dernière visite, deux barils d'huile, ce qui lui faisait un total de quatre barils.

La station était propre et bien tenue. Il faudrait recouvrir de bardeaux le toit de la maison du gardien, puis donner une couche de peinture au bâtiment et aux phares. On a fourni dans ce but au gardien des bardeaux et de la peinture en quantité suffisante pour qu'on puisse donner une seconde couche durant l'été.

CAP ENRAGÉ (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 35' 34" N.; Longitude 64° 46' 55" O.

Je visitai cette station le 3 août. Le phare et le sifflet d'alarme sont sous la direction de M. William S. Starratt, qui emploie son fils comme assistant. Le repeinture du phare et quelques autres réparations que l'on a faites dernièrement, joints au soin qu'ont pris les gardiens pour tenir en bon ordre le bâtiment et les alentours, font que la condition de cette station est très-satisfaisante.

M. George Tingley, le gardien antérieur, a reçu la somme de \$150 pour quelque ouvrage extra qu'il avait fait lorsque cette station était sous ses soins, en règlement de tout compte. On se rappelle que M. Tingley réclamait une somme considérable pour avoir ouvert une route et avoir fait d'autres améliorations à cette station; mais il crut devoir accepter cette somme en définitive, ce qui nous a permis de régler cette réclamation d'une manière satisfaisante.

En outre de la construction du sifflet d'alarme, de la maison du gardien et du hangar à charbon à cette station, nous avons pris des arrangements avec M. Daniel Tingley pour obtenir un droit de passage depuis le grand chemin qui conduit au phare sur le rivage: de sorte que le charbon et les autres approvisionnements peuvent être débarqués sur la rive, puis transportés directement à la station. M. Tingley nous a aussi accordé le privilège, moyennant la somme de \$10, d'ériger un hangar à charbon sur le rivage, si ce bâtiment est nécessaire. On est à rédiger le contrat en conséquence. Le ministère consent par cet arrangement à accepter le chemin que l'on est maintenant à ouvrir le long de la rive comme chemin permanent qui devra conduire au phare, et à se désister de son droit de passage à travers la prairie. Comme il a été constaté que l'étable érigée par M. George Tingley, le premier gardien, affectait la sonorité du sifflet d'alarme, on a dû la déplacer et la reconstruire sur une autre partie des terrains qui relèvent de la station, ce qui a occasionné une dépense de \$164.40.

QUACO (BLANCHE A RÉVOLUTIONS.)

Latitude 45° 19' 20" N.; Longitude 65° 31' 55" O.

Ce phare bâti sur un récif à peu de distance de la terre ferme, est l'un des phares les plus importants qui se trouvent dans la baie de Fundy. Ce récif, à l'exception de la partie sur laquelle s'élève le phare, est couvert d'eau à la haute marée. Le mur qu'on a construit dernièrement dans le but de protéger le phare contre la violence des vagues à l'est, au sud et à l'ouest, répond admirablement à cet objet, et contribuera, espérons-le, à la solidité du bâtiment d'ici à bien des années.

La machine grossière et primitive dont on se servait pour donner une lumière à éclats réglés, que je mentionnais dans mon dernier rapport, a été remplacée, je suis heureux de le dire, par une nouvelle lanterne et un nouvel appareil d'éclairage à révolutions, munis des perfectionnements mécaniques modernes. Je fis poser l'appareil, lors de ma visite du 4 août dernier. L'appareil d'éclairage et tout le mécanisme ont été fabriqués par M. Chanteloup, de Montréal, moyennant \$2,469.25. M. D. W. Clark, de la société Clark et Stackhouse, Carleton, a été chargé d'enlever l'ancienne lanterne, de faire les changements nécessaires, de réparer la tour, de la munir de l'appareil nécessaire pour la nouvelle lanterne, et de placer celle-ci ainsi que son appareil et la machine dans la position qu'ils doivent occuper. Ce travail s'est fait à la journée. On trouvera dans les comptes de l'année expirant le 30 juin 1876, le coût des changements et des réparations. Voici quel a été le chiffre des gages consentis avec M. Clark : D. W. Clark, pour surveillance générale et fournir les matériaux, etc., \$3.00 par jour ; Saunders Clark, surveillant de l'ouvrage et des ouvriers, \$2.50 par jour ; autres ouvriers, (avec frais de pension) \$2 par jour.

Ces gages sont modérés si l'on tient compte du fait que la plus grande partie de l'ouvrage s'est faite chez eux. Les noms des personnes employées à ce travail étaient D. W. Clark, Saunders Clark, Michael Cain, Henry Clark, George Milan et William Warren.

La lumière à révolutions a été remplacée durant le cours des réparations et changements par une lumière fixe blanche, et avis de ce changement parut dans le temps dans les différents journaux. On substituera à cette lumière le nouvel appareil perfectionné, lundi, le 18 octobre 1875.

La chaloupe de cette station a une longueur de dix-huit pieds et une largeur de quatre pieds sept pouces. Elle est trop grande pour être utile au gardien, aussi elle n'a pas servi depuis plus d'un an. Je la fis amener en conséquence à St. Jean, où elle fut réparée et peinte, puis envoyée à la station de Jourmain. Il n'y avait pas alors de chaloupe à cette station, car son dernier gardien, M. Bent, et trois autres hommes, s'étaient malheureusement noyés au retour d'un voyage qu'ils avaient fait avec la chaloupe de la station à l'île du Prince-Edouard, durant une tempête qui avait fait chavirer l'embarcation. Cette chaloupe fut plus tard retrouvée, mais elle était dans un si mauvais état que les réparations auraient coûté plus cher que l'achat d'un nouvelle embarcation pour la station de Quaco.

J'ai laissé, lors de ma dernière visite, sept barils d'huile à cette station.

CAP SPENCER (A RÉVOLUTIONS, ROUGE ET BLANCHE ALTERNATIVEMENT.)

Latitude 45° 12' 30" N. ; Longitude 65° 54' 0" O.

La lumière de cette station est dans un excellent état et maintient sa réputation d'être la meilleure lumière qui se trouve dans la baie de Fundy. Elle est située sur le côté est de l'entrée du havre de St. Jean, sur le sommet du Cap Spencer, et répand une forte lumière bien au-delà de la baie dans la direction du rivage de la Nouvelle-Ecosse. La lumière est à révolutions et devient blanche et rouge alternativement pendant l'espace de quarante-cinq secondes et à un intervalle de quarante-cinq secondes.

L'emplacement de ce phare qui comprenait d'abord dix acres a été acheté de M. John Carney. Ce monsieur possédait en outre 100 acres de terre qui avoisinaient la station. Comme ce terrain était couvert de bois presque tout dur, je conseillai au ministère de l'acheter, si cela était possible, vû qu'on y trouverait d'ici à bien des années tout le combustible nécessaire pour cette station et les autres. Sur les représentations que je fis au sujet de la valeur actuelle et future de ces terrains, je reçus instruction d'en négocier l'achat, ce qui s'est fait moyennant \$360 pour 100 acres. Un contrat transférant la propriété à la Couronne fut ensuite signé. M. Patrick Gorman reçut \$40 pour payer le droit de passage sur sa terre, ainsi qu'une partie des frais d'un arpentage pour délimiter le terrain situé entre le lot de Carney et la terre de P. Gorman.

Le ministère a ainsi fait l'acquisition d'un très-bon morceau de terre boisée, et de plus il sera facile de couper le bois et de le transporter aux sifflets d'alarme et aux autres stations dépourvues de bois, à peu de frais comparativement. On a ouvert

durant la dernière année fiscale le chemin depuis la voie publique jusqu'au phare, et on a payé \$75 dans ce but ; M. H. Anthony a ouvert vingt-cinq perches de chemin moyennant \$1.50 la perche. Ce chemin, une fois terminé, aura une longueur d'un mille et un quart, et offrira de grandes facilités pour transporter au phare l'huile et les autres approvisionnements. Une grande partie de ce chemin devant traverser un marais, ses frais de construction seront considérables.

Une chaloupe a été achetée durant l'année dernière pour le gardien afin de lui permettre de transporter ses approvisionnements, moyennant \$28.25.

ILE AUX PERDRIX (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 14' 20" N.; Longitude 66° 3' 60" O.

La lumière de cette importante station, qui donne sur l'entrée du havre de St. Jean, continue d'être dans une très-bonne condition. Il n'y a pas eu d'autres dépenses que celles qu'occasionne l'entretien ordinaire. M. James Wilson, aidé d'un assistant, remplit les doubles fonctions de gardien du phare et du sifflet d'alarme.

PHARE-BALISE, HAVRE DE ST. JEAN (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 15' 10" N.; Longitude 66° 3' 60" O.

J'ai attiré l'attention du ministère, dans mon dernier rapport annuel, sur la mauvaise condition de cette balise, qui se trouve dans une partie très-exposée du havre, entre la pointe Reed et l'île aux Perdrix. Il arrive, lorsque les tempêtes du sud éclatent, et surtout au moment du ressac, que les vagues ont une force telle qu'elles passent souvent au-dessus du bâtiment de la balise. Des chocs aussi répétés relâchent les pièces de fondation, et les assises ont ainsi souvent besoin de réparations. Je disais dans mon dernier rapport que les fondations avaient été affaiblies par le fait que les pièces de la muraille de bois s'étaient graduellement détachées des côtés est et ouest, et je recommandais, pour que cette réparation eut un caractère permanent, d'enlever l'ancien plancher, et de replacer et de boulonner de nouveau les pièces de bois, puis de prolonger le revêtement en bas des pièces afin d'empêcher l'eau de se presser en-dessous et d'affaiblir les pièces de fondation. M. D. W. Clark a été chargé de faire les réparations nécessaires, qui lui ont pris beaucoup de temps, car une grande partie de l'ouvrage n'a pu s'exécuter qu'à l'eau basse. Ces travaux, quoique longs, ont été bien exécutés, et l'on croit que la balise a été suffisamment affermie pour résister d'ici à quelque temps à la violence des vagues.

En outre des réparations nécessaires, on a construit une tour pour la cloche du côté sud de la tour du phare, et la cloche ne se sonne plus par la main comme auparavant, mais au moyen de la machine avec laquelle elle communique. La cloche sonne continuellement pendant les brouillards, tandis qu'auparavant elle ne se faisait entendre que pour répondre au signal d'un bâtiment de mer ou d'un voilier qui passait.

Les frais complets de réparation, y compris la construction de la tour pour la cloche, ont été comme suit :

G. M. Stevens, pour le mécanisme de la cloche	\$ 322.87
MM. Clark et Stackhouse, main-d'œuvre et matériaux	2,710.94

POINTE LEPRÉAU (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 3' 40" N.; Longitude 66° 27' 39" O.

Je fis la visite de cette station le 2 août 1875, et j'y fis transporter les approvisionnements nécessaires à bord du steamer *Lady Head*. Cette station est très-propre, et les lumières sont bien entretenues; tout est en rapport avec l'importance de cette station qui occupe une position très-saillante dans la baie de Fundy. Il y a aussi une

station télégraphique. Les navires qui entrent dans la baie ou en sortent sont signalés, leur destination est indiquée, et la nouvelle en est communiquée par le télégraphe à St. Jean, avec un état de la température du matin et de l'après-midi. Mlle Thomas, fille du gardien du phare, remplit les fonctions d'opérateur, et reçoit pour ses services un salaire annuel du ministère de la Marine. Le fait que la principale chambre de la maison du gardien était transformée en bureau de télégraphe, était une source d'inconfort pour la famille. Aussi après avoir mentionné la chose dans mon dernier rapport, le ministère a bien voulu ordonner la construction d'une allonge à la maison. M. Hanson, de LePréau, fut chargé de la construction de l'addition. Voici une copie de la lettre que m'adressa M. Thomas, et dans laquelle sont exposées les conditions du contrat :

POINTE LEPRÉAU, 3 juillet 1875.

MONSIEUR,—M. Hanson construira un bâtiment de 20 x 16 pieds avec fondations en pierre. Il y aura une salle et un escalier, une porte d'entrée, deux châssis dans l'étage inférieur, une lucarne sur le toit et un châssis dans l'extrémité. Le bâtiment devra recevoir une double couche de plâtre, avec papier de revêtement à l'extérieur et entre le plancher inférieur. H. Hanson fournira tous les matériaux, portes et châssis. Il pense qu'il pourra terminer les travaux au mois de septembre, moyennant la somme de \$475. Il prendra les arrangements nécessaires avec vous.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

GEORGÉ THOMAS.

J. H. HARDING, écri.

Agent de la Marine et des Pêcheries, St. Jean, N.-B.

Cette addition doit reposer sur un mur en pierre, qui s'élèvera au niveau du bâtiment principal du côté ouest. Une fois terminée, elle devra contenir une salle princiale et deux chambres à coucher au rez-de-chaussée, en outre de deux chambres à coucher ou plus dans le grenier. Le toit doit se joindre à la couverture du corps principal de manière à être à l'épreuve de l'eau.

M. Thomas m'informa dans une lettre, en date du 22 septembre 1875, que cette addition avait été achevée conformément aux conditions du contrat. Dans une autre lettre en date du 29 avril, il me dit "qu'il faudrait peindre le phare durant l'été prochain, et qu'en conséquence des violentes tempêtes de l'hiver dernier, le vernis des lanternes avait été tellement endommagé qu'il faudrait les vernisser de nouveau et les réparer." Cela s'est fait de bonne heure dans l'été.

Il faudra réparer le chemin sur lequel on transporte le charbon jusqu'au sifflet d'alarme. On pourra le remettre en bon état à peu de frais.

La recommandation que j'ai faite l'an dernier de remplacer les lanternes actuelles par des lanternes perfectionnées munies de plus grands carreaux de vitres n'a pas encore été mise à exécution. Les lanternes d'autrefois, qui avaient des carreaux de vitres étroits, ne sauraient répandre autant de lumière que si elles avaient de plus grands carreaux : leur dimension actuelle est de 11 x 14, et il y a douze carreaux dans chaque châssis.

ILE BLISS (ROUGE FIXE.)

Latitude 41° 1' 15" N. ; Longitude 66° 51' 0" O.

Le phare de cette station renferme une lumière rouge visible de tous les points du compas.

Je fis ma visite annuelle le 2 août, et je livrai les approvisionnements apportés par le steamer "Lady Head." J'ai constaté que la lumière était bien entretenue, et que la station en général était dans le meilleur état. J'ai fait allusion dans mon dernier rapport à l'achat de six acres de terres qui sont adjacentes au phare, et qui seront d'une grande valeur pour le ministère d'ici à bien des années, tant pour fins de construction que pour s'y procurer le combustible nécessaire.

Je faisais aussi allusion à l'exiguïté de la maison du gardien, lequel est obligé de demeurer dans le phare qui ne lui offre qu'un local très-restreint et très-peu confortable pour sa famille qui est nombreuse. Je viens de recevoir une lettre de lui, dans laquelle il exprime l'espoir que le ministre de la Marine fera construire une maison l'été suivant.

Il faudrait peindre le phare, mais cette réparation se fera avant la fin de la saison actuelle; il faudra aussi affermir le mur de fondation en le jointoyant avec du ciment.

La lanterne a une charpente en bois et est munie de cinq carreaux de vitres. Les planchers sont couverts de zinc, et le phare comprend cinq grandes lampes à mèche plate.

HAVRE DU CASTOR.

Ce havre, situé à l'ouest de la baie Mace, a été choisi comme une station de phare; il sert souvent de havre de refuge. L'emplacement fut choisi dans l'automne de 1874, et le terrain acheté pour le nouveau phare se trouve sur le Cap Drew. La construction en a été confiée à MM. W. B. Deacon et John Ward, de Shédiac, moyennant \$1,650. Elle est terminée et faite d'une manière satisfaisante, d'après le témoignage de l'inspecteur, M. Joshua Prescott. Le gardien n'a pas encore été nommé, et la lumière n'est pas en conséquence en opération.

ST. ANDRÉ (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 4' 10" N.; Longitude 67° 2' 50" O.

Je visitai cette station et j'y laissai les approvisionnements nécessaires, le 2 août dans la lanterne et l'appareil d'éclairage nécessaire pour le nouveau phare qui doit être construit sur le banc de sable qui se trouve dans la baie de Passamaquoddy. Ils furent transportés du "Lady Head" au hangar du chemin de fer, et confiés aux soins de M. Ross, l'inspecteur.

L'ancien phare de cette station était depuis quelque temps dans un état de ruine, et comme il était situé de manière à ne pouvoir être comparativement que de peu de service, on a cru prudent de ne faire que très-peu de frais pour son entretien. On a pris durant la saison écoulée des arrangements nécessaires pour le transférer du quai public dans la ville, où le ministre était obligé de payer loyer, à l'ancien phare sur le côté est du quai public. Cet ancien bâtiment du phare avait été réparé et exhaussé, afin de le protéger ainsi que la maison du gardien contre les tempêtes. Le transfert s'est fait sous la surveillance de M. Whitlock, et le phare fonctionne depuis sous les soins du gardien, M. Pendlebury. L'ancien phare a été réparé et muni de lampes avant son transfert. La lanterne est un octogone; les dimensions des carreaux des vitres sont de 10½ x 13 pouces, et les huit châssis se composent chacun de douze carreaux. Il y a quatre lampes à mèche plate, avec becs et quatre réflecteurs, de 14¾ pouces de diamètre, dont la concavité est de 3¾ pouces. Le diamètre de la lanterne est de 6 pieds 8 pouces à l'intérieur, et la lumière s'élève à 4 pieds 8 pouces au-dessus du plancher.

Le nouveau phare a été construit sur le récif de sable, ainsi appelé, et se trouve tout-à-fait dans la direction des vaisseaux qui remontent la baie depuis Quoddy-Ouest et Head Harbour jusqu'à St. George et Didgequash; il se trouve aussi dans la direction immédiate des steamers et vaisseaux qui traversent le Passage La Tête pour se rendre à St. Etienne, ou qui se dirigent vers St. André. L'attention du ministère ayant été attirée sur ce fait, un phare, précieux pour le navigateur qui doit trouver un passage le long du rivage, a été construit. M. Angus Fisher a construit le nouveau bâtiment moyennant \$4,740. Je ne suis pas allé l'examiner durant mon séjour à St. André, mais il présente une belle apparence et il devra rendre de grands services lorsqu'il sera achevé.

Je parlais dans mon dernier rapport de la nécessité de construire un phare sur un récif à environ un mille à l'extérieur du barrage ouest, dans la direction du rivage américain. Le récif couvre un espace considérable et offre de grands dangers pour les

navires qui s'approchent du havre de St. André. L'ancien bâtiment qui se trouvait sur ce récif a été enlevé il y a plusieurs années, et il est à espérer que le ministère jugera à propos d'en construire un autre le plus tôt possible.

POINTE MIDGIC.

On va placer un falot sur cette pointe, qui est située près de l'entrée du havre de St. George, car un grand nombre de vaisseaux viennent y prendre des chargements chaque année, et le steamer qui se rend aux ports de la frontière vient y faire escale. L'emplacement a été choisi, et le contrat pour l'acquisition du terrain a été conclu.

HEAD HARBOUR (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 57' 40" N. ; Longitude 66° 54' 10" O.

La station de Head Harbour est située sur l'île Campobello, près de l'entrée d'Eastport. J'ai visité la place le 2 août 1875, et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head." J'ai constaté que les lumières et tout ce qui concernait cette importante station étaient en bonne condition. Les nouveaux ponts-volants que l'on a construits récemment sont d'une grande commodité pour approcher de la station. On peut maintenant de cette façon décharger les approvisionnements apportés par le steamer dans une demi-heure environ. M. McLaughlan, le gardien de cette station, remarqua un jour de l'hiver dernier, après une très-grosse mer, ce qu'il supposait être une quille de vaisseau en dérive dans la direction des nouveaux ponts-volants. Il arriva que c'était une partie d'un quai (probablement le quai de Dipper Harbour) qui s'était détachée des autres pièces, et que les flots avaient amenée sur ce rivage. Cette partie de quai vint s'échouer sur les ponts-volants, et comme la mer était agitée, elle brisa l'extrémité inférieure des ponts. M. McLaughlan reçut instruction au printemps de réparer le dommage, ce qui fut fait.

Une nouvelle chaloupe a été achetée pour le gardien moyennant \$44.30. La chaloupe dont il se servait auparavant lui appartenait, mais elle n'était plus sûre pour le service.

Les commandants de la Compagnie Internationale de steamers rendent témoignage aux services précieux que rendent ce phare ainsi que les autres phares et sifflets d'alarme qui se trouvent sur cette partie de la côte de la baie de Fundy; ils reconnaissent aussi qu'ils ont été beaucoup améliorés durant les dernières années. M. Hersey, président de la compagnie, a attiré mon attention de nouveau sur la nécessité de construire un sifflet d'alarme à vapeur au phare de Head Harbour. Je l'ai informé que l'affaire était sous la considération du ministère, lequel trouverait probablement que cette station est assez importante pour ordonner la construction d'un sifflet d'alarme.

Il faudra peindre le bâtiment du phare, ce qui se fera avant la fin de la saison actuelle.

La lanterne en fer a neuf pieds de diamètre à l'intérieur, et 36 pieds 6 pouces de circonférence à l'extérieur. Il y a sept grandes lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 18 pouces de diamètre et de 8½ de profondeur. Dimensions du châssis : sept pieds de longueur et 5 de profondeur. Dimensions des vitres 20 pouces sur 15. Hauteur de la lanterne à l'intérieur jusqu'au bord du toit, sept pieds.

SOUTHERN WOLF (BLANCHE, À RÉVOLUTIONS.)

Latitude 44° 56' 30" N. ; Longitude 66° 44' 10" O.

J'ai visité cette station le 2 août 1875 et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head." Le phare et la maison du gardien ont été peints récemment, et la station en général est fort bien entretenue. Afin d'obvier à la difficulté qu'offrent le débarquement des approvisionnements et l'approche de l'île, qui est très-dangereux, M. Snell, le gardien, a construit un petit quai, à ses frais, du côté ouest de l'île. J'ai constaté dans ma dernière inspection que ce

quai facilitait beaucoup le débarquement des approvisionnements. Ce quai peut aussi servir de brise-lames et forme un petit abri à l'intérieur pour la chaloupe. M. Snell a fait poser des longerons depuis le quai jusqu'à la rive, de sorte que les approvisionnements peuvent être transportés sur une distance considérable dans la direction du phare.

J'ai encouragé M. Snell à construire un petit hangar pour y emmagasiner les approvisionnements à l'extrémité de la plateforme, et pour élever des barils d'huile à l'étage supérieur au moyen d'un palan de retenue. Ces barils pourraient ensuite, depuis l'extrémité de ce bâtiment, au moyen d'une autre plateforme depuis l'autre extrémité, être roulés sur le chemin, sans être atteints par les plus grosses marées. De là ils pourraient être transportés au phare. Je pense qu'on devrait rembourser à M. Snell la somme qu'il a dû dépenser en matériaux et main-d'œuvre pour construire ce quai à cette station. J'ai fourni le bois et les matériaux nécessaires pour construire le magasin et couvrir le quai et la plateforme jusqu'au rivage.

Le gardien m'a informé que son embarcation ne convient pas à cette station, et qu'il pourrait en acheter une à Eastport. Celle qu'il a maintenant conviendrait très-bien au nouveau phare sur le banc de sable dans la baie de Passamaquoddy. C'est pourquoi j'ai acheté la chaloupe pour M. Snell, et ai envoyé celle de South Wolf à M. Pendlebury, gardien du phare de St. André, afin de la faire servir pour le nouveau phare.

M. Snell et sa femme sont les seules personnes qui habitent cette partie de l'île où se trouve la station. Mme Snell m'a dit qu'elle n'avait pas vu une seule femme depuis six mois. Je recommande au ministère d'accorder à M. Snell, pour les mois d'hivers, disons, depuis novembre jusqu'à mai, une petite somme qui ne dépasse pas cinquante piastres, afin qu'il puisse avoir un assistant à cette station durant cette période de temps. Un assistant pourrait rendre de grands services au gardien en dirigeant l'embarcation dans les cas de naufrages, qui ne sont pas rares près de cette île.

M. Snell a coupé son bois sur l'île depuis qu'il a pris soin de cette station. Le terrain sur lequel le phare est bâti et où le gardien coupe le bois qui lui est nécessaire n'a pas encore été acheté par le ministère.

Il faudrait jointoyer les murs de fondation du phare et les couvrir d'une couche de ciment. Les matériaux nécessaires pour cette amélioration sont sur les lieux. La lanterne en fer de ce phare a 9½ pieds de diamètre à l'intérieur. Elle a douze faces avec un carreau de grande glace sur chaque face. Six de ces carreaux étant brisés, ont dû être remplacés. Il y a six lampes dans la lanterne; deux jeux de trois ont de gros becs avec mèches rondes.

SWALLOW TAIL (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 45' 52" N.; Longitude 66° 44' 0" O.

J'ai visité cette station le 30 juillet, et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head". Le phare et les bâtiments ont reçu trois couches de peinture. Les bâtiments et tous les alentours offrent une apparence très-propre. Grâce aux réparations complètes que l'on a faites à la suite des dommages causés par la tempête de Saxby, la station est dans une condition excellente. Les ponts-volants ont 200 pieds de longueur et 3 pieds 6 pouces de largeur, et ils sont bâtis sur une inclinaison très-escarpée pour atteindre le sommet de la côte. Les travaux à faire pour le prolongement des ponts-volants sont terminés, et les approvisionnements sont débarqués maintenant sans retards. Il est devenu nécessaire de construire un toit au hangar qui se trouve à l'extrémité de la maison du gardien, afin d'alimenter les réservoirs d'eau. L'eau dont on se sert en grande partie à cette station, s'égoutte du toit de la maison, et est un article précieux. Durant certains mois de l'été et de l'hiver, il faut transporter l'eau à la main d'une très-grande distance.

Cette station est maintenant dans un excellent état, et elle ne devra occasionner d'ici à quelque temps que de légères dépenses; seulement il faudra placer un palan au pied des ponts-volants afin de transporter l'huile et autres approvisionnements du bateau au chemin de fer qui se trouve au-dessus.

La lanterne en fer est munie de douze carreaux de vitres, longs de 4 pieds et larges de 2 pieds 8 pouces.

Il y a dans la lanterne dix lampes à gros becs ; les réflecteurs ont 20 pouces de diamètre et 10 pouces de profondeur. Le diamètre intérieur de la lanterne est de 9 pieds 10 pouces. Le plancher est recouvert de cuivre, et le plancher et les côtés sont en bon état. La partie en bois n'est nullement exposée.

Le tirant de cette lanterne ne nous a pas causé jusqu'à présent peu de difficulté ; mais le plan recommandé par M. Tomlinson, le surintendant général et l'ingénieur du ministère, qui a été adopté, a remédié à la difficulté. Le gardien fait rapport maintenant que le tirant peut être déterminé selon les besoins, et que la lumière peut produire ses plus brillantes clartés sans qu'elle fume comme auparavant. Les lampes et les réflecteurs, à l'exception de deux qu'il faudra étamer de nouveau, sont en bon état, et on en parle avec avantage.

ÎLE AUX PHOQUES MACHIAS, (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 30' 7" N. ; Longitude 66° 47' 0" O.

J'ai visité cette station le 31 juillet, et j'y livrai les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head."

Il y a eu plusieurs changements dans la régie de cette grande et importante station durant l'année dernière ou les deux années dernières, lesquels n'ont pas été avantageux, comme mon rapport va le faire voir.

Il y a deux phares et un sifflet d'alarme à cette station sous les soins d'un mécanicien et d'un assistant ; le ministère ayant sagement décidé qu'une station aussi importante, dont on ne peut s'approcher que dans les temps calmes, ne devait pas être confiée à un mécanicien seulement. Le nouveau phare, qui forme un bâtiment considérable, a une lumière brillante visible à une très-grande distance. La lanterne a dix châssis de glace, munis chacun de trois carreaux ; il y a en tout trente carreaux. Elle se compose de huit lampes et de huit réflecteurs, avec becs d'un $\frac{1}{2}$ pouce ; les carreaux ont 3 $\frac{1}{2}$ pouces sur 2 $\frac{3}{4}$.

M. Wright Edmundson entra dans ses fonctions de mécanicien de cette station le 4 septembre 1874, en remplacement de M. J. H. Crosby, qui avait résigné sa charge après une courte période de service. M. Edmundson donna avis dans le cours de l'année dernière qu'il résignerait si on ne lui accordait pas une augmentation considérable de salaire, ce que le ministère ne jugea pas à propos de faire. M. Eddy, ci-devant mécanicien de plusieurs des steamers appartenant à MM. Small et Hatheway, qui naviguent entre cet endroit et autres ports, ainsi que sur la rivière St. Jean, fut, sur la recommandation de M. William M. Smith, nommé en remplacement de M. Edmundson, au même salaire que ce dernier : \$1000 par année, à même lequel il doit payer son assistant.

M. Eddy et sa famille, ainsi qu'un assistant, se rendirent à l'île et entrèrent en fonctions lors de ma dernière visite, tandis que M. Edmundson et sa famille la quittèrent avec nous à bord du steamer "Lady Head," à son voyage de retour.

Je regrette de dire que j'ai trouvé cette station dans une condition très-peu satisfaisante. Le gardien, qui était négligent et malpropre, a laissés toutes choses dans le plus triste état. La chaudière était brisée et faisait beaucoup d'eau. Le mécanicien en chef du steamer "Lady Head," qui est très-obligé et compétent, m'accompagna et m'aida dans l'examen de la chaudière et de la machine. Voici les notes que j'ai prises à fur et mesure que M. Warner décrivait la condition de la chaudière et indiquait les réparations à faire : "La plaque de couronnement de la boîte à feu est brisée et présente une fissure longue de cinq pouces ; la plaque autour de la porte de la boîte à feu présente aussi une fissure depuis le bord jusqu'aux rivets, longue de 24 pouces et large de 18 pouces. Il faudra enlever cette partie de la plaque. Seize nouvelles contre-fiches seront nécessaires pour remplacer celles qui sont endommagées. Il faudra deux portes avec trous à nettoyage dans la chaudière, puis polir la soupape de sûreté. Le piston p'ongeur de la pompe est brisé dans la chambre, de sorte que la pompe ne peut fonctionner. La chaudière est si peu étanche que l'eau s'échappe sur le plancher. Il faudra suspendre bientôt le fonctionnement du sifflet d'alarme, et faire venir des fabricants de chaudières pour réparer le dommage. Il y a 16 pouces d'eau dans le réservoir au-dessous de la chaudière. Le réservoir extérieur est vide."

Il y a un endroit convenable, en aval du réservoir extérieur, où l'on pourrait construire un barrage ouvert de façon à recevoir l'eau qui coule des parties supérieures de l'île, et qui serait suffisante pour alimenter les réservoirs, ce qui pourrait se faire au moyen d'un tuyau qui communiquerait avec la machine. On a éprouvé beaucoup de difficultés à se procurer de l'eau pour alimenter la chaudière à cette station ; on a acheté et envoyé dans l'île un tuyau élastique qui devait atteindre le rivage, mais on a constaté que la distance était trop grande pour pouvoir obtenir ainsi la quantité d'eau nécessaire. M. Edmundson m'informa que le manque d'eau l'avait obligé d'arrêter le sifflet d'alarme.

Cette lettre ne m'est pas parvenue avant mon départ pour l'île à bord du steamer "Lady Head." Elle était ainsi conçue :

ILE AUX PHOQUES MACHIAS, 17 juillet 1875.

MONSIEUR,—Le manque d'eau m'a forcé d'arrêter le sifflet d'alarme le 15, à 9 heures a. m. Il tomba de la pluie dans la nuit du 16. J'eus assez d'eau à 4 a. m., le 17, pour le remettre en opération. Aujourd'hui, le temps s'est mis au beau, et j'ai seulement assez d'eau pour le faire fonctionner durant quarante-huit heures. J'ai essayé de vous envoyer quelqu'un à bord de ma chaloupe pour vous écrire un mot, le 25, mais personne n'est venu. Veuillez m'envoyer un baril de poudre et les viroles pour la chaudière. La plaque de couronnement de la chaudière est brisée, et la plaque d'avant de la boîte à feu à l'entour de la porte du foyer présente des fissures à trois endroits. J'ai remarqué ces fissures pour la première fois le 17 au matin.

Votre obéissant serviteur,

WRIGHT EDMUNDSON.

M. HARDING.

Après avoir pris note de tout ce qui était nécessaire pour faire les réparations voulues à la chaudière, et pour l'alimenter d'eau d'une manière plus régulière, je quittai M. Eddy avec l'entente que je donnerais avis que le sifflet d'alarme cesserait de fonctionner le lundi suivant pour subir des réparations, et que, dans l'intervalle, j'enverrais à bord du steamer "Lady Head," à son retour d'Halifax, des fabricants de chaudières, munis de tous les matériaux nécessaires pour faire ces réparations, ainsi que des hommes pour creuser et faire une digue à l'endroit indiqué. L'ouvrage devait être exécuté avec toute la célérité possible, et dans le cas où des brouillards apparaîtraient avant la date fixée pour la suspension du sifflet d'alarme, il devait faire de son mieux dans les circonstances pour le faire fonctionner.

Comme le temps était beau, on put approvisionner en peu de temps les stations en amont de la baie, et le steamer se rendit à St Jean pour y prendre du charbon avant de retourner à Halifax. A mon retour, je m'assurai immédiatement des services de fabricants de chaudières ainsi que d'hommes pour creuser la digue. Les brouillards retinrent le steamer "Lady Head" trois jours durant dans ce port. Le capt. Mathewson a le soin de n'encourir aucun risque lorsqu'il a la conduite du steamer durant les brouillards, et je pus m'assurer qu'il était très-prudent et faisait la surveillance jour et nuit, lorsqu'il allait approvisionner les stations de phare. Il était toujours à son poste, ne laissant rien échapper à son observation. Le brouillard se dissipa au bout de trois jours et comme le temps promettait d'être beau et clair, le steamer prit le large, mais d'épais brouillards se formèrent avant la nuit et durèrent trois semaines sans interruption. J'appris que durant les épais brouillards qui se formèrent le jour de son départ, le steamer qui se dirigeait alors vers West Quoddy Harbour, alla frapper un roc près de l'entrée et sutit des avaries, et que le lendemain il débarqua et les hommes et les matériaux sur l'île aux Phoques Machias, puis revint à Halifax.

Les travaux terminés, les hommes revinrent à St. Jean *via* Cutler et Eastport. La lettre suivante de M. Eddy indique la nature des réparations ainsi que la date où le sifflet d'alarme fut de nouveau mis en opération :

ILE AUX PHOQUES MACHIAS, 4 sept. 1875.

MONSIEUR,—Comme les réparations sont terminées, le sifflet d'alarme commença à se faire entendre, mardi le 8, afin de pouvoir faire connaître la chose une

journée d'avance. Il a été nécessaire de faire des réparations considérables. J'ai fait faire l'épreuve de la chaudière à une pression de vapeur de soixante-quinze livres au ponce carré. J'ai fait poser quatre pièces à l'intérieur de la boîte à feu, ce qui a pris cent cinquante rivets et vingt-huit contre-fiches. J'ai fait placer trente-quatre tubes en fer. La plaque principale à l'entour des anciens tubes que j'enlevai était détériorée à l'endroit où ils avaient fait eau. J'allumai les feux du sifflet et le tuyau à vapeur fit explosion. Je l'ai réparé aujourd'hui.

Votre, etc.,

M. W. M. SMITH.

ALEX. EDDY.

M. Andrew Masson a été employé avec un assistant à faire une digue et creuser une tranchée. Cette digue a cinquante pieds de largeur et 100 pieds de longueur ; il lui a fallu pour la former faire sauter une grosse roche qui se trouvait dans le passage. La digue a neuf pieds à ses deux extrémités, et contient trois fois plus d'eau que l'ancienne. On a employé environ trois barils de ciment pour boucher un trou au fond de la digue. Vingt-neuf jours ont été consacrés à aller dans l'île et en revenir, ainsi qu'à former la digue, creuser une nouvelle tranchée, etc.

M. Eddy, le nouveau gardien, dans une lettre en date du 16 août, où il accuse réception des articles qui lui avaient été expédiés par le steamer "Lady Head," dit qu'il ne saurait expliquer comment il se fait que la plaque de la chaudière, qui présentait des fissures tout comme la chaudière elle-même, était propre. En enlevant les plaques, on a constaté que le sel s'était aggloméré à l'entour des courroies à l'intérieur et jusqu'en bas des plaques, ce qui avait empêché l'eau de venir en contact avec le fer.

À ce sujet, je prendrai la liberté de dire que les avis que l'on publie pour les Marins, lesquels intéressent à un si haut point le service maritime des États-Unis, pourraient très-bien être insérés dans les journaux américains par le ministère de la marine des États-Unis. On peut juger de l'importance de la chose par le fait que plusieurs navires américains se sont dirigés vers l'île pendant que l'on réparait le sifflet et ont failli subir des avaries.

ROCHER GANNET (FIXE ET A ÉCLATS, BLANCHE.)

Latitude 44° 0' 38" N.; Longitude 66° 47' 0" O.

Ce rocher est situé à environ huit milles au sud de Grand Manan, et n'est guère plus grand que le phare qu'il porte. Il marque une chaîne de rochers sauvages et de dangereux récifs traversant presque jusqu'à Machias à l'ouest. Comme beaucoup de ces rochers sont couverts à marée haute et se trouvent sur la route des navires qui entrent dans la baie ou en sortent, ils ont toujours été redoutés des marins, et plusieurs vies précieuses, de même qu'une quantité de valeurs, sont venues se perdre en cet endroit.

Ci-suit un état des navires qui ont fait pendant les dernières années naufrage sur ces rochers : —Le *Queen*, de Liverpool, G. B. Burnten, capitaine, a fait naufrage, et, de tout l'équipage, un seul matelot a pu échapper à la mer. L'*Impérial* s'est perdu avec tout son équipage le 20 avril 1869.

Un navire de Yarmouth et un brick chargé de fer pour chemin de fer ont aussi péri en cet endroit. Le navire *Parkfield* de Londres s'est perdu avec une cargaison générale sur le vieux Proprietor Rock dans le chenal sud, à sept milles du rocher Gannet. J'ai visité cette station le 31 juillet et j'y fis livrer les approvisionnements transportés par le steamer *Lady Head*. La lanterne est dioptrique et donne une lumière à éclats ; elle contient huit châssis. Le gardien fit rapport que la machine qui met en opération la lumière dioptrique à révolutions fonctionnait irrégulièrement, et qu'il ne pouvait en indiquer la cause. A ma demande, M. Warner le mécanicien en chef du "Lady Head", vint examiner de suite la machine. Ses connaissances pratiques lui permirent de résoudre la difficulté ; il expliqua la cause de cette irrégularité dans le fonctionnement de la machine, et les moyens de la faire disparaître si elle venait à se produire de nouveau. Il est évident que les roues avaient trop d'engrenage et que la lanterne n'avait pas le niveau voulu. M. Warner donna les instructions nécessaires pour remettre le tout en bon état.

Le gros canon acheté par le capitaine Scott, d'Halifax, a été débarqué récemment à cette station, non sans difficultés, car il était très-pesant et il fallut le transporter sur une distance d'environ dix pieds depuis la chaloupe jusqu'à la voiture, l'eau étant alors basse. Ce canon se fera sans doute entendre à plusieurs milles de distance, car il est l'un des plus gros que l'on ait dans ces stations. Le vieux canon pourra servir à d'autres stations, et sera transféré à Head Harbour pour remplacer le canon qui n'est pas assez sûr.

M. John W. McLaughlin, neveu de M. J. B. McLaughlin, un jeune homme très-intelligent, occupe cette station avec sa femme et ses enfants.

PHARES DE LA RIVIÈRE ST. JEAN.

Il y a neuf stations sur la rivière St. Jean, y compris trois sur le Grand Lac, situées comme suit : Tête Verte, gardien, M. J. N. Williams ; Pointe de Sable, M. James Clarke ; Pointe de Chêne, M. Chas. Theal ; No Man's Friend, M. Edmond Buzza ; battures d'Oromocto, M. James K. Hazen ; Wilmot's Bluff, M. J. D. Wilmot ; Pointe de Robertson, M. Samuel Robertson ; Pointe de Fanjoy M. Wm. Fanjoy ; Pointe de Cox, M. M. Y. Cox. La bouée de Tête Verte a été peinte durant l'année dernière. La seule que j'aie visitée durant l'année écoulée a été celle de No Man's Friend (à mon retour de New-castle, où j'étais allé choisir un site pour un phare à cet endroit,) qui était dans une condition satisfaisante. J'ai tout lieu de croire, d'après les rapports réguliers et les autres renseignements que j'ai reçus, que les autres phares fonctionnent d'une manière satisfaisante.

PHARES DE LA RIVE NORD.

Les phares de la rive nord ont été visités par M. James Mitchell dont le rapport se trouve ci-joint. On a érigé, selon la recommandation contenue dans mon dernier rapport, une rangée de petits phares-balises en face des phares plus importants de Tracadie, Tabusintac et Neguac. Ils permettront aux nombreux pêcheurs qui fréquentent ces ravins d'y entrer et d'en sortir en toute sûreté, et joints aux phares plus importants, ils formeront un service de phares complet et efficace pour cette côte.

Cette rangée extérieure de balises a été construite durant la dernière saison ; mais par suite de l'arrivée tardive du steamer "Napoléon," M. Mitchell n'a pu les visiter dès qu'elles ont été achevées et faire rapport sur leur condition. On a retardé un peu en conséquence à donner avis de leur mise en opération, mais cela se fera le plus tôt possible, probablement vers la fin d'octobre. Comme ces balises ont été construites principalement pour les pêcheurs et n'ont qu'une importance locale, le retard apporté dans les avis de mise en opération ne saurait avoir d'inconvénients. Je suis heureux d'apprendre, d'après le rapport de l'inspecteur, que ces balises fonctionnent d'une manière satisfaisante, et qu'elles ont déjà rendu de grands services aux pêcheurs et aux caboteurs pour lesquels elles ont été spécialement établies.

SIFFLETS D'ALARME.

Il y a maintenant sept sifflets d'alarme en opération sur les côtes sud et est du Nouveau-Brunswick : à l'île aux Perdrix, Pointe LePréau, North Head sur Grand Manan, l'île aux Phoques Machias, le Cap Enragé dans la baie de Fundy, la pointe Miscou dans le Golf St. Laurent. Ils ont tous bien fonctionné durant l'année, à l'exception de celui de l'île aux Phoques Machias, dont la condition et les réparations sont exposées au long dans le rapport des phares de cette île, sur lequel j'attire votre attention.

SIFFLET D'ALARME DE GRAND MANAN.

Ce sifflet d'alarme, qui est en opération depuis le 1er juillet 1874, a rendu de grands services aux navigateurs durant les brouillards. Il est situé à l'extrême nord-ouest de l'île Grand Manan, à une hauteur de quatre-vingts pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. Le ministère a fait l'acquisition du terrain de M. Tatton par un contrat en date du 23 décembre 1874. J'ai visité la station le 30 juillet 1875, et j'ai livré les approvisionnements apportés par le steamer "Lady Head." M. Tatton a construit un quai et un bon chemin pour les voitures de la largeur voulue, allant

depuis le rivage avec une inclinaison facile à partir du quai, d'où les approvisionnements sont ensuite transportés à la maison et au sifflet-d'alarme.

A part la maison de M. Tatton, il en faudrait nécessairement une pour la famille de l'aide-mécanicien. Celle qui existe n'a été bâtie que pour une famille, et elle en contient deux à l'heure qu'il est. Si l'aide-mécanicien n'était le fils de M. Tatton, il serait peut-être impossible à ces deux familles de vivre ensemble. L'aide-mécanicien a sa femme et deux enfants. Grâce à la position exposée du bâtiment du sifflet d'alarme sur le côté nord de l'île, il est très-difficile d'empêcher de geler l'eau des tuyaux. Le dépôt de charbon est séparé de ce bâtiment par un passage où le vent s'engouffre avec force. Pour remédier à cet inconvénient, j'ai donné instruction à M. Tatton de faire couvrir ce passage, de manière à pouvoir transporter du hangar au sifflet d'alarme le charbon à l'abri du vent.

Les joints du mur de fondation autour du bâtiment ont besoin d'être tirés et cimentés.

Le plancher du bâtiment contenant la machine est simple, et ne peut retenir la poussière de charbon qui tombe dans le réservoir d'eau se trouvant au-dessous, et nuit à la pompe. J'ai promis à M. Tatton que je lui enverrais du bois pour poser un second plancher et lambrisser le bâtiment afin de le rendre plus chaud, vu que ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté qu'ils peuvent empêcher de geler les réservoirs et les tuyaux avec un gros poêle constamment chauffé. M. Tatton va s'occuper de ces travaux et les terminera avant l'hiver. J'ai examiné les appartements occupés par les deux familles, et, comme M. Tatton me l'a fait remarquer, elles pourraient facilement vivre ensemble si l'on construisait du côté sud de la maison une petite addition en appentis. J'ai envoyé assez de bois pour cette amélioration. Le charpentier pourra, tandis qu'il sera à l'œuvre au bâtiment de la machine, préparer la charpente, puis la monter. Je crois qu'ensuite M. Tatton et son fils pourront compléter l'ouvrage à peu de frais pour le ministère.

GOÛLETTE "ELLA G. MCLEAN."

Cette goëlette, sous le commandement du capitaine J. N. Purdy, a été exclusivement employée au transport et au placement des bouées dans la Baie de Fundy, ainsi qu'à l'approvisionnement de charbon des différents sifflets d'alarme de la baie, tant sur les côtes du Nouveau-Brunswick que de la Nouvelle-Ecosse. Le capitaine Purdy, n'ayant pas terminé son service de la saison, n'a pu faire son rapport.

OBSERVATOIRE, ST. JEAN.

M. John B. Longley est le gardien de cette station. On a préparé sur le toit de la maison de la douane un observatoire d'où l'on peut voir très-distinctement les signaux faits à l'Île aux Perdrix. M. James Wilson, le gardien du phare de cette île, a la garde de la station de l'Île aux Perdrix, et tous les signaux qu'il fait à cette station sont immédiatement répétés à la station de la ville, et le gardien en tient le registre dont copie est affichée dans la salle de lecture, ainsi qu'aux bureaux de la Chambre de Commerce de cette ville. M. Longley a aussi la garde des signaux d'alarme et du sémaphore.

Voici son rapport sur le nombre des navires arrivés depuis le 1er novembre 1874 jusqu'au 30 septembre 1875 :

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit sur le nombre des navires arrivés au Port de St. Jean, N. B., depuis le 30 octobre 1874 :

Bâtiments.....	59
Barques.....	111
Bricks.....	13
Brigantins.....	101
Barquerolles.....	9
Steamers.....	26
Goëlettes à trois-mâts.....	8

Total.... 327
81

“ Je prends la liberté de suggérer qu'il serait à propos d'exiger des maîtres de navires qu'ils hissent leurs numéros à leur arrivée, près de l'île. De cette manière, les noms des vaisseaux pourraient aussitôt être connus à la salle de lecture. A présent, lorsque le vent retient les vaisseaux à l'île, l'on trouve quelquefois à se plaindre. Les télescopes que j'ai reçus sont bons, et répondent bien aux besoins du service.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ JOHN B. LONGLEY.

“ JOHN H. HARDING, Ecr.”

BOUÉES ET BALISES.

Les bouées et les balises dans les différents havres et à leur entrée, sont sous le contrôle des commissaires de ces ports; mais les notes pour leur entretien général sont envoyées à ce bureau pour vérification et paiement.

Les commissaires n'ont pas de traitement fixe, mais sont payés par une commission de dix pour cent sur les dépenses de leurs stations respectives.

BOUÉE-CLOCHE.

Cette bouée est située à l'extrémité est de l'île aux Perdrix, et est un guide sûr pour les navires qui entrent dans le havre de Saint-Jean ou qui en sortent. Elle est mouillée dans une position exposée et sujette aux plus rudes assauts de la tempête. Je crois qu'il serait à propos de remplacer, par une bouée-cloche semblable à celle de la Maison de la Trinité, celle actuellement ancrée à ce poste, car celle-ci ne peut pas longtemps être sûre. Il est nécessaire que cette bouée soit portée à la ville pour être examinée et réparée avant l'hiver. Elle a été endommagée par la glace flottante qui a rempli la baie à l'ouverture de la navigation, le printemps dernier. Jamais une aussi grande quantité de glaces ne s'était vue dans le port et dans la baie. La navigation en a beaucoup souffert. Quelques-unes des banquises de glace qui s'arrêtèrent sur les bords mesuraient de dix à quinze pieds d'épaisseur. On a beaucoup craint pour cette bouée lorsque, en plusieurs occasions, elle a été assaillie par les amas de glaces refoulés dans le havre par les vents du sud.

RÉCIF DE QUACO.

Pendant la dernière saison on a érigé sur le récif de Quaco une balise à supports en fer. Je joins à mon rapport celui de M. Green, qui a été chargé de la construction de cette balise. Ce récif est à 8 $\frac{1}{2}$ milles S. E. $\frac{1}{2}$ S. du phare de Quaco et à l'O. par N. $\frac{1}{2}$ N. 14 $\frac{1}{2}$ milles de l'extrémité ouest de l'île de Holt.

ROCHER “ OLD PROPRIETOR.”

Le trou pour recevoir le support de la balise destinée à cette roche placée à l'extrémité est d'un dangereux récif au sud du Grand Manan et à l'entrée de la Baie de Fundy, a été creusé de deux pieds l'an dernier. Cette année on a encore employé un petit bateau-pêcheur pour transporter en cet endroit M. Green et ses hommes pour creuser ce trou. M. Green se mit à l'œuvre, et après avoir creusé jusqu'à une profondeur de trois pieds, il crut le puits suffisamment creux pour recevoir le support de la balise et lui donner assez de force pour résister aux efforts de la mer. Ce monsieur étant donc revenu et ayant déclaré l'ouvrage terminé, le capitaine Purdy reçut instruction d'aller mettre la balise en place. Il partit avec un bateau à fond plat et un palan pour l'érection de la balise; M. Eddy, le mécanicien du phare de l'île au Phoque de Machias, reçut instruction d'aller l'aider. Arrivés au rocher, ils examinèrent le trou et conclurent qu'il n'était pas suffisamment profond; puis recommandèrent de faire creuser le puits au moins un pied de plus. M. Green était alors occupé à placer la balise du récif de Quaco, après quoi on l'envoya creuser de nouveau le Rocher “ Old Proprietor ” jusqu'à une profondeur de quatre pieds. Dans l'espoir que ce travail serait bientôt fini, le bateau et le palan furent tenus dans le voisinage; mais une longue suite de violentes tempêtes retardèrent M. Green dans ses travaux jusqu'à ce que l'on perdit l'espoirance de pouvoir poser la balise cette année. On ramena donc le bateau

à St. Jean. Le puits est maintenant prêt à recevoir la balise, laquelle sera posée de bonne heure le printemps prochain.

Avec les simples outils que nous avons à notre disposition, savoir, le fûret et le marteau, l'opération de creuser à la main un trou de quatre pieds dans un roc aussi dur, n'est pas un travail facile; mais dans ce cas-ci, la difficulté d'approcher de la roche et les courts instants que l'on pouvait y travailler chaque jour à marée basse, en faisaient une tâche très-lente et pleine de dangers.

Pour les détails de ces travaux ainsi que de ceux du Récif de Quaco, je prends la liberté de vous renvoyer au rapport ci-joint de M. Green.

“ST. JEAN, 18 octobre 1875.

“MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit, sur mes travaux à la Roche connue sous le nom de “Old Proprietor,” près de l'île du Grand Manan, et au Récif de Quaco, où j'étais chargé de planter des mâts en fer pour servir de support à des balises.

“Le 7 juin, nous embarquâmes un équipage, et le 8 nous quittions St. Jean. Nous passions à Grand Manan le 10, près de la Pointe du Nord; nous avions un fort vent du sud-est qui nous força à nous réfugier au Havre de la Tête, où nous restâmes jusqu'au 11, jour où nous repartîmes pour Grand Manan. Le 12 et le 13, brouillard très-épais, avec gros vent du sud-est. Le 14, le brouillard continue; le 15 et le 16 nous sommes forcés de mettre à l'abri à “Gull Cove.” Le 17 nous nous rendons au Récif, mais la mer est trop forte pour que nous puissions atterrir. Le 18 nous passons une heure sur le récif, à la marée du matin; le soir nous tentons encore de débarquer, mais la mer étant trop forte nous ne pouvons réussir; un grand vent de l'est nous force à nous réfugier à l'île du Gros Canard, où nous restons jusqu'au 19, le vent continuant d'être violent. Le 21, mer très-forte. Le 22 nous passons deux heures sur le rocher; les 23, 24 et 25, grands vents et forte mer; les 26, 27, 29 et 30, épais brouillard, accompagné de grands vents du S. S. O., qui nous empêchent d'atteindre le récif. Le 1er juillet, le temps est clair, et nous pouvons passer deux heures sur le récif. Le 2 nous pouvons travailler deux heures et vingt minutes; le 3, deux heures et trente-cinq minutes. Le 5, brouillard avec vent du sud-ouest; le 6, brouillard et vent fort, mais nous pouvons débarquer sur le récif en chaloupe; le 7 nous débarquons encore, mais le brouillard est très-épais; il continue le 8; le 9, il fait très-chaud, mais nous travaillons sur le rocher; le 10 nous travaillons encore et finissons le trou à une profondeur de trois pieds. Il est prêt à recevoir le mât. Nous partons alors, avec une légère brise du sud-ouest, pour St. Jean où nous arrivons à 3 p. m. le 11 de juillet.

“Le 13 du même mois, nous embarquons le mât de fer destiné au Récif Quaco, et nous quittons St. Jean le 14, mais le vent d'est nous force de revenir sur nos pas. Nous partons de nouveau le 15 par une légère brise et un brouillard épais, et nous arrivons à Quaco le 16. Le 17, fort vent du nord. Le 19 nous partons à 1 heure p. m. pour le récif, où nous arrivons et débarquons le lendemain. Le 21 nous sommes forcés d'aller au port par un violent vent d'ouest, qui continue le 22. Le 23, vent du sud-ouest et brouillard. Le vent se calme le 24, et le 25 nous laissons le havre pour le Récif, où nous arrivons à quatre heures p. m. par une légère brise. Les 26 et 27 nous réussissons à mettre le mât en place. Le 28, brouillard, mais nous débarquons la cage, et nous cimentons le mât à sa base. Le 29 nous remettons le mât de hune, descendons les bigues et les agrès, puis repartons pour St. Jean.

“Quant à la balise du Récif de Quaco, je puis dire que depuis son érection, j'ai reçu une lettre du capitaine Holmes, navigateur côtier de beaucoup d'expérience, qui parle dans les plus hauts termes des services que rend cette balise en permettant aux marins de distinguer à une beaucoup plus grande distance et avec beaucoup plus de sûreté la position du Récif. Il dit aussi que la balise sera d'une grande utilité en cas de naufrage.

“CHARLES STREET, St. Jean.

“MONSIEUR.—Je me suis rendu au Récif de Quaco pour pêcher, et je trouve la balise d'un grand avantage pour trouver le Récif. Je m'étais arrêté à cet endroit

“ avec la goëlette *P. Progres*, et à marée basse, il me vint à l'idée d'aller l'examiner. Mon équipage était avec moi, nous montâmes au sommet et nous nous introduisîmes dans la cage. Je crois qu'en cas de naufrage cette ressource pourrait être d'un grand prix. Nous avons pu entrer six dans la cage: Capitaine John Holmes, Harry Hanley, Joseph Holmes, Edward McNichol, Wallace Matthews, Irvin Holmes.

“ Mr. P. F. Green.”

“ Le 3 août, nous prenons un équipage pour Grand Manan, et laissons St. Jean le même jour, nous rendant jusqu'au havre Dipper, par un vent léger et un épais brouillard qui nous force à rester à l'abri jusqu'au 6, jour où nous laissons le havre, et nous arrivons le 9 à l'île où nous nous arrêtons jusqu'au 14 à cause de la grosse mer et de la densité du brouillard. Les 16, 17, 18 et 19, le brouillard continue. Pendant les quatre derniers jours, nous nous rendons trois fois de l'Anse aux Goëlands au Récif dans une chaloupe. Le brouillard continue les 20, 21, 22 et 23, mais à chaque marée nous sommes à travailler sur le Récif. Les 24, la grosse mer nous en empêche. Les 25, 26, 27, 28, 30 et 31, et le 1er septembre, les 2, 3 et 4, en tout dix jours de travail consécutifs, nous sommes chaque jour sur le récif. Les 5, 6, 7, 8 et 9, grosse mer et brouillard épais. Le 11, gros vent du nord-ouest. Le 12, M. P. Carroll arrive, mais la mer est trop grosse pour permettre d'approcher le récif. M. Carroll part le 13 au soir. Nous travaillons sur le récif, les 14, 15 et 16. Les 17, 18 et 20, vent du sud-est et grosse mer. Le 21 et le 22, vent du nord-ouest; nous travaillons une heure, et nous nivelons le fond du trou à une profondeur de quatre pieds. Le 23 nous partons pour St. Jean où nous arrivons le même soir.

“ Le 24 je reçus l'ordre d'essayer à mettre le mât en position. Je préparai tout ce qu'il fallait, et laissai St. Jean le 25, et nous arrivâmes à Grand Manan le 28. Le 29 nous débarquâmes du charbon au Rocher de Gannet. Le soir une forte brise du sud-est nous força à l'aisser l'Anse aux Goëlands et à rester au large toute la nuit. Le matin nous nous mîmes à l'abri à la Longue Ile. Les 1er et 2 octobre, violents vents du nord-ouest, qui continuèrent jusqu'au 4. Les 5 et 6, fort vent du sud-est. Le 7, nous nous préparâmes à débarquer le mât. Le 8 nous le plaçâmes sur le quai de Drake, où était amarré le bateau à fond plat; nous prîmes soin des planches et des autres matériaux apportés par M. Carroll pour la balise des Récifs de Murr. Nous prîmes tout ce dont nous avions besoin du magasin de Drake, et à 8 heures p. m., le même jour, nous partîmes de St. Jean avec le bateau à fond plat, par un temps beau et un vent de sud-est.

“ A minuit, le vent de nord-est s'étant élevé, nous fûmes forcés de nous diriger vers le havre de la Tête où nous arrivâmes à 8 heures a. m. le 9, et où nous demeurâmes jusqu'au 11. Comme le vent se remit au sud-ouest, nous partîmes à 2.30 heures a. m., et nous arrivâmes à St. Jean le même jour à 2 heures p. m. avec le bateau en bon état. Le 12 nous débarquâmes, et mîmes en bon ordre en hangar tous les agrès et les appareils.

“ Vous savez sans doute, toutes les difficultés qu'offre une entreprise de cette nature sur les rochers “Old Proprietor,” éloignés comme sont ceux-ci de tout port de refuge, et tourmentés par les flots de courants opposés qui, aux moindres vents, se soulèvent en lourdes et dangereuses lames qui battent et couvrent le rocher à toute heure de la marée. Les brouillards sont si fréquents, que les temps clairs sont des exceptions. Les récifs sont en même temps si bas, qu'aux marées des quadratures surtout ils sont découverts si peu de temps que, si l'on y débarque, l'on s'est à peine mis complètement à l'œuvre, que la marée remonte aussitôt.

“ Il n'en est pas de même du récif de Quaco, lequel, bien que très-exposé, reste beaucoup plus longtemps à découvert, et est loin d'être aussi tourmenté par les flots de courants opposés. Vous remarquerez que dans le court espace de quinze jours, depuis notre départ de St. Jean, les travaux du Récif de Quaco étaient finis et nous étions de retour. Tout en mettant autant de diligence dans l'autre entreprise, nous n'avons pu, pour les raisons que j'ai mentionnées plus haut, obtenir des résultats aussi satisfaisants.

“ Respectueusement soumis.

“ J. H. HARDING, ECR.,

“ P. F. GREEN.

“ Agent du Ministère de la Marine et des Pêcheries.”

NOUVEAUX PHARES.

Un phare-balise a été construit pendant la dernière saison sur le quai public à Hillsborough. Il est destiné à guider la navigation de la rivière et du port jusqu'au quai public. La lumière qui, est dioptrique fixe et blanche, est sous les soins de M. Samuel Gross. Je n'ai pu visiter ce phare, et ne puis par conséquent en donner une description complète. Deux phares-balises ont été érigés sur la rivière Ste. Croix pendant la dernière saison; une nouvelle balise et un nouveau phare dans la Baie Passamoquoddy; un phare-balise à la Pointe Midjic, à l'entrée de la Rivière Magaguadavic, St. George; un nouveau phare à la Pointe de Drew, au havre du Castor, deux nouvelles balises d'alignement sur le lac Washademoak. Aucun de ces phares ne fonctionne encore, mais ils sont presque tous complétés et seront bientôt en état d'être remis au ministère par leurs entrepreneurs. Une fois qu'ils fonctionneront, ces phares seront d'une très-grande utilité aux marins qui visitent ces ports, auxquels ces signaux amis permettront d'éviter les dangers de cette navigation.

Deux phares-balises ont été construits sur le quai de la Pointe du Chêne pour l'alignement de la course depuis le détour du chenal dans la baie extérieure jusqu'au quai de la Pointe du Chêne. Ces phares exemptent d'entretenir un phare flottant au détour du chenal, dont on nous a à plusieurs reprises exposé la nécessité, et pour l'établissement duquel un crédit de \$3,000 a été porté au budget de 1874-75. Cependant, après avoir consulté des marins d'expérience, et avoir donné au sujet votre sérieuse attention, vous êtes arrivé à la conclusion que l'arrangement actuel, c'est-à-dire l'établissement de deux phares d'alignement guidant les navires depuis le détour du chenal de la baie extérieure jusqu'au quai dans le port, serait tout aussi effectif et pourrait être accompli beaucoup plus économiquement par le ministère.

Ce phare a été mis à exécution, les travaux complétés, et les phares mis en opération dès avant le 22 septembre 1875. Cet arrangement s'est montré admirablement propre au service que l'on en attendait.

Les marins qui ont visité le port depuis que les phares fonctionnent s'en sont déclarés très-satisfaits et les ont trouvés parfaitement en ligne avec le détour du chenal. Je n'ai pas encore vu ces balises, mais j'ai beaucoup de plaisir à apprendre de différentes sources l'efficacité de leur service. Vous aussi, monsieur, vous devez être satisfait de voir ces heureux résultats d'un arrangement dont les frais ne s'élèvent qu'à une fraction des dépenses que nécessiterait l'entretien d'un phare flottant.

HUILE.

11,646½ gallons d'huile ont été reçus de MM. Fitzgerald, et débarqués le 8 juillet. L'huile a été inspectée par M. Wm. M. Smith, qui a fait le rapport suivant.

“ ST. JEAN, N.-B., 26 juillet 1875.

“ J'ai examiné des échantillons d'huile pris dans des barils se trouvant dans les magasins à l'huile de Robinson à la Pointe York. Cette huile appartient aux fournisseurs des phares. Ci-suivent les résultats de mon examen :

“ Huile non explosible à 122½° Fahr. d'épreuve; poids spécifique, 46° Baume; température, 60° Fahr. Brûle avec une flamme brillante, sans encrasser la mèche ni la changer de couleur. Peu de différence avec les échantillons qui m'ont été fournis.

“ WM. M. SMITH,
“ *Examinateur.*”

J'ai aussi examiné l'huile, et je n'hésite pas à dire que c'est la meilleure que nous ayons jamais reçue. Elle est aussi claire et incolore que l'eau même, inodore, exempte de sédiments, et du poids spécifique voulu. La naphthaline et les hydrocarbures paraissent en avoir été éliminés. L'huile était bien embarillée. Somme toute l'envoi était excellent, et je souhaite que dans l'avenir l'administration soit toujours aussi bien servie quant à l'huile nécessaire au service. D'année en année l'huile qu'on nous a fournie s'est davantage rapprochée de la qualité de celle que nous avons enfin

obtenue ; si nous avons toujours à l'avenir une huile de cette qualité, les autres arrangements et les accessoires seront maintenus sur un pied correspondant, et nous obtiendrons ainsi des lumières régulières et uniformes et en même temps d'un grand éclat. C'est donc avec beaucoup de plaisir que je constate que MM. Fitzgerald et Cie., ont parfaitement rempli les conditions de leur contrat, et qu'ils ont fourni à l'administration l'un des meilleurs envois d'huile que nous ayons encore reçus, le tout embarqué d'une manière très-étanche.

Après la livraison aux stations des phares, l'huile est déposée dans des réservoirs, construits avec grands soins et soumis à une inspection avant d'être acceptés par le ministère.

PHARE DU LAC A L'OIE.

D'après un ordre du ministère, A. R. McDougall, arpenteur adjoint, s'est rendu au lac à l'Oie, dans l'île Miscou, et a arpenté l'emplacement du phare, ainsi que d'un morceau de terre destiné à fournir le bois d'approvisionnement. Ce lopin est à proximité de l'emplacement du phare et est bien boisé en pin et en épinette. Je joins à mon rapport celui de l'arpentage de M. McDougall.

Description de l'emplacement du phare du lac à l'Oie, Ile Miscou.

Borné comme suit, savoir : Commencant à un poteau de sapin planté à l'angle nord-est du lot No. quarante-trois, concédé à William Marks, au lac à l'Oie, Ile Miscou ; de là vers le sud-ouest le long du rivage, dix chaînes de quatre perches chacune jusqu'à un pieu marqué ; de là vers le sud quarante-cinq degrés est d'après l'aiguille magnétique de l'année 1875, deux chaînes et cinquante chaînons, ou jusqu'au côté nord du lac à l'Oie ; de là vers l'est jusqu'à la ligne de l'est du dit lot quarantetrois, concédé au dit William Marks ; de là vers le nord quatorze degrés ouest le long de la dite ligne de l'est de William Marks, trois chaînes et cinquante chaînons, ou jusqu'au poteau de sapin et formant le point de départ, soit à peu près trois arpents plus ou moins.

Le rapport qui précède donne un état complet des travaux accomplis par cette agence durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. Il en mentionne, en outre, quelques autres terminés depuis lors ou en voie d'exécution. Ceux-ci comprennent les additions faites à la branche du service des phares, indiquées à l'article *Nouveaux phares*, ainsi que les préparatifs pour l'érection d'une balise à support en fer sur le rocher "Old Proprietor." J'y joins encore le rapport de M. James Mitchell, inspecteur des phares des côtes du nord et de l'est de la province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. H. HARDING.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES.

NEWCASTLE, 4 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de mes travaux pendant la dernière saison :

PHARES.

CAP JOURIMAIN.

Lumière blanche fixe ; trois lampes à mèches circulaires No. 1 ; trois réflecteurs de 27 pouces de diamètre sur 9 pouces de concavité ; lanterne en fer, de $4\frac{1}{2}$ pieds de diamètre, avec verres de 21 pouces sur 17.

Ce phare a besoin d'une nouvelle lanterne et d'un appareil à éclairer ; il a aussi besoin d'être peinturé de nouveau l'année prochaine.

Le ci-devant gardien de ce phare (John Bent) s'est noyé le 14 juin dernier en traversant de l'Île du Prince-Edouard au phare en chaloupe.

Ce phare a besoin d'un télescope de marine et d'une nouvelle chaloupe, celle du phare ayant été perdue lors de l'accident dont je viens de parler.

Silas Ross, le gardien actuel, a eu le soin du phare depuis la mort de M. Bent. Il a une famille de quatre personnes.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Joseph Tomlinson, surintendant-général et ingénieur, le 8 septembre dernier, et y débarquai les approvisionnements nécessaires.

La maison du gardien va nécessiter quelque dépense pour nettoyer et tendre de papier l'intérieur. Grâce à la mort subite de M. Bent, les bâtiments ne sont pas en aussi bon état que les années précédentes.

ANSE DE CASSIE.

Lumière blanche à revolutions ; lanterne de bois, de 9 $\frac{3}{4}$ pieds de diamètre. L'appareil à éclairer est catoptrique, et est composé de 4 lampes à mèches plates de très-grandes dimensions, de 4 réflecteurs de 17 pouces de diamètre et sept pouces de profondeur. Les verres de la lanterne sont de 28 x 16 pouces.

On a construit un nouvel hangar à l'huile. M. Charles LeBlanc est le gardien de ce phare. Il a sa femme et deux enfants.

J'ai visité cette station le 8 septembre dernier en compagnie du surintendant-général et de M. Barbour. Le phare était propre et en bon état.

Le gardien a beaucoup besoin d'une chaloupe.

RICHIBOUCTOU.

Lumière dioptrique, fixe, blanche ; une lampe à mèche plate de très-grandes dimensions ; lanterne en fer de 7 pieds 4 pouces de diamètre.

J'ai visité cette station avec M. Tomlinson et M. Barbour. La lampe était un peu en mauvais ordre, mais le reste était en bon état.

M. Fabien Richard est le gardien de ce phare. Il a une famille de huit personnes, y compris lui-même et sa femme, à part un fils marié et la femme de celui-ci qui vivent avec lui.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station, et la lacune se fait grandement sentir.

Nous avons livré à la station l'approvisionnement d'huile et les autres provisions, dont on commençait à manquer.

ESCUMINAC.

Le bâtiment est en bois peint en blanc. Lumière dioptrique, blanche fixe ; trois lampes à bec circulaire de très-grandes dimensions. La lanterne de fer a 8 pieds 6 pouces de diamètre, avec verres de 6 pieds sur 32 pouces.

En outre du phare, cette station possède aussi un sifflet d'alarme.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Tomlinson et M. Barbour, et nous avons trouvé le phare et le sifflet d'alarme en excellent état. M. Thomas Phillips est le gardien des deux établissements.

L'ancienne maison du gardien étant trop petite pour sa famille qui se composait de huit membres, on y construit maintenant une addition qui sera d'une grande utilité pour eux.

Cet hiver il va falloir un poêle pour le sifflet d'alarme.

ILE DU PORTAGE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à double bec ; quatre réflecteurs de 23 pouces de diamètre et de 8 $\frac{1}{2}$ pouces de concavité ; lanterne de fer, avec verres de 20 x 15 pouces.

M. George Davidson, l'ancien gardien de cette station, a été démis, et remplacé le 1er août par M. Hugh Murray.

La demeure du gardien a été détruite par le feu en février dernier. On a commencé depuis une nouvelle maison avec un hangar à bois et creusé un puits qu'on a muni d'une pompe.

Les feux ne sont pas aussi bien entretenus qu'auparavant, le nouveau gardien n'étant pas encore très au fait de la manière de garder ses lampes en bon état ; mais il est probable qu'il s'améliorera avec le temps.

Le bâtiment n'est pas aussi propre que d'ordinaire. M. Carter, qui est actuellement à bâtir la maison du gardien, occupe une partie du phare comme chambre à coucher pour ses hommes, et le gardien ne peut en conséquence tenir les prémisses aussi proprement qu'il le désirerait.

M. Tomlinson, qui m'accompagnait, a donné instruction à M. Carter de faire remettre la lanterne en bon état.

Il va falloir un poêle, etc., pour la maison du gardien, le feu ayant détruit celui qu'il avait auparavant.

Il y a une chaloupe ici, mais elle est tout-à-fait trop lourde pour le gardien ; on devrait la remplacer par une chaloupe à voile plus légère. Il faut encore ici un télescope de marine. Notre visite eut lieu le 11 du mois dernier.

PASSE DE NEGUAC.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; quatre réflecteurs de 15 pouces de diamètre et $5\frac{1}{2}$ de profondeur ; lanterne de bois, de 6 pieds 3 pouces de diamètre, avec verres de 36×30 pouces.

On a construit ici un phare-balise pour servir conjointement avec le phare, s'alignant avec la lumière de celui-ci, et destiné, en indiquant le chenal, à permettre aux petits vaisseaux de traverser la passe pendant la nuit. Les pêcheurs et autres qui ont à naviguer en cet endroit se déclarent très-satisfaits de ce phare-balise, grâce auquel cette passe leur est ouverte à toute heure.

Ce bâtiment sera peinturé cette année. M. William Morrison a la garde de ces deux phares.

M. Tomlinson, M. Barbour et moi, avons visité cette station le 11 septembre dernier, et nous avons trouvé les lampes en bon état et le gardien à son poste.

Le gardien a besoin d'un hangar à l'huile, d'une chaloupe et d'un télescope de marine. Nous avons livré les approvisionnements et les provisions en quantité ordinaire.

TABUSINTAC.

Lumière catoptrique rouge, fixe ; trois lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; trois réflecteurs de 15 pouces de diamètre et $5\frac{1}{2}$ pouces de profondeur. Lanterne en bois ; verres de 36×30 pouces.

On a construit un phare-balise pour servir conjointement avec ce phare, et, en s'alignant avec la lumière de celui-ci, indiquer le chenal. Comme celui dont je viens de parler, ce phare donne beaucoup de satisfaction aux pêcheurs et aux autres personnes qui ont à traverser cette passe.

M. Thomas Savoy a la garde de ces deux phares. Il lui faudrait un hangar à l'huile, une petite chaloupe et un télescope de marine.

Le surintendant-général et moi, nous accordâmes à trouver qu'il était impossible d'atterrir, à cause de la houle et des battures, et que si toutefois nous pouvions débarquer, ce ne pourrait pas être sans retarder beaucoup le steamer. Je chargeai alors M. Morrison, le gardien du phare de Neguac, de transporter les provisions à cette station, ce gardien nous ayant dit qu'il serait impossible d'aborder ce jour-là.

TRACADIE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; quatre réflecteurs de 15 pouces de diamètre et $5\frac{1}{2}$ pouces de profondeur. Lanterne en bois de 7 pieds et 3 pouces de diamètre, avec verres de 36×30 pouces.

Ce phare a été reculé le printemps dernier, la grande tempête de l'automne dernier ayant miné et emporté une partie du brise-lames en laissant le phare dans un dangereux état. Il est maintenant à l'abri de nouvelles tempêtes.

L'administration a fait construire cette année un phare-balise à lumière blanche pour guider les pêcheurs et les autres marins se dirigeant vers ce port. On a aussi construit un hangar à l'huile.

Le phare et la balise ont besoin d'être peints, ce que j'ai donné ordre de faire immédiatement. J'ai fourni au gardien un tuyau de poêle en fer galvanisé, vu que le tuyau en fer commun qu'il avait, était inutile et dangereux, rouillé comme il était par l'eau salée.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station. Le grand nombre d'accidents récemment arrivés à des pêcheurs rend urgente la nécessité d'une embarcation. Il faut aussi au gardien un poêle et un télescope de marine. Le bâtiment n'avait pas l'air aussi propre et bien entretenu que lors de mes visites précédentes. J'en ai fait la remarque au gardien qui a promis de se mettre immédiatement à l'œuvre et d'être plus particulier à l'avenir.

J'ai visité cette station le 11 septembre, en compagnie du Surintendant-Général; nous avons trouvé à son poste le gardien M. Thomas Archer.

Nous avons livré l'approvisionnement d'huile ordinaire.

SHIPPEGAN.

Lumière catoptrique, blanche, fixe; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions. Lanterne en bois, de 7 pieds 8 pouces de diamètre, avec verres de 3 x 2½ pieds; quatre réflecteurs de 16 pouces de diamètre et 5½ pouces de profondeur. Bâtiment en bois peint en blanc.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Tomlinson, le 11 septembre dans la nuit. M. F. Dumaresq, le gardien, était absent, et le phare était sous la garde d'une autre personne qui nous dit que le gardien était allé chez lui pour sa récolte.

Le ministère a fait construire une brise-lames ou muraille autour de ce phare, afin d'empêcher la mer de le saper. J'ai tout lieu de croire que cette muraille fera bon service. Le bâtiment n'a pas été tenu aussi proprement que lors de mes visites précédentes. J'ai écrit au gardien relativement à cette négligence, et lui ai conseillé de s'occuper lui-même de ses fonctions, bien que quant aux feux je ne trouvais rien à redire.

L'agent de St. Jean a envoyé à cette station, de la peinture, de l'huile et autres articles nécessaires, et le bâtiment sera peint aussitôt que le temps le permettra.

Nous avons livré et mis sous la garde de la personne remplaçant le gardien, l'huile et les provisions du phare.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station. Il en faudrait une, ainsi qu'un télescope de marine.

MISCOU.

M. Tomlinson et moi, en compagnie de M. Barbour, nous visitâmes ce phare le 12 septembre. Lumière catoptrique, rouge, fixe; neuf lampes, savoir: sept à mèche plate de très-grandes dimensions, et deux à bec rond No. 1; sept réflecteurs de 20½ pouces de diamètre et 9 pouces de profondeur, et deux de 20 pouces de diamètre et 12 pouces de profondeur; lanterne en fer, de 12¾ de diamètre avec verres de 22½ x 21 pouces. Il y a aussi un sifflet d'alarme à cette station, lequel a été visité par M. Barbour et trouvé en bon état.

Le bâtiment est en bois, peint en blanc, propre et bien tenu par le gardien, M. George McConnell, qui, étant mécanicien, a la garde du sifflet d'alarme, remplit ses doubles devoirs d'une manière très-efficace.

La maison du gardien a besoin de beaucoup de réparations à l'intérieur, planchers neufs, crépit, etc.

Il faudrait un hangar à charbon et à bois pour le sifflet d'alarme. La chaloupe est trop grande, et en très-mauvais état, et je recommanderais de la remplacer par une chaloupe à voiles convenable. Il faudrait aussi une lunette de marine et un pavillon, vu que cette station est l'une des plus importantes de mon district.

Des capitaines de steamers et des maîtres de navires à voiles ont exprimé leur satisfaction du sifflet d'alarme qui leur rend de grands services en temps de brouillard.

LAC À L'OIE.

Lumière catoptrique, blanche, à révolutions ; phare bâti l'année dernière ; deux lampes à bec rond No. 1 ; lanterne de fer de 7 pieds de diamètre ; verres de 5 pieds \times 28 pouces ; deux réflecteurs de 17 pouces de diamètre sur 7 pouces de profondeur. Bâtiment en bois peint en blanc.

Ce phare a commencé à fonctionner vers le 25 avril dernier, quoique je l'aie approvisionné d'huile et de provisions l'automne précédent.

Arrivé en face de cette station, je consultai M. Tomlinson sur la nécessité de la visiter. Après que je lui eusse fait connaître les faits, nous décidâmes, malgré notre désir de visiter la station, que, vû la violence du vent, la difficulté peut-être insurmontable d'aborder, et le temps perdu pour le steamer, nous faisons mieux de nous rendre de suite à Caraquette.

CARAQUETTE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes, deux à mèche plate de très-grandes dimensions et deux à mèche plate No. 1 ; lanterne de fer de 4 $\frac{1}{2}$ pieds de diamètre, avec verres de 44 \times 21 pouces ; quatre réflecteurs de 15 $\frac{1}{2}$ pouces de diamètre et 4 $\frac{1}{2}$ pouces de profondeur. Le bâtiment est en bois peint en blanc.

M. Tomlinson et moi, nous avons visité cette station le 12 septembre, et trouvé le bâtiment proprement tenu et en bon état.

Une des lampes était en mauvais état mais pouvait encore servir. M. Tomlinson, avec le peu d'outils qu'il avait sous la main, essaya de toute manière de réparer la lampe, mais ne put réussir ; il dit, cependant, qu'elle pourrait faire le service de cette saison. Il m'ordonna de la faire réparer entièrement à la fin de la saison, ou de la faire remplacer ; il m'ordonna aussi de faire argenter à neuf deux des réflecteurs.

Le gardien, M. Narcisse Porlier, est un fonctionnaire efficace ; sa famille se compose de cinq personnes, à part lui et sa femme.

L'administration n'a pas de chaloupe à cette station. Le besoin d'une embarcation se fait sentir, le phare se trouvant sur une île, et cet endroit étant très-fréquenté par les pêcheurs.

Le gardien étant allé remplir ses devoirs religieux, nous n'avons pu le voir, mais nous avons reçu de sa femme toutes les informations requises. Nous avons débarqué la quantité ordinaire d'huile et de provisions.

ILE AU HÉRON.

Phare à lumière catoptrique blanche, fixe, bâti l'automne dernier et mis en œuvre pour la première fois à l'ouverture de la navigation. Il y a trois lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; trois réflecteurs de 16 pouces de diamètre ; verres de 36 \times 30 pouces.

M. Tomlinson m'a accompagné dans ma visite à cette station, et s'est montré très-satisfait de la construction de la tour et des lanternes. Il a pris note de ce qu'il restait à faire, et m'a dit qu'il m'écrirait et donnerait les ordres nécessaires pour mettre le phare dans un état de fonctionner parfaitement.

Les verres fournis par les entrepreneurs pour les lanternes sont tout-à-fait impropres, étant trop minces pour leur service ; trois de ces verres sont déjà brisés.

On m'a informé que M. Moffat, de Dalhousie, a fourni de l'huile pour le fonctionnement de ce phare, dès qu'il a été mis en œuvre, aussitôt qu'ont pu commencer les communications entre Miramichi et Dalhousie. J'ai expédié à Dalhousie les provisions nécessaires par le steamer *City of St. John*, ainsi que des verres pour réparer ceux de la lanterne qui sont brisés, avec instruction de les envoyer immédiatement à destination. J'ai fait parvenir en même temps une lettre au gardien, M. John Dutch, l'informant que ces effets étaient à Dalhousie entre les mains de l'agent du steamer. L'agent m'informa qu'il avait reçu ma lettre, mais qu'il n'était pas allé à Dalhousie, et que les verres et les provisions ne lui avaient pas été expédiés.

Ce phare n'était pas dans un bon état. Le gardien ignorait comment arranger les lampes, et s'acquitter des autres devoirs de sa charge, n'ayant jamais reçu à ce sujet d'information d'aucune personne compétente.

On a construit durant la saison un hangar à l'huile qui a coûté \$200. Ce bâtiment était tout-à-fait nécessaire.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station.

Le gardien a hâte de connaître ses devoirs, et réussira probablement. Il n'a pas de famille et ne réside pas dans le bâtiment du phare. Sa demeure est à environ un quart de mille du phare.

J'ai fourni à cette station deux réservoirs à l'huile neufs en fer galvanisé.

DALHOUSIE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; trois lampes : 1 à bec rond No. 1, et deux à mèche plate No. 1 ; trois réflecteurs, un de 18½ pouces de diamètre et de 6 pouces de profondeur, et deux de 15 pouces de diamètre et de 5½ pouces de profondeur : lanterne en fer, de 4½ pieds de diamètre, avec verres de 44 x 21 pouces. Bâtiment en bois, peint en blanc.

Je visitai cette station en compagnie de M. Tomlinson le 13 septembre, et nous avons trouvé quelques-uns des verres de la lanterne fêlés. Le bâtiment sera peinturé aussitôt que le temps le permettra. La peinture et l'huile nécessaires à ces travaux sont prêtes.

Un des réflecteurs a besoin d'être ré-argenté. Il faut aussi une nouvelle lampe. M. Tomlinson a pris note de ces choses.

Cette station a grandement besoin d'un hangar à l'huile. L'huile est gardée dans le soubassement du bâtiment, et plus ou moins de pétrole est renversé sur le plancher, ce qui est non-seulement dangereux, mais empêche aussi le gardien de tenir les lieux aussi proprement qu'il le voudrait.

La famille du gardien, M. Philippe Arseneau, se compose de trois membres.

BALISES.

Il y a dans la rivière Miramichi et la baie seize phares-balises situés comme suit :

ILE DU MILIEU.

Lumière blanche, fixe ; deux lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; la lumière est visible à l'est et à l'ouest, et se montre aux navires qui ontrent et à ceux qui sortent, et leur permet d'éviter la batture de la pointe de l'île. Ce phare est d'un grand avantage aux steamers et aux autres navires qui naviguent sur cette rivière durant la nuit.

Ce phare est bien tenu. M. Alexander Jessamin, ci-devant gardien, a été démis de ses fonctions le 2 août dernier, et M. David McEwan a la garde du phare. L'approvisionnement d'huile, etc., a été fourni à cette station.

BALISE DE GRANT.

Il y a deux phares à cette station, dont les lumières sont blanches et fixes. Le gardien, M. George Grant, est un fonctionnaire très-efficace. Les lumières sont entretenues en très-bon ordre.

Les pilotes m'ont représenté que les phares sont trop rapprochés l'un de l'autre, et qu'ils voudraient qu'un de ces feux fût rapproché du rivage ; ils donnent pour raison, qu'en remontant la baie, ils n'aperçoivent la lumière qu'après avoir pris le chenal ; tandis que si ces phares étaient moins rapprochés, l'un d'eux se ferait voir beaucoup plus tôt.

J'ai envoyé de la peinture en donnant instruction de faire peindre ces phares-balises, et l'agent de St. Jean l'a fait parvenir.

ILE SHELDRAKE.

Il y a sur cette île deux phares-balises d'alignement, l'un à l'est, l'autre à l'ouest; ce sont des lumières blanches, fixes; lampes à mèche plate de très-grandes dimensions, très-brillantes.

L'agence de St. Jean a expédié pour cette station de la peinture et de l'huile ainsi que des provisions, que j'ai fait parvenir avec instruction de peindre les balises.

Le gardien, M. John McFay, est un fonctionnaire efficace et est toujours à son poste.

Il n'y a pas de maison pour le gardien ni de place convenable où il puisse demeurer. Il couche dans un petit hangar où les lampes sont mises à l'abri durant le jour et où l'on dépose l'huile. Il faudrait fournir une maison au gardien, vû qu'il lui faut constamment rester sur l'île. Il devrait aussi avoir une chaloupe.

Cette station a reçu l'approvisionnement d'huile ordinaire.

POINTE DU CHÊNE.

Il y a à cette station, du côté nord de la rivière, deux phares-balises, à lumière blanche fixe. Ces lumières ne s'aperçoivent pas si bien que les autres. Les pilotes, les maîtres de navires et autres, disent qu'elles sont placées trop bas et que les bois en arrière l'empêchent d'être aussi en vue qu'elles pourraient l'être.

Ce n'est pas la faute du gardien. C'est un fonctionnaire expérimenté, et qui sait comment tenir ses lampes en bon état.

Ces balises seront aussi peinturées cette année: de la peinture et de l'huile ont été fournies pour cela.

Cette station a aussi reçu l'approvisionnement d'huile ordinaire.

ILE AU RENARD D'EN HAUT.

Il y a sur cette île deux balises à lumière blanche, fixe. Aucune réparation n'ont été faites à cette station l'année dernière. Le gardien, M. Wood Wilfiston, est très-attentif à ses devoirs. Il entretient ses lampes et ses réflecteurs en bon état. L'approvisionnement ordinaire d'huile a été fourni à la station.

L'habitation du gardien a brûlé le matin du 28 août dernier. Tout a été sauvé, à l'exception du poêle à cuisine, lequel a été entièrement détruit.

L'administration se propose de bâtir cette année une nouvelle maison pour le gardien.

Le gouvernement a fourni cette année une chaloupe à la station.

ILE AU RENARD D'EN BAS.

Il y a à cette station deux phares-balises et une habitation pour le gardien. Ces phares sont considérés comme les plus utiles de la rivière. Leur lumière est très-brillante. Ils sont excessivement bien tenus. Les maîtres de navires naviguant sur le chenal à l'approche de la Barre et du Fer à Cheval en parlent avec avantage.

Le gardien, M. Robert Rainsborough, d'après ce qu'on me dit, accomplit fidèlement ses devoirs.

Les balises et l'habitation du gardien vont avoir besoin d'être peinturées l'année prochaine.

Le besoin d'une petite chaloupe se fait grandement sentir, attendu que les deux balises sont séparées par un grand ravin ou marais qu'emplit la marée, ce qui nécessite un détour de deux milles pour se rendre d'une balise à l'autre.

L'approvisionnement ordinaire d'huile, etc. a été livré.

BALISES DE PRESTON.

Il y a à cette station, qui est du côté sud de la Baie Miramichi, deux balises à lumière blanche fixe, produite par deux lampes à mèche plate de très-grandes dimensions. L'agence de St. Jean a fourni pour cette station de la peinture et de l'huile, que j'ai expédiées avec ordre de peindre les balises.

Quand j'ai visité cette station j'ai remarqué que le sable s'était accumulé autour des balises, et que celles-ci avaient besoin d'être dégagées et de subir quelques réparations. J'ai donné ordre au gardien de les nettoyer complètement et de les remettre en bon état, ce pourquoi il devra être rémunéré. Ces phares sont très-bien entretenus. L'approvisionnement ordinaire d'huile, etc., a été livré.

Les trois autres phares-balises complétant le nombre de seize déjà mentionné, et en rapport avec les phares de Neguac, de Tabusintac et de Tracadie, sont construits cette année par l'administration, et il en est parlé dans ce rapport aux articles relatifs à ces trois dernières stations.

SHÉDIAC.

Il y a à cette station deux phares-balises à lumière blanche fixe. Ces balises sont destinées à guider les steamers et autres navires se dirigeant vers le port, et à indiquer le chenal se rendant au terminus du chemin de fer en rapport avec le phare-balise de cette station. Ces phares sont très-utiles, car le chenal est d'une navigation très-difficile pendant la nuit.

Cette station a reçu la quantité ordinaire d'huile et de provisions.

PHARE FLOTTANT.

Ce vaisseau est ancré sur la Barre du Fer à Cheval, dans la Baie de Miramichi. Il exhibe quatre lumières rouges, fixes. Il est d'une très-grande importance pour la navigation.

J'ai reçu instruction du ministère de faire réparer les dommages qu'avait subis ce phare-flottant durant la dernière saison et de le faire remettre en bon état, ce que j'ai fait.

J'ai employé M. James Henderson, au service de MM. Gilmour, Rankin et Cie., pour examiner le vaisseau et faire les réparations requises. Le tout a été fait d'une manière très-satisfaisante, pour la somme de \$622.10.

Sur l'ordre du ministère, je n'ai mis que deux hommes à bord du phare-flottant cette année, l'administration étant d'avis que ce nombre était suffisant.

Dans le cours de la saison, le capitaine du phare-flottant, M. George Rogers, me fit savoir que deux hommes n'étaient pas suffisants pour manœuvrer le bateau pendant les gros vents, et qu'il se déchargeait de la responsabilité des accidents qui pourraient arriver en conséquence. J'ai immédiatement fait connaître ce fait au ministère qui me donna instruction d'engager un troisième homme, ce que j'ai aussitôt fait.

BOUÉES DE LA RIVIÈRE ET DE LA BAIE MIRAMICHI.

Il y a 21 bouées sur la rivière et la baie Miramichi.

Le service des bouées a été fait cette année sans trop de difficulté, vu que les pilotes sont maintenant soumis à la nouvelle loi, et qu'ils paraissent bien disposés à aider autant que possible à la pose des bouées dans le chenal afin d'en rendre la navigation plus sûre.

Néanmoins, suivant ma coutume, j'ai demandé des soumissions pour la pose des bouées par des pilotes expérimentés, et j'ai reçu des soumissions de plusieurs. Celle de M. Michel Martin étant la plus basse, savoir \$80, elle a été acceptée, et les bouées ont été placées d'une manière satisfaisante.

Pendant la tempête des 18 et 19 septembre dernier, deux bouées de la Barre du Fer à Cheval furent emportées. L'une fut perdue et l'autre ramassée par le phare-flottant. J'ai immédiatement fourni une nouvelle bouée avec chaîne et ancre, et je demandai à M. James Wells, le principal pilote de la rivière, de la placer immédiatement ainsi que celle ramassée par le bateau-phare. J'ai aussi fait connaître la chose aux maîtres du havre, car en vertu de la nouvelle loi les bouées sont sous le contrôle de ces fonctionnaires, ce dont le ministre m'a informé par votre entremise.

Je n'ai reçu aucune plainte cette année au sujet d'aucun des ports ou des havres, excepté à Shédiac.

Le steamer *Bermuda* a emporté et coulé la bouée du large de cet endroit et je l'ai fait remplacer aussitôt.

J'ai reçu instruction de l'agent du ministère à St. Jean de demander aux propriétaires du *Bermuda* le paiement de la valeur de la bouée détruite par ce steamer. Je leur ai en conséquence fait une note de \$50 dont ils ont accusé réception, mais qu'ils n'ont pas payée.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Il n'y a pas eu cette année d'autres dépenses d'encourues pour cette institution que les frais ordinaires d'entretien. Le ci-devant gardien, M. Patrick Lawlor, est mort le 12 mars dernier, et l'établissement est resté sous la garde de sa veuve et de son gendre, M. John Gallagher. Ce dernier a, depuis, reçu sa nomination, et continue de remplir les fonctions de gardien.

Je n'ai reçu aucune plainte relativement à cette institution. L'employé actuel semble s'acquitter de ses devoirs à la satisfaction générale.

Le Dr. Thomson, le médecin de l'hôpital, consacre régulièrement ses soins aux malades de l'établissement.

HUILE.

Dans mes différentes visites aux stations déjà mentionnées, je me suis informé des gardiens sur la qualité de l'huile qui leur est fournie. On m'a toujours répondu que l'huile est excellente, mais tous m'ont fait remarquer que les barils ne contiennent pas la quantité qu'on leur attribue. Dans beaucoup de cas, les barils sont vieux, d'autres sont vermoulus, ce qui les empêche d'être étanches. Cette année je ne puis rien dire de la qualité de l'huile, mais les barils qui la contiennent étaient en excellent état et je n'ai pas remarqué de fuite d'huile.

Avant de terminer mon rapport, je dois dire que j'ai reçu beaucoup de renseignements du surintendant-général, M. Tomlinson, qui a montré le plus grand intérêt à tous les phares et s'est appliqué à donner aux gardiens les instructions nécessaires à l'exécution de leurs devoirs.

Pour ma part, je lui dois beaucoup de renseignements qui me seront à l'avenir d'un grand avantage dans l'accomplissement de mes fonctions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. MITCHELL,

Inspecteur des phares.

J. H. HARDING, écr.,

Agent du ministère de la Marine

et des Pêcheries, St. Jean, N. B.

LISTE DES BOUÉES ET DES BALISES.

CARAQUETTE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Conique, en bois.....	Noire.....	A l'entrée est, au S. $\frac{1}{4}$ N.-E. de la bouée rouge.
1	do	Rouge.....	do do E.N.E. de la bouée blanche.
1	do	Blanche.....	do do N.E. $\frac{1}{4}$ E. de la bouée rouge en forme de baril.
1	Baril.....	Rouge.....	Havre intér., pointe ouest des bat. Pokesuder.
1	do	do	do à la haut. de R. Blackall, à mi-chenal.
1	do	do	Sur le récif en dehors de l'entrée ouest, au N. par O. de l'entrée ouest.
1	Conique.....	Noire.....	A l'entrée ouest au nord-ouest par ouest du phare.
1	do	Rouge.....	do do N. de la bouée en baril noir.
1	Baril.....	Noire.....	do do N. par E. do do blanc.
1	do	Blanche.....	do do S. S. O. du phare.
10			

BAIE VERTE.

1	Bout de mât.....	Blanche.....	A l'embouchure de la Pointe Gaspereaux.
1	do	do	do Baie-Verte.
1	do	do	do Lindish.
1	do	do	Au lieu de chargement des navires, à l'E.-S.-E. du Fort-Moncton.
1	do	Rouge.....	Au lieu de déchargement de l'E.-S.-E. du Fort Moncton.
5			

RICHIBOUCTOU.

1	Baril	Noire.....	Ancré dans la route à l'approche de la barre.
1	do	Rouge.....	Du côté nord du chenal ou de la barre.
1	Pieu.....	Noire.....	Récif du sud.
2	do	do	Côté sud de la barre.
1	Baril	Rouge.....	Pointe Marsh nord.
1	do	Noire.....	do sud.
1	Pieu.....	Rouge.....	North Middle Ground.
1	do	Noire.....	South do
1	do	do	North do No. 2.
1	do	do	Pointe à la hauteur de la ville.
1	do	do	Banc d'huîtres, côté sud.
2	do	Rouge.....	do do côté nord.
1	Baril	Noire.....	Jib Sheet, côté sud.
2	Pieu.....	Rouge.....	Pointe, côté sud de la barre.
1	do	Noire.....	Pointe Beecher.
18			

LISTE des bouées et des balises.—*Suite.*

DALHOUSIE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1 1 1 1 1	Donves de cèdre cer- clées de fer	Noires.....	Du côté intérieur de l'île au Héron.
		do	A la hauteur de la Pointe Maquacha.
		do	Au lieu du décharg. de lest, en face de Dalhousie
		.....	A la hauteur de la Pointe Le Nimm.
		.....	A la hauteur de la Pointe Le Garde.
5			

SHIPPEGAN.

1	Grande bouée.....	Noire.....	Grand Bateaux, entrée nord.
1	do	Rouge.....	Pointe Pockshondie.
1	do	Blanche	do Canocany.
1	do	Noire.....	do Bermish.
1	do	Noire et blanche.....	do d'Alexandre.
1	do	Blanche.....	do Pamteur.
1	do	do	Entrée du chenal Peter de Gras.
2	Petites bouées.....	Noire.....	Harre Knave Point, vis-à-vis Eshblunt.
2	do	do	Banc Robisheaux.
1	do	Blanche	Pointe Thos. Mallet.
1	do	Rouge.....	Banc de sable, Pointe des Sauvages.
1	do	Noire.....	Extrémité sud du banc de Sable.
1	do	Rouge.....	Entrée de la gorge Shippegan.
1	do	Noire.....	Banc Semacque.
16			

HAVRE DE SAINT JEAN.

1	Bouée en cloche de fer	Rouge et blanche.....	Extrémité est de l'île aux Perdrix.
10	Bouées de bois.....	.....	Campbelltown.
5	do .....	.....	Gorge de Néguaç.
2	Bouées.....	.....	Sur le Man-of-War Rock, Baie de Fundy.
3	Bouées de bout de mât.....	.....	Five Fathom Hole, entrée de la rivière Hopewell
21			

SAINT ANDREWS.

1	Bouée de bout de mât.....	.....	Sur le récif en dehors de la barre de l'ouest.
1	Caisson balise.....	.....	Sur la barre de l'ouest à l'entrée de l'ouest.
1	Bout de mât.....	Noire.....	Middle Ground, à l'intérieur et près de l'entrée.
1	do	do	Pointe de Saint Andrews, S. E. de l'entrée.
1	do	Rouge.....	Pointe des Sauvages en dehors du havre.
1	do	Noire.....	Billey's Point.
1	Caisson-balise, por- tant perche et baril.	do	Extrémité de la barre de Stinson.
1	Bout de mât.....	do	Sud-ouest. do
1	do	do	Extrémité sud de l'île Saint-Andrews.
1	do	Rouge.....	Half-tide Rock.
1	Caisson-balise.....	.....	Banc de Sable dans la Baie.
11			

LISTE des bouées et des balises.—*Suite.*

BATHURST.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée de fer	Blanche	Située au lieu du déchargement de lest, à 4 milles au large de Carron Point.
2	do	Noires.....	Situées à 2 milles de Carron Point, et marquant le chenal.
15	Bouées de bout de mât. ....	.....	De Carron Point à la ville, marquant le chenal.
18			

COCAIGNE.

1	Tonne	Noire.....	Placée comme bouée du dehors.
2	Bouées de bout de mât.	Rouges.....	Montrant la route du chenal jusqu'au lieu de déchargement de lest.
3			

RIVIÈRE SAINTE CROIX.

1	Bouée de bout de mât.	Noire	Sud-est de l'île Doucet.
1	do	Blanche	Lieu de déchargement de lest, trois quarts de mille de la Pointe de Chêne.
1	do	do	Bray's Point.
1	do	do	Young's Bar, près de Ship Harbour.
1	do	do	Sur des récifs ronds couverts à marée haute.
1	do	do	Côté sud-est de Hill's Point.
1	do	do	William's Point.
1	do	do	A la hauteur de Crocker's Island.
1	do	do	Sur Chipman's Point.
1	do	do	Côté ouest de Hill's Point.
10			

RIVIÈRE MAGAGUADAVIC.

1	Bouée de bout de mât.	Rouge	Sur la barre supérieure de l'ouest.
1	do	Noire	A la hauteur des récifs immergés de Mann.
1	do	Rouge	Récifs de McDearmid.
1	do	Noire	Haley's Point.
1	do	Rouge	Grearson's Point.
1	do	do	Réc. de Grearson décou. à mi-marée baissante
1	do	do	Barre de McKenzie.
1	do	do	Récifs de Dunham.
1	do	Noire	Récifs de Ship Yard Point.
1	do	Rouge	Récifs de Seely découverts à marée baissante.
2	do	Blanches.	A l'emb. du Digedequash, sur des réc. immergés.
2	do	do	Entrée du havre.
14			

LISTE des bouées et balises.—*Suite.*

BAIE ET RIVIÈRE MIRAMICHI.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée du dehors.....	Noire, laisser à tribor.	En venant de la mer.
2	Bouée sur roche.....	Rouge, do bâbord	
3	Bouée du coude.....	Noire, do tribord.	
4	Bouée	Rouge, do bâbord	
5	do	do	
6	Bouée du bas.....	Noire, laisser à bâb'd.	Partie inférieure du Fer à Cheval.
7	Bouée de Fairway.....	do do	Sur le Fer à Cheval.
8	do du milieu.....	do do	do
9	do du haut.....	do do	
10	Bouée	do do	
11	Bouée sur banc.....	do do	
12	Bouée	do do	
13	Bouée de Murdock	do do	
14	Bouée fixe	Rouge, laisser à bâbd.	Battures de Gordon.
15	do	do do tribord.	Battures de Hay.
16	do	do do bâbord.	Black Brook.
17	Bouée	do do tribord.	do
18	do	Noire.....	A l'est de l'extrémité inférieure de la bouée du Fer à Cheval, à un $\frac{1}{2}$ mille de distance.
19	do	do	Au nord-est de la barre, Ile du Portage.
20	do	do	A l'extrémité sud-est de l'Ile au Hareng.
21	do	do	Entre l'Ile au Renard et le Déroit de l'Ile.

En tout. 17 bouées ordinaires, et 4 bouées dans la Baie et la Rivière Miramichi.

BOUCTOUCHE.

1	Baril.....	Noire	Sur la barre extérieure.
1	do	do	Roc ou barre plate.
1	do	do	Carcasse de bâtiment.
7	Bouts de mât.....	do	Points non indiqués.
2	Anciennes bouées.....	do	Terre ferme, presqu'en ruine.
12			

HAVRE DE SHÉDIAC

6	{ 3 bouées en barils..... 3 de bouts de mâts.....	{ 2 noires	{ 1. Bouée extérieure noire, Zephir Rock. 2. Rouge, côté sud-est. 3. Noire, sur l'île. 4. Bouée de bout de mât, Pointe Duchêne. 5. do au marinier. 5. do au-delà de l'ext. de l'île.
6			

RIVIÈRE TRACADIE (GROSSE) ET DÉTROIT DU SUD.

1	Bouée	Noire.....	Sur la barre extérieure du Déroit du Sud.
2	Balises	Blanche	Horse Island, dans la direction du chenal de la barre.
56	Bois vert.....		Sur chaque pointe de chaque côté du chenal, ainsi que sur tous les terrains intermédiaires entre le déroit et la Rivière Portage.
59			

LISTE des bouées et balises.—*Suite.*

BLISS HARBOUR.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bout de mât.....	Noire.....	Little White Horse, Letete Passage, 2½ milles du phare de Head Harbour S. O. ½ S. Du phare Bliss Island 2 milles N. E. par E. ½ E., ½ mille au milieu de l'île White Horse.
2	do	Rouge.....	Récif de Back Bay.
3	do	do	Phare de la Pointe, Bliss Island.
4	do	Noire	Extrém. O. du récif Man-of-War.
5	do	do	do E. do do } Bliss Harbour.

RIVIÈRE DIGEDEQUASH.

1	Bout de mât.....	Rouge.....	Chenal des navires se faisant voir à l'eau basse....
2	do	do	Pointe aux Cèdres.....
3	do	Noire.....	Récif submergé.....
4	do	Rouge.....	Entre Main et Long Island.....

GRAND RIVIÈRE SHEMOGUE.

1	Bouée en baril.....	Noire.....	Partie extérieure de la barre, sur l'entrée extérieure du côté nord du chenal.
2	do	Rouge.....	Sur le côté nord de l'extrém. de la barre extér. dans une direct. ouest depuis la bouée noire, la distance étant 400 v. depuis la dite bouée.
3	Bouée en bout de mât...	Noire.....	Côté nord du chenal dans une direction ouest sud-ouest depuis la bouée en baril rouge, la distance étant de 400 verges depuis la dite bouée rouge en baril.
4	do	do	Pointe nord de la barre intérieure, dans une direction O.-S.-O. depuis la première bouée en bout de mât, la distance étant de 400 v. depuis la 1ère dite bouée en bout de mât.
5	do	do	Côté nord au 1er tour dans le chenal, dans une direction S.-O. depuis la seconde bouée en bout de mât, la distance étant de 500 verg. depuis la dite seconde bouée en bout de mât.
6	Balise.....	Non peinte.....	Côté N. du chenal, dans une direct. O. depuis la 3ème bouée en bout de mât, la dist. étant de 300 v. dep. la dite 3ème bouée en b. de mât.
7	Bouée en bout de mât...	Noire.....	Côté nord du chenal, dans une direction sud-ouest de la balise, la distance étant de ¼ d'un mille de la dite balise ; aussi 7 piquets du côté nord du chenal entre la balise et la quatrième ou dernière bouée en bout de mât.

PORT COCAIGNE.

2	Bois.....	Rouges	Montrant la route depuis le lieu du déchargement du lest sur le côté sud du chenal.
2	do	Noires.....	En dehors de la barre, côté nord du chenal.
1	do	do	La grande bouée à l'extérieur est la bouée Farewell.
5			

LISTE des bouées et balises.—*Suite.*

PETITCODIAC.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée en bout de mât...	Rouge et blanche.....	S.-O. par S. un mille marin de l'île de la Meule.
2	do	... Rouge.....	S. S.-O. deux milles du Cap Maringoin.
3	do	... Noire.....	Sud 5° ouest 2½ milles du Cap de Mosille.
4	do	... do	N.E. par E. ½ E. 1½ mille du Cap de Mosille.
5	do	... Rouge.....	S.E. par S. ¼ d'un mille de Folly Point.

BAIE CUMBERLAND, EN AVAL DE LA RIVIÈRE MINUDIE, N.-E.

1	Bouée en bout de mât 65 pds de longueur, ronde.....	Rouge.....	A environ 5 milles en aval de l'embouchure de la rivière Minudie, sur la pointe de terre supérieure de Lower Cove, appelé Boss Point. Récif sur Boss Point, direction S. E.
1			

(Signé) J. MITCHELL.

J. H. HARDING, Ecr.,
St. Jean, N.B.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES
DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR L'ANNÉE
FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1874.

AGENCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
VICTORIA, 23 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des opérations de cette agence du ministère pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries.

PHARES ET SERVICE DES CÔTES.

Deux nouveaux phares ont été mis en opération dans cette province durant l'année fiscale : l'un sur le Cap Beale, sur la côte ouest de l'île Vancouver, le 1er juillet 1874, et l'autre sur la Pointe Atkinson, dans le détroit de Georgia, le 1er mai 1875. Le premier donne une très-bonne lumière qui est visible à une distance de 70 milles. Malgré que le ministère ait pris les précautions nécessaires pour donner avis au public de l'allumage du phare, deux navires, le *Harvest Home* et le *Prince of Wales*, ont confondu le phare du Cap Beale pour celui du Cap Flattery, quoique la lumière de ce dernier soit fixe et l'autre à révolutions. Peu s'en est fallu que le *Harvest Home*, bâtiment en fer, parti d'Angleterre pour se rendre à l'île Vancouver, où il arrivait à la fin d'avril, avec un chargement de provisions appartenant au gouvernement impérial et de marchandises, ait été la victime de cette méprise. Ce navire avait pénétré dans la baie, longeant les récifs à la hauteur de l'entrée, et était déjà près du rivage quand l'erreur fut découverte ; on jeta les deux ancres (toutes voiles dehors), et heureusement cette manœuvre sauva le navire.

Un pilote de Puget Sound aperçut le navire dans la baie et le pilota jusqu'à Esquimalt. La même erreur eut à peu près le même résultat pour le *Prince of Wales*. Le soir du 3 mai, je partis avec le steamer du gouvernement *Sir James Douglas*, pour Cap Beale, nous nous rendîmes jusqu'à Race Rocks où nous essayâmes un fort coup de vent du sud-ouest. Le steamer se retira à Esquimalt jusqu'au lendemain matin. Le vent avait alors considérablement diminué ; nous nous rendîmes à l'entrée des détroits de Juan de Fuca ; néanmoins, vu la mauvaïse apparence du temps, la force de la houle, et l'état du baromètre, qui était très-bas, nous ne tentâmes pas le passage ce jour-là ; nous ancrâmes dans la Neah Bay, où deux navires étaient retenus par les vents contraires, et le soir, le bateau remorqueur américain *Goliah* traînant à sa remorque un gros navire, vint ancrer dans la baie. Le 5, à midi, le temps ayant meilleure apparence, nous levâmes l'ancre, et à 5 heures p.m. nous mouillions à l'Anse de Dodger, dans Barclay Sound. Nous ne pûmes débarquer au Cap Beale que 36 heures après l'arrivée du *Douglas* à Barclay Sound. Je me rendis au phare aussitôt que possible et l'inspectai. En mettant l'appareil en mouvement, je m'aperçus qu'il ne fonctionnait pas aussi bien qu'il aurait dû ; le pignon et la roue ne s'engrènaient qu'avec beaucoup de difficulté, et en donnant des secousses à l'appareil ; on a pu remédier temporairement à cet inconvénient en éloignant les deux pièces au moyen de coins. Le gauchissement de la plateforme est la cause de ce dérangement, qui ne pourra être permanemment réparé qu'en reculant un peu la boîte contenant l'appareil et les rouages. Le gardien me dit qu'en temps de pluie la tour n'est pas étanche, surtout du côté où elle communique à l'habitation du gardien. Sous tous les autres rapports, la station est en bon état ; les lampes et les réflecteurs sont très-propres ainsi que la lanterne et la machine. L'administration a fourni à cette station une embarcation, que le gardien manœuvre avec beaucoup d'ha-

bileté, et grâce à laquelle il se trouve indépendant de l'aide des indiens auxquels il était auparavant obligé d'avoir recours pour le moindre service dont avait besoin l'établissement. L'impertinence et l'effronterie des sauvages de Barclay Sound ont rendu cette mesure absolument nécessaire. Le 7, nous partâmes pour Victoria à 9 hrs. p.m., et comme nous voulions voir la lumière du phare, nous fîmes environ huit ou neuf milles au large. A cette distance la lumière était brillante et les éclats réguliers ; nous gardâmes la lumière en vue jusqu'à peu près 21 milles, distance à laquelle nous l'apercevions encore distinctement, et ce n'est que grâce à la curvité de la surface du globe et à notre peu d'élévation que nous la perdîmes finalement de vue. Le 8, à 7 hrs. a.m., nous affalâmes une chaloupe pour aller inspecter le phare de Race Rocks. L'appareil fut mis en mouvement : tout fonctionnait très-bien ; toutes les pièces de la machine étaient propres et en bon état. Le gardien se plaignit que son habitation était trop petite pour sa famille, et exprima l'intention d'écrire au ministère à ce sujet. Il me fit remarquer l'urgence de certaines réparations mentionnées ailleurs. Nous arrivâmes à Victoria à 10 a.m. Le phare de la Pointe Atkinson donne une bonne lumière, qui peut s'apercevoir à une distance de seize milles en temps un peu clair. Désireux de voir moi-même cette lumière afin de pouvoir en parler avec exactitude dans mon rapport, je suis récemment parti de Victoria sur un steamer du gouvernement, tard dans l'après-midi. En traversant les détroits de Georgie vers minuit, rendus à une distance d'environ un mille du phare flottant, à seize milles de la Pointe Atkinson, nous pouvions apercevoir distinctement le phare de cette dernière station. A plusieurs reprises j'ai observé la durée des éclats de la lumière, et j'ai constaté qu'elle fonctionne avec une exactitude et une précision remarquables. J'ai fait ces observations avec d'autant plus de soins que, récemment, nous avons eu du trouble relativement aux rouages et à l'appareil du feu tournant.

Le phare-flottant de la rivière Fraser donne une lumière remarquablement bonne, et qui peut s'apercevoir facilement à neuf ou dix milles de distance. La lanterne n'est pas à présent hissée aussi haut qu'auparavant, mais elle est suffisamment élevée pour les besoins de la navigation. L'année dernière, le bateau a eu à subir des temps exceptionnellement rigoureux ; pendant les mois d'hiver, il a été assailli par une série de coups de vent de tous les points du compas ; le 15 janvier, une violente bourrasque du nord-ouest, accompagnée d'une tempête de neige, fit démarrer le bateau, et comme ce phare-flottant est naturellement mouillé très-près des battures, il n'aurait pas tardé à se briser sur le rivage, mais heureusement il força de voiles et put gagner bonne profondeur d'eau. Le lendemain un steamer qui passa près de lui rapporta que le phare-flottant était en mouvement ; on le fit aussitôt remorquer jusqu'à son poste. On ne pouvait se procurer à Victoria d'amarres de dimension convenable. J'avais, cependant, une chaîne et un ancre dont je pouvais disposer ; quoique trop lourd pour servir dans les circonstances ordinaires, cet appareil fut utilisé en attendant qu'on put faire venir de San Francisco des amarres convenables. Lorsqu'elles arrivèrent à Victoria, je partis sur le steamer *Sir James Douglas* avec les amarres et les ancres, me rendis à New Westminster, y pris le chaland employé à la pose des bouées, et le 10 mars dernier, le bateau-phare était amarré en sûreté. Quatorze jours plus tard, le 24 du mois, sévit l'une des plus violentes tempêtes dont on ait souvenir sur ces bords. Heureusement les amarres du phare-flottant étaient plus fortes qu'auparavant, et celui-ci put essuyer la tempête sans avarie. On peut se faire une idée de la violence de l'assaut, lorsque l'on songe que la barque anglaise *Stella*, chargée de tuyaux pour l'aqueduc de Victoria, qui était arrivée une ou deux jours auparavant à Esquimalt et avait mouillé en plein havre, a été obligée au plus fort de la tempête de couper ses mâts pour éviter de se faire jeter sur le rivage. Le phare-flottant a besoin de beaucoup de réparations pour l'année prochaine. J'en mentionnerai les détails dans le budget de notre agence pour l'année 1876-77.

Située comme elle est, au point de départ de la ligne de division du trafic sur les eaux canadiennes et sur celles des Etats-Unis, la station du phare Race Rocks est d'une grande importance. Feu à éclats de Fresnel de second ordre accomplissant sa révolution en dix secondes, ce phare est reconnu comme un des meilleurs sinon le meilleur de la côte du Pacifique. Presque aucune amélioration n'a été faite à l'éta-

blissement dans le cours de l'année, à part une nouvelle couche de peinture et de lait de chaux. Il va falloir bientôt des réparations, surtout à l'habitation dont les planchers sont grandement détériorés. Depuis plusieurs années cette station est munie d'une cloche d'alarme. Elle fonctionne à l'aide d'un mécanisme que l'on met en mouvement aussitôt qu'il y a du brouillard ; mais il arrive que lorsque le son de la cloche serait le plus nécessaire, les lames déferlent sur les rochers avec un bruit épouvantable qui en étouffe les clameurs. Cette station a pris une telle importance pour la navigation de ces eaux, que l'érection d'un sifflet d'alarme à vapeur ne devrait pas être retardée davantage. Je désire attirer tout particulièrement l'attention du ministère sur l'à propos d'établir aussitôt que possible un sifflet d'alarme en cet endroit. On se sert encore avec beaucoup de succès à cette station, et à celles dont j'ai déjà parlé de l'huile de foie de chien de mer. Cette huile donne un feu plus brillant et se consume guères plus vite que l'huile dispendieuse de Colza employée auparavant.

Le phare de Fisgard, situé à l'entrée du havre d'Esquimalt, a été établi par le gouvernement impérial en 1860 et mis en œuvre en 1861. Cette station, ainsi que celles du Cap Beale et de la pointe Atkinson n'emploie que de l'huile de charbon. Le débarcadère a été en partie réparé ; une faible somme suffira pour le remettre complètement en bon état. Les rivets ayant été corrodés, le toit de la lanterne a eu besoin d'être réparé, ce qui a été fait. Plusieurs matières de peu d'importance demandent aussi qu'on s'en occupe aussi tôt que possible.

Les phares de la côte relevant de cette agence ont toute l'année donné une lumière de beaucoup d'éclat. Je les ai inspectés plusieurs fois, et je les ai toujours trouvés propres et en bon état. Les intérêts de la navigation demandent encore l'établissement de trois nouveaux phares dans cette province. En deux ou trois circonstances, l'attention de l'administration a été attirée sur un des endroits où le besoin d'un phare se fait sentir, savoir, l'île de la Découverte, à l'entrée des détroits de Haro. Les deux autres endroits sont situés très au nord, l'un à la baie de la Reine Charlotte, et l'autre à celle de Mill Bank ; l'île aux Œufs serait un site admirable pour le premier de ces phares, et l'Île-du-Nord pour le dernier. Ces endroits sont exposés à toutes les rigueurs de l'Océan Pacifique, et offrent au marin beaucoup de dangers. Le développement du pays des Cassiars va nécessiter l'établissement de phares sur ces îles. comme point de départ de la navigation de l'intérieur.

L'hiver ayant été exceptionnellement rigoureux, les bouées et les balises ont dû souffrir en conséquence. La balise du Récif de Kelf, dans les détroits de Haro, et celle du Rocher de Walker dans le chenal Trincomalee, ont le plus souffert. Celle du rocher de Walker a été renversée par un grand poids poussé contre elle par les flots, soit quelque petite goëlette à fond plat ou quelque morceau de bois flotté. A deux reprises un parti d'hommes a tenté de la relever, mais n'a pu réussir à cause de la persistance du mauvais temps. Les bouées en fer sur les pointes de sables de la rivière Fraser, ont été, en août dernier, nettoyées et peintes à neuf, puis remises en position, après inspection du chenal. Ce service a été fait par le steamer *Etta White*, affrété dans ce but, sous la conduite du maître du phare-flottant. Une des bouées, dont le sable avait en se retirant sous l'effort du courant laissé déraper l'ancre, s'en est allée à la dérive. Cette bouée avait été ancrée sur l'extrémité du large du banc de sable du nord où elle indiquait l'entrée du chenal, avec une chaîne de 1½ pouce de trente brasses, et une ancre-champignon de 1,400 livres. Le maître du phare-flottant vit cette bouée à la dérive, mais la force du courant l'empêcha de l'atteindre. Il y a quelques jours j'appris que la bouée avait été trouvée entre les îles Larquitte et Texada, à soixante ou soixante-dix milles à l'ouest du bateau-phare. Je profiterai de la première occasion de la recouvrer.

Les propriétaires de plusieurs petits steamers naviguant entre New Westminster et Burrard Inlet m'ayant représenté l'avantage qui résulterait de la pose de quelques petites bouées à l'entrée du chenal conduisant à la branche nord de la rivière Fraser, j'ai demandé des soumissions pour la construction de quatre bouées en bouts de mât avec amarres et ancres, complètes. Les bouées ont été terminées il y a quelques jours, et seront placées incessamment. Le bras nord de la rivière Fraser est navigable

pour les vaisseaux qui tirent peu d'eau, et le trafic qui se fait par ce chenal entre New Westminster et Burrard Inlet est considérable. L'entrée du chenal est une batture de sable très-étendue, sur laquelle le vent fait déferler la mer, ce qui est dangereux pour les petits vaisseaux ; de grands radeaux de bois de construction descendent sur la rivière Fraser en destination de Burrard Inlet, et sont remorqués par les petits steamers dont je viens de parler ; pour se rendre à un lieu d'abri ces radeaux sont souvent forcés de courir de grands risques. La pose de ces bouées dispenserait des estacades flottantes, et rendrait des services considérables. Les bouées du havre Victoria ont été relevées, nettoyées, peintes à neuf et replacées à leur poste.

Il y a un si grand nombre d'années que servent les amarres de ces bouées qu'elles sont complètement usées ; les bouées sont à peu près dans le même état. On pourra probablement s'en servir l'année prochaine encore, mais elles seront après cela hors de service. Les bouées du havre Nanaimo ont plus souffert du charriage de la glace que de la rigueur du temps. L'hiver et la saison des pluies grossissent considérablement la rivière Nanaimo ; et pendant les temps froids la glace se forme rapidement sur les battures du havre, le reflux emporte ces glaces et souvent avec elles une ou deux des bouées du havre, qui nécessairement ont à être remplacées sans délai, les ports de la Colombie-Britannique, excepté celui de New Westminster, n'étant jamais fermés en hiver.

Dans deux ou trois mois, on aura commencé l'exploitation d'une nouvelle mine de charbon à Nanaimo. Déjà ce port expédie près de 100,000 tonnes de charbon par année, et les exportations augmenteront en raison de la facilité du transport. San Francisco fait à ce port autant de commandes que la flotte qui fait le service peut suffire à remplir, en outre de tout le charbon expédié à cette ville, de Seattle, dans Puget Sound.

BOUÉES DE BURRARD INLET.

De grosses bouées en bout de mâts ont été placées sur la batture de Barnaby et sur Spanish Bank, dans la Baie Anglaise. Dans ce dernier endroit le fond est d'une pente tellement rapide qu'il est difficile d'y rien tenir en position. Ce qu'on y mouille glisse en eau profonde jusqu'à perte de vue, et si on le relève pour le replacer plus haut sur le bord de l'écueil, ce n'est que pour le voir bientôt se perdre de nouveau. La bouée en bout de mât de la batture Barnaby, est sur le rivage de la baie, pour subir quelque réparation à sa ferrure.

STEAMER "SIR JAMES DOUGLAS."

Le steamer du gouvernement, *Sir James Douglas* a été employé sur la côte orientale de l'île Vancouver, à transporter les malles, les passagers et les marchandises, et tant que ce stamer a pu faire ce service, on l'y a maintenu. A la fin, la rupture de son arbre le mit hors de service. Le steamer fut dégradé et tous les employés congédiés, à l'exception du gardien. Le ministère ayant décidé de faire réparer le steamer, je reçus instruction, en juillet 1874, de faire commencer les travaux. M. Lockhart Smith, à qui le contrat des réparations avait été accordé, a dû halier le navire sur le flanc. Le steamer a été dépouillé et rebâti ; quille, bordage, ponts, chandeliers et bastingage, mâts, voiles et gréement et armement complet, tout a été reconstruit et remis à neuf. La machine a été démontée et entièrement réparée ; les crapaudines, le condensateur et la chaudière, ont été remplacés. Aujourd'hui le *Sir James Douglas* est meilleur que le jour où il fut lancé pour la première fois, en janvier 1865. Autrefois, le logement sous le pont était plutôt un bouge qu'une cabine ; aujourd'hui les chambres sont de première classe et bien garnies. C'est un navire de l'État, et il en a de plus l'apparence. Si le steamer eût été vendu, on en aurait réalisé bien peu de chose, la coque et la machine étant dans un état déplorable, et on n'aurait pas pu les remplacer, pour la somme qu'ont coûté les réparations qu'il a subies, et probablement pour plusieurs milliers de piastres en sus, tandis que le *Sir James Douglas* va pouvoir suffire à tout le service du gouvernement fédéral en cette province à des frais modérés, pendant de longues années encore, surtout si l'on prend soin de ce steamer. Je pourrais résumer les travaux de réparation auxquels on l'a soumis en

disant que, une fois halé et dégréé, il restait du vieux bâtiment juste pour en conserver le nom ; c'est plutôt un steamer neuf qu'un vieux réparé. Le *Douglas* fut lancé le 11 novembre 1874, et remorqué jusqu'au quai de Dickson, Campbell et Cie., afin d'être près de la fonderie, et le 8 février, on le chauffa pour la première fois après un radoub de plus de sept mois. Samedi, le 27 février, on fit un voyage d'essai. Le temps était mauvais, avec vent froid du sud-ouest. Bon nombre de personnes avaient demandé à faire le voyage, et je crois que trente à quarante embarquèrent ; probablement le double de ce nombre en aurait fait autant si le temps eût été plus favorable. Nous fîmes les dix milles qui séparent Victoria de Race Rocks en un peu moins d'une heure ; la marée était bonne, mais le vent fort qui soufflait contre nous faisait plus que contrebalancer l'influence favorable de la marée. Nous traversâmes vers le rivage américain, puis retournâmes à Victoria. Tout fonctionnait bien, mais la chaudière laissait si continuellement échapper de la vapeur, que nous ne pûmes faire des observations bien exactes. Le 1er mars le steamer prit un équipage, et le 4, partit pour Nanaïmo. C'était son premier voyage de service depuis son radoub. Le 5 et le 6 le vent est très-fort ; le 7, le steamer part pour la Pointe Atkinson après avoir fait du charbon à Departure Bay ; prend à bord M. Fenney, l'entrepreneur, et deux hommes ; débarque les lanternes et les verres, ainsi que 100 gallons d'huile de pétrole et diverses provisions destinés à la station ; se rend dans la nuit à Burrard Inlet et amarre au quai.

8 mars.—Le steamer se rend le matin au bateau-phare ; met à bord deux cables et deux ancres, et mouille le phare sur l'ancre du nord-ouest à 105 brasses et sur l'ancre du sud-est à 90 brasses ; à la brune, se rend à la rivière Fraser et mouille à l'embouchure.

9 mars.—A 6 a. m., le vapeur remonte la rivière jusqu'au camp de New Westminster, pensant y trouver le chaland à flot ; mais la marée du matin n'a pas suffisamment monté ; retourne à la ville et nettoie le bâtiment.

11 mars.—A 7 a. m., le steamer se rend au camp, débarque du chaland des bouées de fer ; prend à bord le palan, et le chaland à la remorque ; mouille à l'embouchure de la rivière en attendant la marée ; à 1 p. m., lève l'ancre et va à la bouée du nord-ouest ; nous la soulevons et l'enchaînons dans 15 brasses d'eau avec une chaîne d'un pouce ; le steamer arrête au bateau-phare et nous resserrons sa chaîne ; à 5 p. m. nous nous rendons à Active Pass ; à 7.30 p. m. nous mouillons à la Baie du Mineur.

12 mars.—Au point du jour, nous allons à l'extrémité ouest de la Passe, et nous laissons le chaland sous les soins de Henry Georgeman ; il fait un vent frais du sud-ouest ; nous arrivons à Victoria à 11.30 a. m.

6 avril.—Nous partons de Victoria à 7.30 a. m. pour nous rendre au bateau-phare, à bord duquel nous laissons des provisions, après quoi nous nous dirigeons vers la Pointe Atkinson ; l'entrepreneur, M. Fenney, est parti depuis deux jours laissant la station sous les soins d'un homme ; nous nous rendons à la baie et détachons une chaloupe pour s'enquérir de M. Woodward, la personne nommée à la garde du phare de la Pointe Atkinson ; nous ne pouvons obtenir de renseignement sur son compte ; subséquemment nous apprenons qu'il y a au Camp de Roger un homme du nom de Woodward ; le croyant être la personne nommée à ce poste, je lui remets les documents reçus d'Ottawa.

8 avril.—Au point du jour, le steamer se rend à Departure Bay, et prend à bord 18 tonnes de charbon ; à 10 a. m. il laisse le quai à charbon et se rend à Active Pass où il arrive à 2 p. m. ; le flux est très-fort ; ce n'est qu'avec difficulté que nous pouvons approcher du chaland ; nous levons son ancre et nous sortons contre la marée ; à 7 p. m. nous arrivons aux passes de Dodd ; à 7.40 p. m. nous amarrons au quai de Nanaïmo.

9 avril.—Nous prenons à bord deux grosses ancres-champignons et nous remorquons le chaland à Departure Bay ; nous embarquons 50 tonnes de charbon, 40 pour l'usage du steamer et 10 pour le phare Fisgard ; à 7 p. m. nous retournons à Nanaïmo ; à 11 p. m. nous partons pour Victoria avec le chaland à notre remorque.

10 avril.—A 8.30 a. m., nous mouillons sous l'île James en attendant la marée ; à midi, nous arrivons à Victoria ; à 1 p. m. nous amarrons au quai de Dickson, Campbell et Cie. L'équipage emplit les soutes et nettoie le bâtiment.

17 avril.—Nous partons de Victoria à 5 a. m. pour l'île Whidly ; un brouillard s'élève et dure plusieurs heures ; nous retournons à Victoria sans avoir réussi.

18 avril.—Nous partons de Victoria pour Nanaïmo, où nous arrivons à 5 p. m. ; j'envoie quérir M. Fenney, qui me fait répondre qu'il ne peut laisser ; nous partons sans lui pour la Pointe Atkinson ; M. McDowell suspend le poids et une partie de l'équipage nettoie les rouages ; l'appareil ne pouvant être réglé, on s'aperçoit qu'il est nécessaire d'avoir l'aide d'ouvriers compétents. J'ai déjà donné des détails sur la chose.

20 avril.—De même qu'hier.

21 avril.—A 5.30 a. m. nous nous rendons à Victoria où nous arrivons à 9 a. m. ; l'équipage aidé de trois Sauvages emplit des sacs de charbon destinés au phare Fisgard. A 3 p. m. nous partons du havre Victoria pour ce phare où nous débarquons 10 tonnes de charbon ; j'inspecte le phare et trouve tout en bon état, à l'exception du toit de la lanterne (réparé depuis) et de quelques petits détails.

26 avril.—Nous partons de Victoria et nous nous rendons directement à la Pointe Atkinson avec M. Hendry et M. Gastineau pour examiner la mécanique du phare ; nous mouillons dans la baie Anglaise à 9 p. m.

27 avril.—Nous débarquons à la Pointe Atkinson ; M. Hendry décide que le seul moyen de remédier à la chose est de changer le fuseau et les hérissons ; après que la chose est faite, le poids est réglé. (J'ai donné d'autres détails dans mes lettres précédentes.) Nous nous rendons à la fonderie de Moody's Mill.

28 avril.—Nous laissons la Pointe Atkinson à 12.30 p. m. et nous allons au phare flottant ; nous repartons à 3.30 p. m. pour Victoria, où nous arrivons à 9.30 p. m.

3 mai.—Nous embarquons 300 gallons d'huile de pétrole en destination du phare du Cap Beale, ainsi que diverses provisions pour le gardien ; nous partons de Victoria à 7 p. m. ; nous nous rendons à Race Rocks ; un fort vent de l'ouest soulève la mer ; nous retournons passer la nuit à Esquimalt.

4 mai.—Au point du jour, le temps se modère ; nous levons l'ancre et partons ; la mer est très-forte dans les détroits ; le baromètre est très-bas ; nous ancrons à la baie Neah ; le steamer *Goliah* ayant un gros bâtiment à sa remorque et arrêté par le gros temps, mouille aussi en cet endroit.

5 mai.—A 1 p. m. nous levons l'ancre et nous nous dirigeons vers le Cap Beale ; forte houle venant de l'ouest, et vent modéré ; le baromètre est encore très-bas ; à 5 p. m. nous arrivons à la hauteur du phare ; nous mouillons à l'Anse de Dodger à 6 p. m.

7 mai.—Nous inspectons le phare. (Détails donnés ailleurs.)

9 mai.—Nous retournons à Victoria.

10 mai.—Nous prenons à bord du charbon au quai de Sproat ; je laisse le steamer sous le commandement du pilote Pamphlet pendant que je me rends à Wrangle.

12 mai.—Le steamer se rend en face de la Maison de la Douane et mouille, amarre de poupe au rivage.

19 mai.—Se rend le long du quai de la Baie d'Hudson, et prend à bord des provisions pour le détachement du corps d'arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien sous le commandement de l'ingénieur Gamsby.

20 mai.—Le steamer termine d'embarquer les provisions, et part pour Nanaïmo où il arrive à 10.30 p. m.

21 mai.—Prend à bord 10 tonnes de charbon et part pour Comox à 9 a. m., où il arrive à 3.15 p. m.

22 mai.—Reste à Comox jusqu'à 3.30 p. m. pendant que M. Gamsby s'occupe d'acheter des animaux ; nous traversons la barre à 4 p. m. ; la mer est forte et déferle ; à 8.15 p. m. nous mouillons à Drew Harbour, île Valder, dans 10 brasses d'eau et sur 30 brasses de chaîne.

23 mai.—A 3.30 a. m. nous levons l'ancre et nous dirigeons vers Bute Inlet ; à 11.30 a. m. nous mouillons dans 22 brasses à Waddington Harbour ; nous débarquons tout le fret avec les chaloupes du steamer.

24 mai.—Nous partons à 5 a. m., fraîche brise du sud-est avec pluie ; nous nous dirigeons vers Nanaïmo, à 8.30 p. m. nous amarçons au quai à charbon dans Departure Bay.

25 mai.—Nous faisons 14 tonnes de charbon ; à 9.20 nous partons pour Victoria ; le capitaine Cooper du steamer *Isabel* vient à bord ; nous arrivons à Victoria à 4 p. m.

28 mai.—Nous nous rendons au quai de la Compagnie de la Baie d'Hudson où nous prenons à bord du fret pour le Ve détachement d'arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le parti de Tiedeman.

29 mai.—Toute la journée nous embarquons du fret.

31 mai.—Nous prenons encore du fret, et sur le pont une certaine quantité de bois de service.

1 juin.—A 9 a. m. nous partons à bord le Ve détachement sous le commandement de M. John Trutch, et le parti de Tiedeman ; à 9.30 nous partons de Victoria en route pour le canal de Dean, viâ Nanaimo et Bute Inlet ; nous faisons 22½ tonnes de charbon à Departure Bay.

2 juin.—Nous laissons Departure Bay à 3.30 a. m. ; forte marée descendante et vent du nord-ouest ; nous arrivons au havre Waddington, dans Bute Inlet, à 9.30 p. m. ; nous mouillons au large du rivage du port dans 12 brasses d'eau.

3 juin.—Le matin nous débarquons du fret pour le parti de Tiedeman ; à 11 a. m. nous levons l'ancre et nous descendons le Bute Inlet ; à 4 p. m., nous doublons l'île Stuart ; à 6.30 p. m. à la hauteur de la Pointe Chatham ; à 9.30 nous mouillons dans la Baie Blenkinsop.

4 juin.—A 3 a. m. nous levons l'ancre et continuons notre route ; le temps est beau ; à 9.30 nous mouillons au Port John dans 27 brasses d'eau.

5 juin.—A 4 a. m. nous continuons ; à 1 p. m. nous arrivons à la tête du canal de Dean.

6 juin.—Nous débarquons du fret ; nous embarquons 10 cordes de bois ; à 2.30 p. m. nous descendons le canal, et nous mouillons à 10 p. m. à la Baie Restoration dans 15 brasses d'eau.

7 juin.—A 3.30 a. m. nous continuons ; temps chargé et pluie ; le dehors ne promet rien de bon ; le baromètre baisse jusqu'à 29.8 ; à 8 a. m. nous mouillons dans l'anse Safety ; à 9.15 nous levons l'ancre et continuons notre route ; à 11.20 brouillard ; après nous être rendu jusqu'au Cap Calvert nous retournons à l'anse Safety ; à 2 p. m. le temps s'éclaircit, nous levons l'ancre et poursuivons ; à 9 p. m. nous mouillons au havre Blunden ; temps chargé.

8 juin.—A 10 a. m. le temps s'éclaircit ; belle matinée ; nous continuons notre route ; à 1 p. m. nous arrêtons à la baie Albert ; nous prenons 7½ cordes de bois ; à 2 p. m. nous partons ; à 1 p. m. nous passons les détroits Seymour contre une très-forte marée descendante.

9 juin.—A 1 a. m. à la hauteur du cap Mudge ; à 9.30 a. m. nous arrivons à Departure Bay ; nous faisons 17 tonnes de charbon ; à midi nous partons pour Victoria ; forte marée montante et vent devant ; nous arrivons à Victoria à 8 p. m.

21 juin.—Nous laissons Victoria à 4.45 p. m. pour aller examiner la lumière du phare de la pointe Atkinson ; nous avançons lentement vu que je ne veux pas arriver au golfe avant la brune.

Nous passons à deux milles du bateau-phare dont la lumière est brillante.

A une distance que nous supposons être de 16 milles, nous apercevons distinctement la lumière du phare de la Pointe Atkinson ; nous mesurons les intervalles entre les éclats de lumière et nous les trouvons très-réguliers et corrects.

A 12 milles de distance la lumière est brillante.

A minuit, le steamer de S. M. le *Repulse* remonte le golfe.

22 juin.—A 2 a. m. nous entrons dans Burrard Inlet et nous amarrons au quai de Moody ; nous remplissons le réservoir et les boutes ; à 8.30 a. m., nous laissons le quai et nous rendons à la pointe Atkinson ; j'inspecte le phare ; le gardien s'est familiarisé avec ses devoirs, et tout est propre et en bon état.

A midi, nous partons pour le phare-flottant ; je l'inspecte et nous repartons pour New Westminster à 4.20 p. m. ; la rivière a grossi considérablement ; nous arrivons à 8.30 p. m. ; nous amarrons au quai neuf de Loggie.

Je donne à Page et Forrest l'entreprise de la construction de quatre bouées de bouts de mât pour le bras nord de la rivière Fraser.

23 juin.—Nous partons pour Nanaimo.

26 juin.—A 5 a.m. nous partons pour Departure Bay; nous faisons 15 tonnes de charbon, et nous arrivons à Victoria à 7.30 p.m.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Cette institution était prête à recevoir des patients le 1^{er} septembre 1874. Le bâtiment a été construit sous le contrôle de l'administration des Travaux Publics. Il est à deux étages, en brique, avec véranda spacieuse, sur chacun des côtés, et offre toutes les commodités d'un établissement de ce genre. Le plus grand inconvénient est la défektivité du système d'approvisionnement d'eau. Néanmoins, l'ingénieur local, M. B. W. Pearse, a pris des mesures pour que l'eau soit fournie par les tuyaux que l'on pose actuellement dans la ville de Victoria. Dans mes estimés de l'année prochaine je n'ai rien mentionné pour cela, n'ayant aucune idée de la dépense que devra entraîner cet arrangement. Je prends la liberté de joindre ici le rapport du Dr. Davie (médecin attitré de l'hôpital).

“ VICTORIA, C. B., 19 juillet, 1875.

“ MONSIEUR.—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de faire le rapport qui suit :—

“ Dans le cours des dix mois qui se sont écoulés entre le 1^{er} septembre 1874 et le 30 juin 1875, l'Hôpital de la Marine de cette ville a admis vingt-deux patients; tous ont été renvoyés guéris, autant que pouvait permettre la nature des différents cas. Le succès du traitement des patients est en grande partie dû aux soins attentifs de M. et Mad. Wood, qui ont la garde de l'hôpital.

“ La durée moyenne des traitements des patients est de trente-sept jours et une fraction; ceci est dû à la sévérité des cas qui se sont rencontrés. Pas moins de huit cas très-sérieux de pneumonie (inflammation des poumons) ont été admis, un cas de nécrose de l'os maxillaire (mâchoire) tout entier, qui a nécessité une opération chirurgique, de même qu'un cas de carie du tibia pour lequel aussi il a fallu faire une opération; les autres cas n'avaient rien d'extraordinaire, c'étaient des rhumatismes ou des accidents peu sérieux.

“ L'hôpital est dans un excellent état; c'est sans comparaison, le meilleur établissement du genre dans la province, et il fait honneur au gouvernement fédéral.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre très-obéissant serviteur,

“ JOHN C. DAVIE, M. D.

“ *Chirurgien de l'Hôpital de la Marine.*

“ Capitaine COOPER,

“ *Agent de la Marine et des Pêcheries.*”

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Après plusieurs difficultés, qui toutes ont heureusement été surmontées, les bateaux à vapeur de cette province ont enfin pu être mis en règle avec la loi, et contrairement à l'attente, tout le monde est satisfait. On s'est aperçu et convaincu que des steamers dont on faisait porter à la machine des pressions de vapeur très-dangereuses, en quelques cas jusqu'à 175 ou 180 livres par pouce carré, peuvent à présent faire le même service dans les mêmes eaux sous une pression n'excédant pas 80 à 100 livres par pouce carré. Pour le petit nombre qui parmi le public voyageur connaissent ces faits, le nouvel état de choses est un bienfait de la loi très-apprécié; néanmoins le gros du public n'est pas en général au courant de ces choses.

Les vapeurs dont les noms suivent ont reçu des certificats pendant l'année terminée le 30 juin 1875. En certains cas, par suite de réparations et changements, les

mêmes bateaux ont été inspectés jusqu'à trois fois pendant l'année. La liste suivante ne mentionne pas la chose :—

Haute Pression.		Basse Pression.	
Vapeur Hope.....	170 ton'x.	Vapeur Isabel.....	407 ton'x.
do Glenora	193 do	do Grappler.....	185 do
do Gertrude	301 do	do Beaver	159 do
do Royal City.....	438 do	do Enterprise.....	542 do
do Chinaman	15 do	do Emma.....	35 do
do Ada.....	71 do	do Otter.....	289 do
do Gem.....	60 do	do Mande.....	213 do
do Maggie.....	30 do		
do Leviathan	28 do		
do Lily.....	13 do		
do Union.....	30 do		
do Onward.....	283 do		

N. B.—Ces chiffres représentent le tonnage brut, d'après lequel les rétributions d'inspection ont été payées.

Le 15 octobre 1874, une action judiciaire a été instituée et entendue devant le magistrat stipendiaire, celle de Cooper *vs.* Sholl. Plainte avait été portée devant moi contre le capitaine du steamer de la malle *Los Angeles* qu'on accusait de cacher ses lumières de côté et de tête de mât dans le but de s'exempter du pilotage. La preuve fut faite et le délit parut au magistrat être tout-à-fait sérieux ; aussi appliqua-t-il le maximum de la pénalité, \$200 d'amende, qui fut payée et mise au crédit du Receveur-Général pour le Fonds d'Inspection des Bateaux à Vapeur.

NAUFRAGES.

Deux naufrages seulement sont arrivés dans la juridiction de cette province. La barque *Edwin* coula en face de la côte occidentale de l'île Vancouver, le 3 décembre 1874. Quatre personnes se noyèrent ; les restes de l'équipage se sauvèrent en construisant un radeau sur lequel ils furent balottés pendant trois jours, avant d'être à la fin secourus par des Sauvages de la côte qui les traitèrent avec bonté. Le navire appartenait au capitaine auquel ce naufrage coûta la vie et celle de deux de ses enfants.

Le bâtiment de guerre américain *Saranac*, parti de Nanaïmo le 17 juin 1875, en destination de Sitka, toucha, le matin du 18, sur Ripple Rock dans les passes de Seymour ; en moins d'une heure et trois quarts le navire était sombré dans 60 brasses d'eau, après avoir donné à peine le temps à l'équipage de l'abandonner avec un peu de ce qu'ils avaient de plus nécessaire. Au moment de l'accident l'eau était basse dans les passes, et on dit qu'à Ripple Rock il n'y a que 14 pieds à l'eau basse. Le bâtiment n'étant pas exactement sur son assiette après avoir fait du charbon, il ne filait que 6 nœuds ; la marée aux passes de Seymour court au moins 8 nœuds ; il était donc d'une prudence un peu douteuse de tenter de faire franchir ces passes à un navire de la classe du *Saranac* dans des circonstances aussi défavorables.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES COOPER,

Agent.

JOHN HARDIE, ECR.,

Pour le Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE L'HOPITAL DE MARINE DE ST. JEAN, N. B., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

St. JEAN, N. B., juillet 1875.

MONSIEUR,—Les commissaires de l'Hôpital de la Marine du port de St. Jean, Nouveau-Brunswick, soumettent respectueusement leur rapport annuel des marins malades ou invalides admis à l'hôpital de Kent pendant l'année expirée le 30 juin 1875; et le rapport particulier du Dr. Botsford sur les marins malades ou invalides admis à l'hôpital pendant cette période.

Au 1er juillet 1874, il y avait sous traitement médical à l'hôpital, vingt-et-un (21) patients; cent trente-sept (137) y furent admis subséquemment, de sorte que durant l'année expirée le 30 juin 1875, cent cinquante-huit cas ont été traités à l'hôpital: diminution de cent-un (101) sur le nombre de l'année précédente. De ce nombre cent-quarante (140) patients sont sortis régulièrement de l'hôpital, deux (2) ont déserté; sept (7) sont morts; et 9 étaient encore sous traitement le 1er juillet courant.

Les devoirs des officiers des salles sont toujours remplis à la satisfaction générale. Les marins malades ou invalides ont tout le confort que peuvent permettre l'exiguïté et l'état déplorable de notre vieil édifice. Les intéressés continuent à attendre avec hâte le temps où le gouvernement voudra bien ordonner la construction d'un hôpital convenable et en rapport avec les besoins croissants de la marine de notre port.

En général la santé des marins venus à notre port pendant l'année était bonne, et les rapports trimestriels de l'officier médical chargé de la maison de la Peste ne mentionnent aucun cas de maladie contagieuse.

Les comptes trimestriels des dépenses pour l'entretien de l'hôpital, avec pièces justificatives et reçus pour chacune des notes, ont été dûment fournis. Avec les présentes est fourni le compte annuel de toutes les dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1875. Ce compte s'élève à quatre mille huit cent cinquante-cinq piastres et vingt-six cents (\$4,855.26), la dite somme ayant été reçue du ministère en envois trimestriels.

Le mur du côté du sud s'étant affaissé dans la rue, on l'a reconstruit; on a aussi mis le toit de l'hôpital à l'épreuve de l'eau.

Le bosquet et le jardin sont bien entretenus. La végétation en est florissante. Les convalescents en retirent un grand avantage.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN WISHART, } Commissaires.
CHAS. McLAUGHLIN, }
CHARLES WARD, Secrétaire-Trésorier.

A l'honorable ALBERT J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

ETAT des dépenses de l'Hôpital Général de Kingston, etc.—*Fin.*

1875.	Report.....	\$ cts.	\$ cts.	1875.	Report.....	\$ cts.	\$ cts.
	Débitures de la cité—3 de \$500 chacune, prix.....	1,000 00	29,615 54		Report.....	7,414 13	31,813 19
	Argent en banq. portant intér. do comme simp. dépôt	77 41	1,481 41		Intérêt sur dépôts.....	87 33	
	Argent en mains.....	55 96	1,133 37		Rapport du jardin.....	174 30	
	Provisions en mains, savoir :				Rapport des bestiaux.....	120 67	
	Combustible	516 00			Honoraires pour soins médic.....	30 00	7,826 43
	Bestiaux.....	107 40					
	Thé.....	53 43					
	Beurre.....	31 92					
	Epiceries.....	24 45					
	Sucre.....	12 80					
	Bière, vin et spiritueux.....	12 80	758 80				
			32,989 12				
			39,639 62				39,630 62

J. J. BURROWES,
Secrétaire honoraire.

HOPITAL GENERAL DE KINGSTON,
1er octobre 1875.

ANNEXE No. II.

RAPPORT DU CONTROLEUR DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL,
POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

OTTAWA, 28 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, un rapport sur les phares que j'ai visités, avec détails sur chacun d'eux, leur état, le nombre et le genre des lampes, etc., dans les mois de juillet et août derniers, époque où les approvisionnements leur furent distribués.

JETÉE DE LACHINE.

Bien réparée. Une lampe dite *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT NO. 1.

Bien réparé. Deux lampes dites *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT DE CHATEAUGUAY.

Bien réparé. Trois lampes *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT DU LAC ST. LOUIS.

Bien réparé. Deux lampes à bec double.

PHARES D'ALIGNEMENT DE BEAUHARNOIS.

Ont besoin de peinture et de légères réparations. Trois lampes *base-burner* sur l'un et deux sur l'autre.

GROSSE POINTE ET TROIS PHARES D'ALIGNEMENT.

La jetée du principal phare avait besoin de réparations; elles ont été faites et il est maintenant en bon ordre.

Trois grandes lampes à mèche plate. Phares d'alignement en bon ordre. Une lampe *base-burner* dans chaque.

COTEAU LANDING.

Pas de bâtisse, mais seulement une lanterne hissée au haut d'un échafaud. Une lampe dite *sun-burner*.

PHARE DE LA POINTE DE M^{re}KIE.

Bien réparé. Deux grandes lampes à mèche plate. A besoin d'une nouvelle lanterne. L'hiver est la saison la plus favorable pour la poser.

PHARE DE L'ILE AUX CERISES.

En bon ordre. La jetée avait besoin de réparations qui ont été exécutées. Trois grandes lampes à mèche plate.

BARRE DE LANCASTER.

Phare bien réparé. La jetée, que la glace avait endommagée le printemps dernier, a été réparée. Il faudra placer 150 cordes de pierre sur le côté nord pour la protéger contre la glace. L'hiver est la saison la plus favorable pour faire cet ouvrage. Deux grandes lampes à mèche plate.

JETÉE DE LANCASTER.

En bon état. Trois lampes à bec double.

ILE DE HAMILTON.

Le phare avait besoin de réparations, et les voies d'eau ont été bouchées. Trois grandes lampes à mèche plate.

POINTE DE LA MAISON DE PIERRE.

Le phare a besoin de peinture. Trois grandes lampes à mèche plate.

POINTE DU MOULIN A VENT.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate.

BATTURE DE COLE.

En bon ordre. Trois lampes à bec double.

ILE DU GRENADIER.

Phare en bon ordre. Le logement a besoin de peinture, d'autres réparations et de châssis doubles. Deux lampes à bec double.

ILE LINDOE.

Phare et logement en bon ordre. Trois lampes *base-burner*.

PASSES DE GANANOQUE ET BATTURE DE JACKSTRAW.

Phare en bon ordre. Trois lampes *base-burner* dans chaque. Le gardien n'a pas de logement.

BATTURE DU SPECTACLE ET ROCHER DU CHEVAL ROUGE.

Phares et logement en bon ordre. Deux lampes à bec double dans chaque phare.

ILE BRULÉE.

Phare en bon ordre. Lors de la livraison des approvisionnements, le logement était en mauvais état; mais, depuis, il a été réparé. Il faut une cabane pour la chauloupe. Trois lampes *base-burner*.

ILE DU LOUP.

Phare et logement en bon ordre et bien entretenus. Trois lampes *base-burner*.

POINTE DE BROWN.

Le phare a besoin d'être peinturé. Bien entretenu. Deux grandes lampes à mèche plate.

ILE DU SERPENT.

En bon ordre. Trois lampes à bec double et deux *base-burner*—lumière rouge.

POINTE DES NEUF MILLES.

Phare bien entretenu. A besoin de jointoiment et de lavage. Le logement a besoin de jointoiment, de peinture et d'un peu de plâtrage. La tour de la cloche a besoin de peinture. Sept grandes lampes à mèche plate.

ILE AUX TOURTES (FEU TOURNANT).

Phare bien entretenu. La maison a besoin de plâtrage, de peinture et de quelques autres légères réparations. Deux grandes lampes à mèche plate.

POINTE PLAISANTE.

En bon ordre. Le logement avait besoin de peinture et de réparations qui ont été exécutés depuis. Neuf lampes à bec double. Il faudrait prolonger un peu les jetées vers le nord pour empêcher le bétail d'entrer dans l'enclos.

ILE DU TÉLÉGRAPHE.

Phare bien entretenu. Le phare et le logement avaient besoin de peinture et de réparations qui ont été exécutés depuis que j'y suis allé distribuer des approvisionnements. Deux lampes *base-burner*.

FAUX CANARDS.

Phare bien entretenu. Le phare a besoin de jointoiment et de blanchissage. Une partie du logement a besoin de jointoiment, et l'autre de peinture. La véranda a besoin d'être reconstruite. Il faudrait aussi une porte et de nouveaux escaliers pour la cave. Trois lampes à bec circulaire et douze lampes *base-burner*.

POINTE DE PIERRE, LONGUE POINTE (FEU TOURNANT.)

Bien entretenu. Le phare a besoin de jointoiment, de blanchissage et de quelques autres légères réparations. Dix lampes à bec double.

POINTE DU SAUMON (FEU ROUGE.)

Phare en bon ordre. Les réparations avancent. Deux lampes à bec circulaire et trois grandes lampes à mèche plate.

BONNET ÉCOSSAIS.

En bon ordre. Phare bien entretenu. Neuf lampes à bec double et une lampe à bec circulaire. A besoin de nouvelles lampes à mèche plate.

GRAND PHARE DE PRESQU'ÎLE.

Phare bien entretenu. Le phare et les logements ont besoin de réparations savoir : jointoiment, blanchissage, peinture, etc. Dix lampes à bec double.

PHARES D'ALIGNEMENT DE PRESQU'ÎLE.

En bon ordre et bien entretenus. Deux lampes à bec double dans l'un, et une dans l'autre.

ILE AUX GOËLANDS.

Phare en bon ordre. Lampes laissées au gardien pour qu'il les place. Lors de la livraison des approvisionnements, il y avait dix lampes *base-burner*, et on en a laissé d'autres pour les remplacer.

POINTE GIBRALTAR.

Bien entretenu. Le phare et les logements ont besoin de réparations qui sont actuellement en voie d'exécution. Onze grandes lampes à mèche plate.

HAVRE DE OAKVILLE.

En bon état et bien entretenu. Quatre lampes *base-burner*.

BAIE DE BURLINGTON ET PHARE D'ALIGNEMENT.

En bon état et bien entretenus. Six lampes *base-burner* dans le grand phare et une *base-burner* dans le phare d'alignement.

PORT DALHOUSIE.

Phare bien entretenu. Lors de ma visite avec les approvisionnements, le phare et les logements étaient en mauvais état, mais ils ont été réparés depuis. Huit lampes à bec double et deux lampes à bec circulaire.

PORT COLBORNE ET PHARES D'ALIGNEMENT.

Les lumières sont bien entretenues. Les deux phares sont pourris. Onze lampes *base-burner* et une lampe à bec circulaire dans les phares d'alignement.

ILE MOHAWK.

Bien entretenu. Le toit du logement a besoin d'être recouvert en bardeaux. Le phare a besoin de jointoiement, blanchissage et de quelques châssis neufs. Neuf lampes *base-burner* ; une lampe à bec circulaire.

PORT MAITLAND.

Le phare devait être allumé le 1er du présent mois.

PORT DOVER.

En bon ordre et bien entretenu. Quatre lampes *base-burner*.

LONGUE POINTE, LAC ÉRIÉ.

Phare bien entretenu, et en bon ordre. Le brise-lames avait besoin de réparations considérables qui ont été faites depuis ma visite. Quatre lampes à bec double, cinq *base-burner* et six à bec circulaire.

PORT BURWELL.

En bon ordre et bien entretenu. Le salaire du gardien, qui est trop faible, devrait être augmenté. Trois lampes *base-burner*.

PORT STANLEY.

Phare en bon ordre et bien entretenu. Rien qu'une lanterne hissée par une manivelle et une corde. Quatre grandes lampes à mèche plate.

RÉCIF DE LA POINTE PELÉE (FEU TOURNANT).

Lumière bien entretenue. Le phare a besoin de peinture. Le caisson à besoin, à l'extérieur, de nouveaux soliveaux et de nouvelles défenses ; à l'intérieur, de pierre et de mortier dans les endroits où les gros vents l'ont endommagé. Six grandes lampes à bec circulaire qui devraient être remplacées par de grandes lampes à mèche plate.

ILE PELÉE.

Bien entretenu et en bon ordre. Six lampes à bec circulaire, et six lampes *base-burner*.

ILE DU MILIEU.

Lumière bien entretenue. Le phare a besoin de jointoiement et de peinture. Deux lampes *base-burner* et trois grandes lampes à mèche plate.

PHARE D'AMHERSTBURG, SUR L'ILE BOIS BLANC.

En bon ordre et bien entretenu. Trois lampes à bec double et trois à bec circulaire.

RIVIÈRE THAMES ET PHARES D'ALIGNEMENT.

En bon ordre et bien entretenus. Six grandes lampes à mèche plate pour le grand phare, une grande lampe à mèche plate pour le phare d'alignement.

GODERICH.

En bon ordre. Dix lampes *base-burner*. Une lanterne en fer a été placée cette année sur chacun des phares d'alignement. Il y a besoin de nouvelles lampes, et j'en ai donné l'ordre.

POINTE CLARK.

En bon ordre. Une grande lampe à bec circulaire.

PHARE DE LA JETÉE DE KINCARDINE.

En bon ordre. Cinq grandes lampes à mèche plate.

ILE CHANTRY.

En bon ordre. Le gardien fait rapport que des individus enlèvent la pierre de l'île. Cinq *base-burners* sur une lampe.

ILES DES ANSES.

En bon ordre. Une grande lampe à bec circulaire. Le mécanisme à révolutions ne fonctionne pas bien. On a envoyé un homme du métier pour y voir.

PRESQU'ILE, BAIE GEORGIENNE.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE GRIFFITH.

En bon ordre. Une lampe à bec circulaire.

ILE NOTTAWASAGA.

Phare en bon ordre. Phare et clôture bien entretenus ; ils avaient besoin de quelques réparations qui ont été exécutées depuis. Une grande lampe à bec circulaire.

ILE DU CHRÉTIEN.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate. Pas de réflecteurs.

ROCHER AU GENIÈVRE.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate. Lumière exhibée le 25 septembre, à 35 pieds au-dessus de la surface de l'eau. Nom du gardien : Israël Mundy.

ILE DU RENARD.

En bon ordre. Quatre lampes *base-burner*.

PARRY SOUND.

En bon ordre. Quatre grandes lampes à mèche plate.

BYNG INLET.

En bon ordre. Quatre grandes lampes à mèche plate.

POINTE DE MICHEL.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate.

ÎLE SOLITAIRE.

En bon ordre. Cinq grandes lampes à mèche plate.

PHARES DE KILLARNEY.

En bon ordre. Deux lampes à bec double dans chacun.

PHARES D'ALIGNEMENT DE PETIT COURANT.

En bon ordre. Deux lampes *base-burner* dans chaque.

ILE CLAPPERTON.

Phare en bon ordre. Le logement a besoin de réparations et de peinture. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE MANITOULINE.

En bon ordre. Réparations exécutées cette année. Deux lampes *base-burner* et une lampe circulaire.

ILE DU SOUFRE.

Phare en bon ordre. Les réparations du logement avancent.

POINTE AUX PINS.

Phare en bon ordre. Réparations exécutées cette année. Trois lampes *base-burner*.

BAIE BATCHEWANA.

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année à cette station. Deux lampes circulaires, et deux *base-burner*.

ILE MICHIPICOTEN.

En bon ordre. Réparations exécutées cette année. La tour de la cloche a été réparée. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE AGATHE.

En bon ordre. Peinturé et réparé cette année. Deux grandes lampes à mèche plate.

POINTE PORPHYRE.

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année. Trois lampes à bec circulaire.

CAP DU TONNERRE (FEU TOURNANT.)

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année. Deux grandes lampes à mèche plate.

PHARES D'ALIGNEMENT DE LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate dans chaque.

PHARES DE LA RIVIÈRE OTTAWA

Phare No. 1 sur le quai. Il a besoin d'être plafonné à l'intérieur. Le quai, que la glace avait endommagé le printemps dernier, a été réparé depuis ma dernière visite. Deux lampes à bec double et une lampe *base-burner*.

PHARE DU QUAI DE LA POINTE CLAIRE.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate et une lampe *base-burner*.

POINTE DE CARON.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate. Pas de réflecteurs. Le nom du gardien est Antoine Caron.

PHARES D'ALIGNEMENT DE STE. ANNE.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate dans chaque, avec plateau en fonte; réflecteurs de dix-huit pouces.

POINTE AUX ANGLAIS.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate avec plateaux en fonte; réflecteurs de 16 pouces. Récemment réparé.

PHARES D'ALIGNEMENT DE ST. PLACIDE.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate, une dans chaque; réflecteurs de 16 pouces. Réparés et peints.

L'ORIGINAL.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate; réflecteurs de 16 pouces. Récemment peinturé et réparé.

POINTE MCTAVISH.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate; réflecteurs de 16 pouces, avec plateaux en fonte.

BATTURE DE WAY.

En bon ordre. Deux lampes *base-burner*, réflecteurs de 16 pouces. La jetée a besoin d'être remplie de pierre. Le gardien offre de le faire pour vingt piastres. Phare récemment peinturé.

BATTURE DE GREEN.

Phare en bon état. A besoin de peinture. La jetée a besoin de réparations et de planchéage. Le gardien a donné l'ordre de le faire. Deux lampes à bec double, réflecteurs de 15 pouces. Lampe dans un cercle.

ILE VICTORIA.

Phare en bon ordre. Deux lampes *base-burner* avec plateaux en fonte, réflecteurs de 16 pouces.

ILE DE CAMPBELL.

Le phare a besoin de réparations et de peinture, ainsi que d'un plateau pour la butte. Deux lampes *base-burner*, réflecteurs de 16 pouces.

EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE CREUSE.

Phare en bon ordre. Deux lampes *base-burner*.
Le tout respectueusement soumis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

DARIUS SMITH.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député-Ministre de la Marine.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

			\$	cts.	\$	cts.
John Buck.....	12 mois de salaire comme gardien du phare de la	batture du Spectacle.....	553	00		
Wilson Bentley.....	3 mois de sal. comme gardien, Bonnet, Ecosais.....		107	42		
Lafayette Bentley.....	9 do do do		323	75		
Cornelius Cook.....	12 do do Passes de Gananoque		395	00		
James Cummins.....	12 do do Ile Pelée.....		429	69		
Thomas Cartier.....	12 do do Rivière Thames.....		429	69		
George Collins.....	12 do do Nottawasaga.....		508	84		
Charles Collins.....	6 do assist. gardien, Nottawasaga.....		111	08		
R. Campbell.....	12 do do gardien, L'Original.....		100	00		
D. Crawford.....	12 do do Baie Batchewana.....		296	27		
D. Crawford.....	Augmentation du 1er octobre au 31 décembre 1873		25	00		
R. W. Chisholm.....	12 mois de sal. comme gardien, jetée de Oakville.....		197	50		
J. C. Darke.....	12 do do Muskoka ou Ile au Ren'rd		197	50		
George Durnan.....	12 do do Pointe Gibraltar.....		529	69		
A. Davis.....	12 do do Ile aux Tourtes.....		300	00		
Albert Dunlop.....	12 do do Pte. des Neuf Milles		345	63		
James Edwards.....	12 do do Récif de la Pte. Pelée		493	75		
Richard Elliott.....	12 do do Ile Cole.....		246	88		
Charles Ead.....	12 do do Port Stanley.....		247	50		
David Fortier.....	12 do do Port Colborne.....		395	00		
W. G. Foote.....	12 do do Pointe-aux-Pins.....		148	13		
Robert Gillespie.....	12 do do Ile du Loup.....		246	88		
James Geegan.....	12 do do Pointe McTavish.....		100	00		
Benjamin Gloude.....	12 do do Phare flottant de la	Pointe Claire No. 2	296	25		
Andrew Hackett.....	12 do do Bois Blanc.....		429	69		
V. C. Hill.....	12 do do Ile Griffith.....		429	69		
John Hoar.....	12 do do Ile du Chrétien.....		429	69		
Louis Hudgins.....	12 do do Pointe au Saumon.....		296	25		
John Hamilton.....	12 do do Ile de Hamilton.....		120	00		
T. Hill.....	12 do do Jetée de Lancaster.....		418	95		
Thomas Hill.....	5 mois d'augmentation, du 1er mai au 30 septem- bre, à \$40 par année.....		16	65		
E. S. Johnston.....	12 mois de sal. comme gardien, Ile aux Cerises.....		441	69		
Bernard Kean.....	12 do do Pte. du Moulin à Vent		148	14		
G. H. Johnston.....	12 do do Banc de Lancaster.....		296	88		
Moïse Leclerc.....	12 do do Phare flottant No. 1,	Pointe Claire.....	296	25		
D. McG. Lambert.....	12 do do Ile Chantry.....		429	69		
R. A. Lambert.....	12 do assist. gardien, do		173	81		
A. Laberge.....	12 do gardien, Batture de Green..		247	00		
F. Lavergne.....	12 do do Ile Victoria, jusqu'au	30 sept. 1874.....	100	00		
F. Lavergne.....	12 do do du 30 sept. 1874 au	30 juin 1875.....	75	00		
Olivier Madore.....	12 do do Phare flottant No. 2,	Lac St. Louis.....	296	25		
Joseph Meloche.....	12 do do Beauharnois.....		222	19		
Henry Morgan.....	12 do do Port Dover.....		256	75		
Joseph Mason.....	12 do do Ile du Télégraphe.....		197	50		
Antoine Mangeon.....	12 do do Batture de Wade.....		100	00		
John Miller.....	12 do do Ile Manitouline.....		345	62		
John Miller.....	Arrérages d'augmentation du 1er oct. au 31 déc. 1873, et du 5 au 16 août 1874.....		34	04		
William McBeath.....	12 mois de sal. comme gardien, Ile des Anses.....		720	46		
P. McIntyre.....	12 do do Ile Michipicoten.....		629	57		
D. McKenzie.....	12 do do Phare d'alignement,	Petit Courant.....	345	63		
Alex. McDonald.....	12 do do Pointe McKie.....		172	81		
D. McEachern.....	Salaire comme gardien, phare du Cap Tonnerre, du 8 août au 30 juin.....		443	91		
James Mervin.....	12 mois de sal. comme gardien, Ile Brulée.....		246	88		
W. McGowan.....	12 do do Parry Sound.....		296	25		
G. N. McDonald.....	12 do do Goderich.....		320	93		
John McKenzie.....	12 do do Owen Sound.....		100	00		

A reporter.....

16,102 63

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
			16,102 62	
Kenneth McLachlin.....	12 mois de sal.com.gard.,	Pte. de la Maison de Pierre	160 50	
John Norton.....	12 do do	Phare flottant de la jetée de Lachine.....	444 37	
Nathaniel Orr.....	12 do do	Ile du Serpent.....	489 69	
Philemon Proulx.....	12 do do	Killarney.....	493 75	
John Prinyer.....	12 do do	Pointe Plaisante.....	296 25	
W. A. Palen.....	12 do do	Pointe Pierre.....	429 69	
Charles Patton.....	12 do do	Ile Clapperton.....	345 63	
E. B. Prieur.....	12 do do	Côteau Landing.....	140 00	
Robertson Ross.....	6 do do	Kincardine.....	60 00	
William Kay.....				
	6 do do	du 5 mars au 30 juin.....	38 70	
R. Roddick.....	12 do do	Ile du Goëland.....	493 75	
Albert Root.....	12 do do	Ile du Grenadier.....	246 88	
Donald Ross.....	12 do do	Pointe Porphyre.....	395 00	
E. Shibley.....	Sal. du 1er juill. au 4 déc.	'74, com. cont. des phares.	502 89	
William Shannon.....	12 mois de sal.com.gard.,	Grosse Pointe.....	429 69	
George Shannon.....	12 do ass.gard.,	do	172 92	
F. F. Sweetman.....	12 do gardien,	Faux Canards.....	429 69	
Fergus Schofield.....	12 do do	Port Maitland.....	345 63	
A. Sutherland.....	12 do do	Port Burwell.....	197 50	
W. A. Sherwood.....	12 do do	Grand Phare.....	320 94	
William Shepherd.....	12 do do	Ile du Soufre.....	321 25	
G. B. Simpson.....	12 do do	Feu d'alignem. et bouées.	370 32	
D. Solomon.....	12 do do	Ile Solitaire.....	444 37	
R. Smithers.....	12 do do	Ile Mohawk.....	395 00	
O. Smith.....	12 do do	Ile de la Rivière Creuse..	100 00	
George Thompson.....	9 do do	Baie Burlington.....	222 18	
Thomas Campbell.....	3 do do	do	74 07	
O. Veaudry.....	12 do do	Phare flottant No. 3, Lac St. Louis.....	296 25	
H. H. Woodward.....	12 do do	Longue Pointe.....	429 69	
W. Woodall.....	12 do do	Port Dalhousie.....	296 25	
John Wallace.....	12 do do	Ile Lindoe.....	246 88	
Alex. Wilson.....	12 do do	Ile Campbell.....	148 13	
John Young.....	12 do do	Pointe Clarke.....	429 69	
L. S. Brown.....	12 do do	Ile du Milieu.....	100 00	
E. Charlebois.....	12 do do	Pointe-aux-Anglais.....	198 18	
C. Gauthier.....	12 do do	St. Placide.....	100 00	
A. Caron.....	12 mois et 3 jours de sal.com.gardien	Pte. de Caron	101 09	
A. Deschamps.....	12 do do	Ste. Anne.....	101 09	
John Boyd.....	Salaire du 15 juillet 1874 au 31 mars 1875, comme gardien à la Pointe de Brown		130 50	
Patrick McAvoy.....	3 mois de sal. comme gardien,	Pte. de Brown	25 00	
Donald McKillop.....	do do	Pte. de McKillop, du 20 mai au 30 juin.....	11 50	
Receveur-Général.....	Taxe du fonds de retraite sur les salaires.....		319 20	
Albert Root.....	Réparations au phare de l'Ile du Grenadier.....		53 40	27,396 68
E. Chanteloup.....	Lanternes, appareil d'éclairage, mèches, etc.....		2,389 92	
Fotheringham et Work- man.....	Quincaillerie.....		253 75	
L. J. Belliveau.....	Ouvrages en fer et de forgeron.....		173 29	
O. Dandurand et Cie.....	Médicaments.....		345 53	
Lymans, Clare et Cie.....	Peinture, huile, vernis.....		409 36	
E. Atwater et Cie.....	Verre-binocle.....		310 75	
J. U. Gregory.....	Frais de route.....		8 00	
W. Smith.....	Chaloupe, rames, voiles, etc.....		16 00	
H. Cunningham.....	Blanc de plomb, répar. des lampes, réservoirs, etc..		625 00	
R. M. Horsey.....	Réservoirs d'huile, ferblanterie, etc.....		429 62	
E. G. Laverdure.....	Répar. des bouées, fret, chaloupe, rép. de clôture...		993 26	
J. C. Darke.....	Quincaillerie.....		210 33	
Morland, Watson et Cie.....			266 48	
Cie. du chemin de fer du St. Laurent et Ottawa..	Fret sur l'huile.....		20 14	
Penny, Wilson et Cie.....	Annonces.....		11 60	
	<i>A reporter</i>		6,516 41	27,396 68

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		6,516 41	27,396 68
A. Laberge	Reposer les bouées à la batture de Green	7 50	
T. N. Carter.....	Réservoirs d'huile	810 00	
Cie. de Moul., Collingw'd	Bois de construction.....	67 66	
M. Magnus et Cie.....	Annonces.....	50 30	
G. P. Bliss.....	Gages du cont. des trav'x, Pte. Claire et Port Louis	175 25	
John F. Pierson	Chaloupe pour le phare de Presqu'île.....	40 00	
Robert et Hadley.....	Chartre d'approvisionnement du vapeur " Bruno."	2,750 00	
J. Cummins	Bois de construction et pierre	4,030 60	
Darius Smith	Frais de route comme assistant-contrôleur.....	943 15	
Darius Smith	Gages comme assistant-contrôleur.....	1,108 00	
Darius Smith	Bordereau pour main-d'œuvre, bardeaux, bois, etc.	3,208 84	
Lafayette Bentley.....	Main-d'œuvre.....	20 12	
Robert Floeter.....	Ouvrage de charpentier.....	9 00	
Arthur L. Smith.....	Salaire comme commis.....	140 00	
D. J. Smith	do commis-adjoint.....	116 00	
Nelson Smith.....	Gages comme charpentier.....	52 00	
W. K. McDonald.....	do forgeron.....	6 00	
Alex. Stirling.....	do journalier et commis.....	114 40	
W. Johnston	do do	9 75	
N. Smith	Charpentier.....	104 00	
Old, Reeve et Horn.....	Rames, voiles, toiles, etc., etc.....	32 15	
P. Conroy	Chaux.....	19 50	
G. Reid	Peinture, chaux, bardeaux, quincaillerie.....	60 22	
Ambrose Davis	Bois, horloge, huile, etc.....	22 05	
C. S. Clarke.....	Couverture et surveillance de l'huile, du bois, etc...	20 65	
W. Greerson.....	Pose des bouées.....	10 00	
W. Shepherd	Echelles, poêle, etc.....	14 50	
P. Proulx	Confection d'un égout et réparation des réservoirs	16 50	
H. Cleland	Quincaillerie, lampes, etc.....	122 66	
J. Lindsay	Coton, flanelle, etc.....	18 05	
Gregory et Cie.....	Roues	23 97	
John Barr et Cie.....	Bois de chauffage pour le phare de l'île Nottawasaga	10 50	
Robert Kirk	Châssis et portes pour Parry Sound.....	15 40	
McKenzie et Black	Réparations à l'île Griffith	27 60	
S. Hadley	Bardeaux, etc., pour l'île des Anses.....	16 87	
G. Clarke	Deux cordes de bois de chan. pour le Port Dalhousie	12 00	
Louis Baker	Réparations au phare de l'île Solitaire.....	132 00	
L. Daoust	Louage d'une barge, fret et camionnage.....	74 00	
A. D. Lamarandière.....	Terrain pour le phare Killarney	20 00	
E. Chanteloup.....	Roues coniques pour le Récif de la Pte. Pelée, et divers pour le phare de Manitouline.....	208 50	
S. B. Mason	Gages comme peintre.....	3 00	
T. Parent	do chaloupier.....	3 00	
W. J. Booth	Voliges, clous et main-d'œuvre.....	31 20	
C. A. Dunning	Fret, emmagasinage et camionnage.....	7 25	
John B. T. Hill	Briques, chaux et bois.....	59 50	
F. F. Love	Matériaux et main-d'œuvre au mécanisme tournant, île des Anses.....	58 39	
W. McRossie.....	Matériaux et main-d'œuvre au phare et au logement, île du Serpent.....	27 25	
Allan et Frères.....	Louage de remorq. enlever des bouées de Kingston, et les poser sur les battures de la Baie de Quinté	45 00	
W. Champness	Louage de voit., Aylmer, phares du haut de l'Ottawa	5 00	
J. McIntyre.....	Poser une bouée dans le ch. de la riv. Kaministiquia	30 00	
J. R. Gemmell.....	Annonces de soumiss. dans le <i>Courier</i> de Chatham..	20 22	
R. Campbell.....	Réparation des bouées sur la rivière Ottawa	23 70	
Fitzgerald et Cie.....	Huile	2,199 94	
John Hyslop.....	Pierre, etc., pour le brise-lames de Goderich.....	280 00	
Henry Matton	Chal. et main-d'œuvre au brise-lames de Goderich..	71 36	
J. N. McDonald.....	Contrôle des réparations, do do ..	38 50	
A. H. Sherwood	Réparations au logement, Presqu'île.....	7 85	
G. P. Bliss.....	Bord. pour main-d'œuvre, brise-lames, Pte. Claire..	2,704 25	
P. Jubinville	Bois de service, pierre, pour do do ..	1,235 26	
J. B. Grier.....	Bois de service pour do do ..	558 79	
J. J. Foote	annonces.....	12 88	
<i>A reporter</i>		38,578 44	27,396 68

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		28,578 44	27,396 68
N. McGinnis.....	Poêle pour le phare de la Pointe de Pierre	20 40	
E. Shibley.....	Frais de route, de juin au 30 septembre	156 80	
Joseph Tomlinson.....	do do do	122 69	
J. B. D. Letang.....	Chaîne-crampon par le brise-lames, de la Pointe Claire, boulons de fer, etc.....	34 07	
S. Ranger.....	Louage d'une barge pour transporter la pierre	192 00	
J. Larue.....	Louage de chaloupe, Pointe Claire.....	3 00	
E. Moore.....	Réparations au phare de Goderich.....	40 60	
W. Murphy.....	Gages comme maçon.....	13 00	
S. King.....	do do	12 00	
E. Reed.....	do journalier.....	12 00	
J. Whitney.....	Louage d'une voiture à 2 chevaux	21 00	
Robt. Lindsay.....	Main-d'œuvre.....	13 15	
J. Elliott.....	Maçon	50 00	
R. J. McIntyre.....	Charpentier.....	66 00	
Hiram Leonard.....	Forgeron	92 50	
Angus McKinnon.....	Charpentier.....	50 00	
F. J. Love.....	Machiniste	81 00	
Bernard Kiclispirias.....	Plâtrier.....	47 25	
J. Makangening.....	Journalier	40 50	
W. Underlad.....	Louage d'une voiture à deux chevaux.....	14 00	
J. W. Crookee.....	Chaloupiier.....	15 00	
J. Waldeck.....	do	7 50	
N. Willard.....	Matériaux pour le phare du Moulin à Vent.....	42 83	
A. Davidson.....	Charpentier.....	12 00	
G. Newlands.....	Passage et fret—Collingwood à l'Îlet d'Argent.....	102 85	
D. Cameron.....	do Toronto à do	20 37	
A. Bridge.....	Frais de port et télégrammes	48 17	
G. N. Davis.....	Bois et approvisionnements au phare de Goderich..	79 50	
L. Morrison.....	Louage de chaloupe au Cap du Tonnerre.....	15 00	
Murdoch Rowan.....	Fret sur bois do	15 00	
D. McEachern.....	Défrichement do	259 55	
W. Baine.....	Passage de 4 hommes de l'Îlet d'Argent.....	45 00	
J. T. Rose.....	do 3 do du Sault Ste. Marie à Col- lingwood	25 50	
Geo. Collins.....	Creusage d'un puits au phare de Nottawasaga.....	68 00	
C. E. Stevenshart.....	Annonces de soumissions pour l'huile.....	10 80	
J. B. Desgroseille.....	Déplacement du phare-flottant.....	40 00	
E. Charlebois.....	Réparations à la Pointe aux Anglais.....	20 73	
R. Matthewson.....	Annonces de changem. de phare de la Longue-Pte.	3 50	
N. Campbell.....	Réparations à la Pointe McTavish	14 00	
Cie. d'impress. du <i>Globe</i>	Annonces.....	28 90	
A. & H. Hackett.....	Partie des frais pour l'entretien du phare-flottant récif de Colchester.....	700 00	
D. Reed.....	Réparations au brise-lames de Goderich.....	100 00	
E. Brisebois.....	Ouvrages de forgeron et chevilles, Pointe-Claire....	55 35	
L. B. Dow.....	Louage de chaloupe pour la Pointe-Claire.....	7 00	
Joseph Wilson.....	Pose et enlèvem. de bouées dans le Chenal du Nord	175 00	
C. Patton.....	Construction d'un quai pour le phare de Clapperton	300 00	
G. Watson.....	Réparation de la girouette de la Pointe Gibraltar ..	4 00	
G. Pallatio.....	Louage de chal. pour remorquer le bois, Pte.-Claire.	10 40	
D. Allard.....	Louage de chaloupe et bois pour do	36 85	
C. Ranger.....	Louage de barge pour do	256 00	
F. St. Denis.....	do d'un vap., et d'une barge, \$440, et cèdres \$8.96	448 96	
L. Duchesneau.....	Bois de construction pour la Pointe-Claire.....	10 64	
John Makinson.....	Services comme commis.....	446 00	
A. Hackett.....	Pose et déplacem. de bouées dans la rivière Détroit.	184 00	
C. Pilon.....	Louage de chaloupe pour la Pointe-Claire.....	8 00	
P. Bougie.....	Halage de madriers, fer et bois de service	147 75	
J. Browning.....	Divers instruments pour le mécanicien.....	55 35	
W. Shepherd.....	Construction d'une chaloupe pour l'Île au Soufre, \$30, réparations au phare, \$50.....	80 00	
J. S. Johnston.....	Passage de trois ouvriers de Killarney à Colling- wood	12 00	
Jos. V. Crooks.....	Passage et fret de Port Dover à la Longue Pointe..	16 70	
<i>A reporter</i>		33,588 00	27,396

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	33,588 00	27,396 68
W. K. McDonald.....	Deux jeux de bouées en fer p. le havre de Kingston.	9 50	
Allan Bros.....	Pose de 2 bouées sur la bat. dans le hav. de Kingst.	10 00	
W. O'Neill.....	Bois de serv. et répara. au quai du phare de Lachine.	80 80	
J. B. Degrosselles.....	Déplacement du phare No. 1, et mise de 3 phares-flottants en quartiers d'hiver, Lac St. Louis.....	85 00	
T. Chapman.....	Daviers, défenses en fer pour la jetée de Lachine...	102 07	
T. Chapman.....	Bouées, montages, etc., pour trois phares-flottants.	43 56	
Jas. Swift et Cie.....	Fret et quaiage sur bouées pour le havre de Kingston.....	4 45	
Thos. Macauley et Cie.....	Papeterie.....	6 75	
J. Waldy et Cie.....	Chaux, peinture, huile, toile goudronnée, etc.....	19 23	
Radford et Bristolow.....	Fret sur bois de service de Kingston au phare de l'Île au Serpent.....	5 00	
Jos. Sénécal.....	Marteau p. pierre, et répara. du marteau à 2 mains.	2 50	
Taylor et Frères.....	Quincaillerie.....	12 31	
W. McCrossie et Cie.....	Bois de construction, plafonnage, etc.....	17 75	
Jos. Geegan.....	Camionnage et fr. sur l'huile p. le ph. de McTavish...	4 35	
A. T. Barrand.....	Quincaillerie.....	27 67	
Receveur-Général.....	5 arpents de terre pour le phare de Muskoka.....	125 00	
Receveur-Général.....	Frais de do do do.....	18 85	
R. Roddick.....	Reconstruction du phare de l'Île au Goëland.....	535 51	
Cie. de la Baie d'Hudson.	Peinture et huile pour Kaministiquia.....	18 44	
John Miller.....	Fret, quaiage et camionnage, Montréal à L'Original.....	3 75	
John McKenzie.....	Peinture et réparations du phare de Presqu'île...	15 00	
J. Kearns et Cie.....	Bois de cons. pour le quai du phare des bat. de Cole.	44 00	
A. Cameron.....	do de l'Île au Crabe et de la Pointe Claire.	123 00	
Manhart et McDougall....	Bois de serv., bard., etc., p. le phare des bat. de Cole.	60 89	
W. W. Elliott.....	Pierre pour la jetée des battures de Cole.....	114 00	
W. Clow.....	92 pieds de bois de service pour do.....	5 52	
John Miller.....	Gratification pour construction d'une cuisine au phare de Manitouline.....	35 00	
A. McDougall.....	Entretien du phare-flottant, près la pointe de la Barre, Lac Erié, pour 1874.....	700 00	
Elythe et Kerr.....	Polisseurs.....	24 50	
Thomas Duchesneau.....	Madriers et bois de construction.....	20 48	
P. Legouve.....	Râteau et pelle en bois.....	2 50	
M. Leclerc.....	Avance en argent pour payer Felesque, Pointe Claire	15 00	
P. Laroute.....	Bois de service et pension des ouvriers.....	4 00	
T. S. Garment.....	Annonces de changement de lumière dans le <i>Weekly Express</i>	6 16	
R. S. McDonald.....	Bois de construction.....	189 55	
Neil McGillis.....	Quincaillerie, pour l'Île aux Cerises.....	52 27	
James Falkner.....	Bois de service, bardeaux, etc.....	87 75	
D. A. Fraser.....	157 cordes de pierre pour la jetée de Lancaster.....	628 00	
John McLean.....	Chaudière en fer, lames, etc.....	64 72	
J. Johnston.....	Pierre pour l'Île au Crabe.....	123 75	
J. Johnston.....	Remplacement de bouées, lac St. François.....	100 00	
Pierre Caron.....	Loyer de terrain à Ste. Anne.....	12 00	
L. Shibley.....	Salaire de feu E. Shibley, au 31 décembre 1874.....	85 11	
E. J. Barker.....	Annonces dans le <i>Whig</i> de Kingston.....	14 84	
G. McEwan.....	do de soumissions dans l' <i>Advance</i> de Bothwell.	5 76	
Thompson et Smallpiece.	do do dans le <i>National</i> de Toronto.	27 00	
D. Cameron.....	Gages pour ouvrage à la Pointe Claire.....	33 00	
D. Cameron.....	Frais aller et retour d'Ottawa.....	14 00	
J. Briseboise.....	Main-d'œuvre à la Pointe Claire.....	30 75	
J. Lefebvre.....	do do.....	6 75	
P. Malette.....	do do.....	11 00	
M. et L. Brunet.....	do do.....	24 00	
A. Legec.....	do do.....	27 00	
A. et S. Legault.....	do do.....	27 00	
D. Mitchell.....	do do.....	7 50	
J. B. Aumais.....	do do.....	6 00	
M. Brunet.....	do do.....	9 75	
Joseph Wilson.....	Entretien de bouées et balises sur St. Joseph.....	105 00	
	<i>A reporter</i>	37,583 04	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		37,583 04	27,396 68
Joseph Wilson.....	Chaîne.....	390 45	
John Buck.....	Bois de construction pour le phare de Gananoué.....	50 00	
R. Herring.....	Annonces dans l'Advertiser de Petrolia.....	7 20	
David et Beausoleil.....	do soumissions pour phares.....	22 60	
Irish Canadian, Toronto..	do do pour huile.....	36 70	
C. W. Mitchell.....	do do pour vapeur.....	12 00	
W. H. R. Allison.....	Frais de poursuite contre les violateurs du droit de propriété à la Longue-Pointe.....	50 00	
M. Murphy.....	Octroi pour la jetée de Lachine.....	100 00	
Hamilton Times.....	Annonces de soumissions pour huile.....	12 05	
R. H. Smithers.....	Lavage de chaloupe, \$10; verre \$1.10.....	11 10	
John Cameron et Cie.....	Annonces.....	26 90	
W. Griffiths.....	Main-d'œuvre et matériaux pour la cabane de la chaloupe, phare de Petit Courant.....	45 00	
Samuel Percy.....	Quincaill. et bois de const. pour le phare de P. Louis.....	12 50	
J. McLean.....	Chevilles de fer.....	5 92	
Taylor et Frères.....	Quincaillerie, verre, etc., logement de l'île Lindoe.....	39 06	
McMurdie, Andrews et Cie.....	Bois de construction, portes, etc., pour do do.....	32 34	
D. F. Button.....	Bois de construction, bardeaux et main-d'œuvre pour le phare et le logement de Lindoe.....	119 88	
Ira J. Fisher et Cie.....	Baguet. de fer, boulons à vis, etc., ph. de Kincardine.....	10 25	
J. W. Driscoll.....	Quincaillerie, huile, toile goudronnée, etc. do.....	18 17	
Evans & Rookledge.....	Bois de construction et madriers pour do do.....	9 90	
A. Gunn et Cie.....	1 année de loyer du magasin, jusqu'au 31 mars 1875.....	50 00	
A. Gunn et Cie.....	Huile \$255.82; emmagas. et quaiage, Kingston \$29.25.....	285 07	
M. A. Smith.....	Bois de construction et camionnage à Port Maitland.....	111 28	
J. W. Joy.....	Chaux et transport.....	11 00	
W. Thompson.....	Huile, blanc de plomb et quincaillerie.....	11 05	
Thomas Schofield.....	Chevilles, grappins et pinces.....	86 16	
J. Bell.....	Rép. de l'appareil tourn. au phare de l'île Mohawk.....	19 00	
D. W. McCann.....	Bois de construction, boulons à vis, etc.....	13 99	
C. Cryser.....	Balance d'ouvrage à la Pointe Claire.....	30 00	
C. Gauthier.....	Fret, etc., au phare de St. Placide.....	2 76	
J. U. Gregory.....	Boîte de médicaments.....	60 00	
M. Graburn.....	Frais de route à la rivière des Français.....	50 00	
George Duran.....	Chaloupe pour la pointe Gibraltar.....	65 00	
Joseph White.....	Bouées et chaînes d'ancrage pour la rivière Ottawa.....	70 50	
A. McNabb.....	Chaloupe pour l'île Porphyre.....	50 00	
G. B. Simpson.....	Confect. d'un chenal et peint. de bouées, Presqu'île.....	14 20	
J. White.....	Gardier temporaire du phare de St. Placide.....	11 50	
W. Hearn.....	Lampes et becs neufs.....	84 90	
J. U. Gregory.....	Grément du phare-flottant pour le lac Erié.....	1,000 00	
Cie de Nav., Riv. Ottawa	Frais du Capt. Blondin pour voir aux lampes en aval de Ste. Anne.....	67 75	
Park et Borrowman.....	Matériaux et réparations au phare de Bois Blanc.....	186 00	
Paré Frères.....	Blanc et rouge de plomb, huile, etc.....	19 40	
John B. Thayer.....	Huile de graine de lin.....	4 50	
Lacroix, Charbonnier et Cie.....	Madriers, etc.....	9 23	
Thomas Chapman.....	Réparation des lampes, chaînes, etc.....	43 15	
E. Manaik.....	Pose de trois phares-flottants à l'ancre, Lac St. Louis.....	140 00	
S. R. B. Carson.....	Fret sur bois de const. de Montréal à Port Louis.....	4 00	
J. B. Legault.....	Réparation de la lampe et peinture de la lanterne, jetée de la Pointe Claire.....	13 00	
John Parry.....	Deux brouettes, pelle et bois de construction pour Port Maitland.....	31 80	
James Moss.....	Cordage, quincaillerie, etc.....	4 31	
Haney et McIndoe.....	Quincaillerie, plomb en feuilles, etc., pour le phare temporaire de Port Maitland.....	17 15	
T. Schofield.....	Fer, etc., pour le phare temp. de Port Maitland.....	4 25	
W. R. Wadsworth.....	Passage et fret des approvisionnements, de Collingwood à la Rivière aux Français.....	94 83	
O. Stevens et Cie.....	Epiceries.....	253 71	
J. Henderson.....	Quincaillerie.....	78 53	
<i>A reporter</i>		41,593 06	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal,
etc.—*Fin.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 41,593 06	\$ cts. 27,396 68
E. R. Carpenter.....	Médicaments.....	4 95	
S. C. Kennady et Cie.....	Bois de construction.....	29 22	
Melville Fair et Cie.....	Couvertures, toile pour draps de lit.....	26 86	
E. Parrott.....	Poêle et ferblanterie.....	23 45	
William Watts.....	Chaloupe, voiles et rames.....	65 00	
Cie de Vitres Union.....	Vitres, cheminées, mèches.....	202 82	
J. U. Gregory.....	Pour loger l'équipage du phare-flottant, Pointe de la Barre, Lac Erié.....	1,500 00	
Elliott et Cie.....	Médicaments pour l'île au Renard.....	32 34	
Law Building & Manu- facturing Co.....	Bois pour bouées à la Rivière aux Français.....	17 82	
R. W. Stanley.....	Matériaux pour cabane de la chaloupe au phare de Goderich.....	14 30	
John Chaffey.....	Bois de construct., etc., pour la riv. aux Français..	86 29	
W. McCrossie.....	do do ile au Serpent.....	4 50	
A. Denton.....	Trois cordes de pierre.....	27 00	
A. Denton.....	Trente barils de chaux.....	9 00	
James Patterson.....	Peinture, huile, corniche, etc., Port Colborne.....	95 00	
M. Graburn.....	Bordereau de la main-d'œuvre, Riv. aux Français..	194 00	
John Ryan.....	Réparations au phare de Bois Blanc.....	75 50	
A. Ramsay et Fils.....	Fer, peinture, plomb, etc.....	406 04	
C. Sweetman.....	Fret sur bois de construction.....	6 30	
G. W. Robinson.....	Replacer des bouées sur le lac St. François.....	100 00	
James M. Bentley.....	Quincaillerie et service au phare de Scotch Bonnet	30 55	
James Swift et Cie.....	Fret et quaiage.....	16 50	
			44,560 50
	Total des dépenses.....		71,937 18

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

J'ai l'honneur de transmettre mon rapport comme médecin-surintendant de l'hôpital pour l'année fiscale commencée le 30 juin 1874 et expirée le 30 juin 1875.

Soixante patients ont été admis à l'hôpital durant l'année, cinquante-huit ont été renvoyés guéris, et deux sont encore sous traitement à l'hôpital; un décès a été provoqué par la consommation.

M. Patrick Lawler, qui remplissait les fonctions de gardien depuis quarante ans, est mort dans le cours de l'année, et son gendre, John Gallihar, l'a remplacé.

Nous avons besoin de lits neufs pour le confort des malades, car les lits actuels servent depuis plus de quarante ans. Si l'on est disposé à nous en donner, je recommande que ce soit des lits en fer.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

JOHN THOMSON, M. D.

A l'hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HOPITAL DE LA MARINE, SAINT-ANDRÉ, N.-B.

29 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du Ministre de la Marine et des Pêcheries, mon rapport annuel de l'année expirée le 30 juin 1875.

Il y a eu le nombre ordinaire d'admissions à l'hôpital, bien que le nombre des semaines pour la pension et le soin des marins ait quelque peu augmenté : il est de 108.

Les maladies n'ont pas sorti du cadre ordinaire, et il n'y a pas eu de décès.

A même un crédit du ministère des Travaux Publics une des dépendances a été réparée ainsi que les clôtures. Tout l'établissement est aujourd'hui en bon état.

Déboursés durant le trimestre expiré le 30 septembre 1874.....	\$252 08
“ “ 31 décembre 1874.....	206 93
“ “ 31 mars 1875.....	154 95
“ “ 30 juin 1875.....	210 30
	<u>\$824 26</u>

Recettes pendant la même période.

Reçu par J. H. Harding, écuyer, agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean, N.-B., les montants ci-dessus pour chaque trimestre.....\$824 26

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. T. GOVE,
Médecin-surintendant.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE
FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE,

HALIFAX, 29 octobre 1875.

MONSIEUR,—Les rapports précédents de cette agence contiennent des renseignements statistiques détaillés et complets au sujet des différents phares en opération dans la Nouvelle-Ecosse. Il est donc inutile, dans le présent, de faire plus que de parler des opérations générales de l'année, tout en fournissant plus de détails sur les travaux nouveaux ou qui ont été exécutés dans cet espace de temps ou qui sont en voie d'exécution.

La saison des opérations sur nos côtes exposées est très-courte, et nous n'avons que quelques mois à notre disposition pour transporter aux différentes stations l'huile et les autres approvisionnements nécessaires à l'entretien ordinaire et aux réparations, ainsi que pour débarquer le combustible affecté aux signaux d'alarme à vapeur. Ce service a éprouvé cette année des retards considérables par suite de brouillards continus, surtout dans les mois de juillet et d'août; quelques-uns des phares de l'est n'ont même été approvisionnés que ces jours derniers.

Cette année j'ai personnellement visité toutes les stations situées à l'ouest d'Halifax, y comprises celles de la Baie de Fundy, ainsi que plusieurs de celles qui se trouvent à l'est. Ces visites, dans lesquelles j'étais accompagné du contrôleur le capitaine Kendrick, furent faites sans avis préalable; à quelques rares exceptions près, j'ai trouvé les phares bien entretenus, les lampes et lanternes propres, et les bâtisses en général dans un état qui témoigne beaucoup en faveur de l'intelligence et de l'industrie de leurs gardiens.

La position et les avantages offerts aux différentes stations sont bien différents: les unes, situées sur la terre ferme, offrent de bonnes facilités aux opérations agricoles et sont accessibles aux établissements; les autres au contraire, situées au large, sont pendant de longues périodes privées de toute communication avec la terre ferme, et leurs gardiens sont renfermés sur une falaise escarpée ou sur un petit rocher sortant du sein de la mer battu par les vagues de la tempête et qu'on n'approche qu'avec les plus grandes précautions.

Les bâtisses sont pour la plupart en bois, et leur forme la plus générale est celle d'une tour avec logement adjacent. A quelques-unes des stations de havre les moins importantes une simple tour est la seule construction, l'huile est mise en entrepôt dans le bas de cette tour, et le gardien demeure dans sa propre maison qui se trouve généralement tout près de là. Cet arrangement n'est pas très-judicieux, je crois; car ces stations devraient avoir un hangar pour l'huile à une courte distance de la tour dans laquelle il ne devrait pas être gardé d'autre huile que pour la consommation de la nuit.

L'augmentation numérique annuelle des phares et la substitution générale des grandes lampes à mèche ronde ou plate aux petites lampes dont on se servait jusqu'ici ont considérablement augmenté la consommation de l'huile. L'huile dont on s'est servi dans le cours de l'année 1874-75 avait été fournie par MM. Yeomans et Barney qui, dans les mois de avril, mai, juin et juillet, en avaient livré 700 barriques contenant 31,752 gallons. 39 barriques contenant 1,755 gallons étaient restés de l'année dernière, et 80 barriques contenant 3,600 gallons ont été reçus de l'agence du Nouveau-Brunswick: tout l'approvisionnement disponible était donc de 37,026 gallons. La plus grande partie en fut expédiée aux différentes stations. L'huile fournie par MM. Yeomans et Barney était de provenance américaine et de bonne qualité. Les rapports des gardiens de phares s'accordent à dire qu'elle avait donné une bonne flamme, bien que quelques fois elle encrouât la mèche. Cette huile fut livrée à Halifax à 19 $\frac{1}{2}$ centins par gallon en entrepôt.

L'huile expédiée aux phares cette année a été fournie par MM. F. A. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario, qui ont fait un contrat pour trois ans de la livrer à Halifax moyennant, pour la première année, 28½ centins par gallon, tous impôts payés, et moyennant 27 centins pour la seconde et la troisième années.

Dans les mois de juin, juillet et août 838 barils contenant 38,778½ gallons ont été livrés, et presque le tout, ainsi que ce qui restait au commencement de l'année, a été envoyé aux différents phares de cette agence. Cette huile est d'une haute épreuve et donnera satisfaction, je l'espère ; mais jusqu'ici je n'ai pas reçu des gardiens assez de rapports pour me permettre de donner une opinion positive sur ses mérites.

Tous les ans presque toutes les stations exigent des déboursés plus ou moins considérables pour réparer les détériorations ; naturellement les dépenses sont plus fortes pour les localités qui sont le plus exposées aux assauts des tempêtes. En outre les débarcadères sont, ici, plus susceptibles d'être endommagés par la grosse mer et exigent des réparations la plupart du temps après chaque tempête, et très-souvent une reconstruction complète. Plusieurs des phares se trouvent à une distance considérable du seul débarcadère praticable, et il faut s'ouvrir un chemin à travers bois et rochers, et tous les ans il faut faire quelque chose pour rendre ce chemin passable au transport de l'huile et des autres approvisionnements.

Voici un sommaire des réparations qui ont été faites cette année aux différentes stations :

A Sambro et à la pointe de Peggy, on a expédié de l'huile et de la peinture pour peindre la tour.

A la baie Marguerite un porche a été construit au phare,—protection très-nécessaire dans les gros temps, surtout en hiver,—et un nouveau plancher posé dans la cave. Un bon débarcadère a été confectionné, on a posé des enrayures pour haler les chaloupes, et construit une excellente cabane de 24 x 12 pieds pour la chaloupe.

Chester.—Une nouvelle lanterne en fer de 7½ pieds de diamètre a été érigée ici et on a fourni un nouvel appareil d'éclairage formé par douze lampes disposées en deux cercles autour d'une souche de cheminée s'élevant de la lanterne. Il y a six lampes dans chaque cercle. Celui d'en haut a deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 18 pouces, l'autre quatre grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Dans le cercle inférieur il y a une grande lampe avec réflecteurs de 18 pouces et cinq grandes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Deux grands réflecteurs portent vers le sud et un vers le nord-est. Trois lampes de rechange en réserve. Les vitres de la lanterne ont 36 x 28 pouces. Il y a une chaloupe de 28 pieds de longueur à cette station. La chambre de la lumière a été doublée et la cave améliorée.

A l'île de la Croix les réparations nécessaires mentionnées dans le rapport de l'année dernière n'ont pas encore été faites, attendu que la lanterne en fer n'est point arrivée. Les matériaux pour le peinturage ont été envoyés. Le besoin d'un petit magasin se fait vivement sentir au débarcadère qui se trouve à un peu plus d'un mille du phare.

A l'île de Moser le gardien a reçu les matériaux pour le peinturage des bâtisses et reçu l'ordre de faire au dépôt d'huile quelques réparations nécessaires.

Port Mouton.—A cette station un bon débarcadère a été construit, ainsi qu'un tram-way qui le relie au phare. Ces travaux ont été exécutés par le gardien qui mérite beaucoup d'éloges pour la manière dont il s'en est acquitté.

Un nouveau couvercle en fer a été placé sur la lanterne de Little Hope, et l'ancienne pendule remplacée par une nouvelle qui a été ajustée de manière à fonctionner comme il faut. Des réparations ont été faites au débarcadère.

Il est très-difficile d'aborder à l'île de Carter, car le rocher est très-exposé sur tous les côtés. Le gardien a reçu l'autorisation de construire une cabane par la chaloupe à l'endroit le plus accessible. Les gouttières du logement ont été réparées, de nouvelles tablettes mises à la lanterne, et un carreau brisé remplacé par un autre.

A Shelburne une clôture a été construite autour du phare, et on y a débarqué tous les matériaux nécessaires pour réparer le logement. Ces travaux se feront de bonne heure le printemps prochain, et les bâtisses seront mises en bon ordre.

A l'île du Nègre le gardien a reçu \$100 pour doubler l'intérieur du logement et pour faire les divisions des chambres ; il a aussi reçu de la peinture et de l'huile pour le phare.

A Bon Portage le phare faisait tant d'eau qu'on a jugé nécessaire d'enlever les douves et de le recouvrir en bardeaux ; de plus il a été peinturé. On a fait quelques frais pour la confection d'un chemin et d'une glissoire pour la chaloupe ; on a aussi construit un débarcadère. La station a besoin d'un petit hangar pour recevoir les approvisionnements au débarcadère qui se trouve à une grande distance du phare.

Ile au Phoque.—La chaudière du sifflet d'alarme de cette station était en si mauvais ordre qu'il fut nécessaire de l'enlever. La chaudière, la machine et leur mécanisme, qui avaient été amenés de la pointe est de l'île de Sable, furent complètement réparés, transportés dans le cours de juillet à l'île au Phoque et mis à la place de l'ancien appareil. Le nouveau sifflet fut mis en opération le 1er août et depuis il a toujours fonctionné d'une manière satisfaisante. La pompe qui servait à l'île de Sable fut aussi amenée à cette station, et le système d'approvisionnement d'eau est maintenant des plus complets et des plus satisfaisants. Des châssis-doubles ont été fournis au logement du gardien. M. Crowell, le gardien, dont la vue s'affaiblit beaucoup, désire vivement être mis à la retraite. Il a toujours été un bon et fidèle officier.

Comme celui de Bon Portage, le phare de Argyle faisait eau ; on est actuellement à prendre des arrangements pour enlever les douves et les remplacer par des bardeaux. L'expérience a démontré que dans les stations exposées les bardeaux sont infiniment supérieurs aux douves comme protection contre le temps, et j'en recommande l'emploi général dans la construction des nouveaux phares. On doit construire un plancher dans la cave et une citerne pour l'eau de pluie, car le puits est hors de service et on ne peut avoir de l'eau fraîche dans l'île.

A l'île du Poisson on a dépensé \$100 pour améliorer le chemin qui conduit du débarcadère à travers l'île ; il faudra probablement une autre somme l'année prochaine pour le rendre ce qu'il devrait être.

Le quai de Yarmouth a été réparé, et au phare du havre le siphon de la chaloupe a été agrandi de manière à tenir la chaloupe hors des atteintes de la mer ; une échelle a été placée sur le côté ouest de la balise.

Un nouveau ventilateur ou capuchon a été placé dans la lanterne du cap Ste. Marie ; la pendule de l'appareil tournant a été réparée et fonctionne régulièrement. Mêmes travaux ont été faits au Cap de Sable et à Bon Portage.

On construit, à la tour de la Pointe de l'Eglise, une allonge devant servir de logement ; le gardien est autorisé à dépenser \$500 pour cet objet. L'ouvrage est maintenant à peu près terminé.

Des châssis-doubles ont été faits pour la station de Wesport, et ils seront placés avant l'hiver.

Le phare de la Tête du Sanglier se trouvant sur une falaise exposée, on a ajouté un porche au logement. Le chemin qui conduit du débarcadère monte une colline raboteuse, et il a besoin de beaucoup d'améliorations.

Le phare de Digby a été peinturé, et on l'a entouré d'un remblai de terre et de pierre. La tour temporaire a été enlevée du dépôt à l'huile, la bâtisse complètement peinturée et réparée. De nouvelles échelles ont été fournies à la maison du sifflet d'alarme qui a été également peinturée.

Autour du phare du Rocher Noir on a fait une nouvelle plate-forme en bois et réparé tout le plâtrage. On a fourni au dépôt des bancs pour les cuvettes d'huile.

On a fait à l'étalement du phare de Parrsboro quelques réparations nécessaires pour le faire résister aux empiètements de la mer. Le gardien est d'avis qu'il faudra faire d'autres travaux.

Le phare et le dépôt d'huile de Capot Brûlé ont été peinturés, et on a fait un chemin conduisant au débarcadère.

A Walton on a abattu un certain nombre d'arbres pour donner un plus grand rayon à la lumière ; ça été une amélioration sensible.

Le sifflet d'alarme du Cap d'Or a été mis en opération cette année, et, sauf de très-rare exceptions, il a résonné régulièrement dans les temps de brume et les tem-

pêtes. En une ou deux occasions il s'est arrêté pendant de courts intervalles, par suite du manque d'eau. On se propose de remédier à ceci pour l'avenir en creusant un autre réservoir, afin que l'approvisionnement d'eau obtenu par les pluies du printemps puisse être suffisant pour durer pendant tous les mois secs et brumeux de l'été. Cet ouvrage aurait été commencé avant aujourd'hui ; mais il n'est pas improbable que dans le cas où l'on établirait un phare sur l'île Haute, le sifflet d'alarme y fut transféré, et il ne serait pas sage d'encourir des frais qui n'auraient pas une valeur permanente.

À part les stations déjà nommées, on a distribué de la peinture et de l'huile pour peindre les bâtiments à Liverpool, à la Pointe Forte, à Port Hébert, Ile du Nègre, Ile aux Œufs, Ile du Castor, Havre du Pays, Tête Blanche, Ile Flint, Ile Pomket, Ile Pictou et Ile du Caribou. À quelques-unes de ces stations le peinturage se fait actuellement, à d'autres il a été remis au printemps.

Je signalais, dans mon dernier rapport, la nécessité de faire des travaux de protection à la station de la Grève de Meagher située à l'entrée du havre de Halifax ; chaque jour a démontré l'urgence de ces travaux pour garer la langue de roches et de sable à l'extrémité de laquelle se trouve le phare, et pour former un bon mouillage au nord de celui-ci. On se proposait de construire avec des billots ronds un grand brise-lames dont la surface serait recouverte de bois franc ou de demi-billots solidement liés et chevillés. La longueur totale de ce brise-lames devait être de 900 pieds le long de la surface, et la partie directement opposée à la tour devait avoir des saillies à angle droit qui, espérait-on, devaient accumuler en avant de la longue partie du brise-lames les matériaux flottants emportés par le ressac. Bien que cet ouvrage dût accomplir sans aucun doute l'objet que l'on désirait, il devait entraîner des frais considérables. Après ample étude de la chose et un examen personnel de votre part, il fut décidé d'abandonner ce plan, et de faire flotter une double rangée de pilotis remplis et appuyés par une grosse pierre de la rive élevée près l'île de McNab, le long de la partie inférieure de la grève où la mer avait fait le plus de dégâts, sur un espace de 600 pieds jusqu'au pilier qui avait été placé en dehors et à l'est de la tour.

Les travaux commencèrent le 26 août, et ont été poursuivis jusqu'à aujourd'hui. Ils donnent satisfaction, et la grève s'accumule déjà en dehors de la partie pilotée. On espère les terminer dans le cours de novembre. Autant que je puis voir, ils répondront à ce qu'on en attend, et seront exécutés à peu de frais comparativement.

Cette station a grandement besoin d'une cloche d'alarme fonctionnant par mécanisme, et qui devrait être placée le plus tôt possible.

À la station de Creighton Head des étais en fer ont été placés autour du phare, et on a fait des réparations considérables à l'île du Jersiais. Les douves ont été reclouées, et on a mis du plomb entre la cuisine et la tour ; le pont de celle-ci a été recouvert de toile goudronnée, la cheminée de la cuisine exhaussée, la bâtisse peinte et solidifiée par des étais en fer.

ILE VERTE—AU LARGÉ DE ARICHAU.

Le dix octobre courant, cette lumière a été changée de rouge fixe en un feu tournant rouge et blanc. Une évolution complète s'opère toutes les minutes et demie, la lumière est alternativement rouge et blanche et atteint son plus vif éclat toutes les 45 secondes. Le changement est une grande amélioration pour ce phare qui est un des plus importants de la côte. L'appareil d'éclairage comprend quatre lampes à bec circulaire, avec réflecteurs de 22 pouces disposés sur deux faces de deux lampes, une face étant munie d'abat-jour rouges pour donner la couleur distinctive.

Le toit des bâtisses a été rayé et couvert de toile goudronnée, la chambre bordée et les chambres à coucher divisées. On a aussi construit un porche au-dessus de la porte de la cuisine, et peinturé les bâtisses.

On a fourni une chaloupe à l'île Ouétique, creusé et maçonné un puits.

À la Pointe Basse les matériaux pour des réparations considérables sont prêts ; les travaux commenceront le printemps prochain quand la lanterne arrivera.

À la Pointe Aconi un puits a été construit.

Le gardien de la Pointe du Rocher Noir a reçu l'autorisation de faire une allonge pour la cuisine.

Par suite de l'érection d'un feu tournant rouge et blanc sur le Cap Nord, il devint nécessaire d'altérer le caractère de celui de l'Île aux Oiseaux, au large du Cap Breton, et le 1er juillet dernier la lumière fut changée en un feu tournant rouge faisant éclat toutes les minutes.

L'utilité du phare du Cap George, sur le lac Bras d'Or, a été considérablement augmentée par la destruction des arbres qui l'entouraient. On en a abattu un grand nombre, en sorte que les rayons de la lumière portent beaucoup plus loin.

A Margaree on a fait un certain nombre de réparations; les cheminées ont été exhaussées, le pont de la tour ainsi que l'intérieur du logement et l'entrepôt d'huile ont été réparés, et les bâtisses peinturées. On a aussi fourni une chaloupe.

Quelques petites réparations ont été faites à Canso Nord. Au havre de Pictou une grange a été construite, une certaine quantité de pierre et de broussailles ajoutée aux travaux de protection qui entourent le phare, afin de les rendre plus solides.

On est actuellement à réparer les travaux de protection autour de l'Île Amet: le contrat en a été confié à MM. D. et A. Campbell. Le mur fait le tour de l'île et est en maçonnerie brute, sans mortier. Il a une longueur de 1,380 pieds, une épaisseur moyenne de 5½ pieds, et sa hauteur varie de deux à huit pieds. On est actuellement à en refaire la partie supérieure, en solidifiant la pierre dans le mortier. Le ministère fournit le mortier. Par suite des retards qu'a éprouvés l'arrivée du mortier d'Angleterre, les travaux ne seront pas terminés cette année.

Les crédits votés par le parlement pour l'année fiscale contiennent des sommes affectées à l'achat de lanternes par les localités suivantes:—

Havre de Pictou.

Île du Castor.

Île aux Atocas.

Havre du Pays.

Île aux Œufs.

Louisbourg.

Pointe Basse.

Main-à-Dieu.

Île de la Croix.

Le besoin des lanternes est urgent, et elles devront être livrées ici de bonne heure le printemps prochain. Si celle de Pictou était prête cet automne ou au commencement de l'hiver, elle pourrait être placée avant l'ouverture de la navigation, et de cette manière le phare ne souffrirait pas.

Une lanterne en fer de huit pieds de diamètre ferait bien pour Main-à-Dieu; toutes les autres devront avoir dix pieds de diamètre.

De ces lanternes celles de l'Île aux Atocas, de l'Île du Castor et de l'Île aux Œufs devront être disposées de manière à laisser voir la lumière de tous les points de l'horizon; celles du Havre de Pictou, du Havre du Pays, de Pointe Basse, de Main-à-Dieu et de l'Île de la Croix pourraient avoir un douzième de la circonférence sombre; celle de Louisbourg deux-douzièmes sombres.

Des crédits ont également été votés pour de nouveaux appareils tournants et d'éclairage pour les phares suivants:—

Île du Castor.

Île aux Œufs.

Scatterie.

Liverpool.

Île Verte.

Celui destiné à l'Île du Castor est arrivé et a été mis en opération le 10 octobre; on aura besoin des autres dès l'ouverture de la navigation.

À l'Île du Castor, la lumière, qui est un feu blanc tournant, fait une évolution complète toutes les minutes. L'appareil d'éclairage actuel comprend neuf lampes avec réflecteurs de 12 pouces. Ce phare est très-important et devrait être muni de lampes et réflecteurs de première classe.

Le phare de l'Île aux Œufs exhibe une lumière blanche et rouge alternativement, faisant une évolution complète toutes les deux minutes. Actuellement il y a dix lampes A avec réflecteurs de 12 pouces. Le besoin d'un appareil d'éclairage amélioré et plus puissant se fait vivement sentir.

A Scatterie la lumière est un feu blanc tournant, visible pendant une minute et éclipsé pendant une demi-minute. Actuellement il y a neuf lampes A avec réflecteurs sphériques de 21 pouces. Ces lampes sont toutes trop petites, et les réflecteurs d'une forme défavorable. Il faudrait un appareil neuf et puissant.

Le phare de Liverpool ou Île Coffin est très-important ; il a un feu blanc tournant qui fait une évolution complète toutes les deux minutes, est brillant pendant trente secondes et sombre pendant quatre-vingt-dix secondes. Actuellement la lumière est produite par sept lampes A et des réflecteurs de 12 pouces. Il faudrait un appareil d'éclairage entièrement neuf. La lanterne a dix pieds de diamètre et est presque neuve.

Je signale encore une fois la nécessité de remplacer par une puissante lumière dioptrique celle qu'il y a actuellement à l'Île aux Atocas. Ce phare est l'un des plus importants de la côte et a besoin d'un appareil d'éclairage très-puissant. La chaudière du sifflet a été complètement réparée par des gens envoyés d'ici dans ce but.

Relativement à la nouvelle lanterne destinée à l'île de la Croix, je désire faire quelques remarques au sujet de l'appareil d'éclairage actuel, car il est vivement à désirer que cette importante station en ait un plus puissant.

Deux lumières blanches verticales, à quinze verges l'une de l'autre, sont exhibées à ce phare : celle d'en bas, par quatre lampes A et des réflecteurs de 12 pouces, d'une fenêtre placée dans la tour, et faisant face du sud-ouest au sud-est ; celle d'en haut est une lumière intermittente ou à éclats et est produite comme suit :—

Huit lampes A munies de réflecteurs de 12 pouces sont placées sur une table couverte en zinc dans le centre de la lanterne, un cylindre de fer blanc en feuilles est mis en mouvement par un mécanisme placé au-dessous qui le fait descendre à des intervalles qui couvrent et obscurcissent tout le cercle des lampes, cause une éclipse soudaine et s'élèvent de nouveau, et produisent ainsi un éclat de lumière. Celle-ci brille pendant quarante-cinq secondes, puis par la chute du cylindre de fer blanc elle est obscurcie pendant quinze secondes, et quand le cylindre s'élève tout-à-coup elle produit un éclat brillant. Le mécanisme est vieux et a besoin de réparations considérables ; il serait bon d'en faire confectionner un nouveau, réparer celui qu'il y a actuellement et de le garder en réserve.

Les nominations et changements suivants ont eu lieu parmi les gardiens de phares depuis mon dernier rapport :—

M. John McKinnon a été nommé gardien du phare du Cap Nord, avec un salaire annuel de \$400. Sa nomination date du 9 avril 1875.

Par arrêté en conseil du 23 janvier 1875, M. Charles W. Bigsby a été nommé gardien de havre au Havre d'Isaac, avec un salaire annuel de \$200. Sa nomination date du 9 novembre 1874.

Par arrêté en conseil du 24 février 1875, M. William E. Ellis fut nommé gardien du phare et du sifflet d'alarme de la pointe Prini en remplacement de M. Shephard J. Frost, avec un salaire annuel de \$300.

Par arrêté en conseil du 12 mars 1875, M. Charles Lattimore a été nommé gardien du phare du cap La Ronde, avec un salaire annuel de \$300, à dater du jour où ce phare fut mis en opération, le 1er décembre 1874.

Par arrêté en conseil de la même date, M. Cyrille Sampson a été nommé gardien du phare de l'île Ouétique, avec un salaire annuel de \$350, à partir du 1er décembre 1874.

Par arrêté en conseil du 14 juin 1875, M. Christophe DeCoste a été nommé gardien du phare de Arichat, avec un salaire de \$250 par année, en remplacement de M. Joseph DeCoste, mis à la retraite. La nouvelle nomination prit effet le 1er juillet dernier.

Par arrêté en conseil du 22 juillet 1875, le capitaine James W. Brown a été

nommé gardien du phare et contrôleur de l'établissement de secours de l'île Scatterie en remplacement de M. John McLean qui a demandé d'être mis à la retraite.

Trois gardiens de phares sont morts depuis le dernier rapport :—

M. John D. Suthern, gardien du phare de Westport, mort au mois de juin dernier, a été remplacé par son fils.

Mr. William Gilkie, depuis plusieurs années gardien du phare de Sambro et qui était un digne et bon officier, est mort dans la première semaine de juillet. Depuis lors son fils, M. Joseph Gilkie, a eu la garde de la station.

Le 13 octobre 1875, M. Isaac A. Montague, gardien du phare de Argyle, s'est noyé en allant de la terre ferme à l'île. Depuis lors, M. H. H. Hamilton a la garde temporaire de la station.

Les salaires de gardiens de phares ont été augmentés dans les cas suivants :

Phare de Pugwash, porté à \$300, depuis le 1er janvier 1875.

Phare de la pointe Tupper, porté à \$250, depuis le 1er avril 1875.

Phare du havre de Sydney, porté à \$250, y compris toutes les gratifications, depuis le 1er juillet 1875.

Phare de Lingan, porté à \$200, depuis le 1er avril 1875.

Les détails sur le nouveau phare du Cap Nord ont été donnés dans le rapport de l'année dernière, ainsi que ceux du cap George, dans la Baie St. Pierre. Ces phares ont été mis en opération pour la première fois ce printemps, à l'ouverture de la navigation.

ILE DE BETTY.

Latitude 44° 26' 22" N. ; Longitude 63° 45' 54" O.

Un nouveau phare a été établi sur la pointe Brig, à l'extrémité méridionale de l'île de Betty, près Prospect, dans le comté de Halifax.

La construction comprend une tour peinte en blanc avec deux barres rouges horizontales, à laquelle est adjoint le logement du gardien; derrière celui-ci se trouve un hangar qui recouvre une citerne ou réservoir en briques. La lanterne est en fer et a 9½ pieds de diamètre, huit côtés vitrés avec verres de 30 x 60 pouces.

La lumière est un feu rouge tournant qui atteint son plus grand éclat toutes les deux minutes et se trouve à 75 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Elle est visible de tous les points d'approche, et dans les temps clairs devra être aperçue à une distance d'environ 14 milles.

L'appareil d'éclairage est catoptrique et comprend six lampes en fer à bec circulaire avec réflecteurs de 20 pouces. Ce phare est côtier et ne se trouve qu'à une courte distance de l'endroit où le navire à vapeur *Atlantic* s'est perdu en 1873.

Indépendamment de la bâtisse principale, on a construit un entrepôt pour l'huile et une clôture qui enclot la propriété du phare. Le débarcadère se trouve à une distance considérable du phare, et il sera probablement nécessaire d'y construire un petit hangar pour y recevoir l'huile et les approvisionnements qui pourraient ensuite être transportés à la station.

On se propose d'allumer ce phare le 15 décembre 1875. Le contrat de sa construction a été accordé à M. Baker pour \$2,750, et M. Patrick Christian, père, en a été nommé gardien avec un salaire de \$500 par année.

PHARE-FLOTTANT DE BARRINGTON, BAIE DE L'EST.

Latitude 43° 31' 5" N. ; Longitude 65° 34' 25" O.

Le 27 mai 1875, le phare-flottant "Barrington" exhibait une lumière blanche fixe à une hauteur de 30 pieds au-dessus du pont. Le bateau est gréé en goëlette, la coque et les espars sont peints en rouge, avec les mots *Barrington* en lettres blanches sur les deux côtés. Il est placé à Barrington, baie de l'Est, comté de Shelburne, et est ancré dans six brasses à eau basse au moyen de deux ancres qui pèsent environ 2,200 livres chacun, et est mouillé avec une chaîne d'un pouce et un huitième. Le récif de Wesses se trouve S. O. quart de O½ O., à trois huitièmes d'un mille; le phare de Baccaro, S. S. E. ¼ E., est à six milles et treize-seizièmes, et les rochers de Bantam, S. quart de E. ¾ E., à 6½ milles.

Le phare a pour but de guider les navires dans Barrington, baie de l'Est, et dans le Passage Barrington. Il a été entièrement doublé en madriers d'épinette et de bois franc et recouvert en fer galvanisé pour le protéger contre les effets de la glace; il restera probablement en place tout l'hiver. La lumière est produite par un petit feu dioptrique hissé sur des haubans à partir d'une cabane sur le pont jusqu'à l'extrémité d'un petit pic du mât. Le bateau est muni d'une cage aux deux mâts comme indicateur de jour.

M. James Rodman Kenny a été nommé gardien, avec un salaire annuel de \$500 qui comprend aussi les gages d'un aide.

RIVIÈRE MÉTÉGHAN (VERTE FIXE.)

Latitude 44° 13' 43" ; Longitude 66° 8' 12" O.

Une petite balise érigée à l'extrémité du brise-lames de la rivière Météghan, comté de Digby. Elle est peinte en blanc avec raies verticales rouges sur le côté du large, et le sommet de la lanterne est peint en noir. La lumière est verte fixe, élevée à vingt et un pieds au-dessus du niveau des hautes eaux; dans les temps clairs, elle devra être aperçue à une distance de six milles. Elle est produite par trois lampes avec réflecteurs de 12 pouces, a pour but de guider dans la rivière les navires qui doivent passer tout près d'elle en la laissant à tribord. La marée laisse le brise-lames une heure avant que l'eau soit basse. Le phare sera mis en opération le printemps prochain.

La balise a été érigée par M. Israël Chute moyennant \$398, prix du contrat, et M. L. C. Comeau en a été nommé gardien avec un salaire annuel de \$100.

ILE DE KIDSTON (ROUGE FIXE.)

Latitude 46 5 58 N. ; Longitude 60 44 20 O.

Une nouvelle tour vient d'être construite sur la pointe nord-est de l'île de Kidston, à l'entrée du Havre de Baddeck, côté nord du Lac Bras d'Or, comté de Victoria, et sera mise en opération le 8 novembre prochain.

La lanterne est en fer, a 5½ pieds de diamètre, et le phare est une petite tour carrée peinte en blanc, sans logement, car le gardien loge chez lui à Baddeck.

La lumière est un feu rouge fixe élevé à 31 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux; dans les temps clairs il devra être aperçu à une distance d'environ sept milles. L'appareil d'éclairage comprend trois lampes à mèche plate avec réflecteurs de 17 pouces, et a pour but de diriger les navires dans le Havre de Baddeck. Il sera mis en opération le 8 novembre prochain. Le contrat de la bâtisse a été accordé à M. Neil W. McKenzie pour la somme de \$674, et M. Donald McRae en a été nommé gardien avec un salaire annuel de \$200, y compris une gratification pour la chaloupe.

Dans le cours de l'année dernière une petite balise a été érigée sur l'île Esmerald pour guider les bateaux pêcheurs et autres dans le Havre de Stoddart, baie de Barrington. On s'était d'abord proposé de placer la lumière dans la fenêtre d'une maison privée appartenant à M. Michael Wrayton, mais on a jugé qu'il valait mieux utiliser une vieille lanterne qui se trouvait dans le dépôt du phare en la plaçant au sommet d'une balise en bois peu spendieuse et dont le coût, y compris celui de son érection, ne s'élevait pas à plus de \$150. Aujourd'hui une lumière rouge est exhibée à ce point, et les patrons des navires côtiers et autres qui recherchent ce havre en font les plus grands éloges. Actuellement M. Michael Wrayton veille à la lumière gratuitement; mais comme il s'est donné beaucoup de trouble pour l'entretenir et que l'expérience a démontré qu'elle est nécessaire, je recommande qu'on lui donne une légère gratification annuelle à partir du jour où il en a pris soin.

Une petite balise est actuellement en voie de construction à l'île George, dans le Havre de Halifax. Le contrat en a été accordé à M. Thomas Hallowell pour la somme de \$1,300. Quand elle sera terminée, dans quelques semaines, on se propose d'exhiber deux lumières blanches verticales.

La construction d'un phare à la Baie Tor, comté de Guysboro, est aussi sous contrat, et elle sera bientôt terminée. Le contrat a été accordé à M. James McDonald pour \$1,525.

Des travaux considérables sont actuellement en voie d'exécution à l'île Sambro⁹ à l'entrée du Havre de Halifax, pour l'établissement d'un puissant sifflet d'alarme, moyennant \$7,250, prix du contrat, MM. Fleming et fils, de St. Jean, N.-B., en ont déjà terminé le mécanisme et ses accessoires, et M. Jacob Bowser a accepté pour \$4,854 l'entreprise de la construction des bâtisses.

Un sifflet d'alarme destiné au Cap de Sable, fabriqué par MM. Fleming et fils pour \$2,700, est terminé ; cependant les travaux de la bâtisse qui doit le contenir ne sont pas encore commencés.

Pour la construction d'un phare sur l'île Guyon, côte est du Cap-Breton, un contrat a été passé avec M. John G. Sinclair moyennant \$2,980 ; la bâtisse devra être terminée le 1er août 1876.

Des détails complets sur ces travaux seront donnés dans le rapport de 1875-76.

ILES ST. PAUL ET DE SABLE.

Dans le cours de l'année on a amélioré le phare de St. Paul en y plaçant un certain nombre de réflecteurs qui avaient été ré-argentés en Angleterre, ainsi qu'en mettant une nouvelle horloge en opération au phare sud-ouest.

Le gardien a reçu instruction d'entretenir les lumières tant que dure la navigation, celle surtout du nord-est qui est fréquemment utile pendant l'hiver et au commencement du printemps aux navires de Terre-Neuve, etc., qui font la chasse du phoque longtemps avant que la glace soit sortie du golfe. Par suite de l'absence d'eau, le sifflet d'alarme de St. Paul s'est arrêté quelques fois dans le cours de l'été et au commencement de l'automne. On est actuellement à construire un grand réservoir qui contiendra assez d'eau pour prévenir le retour de cette lacune. On construit aussi pour le mécanicien un logement qui était très-nécessaire à son confort et à celui de sa famille, car ils ont rudement souffert de cette lacune l'hiver dernier. Les ouvriers qui exécutent ces travaux sont encore dans l'île, mais vers la mi-novembre j'expédierai le vapeur *Lady Head* pour les ramener ; car on croit qu'ils auront alors fini leur besogne. Les autres bâtisses qui sont dans l'île auront besoin de réparations l'année prochaine, et il faudra y envoyer des ouvriers pour les exécuter.

Le seul naufrage qui ait eu lieu à St. Paul dans le cours de l'année est celui de la goëlette fédérale *La Canadienne*. Ce navire partit de Halifax au commencement d'août avec un chargement de briques, de bois, de fer et de matériaux pour le réservoir, et ayant des ouvriers à son bord. Il arriva à St. Paul dans la matinée du 18 août, et dans le cours de cette journée et le lendemain une grande partie de la cargaison fut débarquée. Vers le soir le temps devenant menaçant, le capitaine dirigea son navire dans l'Anse de la Trinité et jeta l'ancre dans 13 brasses d'eau. A 2 heures du matin une légère brise s'élevant de l'ouest, on mit aussitôt les voiles et le navire se prépara pour le départ ; mais le vent s'éleva si rapidement et la mer grossit tellement, que la goëlette ne put s'échapper. On laissa filer l'ancre, mais la chaîne se brisa et le navire alla donner contre les rochers : le naufrage a été complet et l'équipage ne se sauva qu'avec les plus grandes difficultés. Les espars, voiles, etc., furent sauvés, ainsi que la plus grande partie de la cargaison qui resta à bord ; mais la goëlette se brisa bientôt et il ne resta rien de sa coque. Ce qui a été sauvé sera ramené de l'île dans un des vapeurs du gouvernement.

Les lumières de l'île de Sable ont continué à être très-utiles ; elles ont fonctionné régulièrement et efficacement, ainsi que le sifflet d'alarme placé à la pointe ouest.

Le gardien du phare de la pointe Est est loin d'être suffisamment rémunéré. Il a toujours été en charge depuis l'incendie du sifflet d'alarme l'année dernière, et il ne reçoit que la solde des autres fonctionnaires de l'île, c'est-à-dire \$175 par année.

La lumière est une des meilleures dioptriques et se trouve dans un endroit des plus importants ; le gardien a toujours été fidèle et plein d'énergie dans l'accomplissement de ses attributions.

Une grande quantité de planches qui formaient toute la cargaison du *Nashwaak* a été sauvée dans le cours de l'hiver, et subséquemment vendue. Un naufrage a eu lieu durant la dernière saison, celui du brigantin *Flurto*, de Portugal. En voici les détails qui ont été recueillis de la bouche de l'un des passagers :—

Le brigantin *Farto*, d'environ 152 tonneaux, Jose Caillas Gomez da Silva Sampaio, patron, ci-devant de Lisbonne, Farto et Jamas (frères) armateurs, parti de Lisbonne le 21 février 1875 pour un voyage à Madère et de là à Halifax, avec une cargaison de sel, vins, noix, figues et liège; il arriva, vers le 2 ou 3 mars, à Madère où il augmenta sa cargaison, n'ayant chargé qu'en partie à Lisbonne. Environ vingt-quatre heures après son arrivée, il partit de Madère pour Halifax. Après avoir tenu la mer pendant quelque temps, ayant brisé une vergue et se trouvant à court de provisions, il se dirigea vers les Iles Occidentales et arriva, le 1er mai, à St. Michel où le patron fit enregistrer son protêt. Le brigantin ayant été réparé et ayant reçu à son bord des provisions ainsi qu'un passager nommé George S. Avellar, fit voile pour Halifax le 26 mai. Il essuya des vents contraires pendant la plus grande partie du voyage et dût s'arrêter quatre ou cinq fois pendant vingt-quatre heures. Depuis cinq jours, avant le naufrage, il n'avait pu obtenir d'observations. Rien de remarquable ne se produisit jusqu'à 2½ heures du matin le 29 juin, alors que le navire toucha la pointe sud de l'Île de Sable, à environ trois milles et demi à l'ouest du phare de la pointe Est, pendant une brume épaisse et un fort vent d'ouest: le navire naviguait alors au nord quart d'ouest et la mer était très-grosse quand il toucha. On essaya de descendre les deux chaloupes qu'il y avait à bord; mais vainement, et elles furent emportées. Vers 3 heures le capitaine fut aussi enlevé, il était alors aux manœuvres, donnant des ordres à ses hommes. Une corde lui fut jetée, et on tenta l'impossible pour le sauver; mais ce fut inutile.

On fit tous les efforts imaginables pour relever le navire, mais en vain, et vers 4 heures il commença à s'en aller en pièces et si rapidement que pour les personnes à bord il n'y avait rien autre chose à faire que de tâcher de sauver leur vie. Les unes en nageant, les autres en se cramponnant aux épaves flottantes purent gagner terre, à l'exception de deux. A mesure que le navire était démantibulé, la mer emportait la cargaison dont une faible partie seulement fut poussée vers le rivage.

On voit par ce qui précède que très-peu de chose a été sauvé du naufrage, et ces épaves même n'ont pu être ramenées de l'île, car le temps a été si orageux lors des deux voyages du *Lady Head*, qu'on n'a pu débarquer qu'une faible partie de la cargaison destinée à l'établissement et n'en rien rapporter.

Le contrôleur écrit, à la date du 20 avril, que les gens préposés à l'extrémité est ont aperçu, le 10, une goëlette peinte en noir sur les côtés prise dans la glace, à environ un mille et demi du rivage. Un des hommes s'avança assez loin sur la glace, mais ne put aller au but et dût s'en revenir sans avoir pu constater le nom du navire. On croit que celui-ci avait une cargaison, car sa poupe paraissait très-profondément enfoncée dans l'eau. Le 11, le vent soufflant du sud-ouest, emporta la glace et la goëlette au large. Evidemment il n'y avait personne à bord de cette dernière.

Le contrôleur m'informe que les récoltes de l'île seront cette année extraordinairement bonnes; mais je n'ai jusqu'ici reçu aucun rapport détaillé sur les opérations de la saison. Pour l'année expirée au 31 décembre 1874, le tableau suivant pourra être de quelque utilité:

La quantité de foin coupé et mis en grange dans le cours de l'année a été de 140 tonneaux.

Pommes de terre.....	555	boissaux.
Navets.....	75	"
Carottes.....	11	"
Betteraves.....	7	"
Choux.....	156	douzaines.

Le bétail disponible à cette époque était comme suit :

Chevaux.....	25	Taureaux.....	3
Vaches.....	32	Moutons.....	36
Bœufs.....	7	Cochons.....	11
Jeunes taureaux.....	7	Volailles.....	10
Veaux.....	25	Génisses.....	6

Bétail tué dans le cours de l'année :

Vaches.....	5	Moutons.....	9
Jeunes taureaux.....	1	Cochons.....	12
Veaux.....	10		

Augmentation dans le cours de l'année :

Veaux.....	35	Cochons.....	11
Agneaux.....	16		

Morts dans le cours de l'année :

Vaches.....	4	Agneaux.....	2
Veaux.....	10	Cochons.....	3

Il n'est pas probable que la récolte des atocas soit très-forte cette année, mais on dit que celles qui ont été recueillies sont excellentes.

Le service des bouées de cette division du ministère augmente tous les ans.

Celui de Halifax a été transféré de l'amirauté à ce ministère. Ces bouées ont besoin d'être constamment surveillées, car elles sont sujettes à être changées de position par la glace et les bourrasques de vent. Le changement de système a été opéré au mois d'avril dernier tel qu'annoncé, la seule altération opérée durant la saison étant l'ajouté d'un appui et d'une cage à la bouée de Lichfield pour la distinguer de la bouée du rocher de Mar. Ce changement fut, après avis raisonnable, opéré le 15 Octobre 1875.

La bouée-cloche en fer importée l'année dernière et destinée au rocher de Grime a été placée le 15 juin dernier.

La bouée se trouve dans 17 brasses d'eau, E. S. E., à deux tiers de mille de la batture de Grime et à l'est de toutes les battures. De là le rocher de l'Achigan s'avance vers l'ouest.

Cinq bouées-cloches en fer, du même modèle que celles reçues d'Angleterre, ont été fabriquées, d'après contrat, par M. E. Chanteloup. Quatre d'entre elles sont destinées à cette agence et sont actuellement à Pictou attendant le vapeur *Newfield*, qui doit les amener ici et en poser trois cet automne dans la baie de Fundy comme suit :—

Une à l'île aux Eglantiers : elle est mouillée au moyen d'une ancre et à peu près soixante brasses de chaîne de $\frac{1}{2}$ pouce, N. O. $\frac{1}{2}$ N. à un quart de mille du récif nord-ouest, dans une vingtaine de brasses d'eau, et sera peinte en rouge.

Une autre au rocher Brézil : elle sera mouillée de la même manière dans quinze brasses, S. S. E. à un demi-mille du rocher,—mêmes grosseur et largeur de chaîne. Elle sera peinte en rouge, avec raies noires horizontales.

Une à la Pointe sud-ouest, Ile de Jean, Pubnico : elle sera mouillée au moyen d'une ancre et d'environ 35 brasses de chaîne de $1\frac{1}{2}$ pouce dans sept brasses d'eau, S. O. quart O. $\frac{1}{2}$ O. à un demi-mille du récif;—elle sera peinte en rouge. Il faudra amener la bouée-cloche de la batture de Grime avant la clôture de la navigation : on pourra se passer des autres pendant tout l'hiver.

La quatrième bouée est gardée en réserve et sera employée cet automne pour remplacer celle des "Sœurs" qui sera ramenée, peinturée, etc., et servira probablement à remplacer celle du récif de la Trinité. Il est prudent d'en avoir une en réserve en tout temps, dans le cas où les autres seraient victimes d'accidents.

Trois bouées ont été placées à l'entrée du Havre de Pictou. On en a construit et placé un grand nombre dans la Baie Mahone, et d'un autre côté on a veillé avec soin à celles qui étaient placées sur la côte, on les a réparées et améliorées de manière à rendre la navigation sûre.

On doit placer une girouette et une cage sur le récif de la Vache, Grand Passage comté de Digby.

VAPEUR "LADY HEAD."

Voici un bref résumé des services accomplis par ce vapeur dans le cours de l'année :—

Tout le mois de janvier, le navire a été sur la cale maritime.

Pendant le mois de février, au quai, pris dans la glace. Mécaniciens employés aux machines.

3 mars.—Travaux aux machines terminés et le vapeur est prêt à aller enlever les bouées, service dans lequel il fut engagé jusqu'au 17; il partit le 18 pour l'île aux Atocas avec les fabricants de chaudières chargés de faire des réparations à cette station; mais en raison de la grande quantité de banquises, ils ne purent débarquer que le 20. Il partit alors pour Tête Blanche où il dû rester jusqu'au 29 à cause de la violence de la tempête. Le 29, il se rendit à l'Île de Sable où il prit à son bord M. Courtney et l'équipage naufragé, puis retourna à Halifax.

Dans le mois d'avril il fit le service des bouées, prit à bord une cargaison qu'il débarqua à Tête Blanche, l'île aux Atocas et l'île de Sable, puis retourna à Halifax le 25.

Le 11 mai, il remorqua le phare-flottant *Barrington* jusque dans la baie de Barrington. Le 12 il mit le phare à l'ancre et partit pour Yarmouth où il resta jusqu'au 14; puis se rendit à la bouée du récif de la Trinité qu'il replaça dans son ancienne position; partit ensuite pour Barrington, arrêtant à l'Île au Phoque, et retourna à Halifax. Dans la dernière partie du mois il fit le service des bouées du havre de Halifax.

Dans la première semaine de juin le vapeur fut mis sur la cale pour être nettoyé. Le 10, il commença à prendre cargaison pour les phares de l'est; partit de Halifax le 11, arrêtant à Chezecook d'où il remorqua le dragueur *Cape Breton* jusqu'à Cheticamp, arrivant en cet endroit le 18. Il partit ensuite pour l'Île St. Paul, prit à bord Madame McNeil, sa famille et ses effets et se rendit à Sydney après avoir approvisionné les différents phares, puis retourna à Halifax le 27.

Il passa le mois de juillet à approvisionner les phares de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Le 18 il débarqua le sifflet d'alarme et la chaudière de l'Île au Phoque. Le 26, le contrôleur et moi partîmes pour Halifax, et le vapeur partit pour St. Jean, N. B., où il arriva à 4.30 p. m. le même jour. Le 28 prit à bord des approvisionnements pour les phares de la baie de Fundy.

Le 4 août il acheva d'approvisionner les phares et retourna à St. Jean où il fit du charbon. Prit à bord du bois de construction, etc., pour l'Île au Phoque Machias, mais resta au port jusqu'au 10 à cause de la brume, et se dirigea ensuite vers la mer; mais comme la brume était très-épaisse il toucha la Tête Quoddy; cependant au bout de quelque temps il fut remis à flot, se rendit à l'Île au Phoque Machias où il débarqua ouvriers et matériaux de construction, et partit pour Halifax où il arriva le 13, après avoir fait escale à l'Île au Phoque et au Cap Ste. Marie et pris à bord le vieux sifflet d'alarme. Le 16 il fut mis sur la cale pour être réparé et y resta jusqu'au 13 septembre.

Du 14 au 17 septembre il prit une cargaison pour l'île de Sable, mit à la voile le 20, jeta l'ancre à la station principale le 22 et débarqua une partie de la cargaison; mais le temps se montrant extrêmement défavorable, il dû se rendre à Tête Blanche où il resta jusqu'au 5 octobre, alors qu'il partit pour l'île de Sable où il jeta l'ancre le 6 et débarqua quelques approvisionnements; mais le vent prenant les proportions d'une tempête et la mer étant très-grosse, il leva l'ancre et partit pour Halifax, où il arriva le 7. Le 11 il repartit pour l'île de Sable avec une cargaison très-considérable et des approvisionnements pour quelques-uns des phares de l'est, mais le mauvais temps le força encore de revenir; il partit de nouveau le 13, débarqua des approvisionnements à l'île du Diable et d'autres phares, embarqua au Havre du Pays des bilots destinés au quai de Tête Blanche où il arriva le 15; mais, grâce au mauvais temps, il ne put partir que le 23 pour l'île de Sable. Il arriva à l'île le 24 à 9.30 a. m. et y débarqua partie de la cargaison; mais comme la mer était grosse et qu'une violente bourrasque soufflait de l'ouest, il dut partir pour Halifax où il arriva le 25 à 9 p. m.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. W. JOHNSTON.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 15.

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 1875.

Nom.	Emploi.	Traitement.	\$ cts.	\$ cts.
L'Hon. Albert J. Smith	Ministre	12 mois de traitement		7,000 00
William Smith	Député-ministre	do		3,200 00
W. F. Whiteher	Commissaire des Pêcheries	do	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
John Hardie	Premier commis	12 mois de traitement	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
Joseph Tomlinson	Contrôleur général des phares	12 mois de traitement	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
John Tilton	Commissaire de première classe et comptable	12 mois de traitement	1,650 00	
Do	do	Bonus	247 50	1,897 50
S. P. Banset	Com. de 1ère classe	12 mois de traitement	1,400 00	
Do	do	Bonus	210 00	1,610 00
W. L. Magee	do	12 mois de traitement	1,400 00	
Do	do	Bonus	210 00	1,610 00
W. S. Pettegrew	Com. de 2me cl. anc.	12 mois de traitement	1,150 00	
Do	do	Bonus	172 50	1,322 50
Marmaduke Graburn	do	5 mois de traitement	458 34	
Do	do	Bonus	82 50	540 84
F. F. Gourdeau	do	12 mois de traitement	1,112 50	
Do	do	Bonus	165 00	1,277 50
W. P. Anderson	Com. de 2me cl. cad. et assist.-ingénieur	2 mois de traitement	166 67	
Do	do	Bonus	75 00	241 67
Wm. H. Alexander	Com. de 2me cl. cad.	12 mois de traitement	775 00	
Do	do	Bonus	116 25	891 25
A reporter				26,491 26

ÉTAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la
Marine et des Pêcheries.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Traitement.	\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>		26,491 26
R. N. Venning.....	Com. de 2me cl. cad..	12 mois de traitement.....	750 00	
Do	do	Bonus	112 50	862 50
George Trudeau	Com. de 2me cl. cad. et traducteur.....	12 mois de traitement.....	700 00	
Do	do	Bonus	105 00	805 00
Arthur Chisholm	Com. de 3me cl. cad. et sténographe.....	12 mois de traitement.....	600 00	
Do	do	Bonus	90 00	690 00
W. B. Carleton	Com. de 3me classe...	12 mois de traitement.....	525 00	
Do	do	Bonus	78 75	603 75
James B. Halkett	do	12 mois de traitement.....	525 00	
Do	do	Bonus	78 75	603 75
F. E. A. Gantier.....	do	10 mois de traitement.....	436 92	
Do	do	Bonus	62 50	499 42
Jules Morin.....	Messenger	12 mois de traitement.....	490 00	
Do	do	Bonus	73 50	563 50
James Robertson.....	do	12 mois de traitement.....	180 00	
Do	do	Bonus	27 00	207 00
				31,326 18

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries

ANNEXE No. 16.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRÉS DE
QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.HÔPITAL DE LA MARINE,
QUÉBEC, 30 octobre 1875.

MONSIEUR,—Les syndics de l'hôpital de la Marine et des Emigrés de Québec ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel pour l'année finissant le 30 juin 1875.

Par le rapport du médecin interne, il appert que le nombre des malades qui ont été traités dans l'hôpital, dans le cours de l'année, a été de 1312, dont 830 étaient marins, 56 émigrés et 426 résidents.

Comme la plupart des remarques contenues dans leur rapport annuel pour l'année finissant le 31 décembre 1874 s'appliquent aussi bien au dernier semestre (le premier de l'année fiscale 1874-75) qu'au premier, les syndics ne croient pas devoir revenir sur les matières qui en font le sujet.

Il n'est rien survenu, dans le cours du dernier semestre de l'année fiscale 1874-75, qui mérite une mention spéciale, à part une diminution assez considérable dans le nombre des admissions dans la classe des marins, diminution qui, du reste, s'explique par le petit nombre de vaisseaux qui ont, cette année, visité le port de Québec.

Bien que l'hôpital, tel qu'il est aujourd'hui, puisse, sous le rapport de l'hygiène et du confort, figurer avantageusement avec les institutions du même genre dans la Confédération, son économie intérieure laisse cependant à désirer. Les syndics, à plusieurs reprises, et notamment dans leur rapport annuel pour l'année 1865, ont fait des représentations qui, malheureusement, sont restées sans effet.

Aujourd'hui encore ils sont d'opinion que si les suggestions contenues dans le rapport ci-dessus mentionné étaient adoptées, l'expérience viendrait confirmer les résultats qu'ils anticipent.

Avant de clore ce rapport, les syndics croient devoir renouveler les remarques qu'ils ont eu l'honneur de soumettre relativement à l'état des planchers des salles et des couloirs. Ces planchers sont dans un état pitoyable : il est extrêmement difficile de les tenir propres, et si l'état de choses actuel se prolongeait bien longtemps, la salubrité de l'hôpital pourrait bien à la fin se trouver gravement compromise.

Les syndics ont l'honneur de soumettre avec leur présent rapport un état des dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital pendant l'année fiscale 1874-75.

Le tout humblement soumis,

P. WELLS, M. D.
Secrétaire.

WM. SMITH, ECR.,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés, Québec,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
J. A. Sewell, M.D.....	12 mois de sal. comme président des commissaires..	400	00		
A. Von Iffland, M.D.....	12 do commissaire.....	200	00		
O. Robitaille, M.D.....	12 do do	200	00		
P. Wells, M.D.....	12 do secrétaire et trésorier.....	600	00		
J. E. Landry, M.D.....	12 do médecin-visiteur.....	400	00		
A. Rowand, M.D.....	12 do do	400	00		
C. E. Lemieux, M.D.....	12 do do	400	00		
L. Catellier, M.D.....	12 do médecin-résidant.....	799	92		
Rév. J. S. Sykes.....	Gratification comme aumônier, 1 an	108	00		
Rév. J. A. Hamelin.....	do do	108	00		
Rév. J. A. Hamelin.....	Pour les enfants nés à l'hôpital durant 6 mois.....	200	00		
Rév. J. A. Hamelin.....	Enterrements.....	30	00		
Corporation de Québec.....	Eau, 18 mois	900	00		
Cie. du gaz de Québec.....	Gaz	685	12		
Cie. du gaz de Québec.....	Tuyaux à gaz.....	92	75		
Jas. McCorkell.....	Pain	864	47		
L. Lessard.....	Bois de chauffage.....	1,854	75		
Jos. Gravel.....	Sciage de bois.....	296	99		
Thos. Delany.....	Bœuf, \$1,443.40 ; lard, \$33.63.....	1,477	03		
M. Brophy.....	Lait.....	1,195	19		
Jas. McCone.....	Provisions.....	2,219	49		
Geo. Thompson.....	do	14	00		
J. B. Dubeau.....	do	5	44		
W. W. Martin.....	Bière douce	14	50		
J. P. Déry.....	Vin	184	50		
S. Mossman.....	Déboursés pour légumes, poisson, œufs, volailles pour les patients	1,165	14		
S. Mossman.....	12 mois de gages comme matrone	300	00		
C. Trythall.....	10 mois et 20 jours de gages comme messager	146	00		
C. Servan.....	14 jours de gages comme messager.....	5	60		
M. Phalen.....	2 mois de gages comme messager.....	24	00		
J. O'Keefe.....	7 mois et 24 jours de gages comme messager.....	105	60		
J. Streeter.....	5 do 16 do	76	40		
F. Côté.....	24 jours de gages comme messager.....	11	20		
E. Raymond.....	20 do do	6	66		
J. Donelly.....	2 mois de gages comme messager.....	28	00		
J. Dormer.....	1 mois et 17 jours de gages comme messager	21	93		
L. Birch.....	1 do 12 do	19	60		
S. Hobbs.....	1 mois de gages comme messager	14	00		
L. Mechels.....	1 do do	14	00		
J. Vaillancourt.....	12 do do porte-faix.....	168	00		
M. Sullivan.....	12 do do do du dehors	168	00		
S. Hobbs.....	11 do do do do	154	00		
H. Hunt.....	1 do do do do	14	00		
J. Waters.....	16 jours de gages comme gardien.....	4	27		
L. Girard.....	3 mois do	30	00		
J. Savard.....	1 do do	10	00		
H. Pelletier.....	9 do et 19 jours de gages com. 1re garde-malade	96	33		
C. Ross.....	2 do 8 do do do	22	64		
A. McGrah.....	12 mois de gages comme garde-malade.....	120	00		
C. Conway.....	1 do do	8	00		
M. Quinn.....	24 jours de gages comme garde-malade	6	40		
A. Power.....	8 mois de gages comme garde-malade pour la nuit	80	00		
J. Delany.....	12 do do do dans les hangars	120	00		
C. Conway.....	5 do et 7 jours de gages comme do do	39	87		
A. Delany.....	1 do et 22 do do do	17	33		
A. Bendle.....	1 mois de gages do do do	6	00		
A. Delany.....	1 do et 2 jours de do do do	10	66		
A. Berrigan.....	4 mois de gages comme cuisinière	38	00		
M. Dunn.....	10 do do	80	00		
M. Harris.....	7 do et 16 jours de gages comme cuisinière.....	66	26		
M. Quinn.....	1 do de gages do	7	00		
M. Mitson.....	22 jours do do	5	86		
	<i>A reporter.....</i>	16,860	90		

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrants, Québec, pour l'année expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		16,860 90	
E. Dunn.....	12 mois de salaire comme couturière.....	72 00	
C. Ouellet.....	12 do fille de chambre.....	72 00	
J. O'Neil.....	5 do do.....	30 00	
M. Kelm.....	7 do do.....	42 00	
A. Boyle.....	15 jours de salaire do.....	3 00	
C. Conway.....	24 do do.....	4 80	
M. Mitson.....	74 do laveuse de vaisselle.....	37 00	
M. Quinn.....	15 do do.....	7 50	
M. Mitson.....	40½ jours de salaire comme femme de journée.....	20 25	
M. Quinn.....	44 do do.....	22 00	
M. Boily.....	35 do do.....	17 50	
A. Dupil.....	35 do do.....	17 50	
J. Harrington.....	30 do do.....	15 00	
M. Dalton.....	22 do do.....	11 00	
A. Bendle.....	8 do do.....	4 00	
J. Hogan.....	9 do do.....	6 30	
G. Jacobs.....	9 do do.....	6 30	
M. Jacobs.....	12 do do.....	8 40	
Hamel et Frères.....	Essui-mains, draps de lits, etc.....	72 43	
Garneau et Frère.....	Couvreures de laine, flan., tapis et menus effets....	225 15	
J. P. Déry.....	Papeterie.....	25 15	
J. A. Langlois.....	do.....	17 67	
Lafrance et Lemieux.....	do.....	24 00	
A. Laberge.....	Portes, clôtures, peinture, vitrage, blanchissage et réparations.....	1,194 00	
Geo. Cook.....	Ouvrage de forgeron, posage et nettoyage de tuy. de poêle.....	215 18	
P. Cook.....	do do do.....	65 70	
O. Picard.....	Calorifère et tuyaux.....	119 50	
P. Séguin.....	Réparations au corbillard.....	10 50	
T. Andrews.....	Quincaillerie et coutellerie.....	184 55	
T. Andrews.....	Réparations aux tuyaux à gaz, et appareils neufs.....	343 08	
A. Mulholland.....	Plomberie.....	302 80	
T. Norris.....	Poterie.....	110 30	
J. E. Burke.....	Drogues.....	106 32	
J. Masson et Cie.....	do.....	169 16	
W. E. Burnet.....	do.....	26 67	
Pharmacie de Dublin.....	do.....	439 91	
Allans, Rae et Cie.....	Fret sur drogues.....	11 65	
D. S. Rickaby.....	Meubles.....	97 20	
L. Gagnon.....	Glace.....	28 00	
Fisher et Blouin.....	Sellrie.....	4 00	
J. Drolet.....	Blanchissage.....	572 80	
J. Drolet.....	Paille.....	26 48	
L. Brousseau.....	Peinture.....	13 00	
H. Fabre.....	do.....	21 00	
A. Côté et Cie.....	do.....	9 10	
Cie. d'Assur. Impériale.....	Assurance, \$2,000.00 depuis le 3 décembre 1874, jusqu'au 3 décembre 1875; \$10,000.00 depuis le 2 décembre 1874, jusqu'au 2 décembre 1875; risques sur la menuiserie, \$10.00.....	107 50	
Cie. d'Assurance Royale.....	Assurance, \$2,000.00, depuis le 10 décembre 1874, jusqu'au 10 décembre 1875; \$4,000.00 depuis le 16 février 1875 jusqu'au 16 février 1876; \$8,000.00 depuis le 7 mars 1875 jusqu'au 7 mars 1876; risques sur la menuiserie, \$12.00.....	122 00	
Cie. d'Assurance Royale Canadienne.....	Assurance, \$10,000.00 depuis le 16 février 1875, jusqu'au 16 février 1876.....	62 50	
Cie. d'Assurance Aetna.....	Risques sur la menuiserie.....	10 00	
			21,984 75

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable
5-19

ANNEXE No. 17.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.HÔPITAL DE MARINE,
RICHIBOUCTOU, N. B., 21 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ce rapport annuel sur l'Hôpital de Marine de Richibouctou, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Pendant l'année fiscale il n'a été admis que trois malades qui y sont restés, ensemble, cinquante-six jours ; deux ont été renvoyés guéris, et l'autre dans un état amélioré.

Madame Sarah Farrel, la matrone, me donne entière satisfaction par l'intelligence et le soin qu'elle déploie dans le soin des malades, et la propreté dans laquelle elle entretient les salles, la literie et toute la maison.

Les médicaments, etc., envoyés en 1874, sont arrivés en bon ordre, et j'en suis très-satisfait, à l'exception de l'instrument scarificateur qui n'était et n'est encore d'aucune utilité pratique.

Madame Hannah McNeil, l'ancienne matrone, qui avait la garde de l'hôpital depuis plusieurs années, dût se démettre de ses fonctions il y a deux ans, à cause de son grand âge et de ses infirmités ; aujourd'hui elle demeure seule dans une petite maison près de l'hôpital, et je sou mets respectueusement à votre considération l'a propos de lui donner une petite gratification annuelle.

M. Simon Graham qui agit, je crois, en vertu d'instructions reçues de votre ministère, fait des réparations et améliorations considérables à l'hôpital, aux dépendances, aux terrains et clôtures.

L'hôpital se trouve sur la rive nord de la rivière Richibouctou, entre le village de Kingston et la petite ville de Kent,—à environ un huitième de mille de la voie publique,—d'où un chemin sinueux à travers tronçons et hautes herbes conduit à l'hôpital. Ce chemin est aussi très-raboteux, à telle enseigne que j'y ai brisé ma voiture l'été dernier. Je propose donc respectueusement à votre examen l'opportunité de raccourcir ce chemin, de le rendre droit et de le niveler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. W. DOHERTY, M. D.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 18.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, SACKVILLE, N.-B., POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.HÔPITAL DE MARINE,
SACKVILLE, N. B., 23 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport comme médecin-surintendant de l'Hôpital de Marine, Sackville, N. B., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Jusqu'à cette époque il n'y eut qu'un seul malade traité à l'hôpital, et il est encore sous mes soins pour une diarrhée chronique ; mais j'ai soigné trois malades hors de l'hôpital avant que celui-ci eut été rendu assez confortable pour les recevoir ; et comme il s'y fait actuellement des réparations complètes sous l'habile direction de M. Stead, j'ai la confiance que les marins malades qui seront à l'avenir envoyés ici, y trouveront tout ce qu'il leur faudra.

Les comptes trimestriels qui passent par mes mains ont été transmis en leur temps, et j'espère qu'ils ont été trouvés satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. FLEMING, M. D.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 19.

**RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, CHARLOTTETOWN, I. P. E., POUR
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.**

HÔPITAL DE MARINE,

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 19 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport comme médecin-surintendant de l'Hôpital de Marine de ce port, pour l'année fiscale commencée le 1er juillet 1874 et expirée le 30 juin 1875.

Nous avons eu sous nos soins environ quarante-six matelots affectés de différentes maladies. Aucun n'est mort. Sous le contrôle de la matrone, Margaret Darrach, l'économie interne a été très-satisfaisante.

Quatre malades sont actuellement sous traitements.

Un grand nombre de malades ont été victimes des mauvais temps de l'automne et de l'hiver derniers.

Les comptes ont tous été transmis à qui de droit.

Actuellement l'hôpital se trouve dans une maison qui n'est pas faite pour cet objet.

Je prends la liberté de recommander au ministère de faire construire une bâtisse convenable. Cette ville étant la capitale et le principal port de l'Île, et ses voies de communication étant très-faciles, je crois pouvoir dire en toute sûreté que tous les marins malades du pays pourraient être soignés ici, si nous avions une bonne maison servant d'hôpital.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. P. TAYLOR.

WM. SMITH, Ecr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 20.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares et sifflets d'alarme, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
<i>Ile Amet.</i>					
H. G. Bennett.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....			493	76
<i>Annapolis, ou Déroit de Digby.</i>					
S. J. Frost.....	8 mois et 8 jours de salaire comme gardien de phare.....	545	46		
W. E. Ellis.....	3 do 23 do do do.....	249	54		
Hughes, Ruel et Cie.....	Bois de construction, quincaillerie et camionnage.....	64	04		
J. H. Harding.....	Payé pour camionnage.....	2	50		
J. Ross.....	Leviers pour châssis.....	13	00		
S. J. Frost.....	Payé pour camionnage et divers matériaux.....	15	00		
John Condon.....	Hangar en charpente, échelle, etc.....	22	00		
J. R. Cameron et Cie.....	Huile.....	81	24		
				992	76
<i>Rivière aux Pommes.</i>					
James Tate.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	375	28		
A. Robinson.....	Ouvrages de forgeron.....	55	90		
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, etc.....	7	60		
T. W. De Wolf.....	Allonge à la cale.....	134	90		
R. H. Cogswell.....	Lunette d'approche.....	8	00		
				581	68
<i>Arichat.</i>					
Joseph Coste.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	229	12		
N. Coste.....	Peinture.....	12	50		
S. Vigneux.....	Construction et matériaux pour dépôt d'huile.....	227	00		
E. Albro et Cie.....	Peinture.....	1	00		
				469	62
<i>Argyle.</i>					
Isaac A. Montague.....	9 mois et 6 jours de salair. comme gardien de phare.....	265	96		
C. Burns.....	Chaloupe.....	23	00		
J. E. Butler.....	Rames.....	4	20		
W. Roberts.....	Poulies et courroies.....	6	60		
E. Albro et Cie.....	Câble, pavillon, etc.....	15	95		
M. Amero.....	Charriage d'approvisionnements.....	6	00		
R. H. Cogswell.....	Télescope.....	8	00		
				329	71
<i>Barrington.</i>					
James S. Smith.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	375	28		
do.....	Matériaux et construc. d'une allonge au phare.....	300	00		
John Meagher.....	Peinture et réparations.....	23	50		
J. Hopkins.....	Fret sur les approvisionnements.....	1	40		
P. Judge.....	Eau.....	1	40		
				701	58
<i>A reporter.....</i>				3,669	13

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans a Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		3,569 13
	<i>Ile au Castor.</i>		
N. McCampbell.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
do.....	Réparations à la chaloupe.....	5 83	
J. A. Stewart.....	Poêle et tuyau.....	15 50	416 33
	<i>Ile aux Oiseaux.</i>		
Angus Ross.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
do.....	Toiture en bardeaux et peinture.....	12 60	
W. S. Symonds et Cie.....	Rouages pour l'horloge.....	5 00	
W. R. Irish.....	Charrage d'approvisionnement.....	2 50	415 10
	<i>Rocher Noir.</i>		
James Robinson.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....		355 52
	<i>Pointe du Rocher Noir.</i>		
D. Morrison.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
Burns et Murray.....	Lunette d'approche, \$5.00; réparat. à la chal., \$0.55	11 55	357 19
	<i>Boar's Head.</i>		
Hy. M. Ruggles.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
W. S. Symonds.....	1 globe et 1 poêle de cuisine.....	18 50	
Jos. Stark.....	Lui et 7 autres pour l'amélior. du ch. cond. au phare.	50 00	463 50
	<i>Burnt Coat.</i>		
John Smith.....	11 mois de salaire comme gardien de phare.....	20 57	
W. Faulkner.....	11 do do do do.....	225 31	
John Smith.....	Bois de construction et fret.....	12 75	
E. Moseley.....	Plan d'une grue.....	5 00	264 63
	<i>Ile aux Eglantiers.</i>		
Jos. Suthern.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	454 28	
E. Albrot Cie.....	Clous.....	3 30	
W. H. McKay.....	Fret sur bardeaux, peinture, etc.....	8 00	
Bauld et Reynolds.....	14 M. de bardeaux.....	49 00	
J. Suthern.....	Papier-tecture, charrage, etc.....	8 60	
Lordly et Stimson.....	Toiture en bardeaux.....	16 00	539 18
	<i>Bon Portage.</i>		
Arthur Wrayton.....	Salaire comme gardien de phare, du 25 novembre au 30 juin 1875.....	206 64	
do.....	Soin du phare du 1er octobre au 25 novembre 1874.....	53 50	
do.....	Chaloupe et creusement d'un puits.....	77 00	
A. R. Greenwood.....	Fret sur huile et approvisionnements.....	10 00	
W. Roberts.....	Poulies et courroies.....	6 60	
C. E. Fairbanks.....	Plan de l'île.....	3 00	
W. S. Symonds et Cie.....	Ajustage de l'appar. tourn. et dépenses des hommes.....	36 85	
S. Kendrick.....	Tuyau.....	8 65	
E. Albro et Cie.....	Pavillon, câble et peinture.....	16 35	
Albert Kenny.....	Fret.....	1 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope et horloge.....	12 00	431 59
	<i>Report</i>		6,812 17

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
		<i>Report</i>		6,812 17	
<i>Havre de Canso.</i>					
Jno. Langley.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	197	52		
do	Peinturage.....	10	00		
E. Albro et Cie.....	Toile à voile, papier bitumé et quincaillerie.....	38	21		
				245 73	
<i>Cap Canso.</i>					
Jas. Hanlon	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	493	76		
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	2	70		
J. Hogan et fils.....	Bois de construction.....	7	45		
L. Heart	Construction d'une cale, \$120; clôture \$14.50.....	134	50		
Jas. Dempster	Châssis.....	19	30		
A. Roberts	Fret de provisions.....	1	50		
S. W. Marvin.....	Altération et réparation de lampes, becs, etc.....	5	60		
				664 81	
<i>Cap Nord.</i>					
Jno. McKinnon	Salaire comme gardien de phare depuis le 9 avril jusqu'au 30 juin 1875.....	88	98		
Thos. Walsh et Cie.....	Mastic, etc.....	5	15		
A. McKay	Réparations des phares	56	00		
do	Frais de route des hommes, aller et retour du phare.....	51	81		
				201 94	
<i>Cap George.</i>					
Thos. Walsh	Main-d'œuvre, frais de pass. et pen. pour les ouvr.....				27 50
<i>Pointe de l'Eglise.</i>					
J. McLaughlin, père.....	Salaire comme gardien de phare, du 22 septembre 1874 au 30 juin 1875.....	153	07		
Jno. McLaughlin.....	Creusage, etc., puits.....	36	00		
C. M. Melançon.....	Fret et charriage.....	8	00		
W. Burrill et Cie.....	Quincaillerie et verre.....	26	21		
J. McLaughlin, fils.....	Main-d'œuvre et matériaux pour la construction d'un hangar et réparation de la lanterne.....	41	45		
				264 73	
<i>Cap de Sable.</i>					
Isaac Doane	Une année de salaire comme gardien de phare.....	474	00		
E. Chanteloup.....	Appareil tournant, 9 lampes à bec circulaire, etc... Posage des mécanismes d'horl. et ajust. d'appareils	1,899	49		
W. S. Symonds et Cie.....	Poulies et courroies.....	6	60		
W. Roberts	Fret sur la lanterne, etc.....	35	68		
Str. "M. A. Starr"	Main-d'œuvre, etc.....	13	05		
P. Walsh	Coupe et posage de cheminée.....	5	00		
S. Kendrick	Cordage, peinture, serrure, etc.....	12	32		
E. Albro et Cie.....	Horloge.....	4	00		
R. H. Cogswell.....					
				2,593 26	
<i>Cap St. George.</i>					
David Condon.....	Une année de salaire comme gardien.....	474	00		
Chipman frère.....	Emmagasinage et halage des approvisionnements..	2	60		
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, caoutchouc, etc.....	27	56		
A. McEachran.....	Peinturage.....	38	00		
				542 16	
		<i>A reporter</i>		11,352 30	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		11,352 30
	<i>Cap Ste. Marie.</i>		
M. Robichau.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	493 76	
do	Réparations au phare.....	31 54	
E. Albro et Cie.....	Toile à voile, papier bitumé, etc.....	22 95	548 25
	<i>Ile Carter.</i>		
Jas. Lloyd.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	197 52	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron.....	48 72	246 24
	<i>Ile au Caribou.</i>		
Alex. Munro.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
Duffus et Cie.....	Fret, etc.....	1 53	
J. A. Stewart.....	Un poêle et tuyau.....	15 10	411 63
	<i>Chester.</i>		
Edward Young	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
Cie. du chemin de fer Int.	Fret	59 69	
Jas. Dempster	Porte.....	2 00	
E. Chanteloup.....	Lanternes, lampes et appareils d'éclairage.....	1,699 78	
G. Slang enwhite.....	Fret sur lanterne et do	30 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, corde, toile à voile, etc.....	42 88	
E. Moseley	Réparations et changements.....	169 96	2,399 31
	<i>Cheticamp.</i>		
E. Briard.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
P. Robin et Cie.....	Peinture et quincaillerie.....	20 81	366 45
	<i>Tête de Creighton.</i>		
H. H. Creighton	Soin du phare avant de l'allumer.....	50 00	
do	Salaire comme gardien du 25 octobre 1874 au 30 juin 1875.....	112 58	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron.....	51 80	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle et tuyau, \$9.75; confection de deux lampes, \$11.05.....	20 80	
C. Le Noir	Plaques en fer, tuyaux, etc.....	16 15	
E. Albro et Cie.....	Peinture	1 00	
R. H. Cogswell.....	Horloge	4 00	
A. McLeod et Cie.....	Zinc	7 62	263 95
	<i>Tête de Chebouctou.</i>		
E. Johnson.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	9 25	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	5 95	
Jno. Hogan et fils.....	Bois de service.....	29 95	
A. W. McNab	Main-d'œuvre et matériaux pour réparat. au phare.....	242 66	
S. W. Marvin.....	Chapeaux en fer pour cheminée, tuyaux et réparat.....	18 30	701 11
	<i>Havre du Pays.</i>		
W. B. Foster	Une année de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
do	Pension du maçon, charpentier, etc.....	78 72	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	51 37	
W. S. Symonds et Cie.....	Bassin de cuivre et ventilateur.....	23 50	
E. Albro et Cie.....	Blanc de plomb, brosses, etc.....	18 75	567 34
	<i>A reporter</i>		16,856 58

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
		<i>Report</i>			16,856 58
<i>Ile de la Croix.</i>					
Geo. E. Smith	Une année de salaire comme gardien du phare.....	454	28		
C. Burns	Faire un chem. de la maison du phare au débarcad....	25	00		
do	Charriage d'huile et d'approvisionnements	5	00		
E. Albro et Cie.....	Chaîne de 30 pieds	0	75		
					485 03
<i>Cap La Ronde.</i>					
C. Lattimore	Salaire, du 1er décembre 1874 au 30 juin 1875.....	172	82		
do	Faire un chemin.....	14	00		
W. S. Symonds et Cie....	Poêle	10	00		
E. Albro et Cie.....	Zinc, peinture, etc.....	2	55		
					199 37
<i>Ile du Diable.</i>					
Benjamin Fulker.....	Une année de salaire comme gardien du phare	375	28		
do	Peinture du phare, de la maison, et de la chaloupe	42	00		
J. B. Smith.....	Chaloupe de sauvetage et appareils.....	80	00		
Reilly et Davidson.....	Caissons imperméables en métal, pour canots de sauvetage	78	00		
A. Robinson.....	Ouvrage de forge.....	9	25		
H. Moseley	Réparation de la chaloupe.....	3	50		
Jacob Bowser.....	Agrandir la maison de la chaloupe, doubler la base de la lanterne avec du zinc.....	50	20		
					638 23
<i>Ile aux Œufs.</i>					
Wm. Condon, fils.....	Une année de salaire comme gardien du phare	493	76		
do	Six jours de travail à la cale, bois de service, etc....	20	00		
J. E. Butler	Rames.....	5	10		
W. S. Symonds et Cie....	Four et revêtement	10	00		
Chas. Dean	Réparation de la chaloupe.....	15	50		
Wm. Roberts	Poulies et courroies.....	7	05		
Jacob Bowser.....	Travail, avec charpentier et maçon	72	50		
do	Pension des ouvriers, louage d'un cheval et voiture..	31	05		
E. Albro et Cie.....	Plomb, peinture, ciment et câble.....	17	50		
J. Hogan et Fils.....	Bois de construction	7	24		
					679 70
<i>Ile au Poisson.</i>					
Joseph White.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	276	52		
Thos. Doyle	Construction et matériaux d'un magasin à l'huile....	119	00		
					395 52
<i>Ile Flini.</i>					
Benjamin Heney.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	493	76		
R. H. Wetmore ..	Fret sur les approvisionnements	4	00		
E. Albro et Cie.....	Câble et quincaillerie.....	18	37		
J. E. Butler	Rames.....	7	00		
Benjamin Heney	Réparations au phare	29	75		
					552 83
<i>Pointe du Fort.</i>					
S. T. N. Sellon	Une année de salaire comme gardien du phare....	237	00		
W. Turner	Construction d'un escalier.....	3	25		
Lawson, Harrington et Cie	Huile.....	13	30		
					253 55
		<i>A reporter</i>			20,060 86

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			20,060 86
<i>Grands Défilés.</i>			
Stephen McNeil.....	Salaire comme gardien du phare, du 18 septembre 1874 au 30 juin 1875.....	94 59	
do	Polir des tables, tablettes, serrures, etc.....	10 00	
E. Albro et Cie.....	Zinc et clous.....	8 94	
Lawson, Harrington et Cie	Huile	27 16	
			140 69
<i>Ile Verte.</i>			
Wm. Duane	Une année de salaire comme gardien du phare.....	493 76	
T. A. Bishop	Réparations aux murs de fondation et plâtrage du phare.....	93 75	
			587 51
<i>Rocher au Goëland.</i>			
Wm. Hayden	Une année de salaire comme gardien du phare.....	395 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	2 91	
D. J. Smith.....	Bois de construction.....	10 49	
A. R. Greenwood.....	Fret sur bois de construction et bardeaux	5 00	
Jas. A. Hayden.....	Réparations	17 00	
Bauld et Reynolds	Bardeaux	20 75	
			451 16
<i>Guysboro'.</i>			
G. S. Peart	Une année de salaire comme gardien du phare.....	217 28	
do	Echelle.....	2 00	
Jas. Macdonald	Construction d'un magasin, d'un hangar pour le chal. et matériaux.....	250 00	
do	Réparation et vitrage de la maison, et construction au-dessus de la cave.....	92 20	
			561 48
<i>Horton Bluff.</i>			
C. E. Rathbun.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	246 88	
do	Construct. et matériaux d'un magasin à l'huile, etc..	140 13	
do	Posage d'une lanterne, clous à bardeaux.....	7 96	
A. McKay	Ouvrage de forgeron et réparations en fer.....	39 14	
C. R. Barry	Fret d'express.....	1 07	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	8 13	
T. Walsh et Cie.....	Vitres.....	17 50	
			460 81
<i>Ingonish.</i>			
S. C. Campbell	Salaire comme gardien, du 1er juillet au 30 nov. 1875	134 31	
L. McDougall	do do 27 novembre 1874 au 30 juin 1875.....	245 70	
S. C. Campbell	Matériaux pour réparations.....	300 66	
A. Robison.....	Ouvrage de forgeron.....	54 24	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, etc.....	3 90	
E. Albro et Cie.....	Câble, plomb en feuille, toile à voile, etc.....	70 08	
Jacob Bowser.....	Elargissement de la tour, posage d'une nouvelle lanterne et réparations à la bâtisse.....	702 00	
do	Pension et logement de lui et ses hommes à Sydney..	14 00	
R. H. Cogswell.....	Lunette d'approche.....	12 00	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment.....	1 60	
			1,538 49
<i>A reporter</i>			23,800 99

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.</i>			23,800 99
<i>Ironbound.</i>			
Enos Wolf.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	355 52	
do	Pension des ouv., \$19.25; bois de const., etc., \$19.75	39 00	
J. Bowser.....	Bois de construction, bardeaux et main-d'œuvre, réparation du phare et du dépôt d'huile.....	127 94	522 46
<i>Havre Isaac.</i>			
C. W. Bigby.....	Salaire comme gardien du phare, du 1er novembre 1874 au 30 juin 1875.....	126 66	
E. Albro et Cie.....	Zinc et clous.....	15 53	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle, tuyaux et chaudière.....	12 25	154 44
<i>Ile du Jersey.</i>			
Simon Babin.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	296 28	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	14 05	
T. Walsh et Cie.....	Verre, etc.....	20 00	
Esson et Cie.....	Réparations.....	24 12	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, peinture, toile à voile, etc.....	24 43	
J. Hogan et Fils.....	Bois de construction.....	5 28	
Alexander Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	52 62	
C. Le Noir.....	Tuyaux galvanisés, fer et appareils pour lampes.....	13 25	
Peter Post.....	Billots pour les travaux de soutènement.....	20 00	470 03
<i>Petite Espérance.</i>			
Alexander McDonald.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	493 76	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, etc.....	4 81	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	4 50	
R. T. Muir et Cie.....	Réparations au débarcadère.....	18 00	521 07
<i>Tête de Lingan.</i>			
James Quian.....	Salaire comme gardien du phare, du 20 novembre 1874 au 30 juin 1875.....	90 56	
Thomas Walsh et Cie.....	Tailler du verre.....	0 50	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle, tuyaux, etc.....	11 85	
C. et W. Anderson.....	Fret sur provisions.....	2 80	
George Nunn.....	Entretien de lumière, \$9.00; louage de voit., \$6.62	15 62	
E. Albro et Cie.....	Zinc, vis, etc.....	3 22	124 55
<i>Liscomb.</i>			
Seth Crooks.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
do	Plancher, débarq. d'huile, répar. à la chaloupe, etc.	13 00	358 64
<i>Liverpool.</i>			
Charles Firth.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
E. J. Thompson.....	Réparations au mécanisme du phare.....	20 00	
Avery, Brown et Cie.....	Réparations et changements.....	23 50	438 50
<i>Louisburg.</i>			
L. Kavanagh.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	454 28	
James Dempster.....	Châssis.....	38 55	
W. Barrow.....	Chaloupe et débarquement de provisions.....	13 00	
L. J. O. Toole.....	Const. d'un nouveau portique et rép. du vieux, etc	168 50	
P. Walsh.....	Main-d'œuvre pour le nouveau mur, pierre et sable	48 00	720 33
<i>A reporter.</i>			27,111 01

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			27,111 01
<i>Pointe Basse.</i>			
John G. Peters.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	454 28	
E. Albro et Cie.....	Clous, boutons en cuivre, anses, etc.....	45 23	
James Dempster.....	Portes.....	10 50	
E. Moseley.....	Bois de service.....	7 51	
J. G. Peters.....	Halage de provisions.....	19 00	
John Hogan et Fils.....	Bois de construction.....	40 24	
Bauld et Reynolds.....	45 M. de bardeaux.....	123 75	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	18 80	
			719 31
<i>Lunenburg.</i>			
John A. Ernst.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	296 28	
C. Burns.....	Peinturage.....	17 97	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	1 40	
			315 65
<i>Main-à-Dieu.</i>			
J. Burke.....	12 mois de salaire comme gardien.....	296 28	
do.....	Pension des charp., \$90; rép. des chal., etc., \$6.....	96 00	
P. W. Burke.....	Main-d'œuvre pour solidifier le phare.....	7 50	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	50 32	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	16 44	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle carré et fers.....	14 50	
Jacob Bowser.....	Const. d'un mur de soutènement autour de la bâtisse, rép. aux fondations et toit. en bardeaux.....	507 00	
do.....	Fret et passage de huit hommes à la Baie des Vaches et leur pension.....	112 25	
Bauld et Reynolds.....	Bardeaux.....	60 45	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	41 00	
			1,201 74
<i>Margaretsville.</i>			
Wm. Early.....	12 mois de salaire comme gardien.....		227 12
<i>Baie Marguerite.</i>			
Albert Pearl.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	493 76	
do.....	Chaloupe, construction de la remise pour la chaloupe et améliorations au débarcadère.....	190 00	
			683 76
<i>Margaree.</i>			
N. C. McKeen.....	Salaire comme gardien de phare, depuis le 1er juillet jusqu'au 30 septembre 1874.....	98 75	
J. McFarlane.....	Salaire comme gardien de phare, depuis le 1er octobre 1875.....	296 25	
E. Albro et Cie.....	Toile à voile, papier bitumé, etc.....	21 16	
Murray et Fitch.....	Réparation de la maison, halage de provisions, etc.....	23 00	
J. McFarlane.....	Goudron, clous, etc.....	3 00	
			442 16
<i>Baie Mahone.</i>			
Abram Zinck.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	246 88	
do.....	Amél. au chemin, peint., revêtement de la lanterne.....	89 97	
C. R. Barry.....	Fret sur les provisions.....	1 28	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	47 95	
			386 08
<i>A reporter</i>			31,086 83

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Écosse,—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			31,086 83
<i>Pointe McKenzie.</i>			
D. J. McKay.....	Salaire comme gardien de phare, depuis le 18 septembre 1874, jusqu'au 30 juin, 1875.....	122 06	
C. Burns.....	Chaloupe.....	20 50	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle, tuyaux, etc.....	11 85	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, zinc, etc.....	9 97	
J. E. Butler.....	Rames.....	4 00	
D. McKay.....	Bois de construction et ouvrage de charpentier.....	6 36	
W. R. Irish.....	Emmagasinage et main-d'œuvre.....	7 00	
Lawson, Harrington et Cie.....	Huile.....	27 02	
			208 76
<i>Plage de Meagher.</i>			
Edward Horn.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	395 00	
S. Tupper.....	20 cordes de bois de chauffage.....	100 00	
E. Albro et Cie.....	Câble, etc.....	2 64	
E. Horn.....	Payé douze hommes, attelage et deux chaloupes pour les réparat. des travaux de soutènement.....	263 00	
Daniel Timmens.....	20 cordes de bois de chauffage.....	100 00	
R. H. Cogswell.....	Réparation d'une lunette d'approche.....	5 00	
			865 64
<i>Ile de Moser.</i>			
Henry Moser.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		444 40
<i>Pointe de Mullin.</i>			
Z. Mullins.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		100 00
<i>Ile au Nègre.</i>			
James McKinnon.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	197 52	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, etc.....	9 65	
			207 17
<i>Canso Nord.</i>			
George McKay.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	454 28	
Esson et Cie.....	Payé pour bardeaux, main-d'œuvre pour réparations et peinture du phare.....	114 90	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	13 21	
			582 39
<i>Quetique.</i>			
C. Sampson.....	Salaire comme gardien du phare, depuis le 1er décembre 1874 jusqu'au 30 juin 1875.....	201 62	
Thomas Walsh et Cie.....	Passages, nourriture et main-d'œuvre.....	27 50	
W. S. Symonds et Cie.....	Poêle, tuyaux, etc.....	16 10	
C. Latimore.....	Charriage de l'huile.....	10 00	
S. W. Marvin.....	Posage de tuyau de poêle, fil de fer, et.....	12 40	
			267 62
<i>Purrsboro.</i>			
J. W. Armstrong.....	Un mois de salaire comme gardien du phare.....	27 98	
John H. Newcomb.....	Onze do do.....	307 78	
do.....	Lui et 7 hommes empl. à la réparat. d'un brise-lame.....	47 34	
do.....	Bois de construction pour un brise-lames.....	17 85	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	2 05	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, plomb, etc.....	1 43	
			404 43
<i>A reporter</i>			34,167 24

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			34,167 24
<i>Anse à Peggy.</i>			
W. Crooks.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		345 64
<i>Pictou.</i>			
R. E. Lowden.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	454 28	
J. F. Lowden.....	Fondation, construct., etc., cuisine d'ap. entreprise	310 00	
do	Peinturage du phare et de la maison, etc	102 60	
H. B. Lowden.....	Payé pour pierre, quincaillerie, bois de const., etc.	148 18	
M. Sproule.....	Construction de 400 pieds de murs de soutènement...	2,472 50	
Alexander McNab.....	Plans et spécifications pour murs de soutènement...	35 00	
			3,522 56
<i>Ile Pictou.</i>			
Andrew Hogg.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		454 26
<i>Ile Pomket.</i>			
John Atwater.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		345 64
<i>Pointe Tupper.</i>			
J. McDonald.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	209 86	
E. Albret et Cie.....	Quincaillerie	5 45	
			215 31
<i>Port Hood.</i>			
Thomas Power.....	Une année de salaire comme gardien du phare....	276 48	
P. Smyth.....	Peinturage, etc	16 93	
R. H. Cogswell.....	Réparation d'une horloge.....	1 50	
			294 91
<i>Port Hébert.</i>			
M. Lisk.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	100 00	
C. W. Palmer.....	Posage de zinc en dedans du phare.....	2 00	
			102 00
<i>Port Medway.</i>			
E. Perry.....	Une année de salaire comme gardien du phare	256 76	
do	Payé pour tuyau de poêle, fret etc.....	7 00	
			263 76
<i>Port Mouton.</i>			
R. J. Smith.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....		296 28
<i>Port Williams.</i>			
James M. Dunn.....	Une année de salaire comme gardien du phare.		256 76
<i>Pubnico.</i>			
Maturin Amero.....	Une année de salaire comme gardien du phare.....	237 00	
do	Construction de murs de soutènement	15 00	
			252 00
<i>A reporter</i>			40,516 38

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Écosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report..</i>		40,516 38
	<i>Pointe Aconi.</i>		
George Bonner.....	Salaire comme gardien de phare, du 20 novembre 1874 au 30 juin 1875.....	90 56	
George Nunn.....	Transport des lampes par waggon, etc.....	15 63	
W. S. Symonds et Cie.....	Quincaillerie.....	11 85	
E. Albro et Cie.....	Zinc, vis, etc.....	7 80	125 84
	<i>Pugwash.</i>		
R. F. Bent.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	246 89	
do	Fret sur quatre boîtes et quatre barillets d'Halifax.....	3 11	
Wm. Barrow.....	Lampe.....	0 65	
T. Walsh et Cie.....	Verre poli, mastic, etc.....	39 50	
J. Blain.....	Fret sur un baril et une boîte, d'Halifax.....	1 37	
C. McDowall.....	Réparation d'une lampe, fontaine, etc.....	1 45	
H. Huston.....	do do do.....	1 00	
Black et Cie.....	Peinture et huile.....	3 50	297 47
	<i>Ile de Sable (est).</i>		
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	18 85	
John Hunter.....	2 tuyaux en cuivre.....	0 50	19 35
	<i>Ile de Sable (ouest).</i>		
Wm. Morrison.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	588 00	
E. Albro et Cie.....	Peinture, câble, flanelle, coton, etc.....	50 25	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	24 55	
W. S. Symonds et Cie.....	Arbre de couche, poulie et boîtes.....	35 40	
Lawson, Harrington et Cie.....	Huile.....	256 80	
E. Chanteloup.....	Cheminées de lampe et verres.....	154 50	
Burns et Murray.....	Toile jaune.....	8 40	
A. McKay.....	Peau verte pour arbre de couche.....	0 50	
Isaac Melvin.....	Cerclage de 15 barillets d'huile.....	1 50	
F. W. Fishwick.....	Frais de transport sur cinq colis de vitres.....	10 50	
John A. Stewart.....	Grille à charbon.....	2 00	
P. Carroll.....	Services du 15 au 29 avril, 13 jours à \$5.....	65 00	
do	Frais de route, pension, etc.....	20 30	
Levis Wilson.....	Ouvrage de forgeron.....	3 28	1,220 98
	<i>Pointe de Sable.</i>		
J. Mundell.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....		395 00
	<i>Sambro.</i>		
Wm. Gilkie.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	395 00	
John Smith.....	Transport d'un ouvrier.....	12 00	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, plomb, mastic et main-d'œuvre.....	41 85	
W. Gilkie.....	Pension d'un ouv., \$13.80; répar. d'une chal. \$8.40.....	22 20	
E. Albro et Cie.....	Peinture et quincaillerie.....	7 85	
John Fleming.....	Rames.....	8 25	
W. S. Symonds et Cie.....	Boulons, limes, poinçons et main-d'œuvre.....	47 35	
Jos. Mundell.....	Enlèv. de la vieille fondation et constr. d'une nouv. Peinturage de l'extérieur du phare.....	49 00	
do	Aide au vitrier et nettoyage de la citerne.....	10 00	
Wm. Gilkie.....	Réparation d'une chaloupe.....	12 00	
Henry Moseley.....	do.....	10 92	
S. W. Marvin.....	Gouttières en zinc.....	12 00	628 42
	<i>A reporter.</i>		43,203 44

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		43,203 44
	<i>Scatterie.</i>		
John McLean	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	803 60	
T. Walsh et Cie.	Vitres, mastic, etc.....	3 00	
W. S. Simouds et Cie....	Plancher de lanterne, réparation à la lanterne, etc.	58 62	
P. W. Burke.....	Fret	10 55	
Jacob Bowser.....	Peinturage de résidence, etc.....	33 00	908 77
	<i>Ile au Phoques</i>		
T. C. Crowell.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	474 00	
do	Pension de cinq ouvriers, 25 semaines à \$4.....	100 00	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron.....	4 87	
M. F. Eagar.....	Médicaments.....	6 89	
T. Walsh et Cie.....	Plombage et vitrage, mastic, plomb, etc.....	129 05	
James Monaghan.....	Réparation aux fondations.....	266 20	
E. Albro et Cie.....	Blanc de plomb, câbles et brosses.....	33 77	
W. Robertson.....	Peinture et approvisionnements.....	87 50	1,102 28
	<i>Havre de Shag.</i>		
E. Moseley.....	Bois de construction, ouvrage de menuisier, etc....	91 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, blanc de plomb, etc.....	11 94	102 94
	<i>Shelburne.</i>		
E. Goudock.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	197 52	
D. Shepherd.....	Réparations et charriage.....	16 80	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie	10 16	224 48
	<i>Havre de Shelburne.</i>		
N. D. McKenna	12 mois de salaire comme gardien de phare.....		474 00
	<i>Pointe Spencer.</i>		
W. Spencer.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	100 00	
A. McLellan.....	Fret sur les approvisionnements	3 09	103 09
	<i>Ste. Anne.</i>		
J. Morrison.....	12 mois de salaire comme gardien de phare.....	138 24	
Angus Ross.....	Débarquement de l'huile, etc.....	4 00	
W. R. Irish.....	Camionnage des provisions.....	2 50	144 74
	<i>St. Paul (S.O.)</i>		
L. McDougall.....	Salaire comme gardien de phare, du 1er juillet au 8 novembre 1874	169 06	
M. McKenzie.....	Entretien de la lumière, du 12 novembre 1873 au 30 juin 1874, 7 mois, à \$17.....	119 00	
E. Albro et Cie.....	Plomb en feuille, limes, outillage, câble, etc	27 17	
Chance Frères et Cie.....	Ré-argenter, etc., verre poli, nouveau verre, etc...	381 91	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment.....	1 60	698 74
	<i>A reporter</i>		46,962 48

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			46,962 48
<i>St. Paul (N.E.)</i>			
H. W. Johnston.....	Payé au gardien du phare, du 1er juillet au 30 novembre 1874.....	20 83	
E. Albro et Cie.....	Manche et hache.....	1 50	
J. E. Butler.....	Six rames, etc.....	9 20	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment.....	1 60	
			33 13
<i>Sissiloo.</i>			
B. Amero.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	197 52	
do.....	Peinturage du phare.....	13 75	
			211 27
<i>Barre de Sydney.</i>			
G. Nunn.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	197 52	
do.....	Allocation pour combustible.....	20 00	
do.....	Construction et matér. pour mur de soutènement... ..	137 60	
R. J. Ingraham.....	Achat de terrain.....	118 00	
Murray Dodd.....	Recherche de titre, enregistrement, etc., d'un acte	11 00	
E. Albro et Cie.....	Zinc et clous.....	5 90	
			490 02
<i>Havre de Wallon.</i>			
Timothy Parker.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	100 00	
do.....	Fret payé sur provisions.....	2 21	
E. Albro et Cie.....	Zinc.....	6 28	
			108 49
<i>Port Ouest.</i>			
John D. Suthern.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	296 28	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie.....	20 30	
E. C. Bowers.....	Réparations et peinture.....	89 12	
			405 70
<i>Whitehead.</i>			
James Dillon.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	503 64	
do.....	Pension des charpentiers, maçons, etc.....	240 35	
S. W. Marvin.....	Cheminée en fer.....	40 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, peinture, etc.....	84 91	
D. J. Smith.....	Bois de construction.....	14 64	
Jacob Bowser.....	Balance des changements.....	685 25	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, mastic, etc.....	5 00	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	4 80	
J. D. O'Connor.....	Vieille toile à voile.....	75 00	
T. A. Bishop.....	Réparation des murs de fond. et plâtrage du phare..	75 25	
Bauld et Reynolds.....	4 M. bardeaux.....	14 00	
J. Hogan et Sons.....	Bois de construction.....	75 43	
J. T. Sinclair.....	Construction et matériaux pour quai et hangar... ..	2,041 87	
			3,790 14
<i>Yarmouth.</i>			
J. H. Doane.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	784 00	
T. A. Bishop.....	Cheminée reconstruite.....	22 50	
E. Albro et Cie.....	Blanc de plomb, peinture et quincaillerie.....	10 68	
C. J. J. Fox.....	Matériaux et travaux pour faire un chemin du dé- barcadère au phare.....	281 65	
J. K. Butler.....	Main-d'œuvre et réparations.....	95 03	
J. H. Doane.....	Peinturage et construction de clôture.....	38 25	
			1,232 11
<i>A reporter</i>			53,233 34

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
			53,233 34
<i>Report</i>			
<i>Harve de Yarmouth.</i>			
Joshua Doane.....	Une année de salaire comme gardien de phare.....	345 64	
T. A. Bishop.....	Reconstruction de la cheminée.....	5 00	
J. K. Butler.....	Main-d'œuvre et réparations.....	59 88	
Killam Frères.....	do et approvisionnements.....	20 84	
			431 36
COMPTÉ GÉNÉRAL.			
L'hon H. W. Smith.....	Services d'avocat.....	65 00	
C. Neal.....	Fret sur les réflecteurs, charriage et main-d'œuvre.....	842 42	
S. W. Marvin.....	Lampes de cuivre, plomberie et ferblanterie.....	1,102 15	
A. Robinson.....	Comptes de forgeron.....	15 40	
R. Huntingdon.....	Annonces.....	8 00	
Jas. Woods.....	Paille.....	9 28	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, peinture, vitres, huile, voiles, coton, etc.....	5,139 28	
Yeomans et Barney.....	Huile.....	2,033 56	
Isaac Melvin.....	Barils et tonnellerie.....	204 10	
M. F. Bagar.....	Drogues, médecines et éponges.....	168 20	
Bureau de poste d'Halifax.....	Frais de port, etc.....	305 75	
Dawson, Gordon et Cie.....	Matériaux de const.—dépôt de charbon, Whitehaven.....	194 45	
W. C. Milner.....	Annonces.....	50 50	
<i>Church Chronicle</i>	do.....	3 50	
Jacob Bowser.....	Main-d'œuvre et planchéage du quai, Whitehead.....	262 11	
Cie. de télégrh. Western Union.....	Télégrammes.....	316 30	
C. E. Fairbanks.....	Plans.....	8 00	
J. Tomlinson.....	Frais de route.....	138 97	
Cie. du ch. de f. Intercol.....	Fret.....	27 56	
W. Barrow.....	Lampes, becs et cheminées.....	41 04	
Burns et Murray.....	Flanelle.....	8 50	
Lewis R. Kaye.....	Emmagasinage d'huile.....	185 94	
T. Walsh et Cie.....	Vitres, mastik, etc.....	6 20	
Corporation d'Halifax.....	Taxes.....	122 85	
H. W. Johnston.....	Frais de route.....	59 00	
J. H. Kendrick.....	do.....	725 32	
do.....	Salaire comme surintendant.....	1,176 00	
Receveur-Général.....	Taxes sur les salaires pour fonds de retraite.....	467 50	
L'hon. S. L. Shannon.....	Loyer du quai et hangars.....	975 00	
D. M. Brown.....	Frais de route.....	25 50	
W. S. Symonds et Cie.....	Services de l'ingénieur-en-chef visitant les phares.....	118 80	
S. F. Barss.....	Plâtre.....	6 20	
Newcomb et Lambert.....	Cadres en noyer pour abat jour rouges.....	23 00	
Jno. P. Mott.....	Chaux, savon, etc.....	97 62	
Jno. Fleming.....	Rames.....	22 00	
W. Roberts.....	Poulies et courroies.....	17 11	
J. K. Goold.....	Munitions pour signaux d'alarme, Sambro.....	130 00	
do.....	Réparation de la plate-forme du canon.....	84 00	
Lawson, Harrington et Cie.....	Aller et retour de Sambro.....	30 00	
do.....	Remorquage, \$5 00; huile, \$67.20.....	72 20	
Cie. de l'aqued. d'Halifax.....	Taxe du 1er mai 1874 au 1er mai 1875.....	21 00	
S. J. Bentley.....	Sept paires de rames.....	2 05	
Levi Hart.....	Quaiage de planche.....	1,337 53	
A. Roberts.....	Fret sur approvisionnements.....	18 50	
E. Moseley.....	Démouler et expédier une sonnette à Whitehead.....	12 80	
Ruggles et Salterrie.....	Becs et cheminées de lampes.....	14 40	
C. Y. Barry.....	Fret sur approvisionnements.....	9 60	
F. W. Fishwick.....	Frais d'express.....	19 55	
J. A. Watt.....	Fret sur billots Conn. Harbour à Whitehead.....	300 00	
Hy. Haverstock.....	Boîtes d'emballage pour cheminées.....	90 00	
De Wolfe et Doane.....	Contil, toile pour transparents, etc.....	72 01	
Cie. de public. du Citizen.....	Annonces.....	10 50	
<i>A reporter</i>		17,696 04	53,664 70

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		Report.....	\$ cts. 17,696 04	\$ cts. 53,664 70
COMPTE GÉNÉRAL.—<i>Suite.</i>				
Blackadar, Frère.....	Annonces.....		20 25	
T. Casey.....	Bœuf pour le "H. J. Nickerson".....		4 06	
G. Davidson et Cie.....	Lampes à main.....		4 30	
W. H. Tully.....	Bois de construction.....		13 27	
G. C. Newcomb.....	16 châssis.....		24 00	
Jas. Barnes.....	Annonces.....		15 00	
A. W. Nicholson.....	do.....		23 25	
Jno. Findlay.....	Réparation du bateau à l'huile.....		16 58	
W. Elder.....	Annonces.....		6 00	
C. Amand.....	do.....		16 37	
T. W. Bateman.....	Réparation des serrures et ouvrages en cuivre.....		6 75	
N. Russell et Cie.....	Halage des réservoirs d'huile.....		4 00	
Jos. Gardner.....	Huile et soin au brise-lames de Brooklyn.....		92 00	
Jno. McLellan.....	Fret sur matériaux à White Head.....		12 00	
S. Masher.....	Louage d'une sonnette.....		140 00	
J. Coulou.....	Foin pour emballage.....		8 08	
B. Perry.....	Louage d'une goëlette pour la sonnette pour le quai de Whitehead.....		107 00	
W. J. Munroe.....	Dommaie au terrain et à la haussière pendant la construction du quai de Whitehead.....		55 00	
do.....	Louage de bateau.....		10 00	
J. R. Fultz.....	Abonnement au registre de marine.....		3 75	
W. Murray.....	Grand wagonnet pour la pierre.....		69 00	
R. H. Cogswell.....	Télescope et réparation d'horloge.....		9 00	
Starr Manufacturing Co.....	Réparer, argenter et polir les réflecteurs.....		52 59	
R. T. Muir.....	Papeterie.....		13 85	
W. M. Smith.....	Frais de route, etc.....		130 00	
Cie. d'As. Canadienne R.....	Prime sur \$6,000 depuis le 30 juin 1875, jusqu'au 30 juin 1876.....		67 00	
Brookfield, Romans et Cie.....	Ciment.....		10 65	18,666 70
<i>Phare-flottant de Barrington.</i>				
Jas. R. Kenny.....	Salaire com. capt., depuis le 13 mai jus. 30 juin '75.....		64 45	
A. et H. Creighton.....	Lunette d'approche.....		6 00	71 45
Total des dépenses, phares.....				72,402 85
SIFFLETS D'ALARME.				
<i>Ile aux Eglantiers.</i>				
F. Sathern.....	12 mois de salaire comme mécanicien.....		493 76	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, etc.....		9 29	
R. P. McGiverin.....	59 tonnes de charbon, \$320; fret et char., 224.20.....		514 20	
Jas. Morrell.....	Chariage de charbon.....		45 01	
E. C. Bowers.....	5 cordes de bois.....		37 55	
Cie. des m. de Spring Hill.....	10 tonnes de charbon.....		39 02	1,159 66
<i>Cup D'Or.</i>				
Jno. Short.....	Salaire comme mécanicien, depuis le 14 juillet jusqu'au 30 juin 1875.....		474 93	
G. A. Briggs.....	Salaire comme aide-mécanicien, depuis le 14 juillet 1874 jusqu'au 30 juin 1875.....		125 00	
Association des mines de houille de Joggins.....	107 tonnes de charbon, \$325; arrimage \$6.....		331 00	
W. W. Barton.....	Lui et son aide, charriage de charbon, etc.....		17 00	
<i>A reporter.....</i>			947 98	1,159 66

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>	947 98	1,150 66
	<i>Cap D' Or.—Suite.</i>		
T. McAvity et fils	Quincaillerie, brosses, huile, savon, caoutchouc, etc	210 20	
Clarke et Stackhouse.....	Louage de chaland pour le charbon.....	32 00	
W. M. Smith	Payé pour charbon.....	40 00	
G. K. Morris.....	Transporter 85 tonnes de charbon de l'Anse du Fer à Cheval au Cap d'Or.....	212 50-	
do	10 cordes de bois de chauffage.....	50 00	
E. Lunt et fils.....	Fret sur approvisionnements.....	18 05	
			1,510 73
	<i>Ile aux Alocas.</i>		
Jas. Hanlon	12 mois de salaire comme mécanicien.....	444 40	
do	Main-d'œuvre pour décharger le charbon.....	172 25	
do	Pension des fabricants de ch. durant les réparat....	307 00	
Levi Hart	Fret sur charbon, etc.....	189 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, brosses, caoutc., etc.,.....	60 94	
Cie. de charb de l'Acadie	Charbon.....	270 00	
J. McDonald	10 cordes de bois.....	60 00	
W. S. Symonds et Cie.....	Robinet à main, etc.....	5 25	
J. Patterson	Réparation de la chaudière.....	70 52	
Jno. Hunter	Manomètre, cercles, verres, tuyaux, etc.....	33 95	
A. McKay	Travaux et matériaux, réparations à la chaudière....	707 54	
			2,320 85
	<i>Digby.</i>		
G. Fleming et fils.....	Barres de fourneaux.....	21 31	
Jno. Hayden.....	Halage de charbon.....	45 00	
W. S. Symonds et Cie.....	16 barres de grille.....	16 30	
Association des mines de charbon, Joggins.....	Charbon.....	118 00	
Spring Hill Mining Co.....	do	251 07	
R. P. McGivern.....	do anthracite	543 52	
Jas. Hunter	Tubes des verres pour manomètre.....	1 50	
C. N. Hughes.....	Fret et halage d'approvisionnement.....	5 90	
E. Albro & Cie.....	Brosses à tuyaux, émeri, etc.....	5 50	
A. McKay	Cylindre pour pompe à vapeur, barres à four., etc	63 50	
T. McAvity et fils.....	Soupapes, quincaillerie, feutre, etc.....	167 07	
Jno. Adams	65 cordes de bois franc.....	195 00	
			1,433 67
	<i>Ile de Sable, ouest.</i>		
J. M. Watson	Emmagasinage et quaiage de charbon.....	97 70	
J. McDonald.....	Enlèvement de la neige et remplis., etc., charbon..	20 00	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, peinture, huile, brosses, etc.....	81 05	
Cie. de char. de l'Acadie	Charbon.....	300 00	
James Norman.....	Salaire comme mécanicien du 1er juil. au 26 août,..	91 07	
do	Frais de route à Chatham et fret sur bagage.....	35 60	
Jno. Hunter.....	Tuyaux à vapeur et réparations.....	7 25	
W. S. Symonds et Cie.....	Réparations à la chaudière, la machine et au méca.	1,353 49	
do	Cuisards, plaques de chaudière, etc.....	92 47	
T. Doherty.....	Bronette	4 50	
T. McAvity et fils.....	Soupape, etc., pour sifflet d'alarme.....	176 19	
Isaac Melvin.....	Futailles, barils à l'huile et tonnellerie.....	110 20	
A. McKay	Ouvrage de forgeron et tuyaux	14 95	
W. Roche, fils	Charbon	71 25	
Jno. A. Stewart	Grand poêle et tuyaux.....	30 50	
			2,486 22
	<i>A reporter.....</i>		8,911 13

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.</i>		8,911 13
	<i>Ile au Phoque.</i>		
Corning Crowell.....	12 mois de salaire comme mécanicien	493 76	
W. Robertson	Bois de chauffage, \$265.00; charriage et emmagasinage de 155 tonneaux de charbon, \$116.25.....	381 25	
do	Main-d'œuvre, etc., creusement d'un puits.....	333 85	
Association des mines de houille de Joggins.....	Charbon, etc.	341 25	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, peinture, brosses, etc.....	34 94	
Burrell, Johnston et Cie..	Plaque de chaudière.....	1 44	
J. M. McLellan et Cie.....	Brique	23 00	
N. Wilson.....	Creusement d'un puits	30 00	
J. Monaghan.....	Creusement et réservoir	532 40	
do	Payé pour le transport des ouvriers.....	43 00	
J. Kenny.....	Fret sur brique.....	112 20	
W. Roche, Fils.....	Charbon	145 50	
A. R. Greenwood.....	Fret sur approvisionnements.....	15 00	
J. P. Mott.....	Chaux	37 50	
T. C. Crowell	Pension de huit ouvriers, 61 semaines à \$4.....	244 00	
John Crowell.....	Main-d'œuv. et b. de c. p. le toit d'un hangar à charb.	72 79	
J. Hogan et Fils	Bois de construction	1 50	
Bauld, Reynolds et Cie..	Bardeaux.....	31 75	
Levi Hart.....	Ouvrage au puits.....	111 00	
W. Murray.....	Brouette.....	4 50	
A. McKay.....	Fer, forge, etc.....	11 92	
T. McAvity et Fils.....	Soupage	42 50	
Cie. des min. de Spring Hill	37 tonnes de charbon.....	111 00	
			3,156 05
	<i>St. Paul.</i>		
R. Muirhead.....	11 mois de salaire comme mécanicien.....	454 85	
Cie. des mines de houille de l'Acadie	Charbon	300 00	
A. H. Rand.....	1 mois de salaire comme mécanicien.....	56 64	
E. Albro et Cie.....	Huile, savon, peinture, brosses, etc.....	97 95	
W. Murray.....	Brouette	4 50	
Alexander McLeod et Cie	Fret sur charbon de Pictou.....	425 00	
			1,338 94
	<i>Yarmouth.</i>		
J. E. Clements.....	Bois de chauffage, \$7.25; charbon, \$116.34; fret sur combustible, etc., \$42.73.....	166 32	
Association des mines de houille de Joggins.....	100 tonnes de charbon, \$325.00; arrimage, \$6.00.....	331 00	
Burrell, Johnson et Cie..	Réparation au godet à suif.....	1 20	
C. J. J. Fox.....	Main-d'œuvre pour faire un chemin, et excavation pour réservoir.....	210 25	
do	Pierre pour faire un chemin, \$19.50; couvrir le dôme et le tuyau à vapeur, \$7.50	27 00	
T. A. Bishop.....	Construction d'un réservoir.....	152 00	
E. Albro et Cie	Peinture, coton, emballage, etc.....	17 63	
W. K. Clements.....	Bois de chauffage, \$30.84; charbon, \$20.50	51 34	
J. K. Butler.....	Main-d'œuvre et matériaux pour réparat. à la station	245 57	
J. H. Doane.....	Peinture, charriage de charbon, etc.....	65 00	
John P. Fault.....	Pince, tourne-à-gauche et réparations.....	5 10	
			1,272 41
	Dépense totale, sifflets d'alarme.....		14,678 53
	ÉTABLISSEMENTS DE SECOURS.		
	<i>Ile de Sable.</i>		
H. W. Johnston.....	Salaire du personnel.....	3,151 09	
Receveur-Général.....	Taxe sur le salaire du surintendant.....	5 00	
Joseph Duggan.....	Caisse de médicaments.....	20 50	
do	Nourriture pour cochon	80 75	
	<i>A reporter</i>	3,257 34	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>		3,257 34	.....
<i>Ile de Sable.—Suite.</i>			
W. H. Tully.....	Bois de construction.....	95 25	
A. Grant.....	Bardeaux.....	144 00	
E. Albro et Cie.....	Quinc., rateaux, verre, seller., blanc de plomb, etc.....	545 95	
M. F. Egar.....	Médecines.....	26 20	
H. W. Johnston.....	Frais de route de lui-même et du capitaine Scott jusqu'à Halifax.....	7 80	
A. J. Knaben.....	Plaques à étamer.....	2 90	
James Woods.....	Avoine.....	24 00	
William Barrow.....	Epiceries et approvisionnements.....	422 75	
J. A. Watt.....	Fret.....	53 10	
Macintosh et McInnis.....	Bois de const. pour réparations de chaloupes à l'île.....	102 78	
J. D. Nash.....	Charrue.....	20 00	
J. A. Chipman et Cie.....	Baratte.....	8 00	
W. S. Symonds & Co.....	Poêle et tuyaux.....	17 20	
J. Findlay.....	Construction d'une chaloupe, réparat. rames, etc.....	257 15	
G. Monaghan.....	Compte de plâtriers.....	385 00	
Hyde, Bent et Cie.....	250 boisseaux d'avoine à 60 centins.....	150 00	
Edward Johnson.....	Deux petites chaloupes.....	76 00	
Bauld et Reynolds.....	Bardeaux.....	160 50	
William Murray.....	Voiture neuve.....	70 00	
Henry Outram.....	Allocation pour vêtements.....	10 00	
Newcomb et Lambert.....	Matelas.....	42 00	
A. Robinson.....	Ouvrage de forgeron.....	3 50	
J. E. Butler.....	Quatre paires de rames.....	8 50	
A. et H. Creighton.....	Agenda et alman., lunette d'approche, etc.....	19 30	
Esson et Cie.....	Approvisionnements.....	456 15	
Burns et Murray.....	Sacs.....	10 42	
George Davidson et Cie.....	Faïencerie.....	19 18	
James Thompson.....	Avoine.....	65 00	
W. H. Naufts.....	Pommes de terre de semence.....	56 50	
Robt. Pickford.....	.....	3 96	
J. Wentzell.....	Deux jougs.....	12 00	
Forsyth et Cie.....	Graines.....	19 36	
Peter Grant et Cie.....	Toile à essuie-mains.....	1 70	
E. Moseley.....	Bois de const. quincail. et constr. d'une grange.....	328 12	
J. A. Stewart.....	Poêle et ustensiles.....	25 00	
H. Outram.....	Main-d'œuvre.....	10 46	
A. Hemmeon.....	do.....	10 46	
C. Woods.....	do (charpentier).....	37 50	
J. Kelly.....	Gages.....	25 00	
W. Mortimer.....	do.....	21 87	
H. W. Johnston.....	Payé pour divers approvisionnements, \$159.60 ; peinture et huile, \$20.00.....	179 60	
Geo. Goodwin.....	Gages des charpentiers.....	131 50	
John Phelan.....	do.....	151 50	
Henry Devaney.....	do.....	115 50	
<i>St. Paul.</i>			
D. J. McNeill.....	Salaire du 1er juillet au 30 novembre 1874.....	327 55	
do.....	Pension des chaloupiers.....	183 33	
do.....	Chaloupes (cinq), louage de chaloupe, echelle, meule, etc.....	304 50	
S. C. Campbell.....	Salaire du 1er déc. 1874, au 30 juin 1875.....	360 02	
Chaloupiers (cinq).....	12 mois de gages.....	1,062 48	
W. Barrow.....	Approvisionnements.....	168 50	
Burns et Murray.....	Literie et flanelle.....	48 90	
E. Albro et Cie.....	Quincaillerie, poudre, etc.....	108 98	
Arthur Ives.....	Emmasinage.....	4 90	
J. P. Mott.....	Foin et avoine.....	115 39	
W. Ives et Fils.....	Fret et emmagasinage sur traineaux.....	5 65	
R. H. Cogswell.....	Chronomètre.....	3 00	
		2,693 20	
<i>A reporter.....</i>		2,693 20	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Écosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			2,693 20
<i>Scatterie.</i>			
W. Barrow	Provisions	63 38	
Burns et Murray.....	Couvertes.....	25 80	
E. Albro et Cie.....	Un baril de goudron.....	4 00	
J. E. Butler.....	Rames.....	18 00	
W. S. Symonds et Cie.....	Combustible.....	30 00	
M. F. Eagar	Médecines.....	10 54	
			151 72
Dépense totale, établissements de secours.....			2,844 92
<i>Goëlette "J. H. Nickerson."</i>			
W. Roberts.....	Dégréement.....	22 00	
E. Albro et Cie.....	Câble, câble-chaine, étoupe, quincaillerie, etc.....	810 08	
Lawson, Harrington et Cie.....	Remorquage.....	15 00	
S. Mutch et Cie.....	Entrée dans le bassin de radoub	23 40	
J. O'Connor.....	Ancrage.....	69 35	
George Wilson.....	Calfatage et doublage.....	516 37	
Wm. Anderson.....	Gardien de nuit.....	55 35	
T. Walsh et Cie.....	Peinturage.....	72 42	
S. Townsend.....	Treuil.....	25 25	
Chebucto Marine RR. Co	Louage de la cale.....	105 89	
Henry Moseley.....	Réparation de la chaloupe.....	5 50	
R. Pickford.....	Enrayoir breveté.....	120 00	
N. Wilson.....	Gardien à bord et huit jours de travail.....	15 75	
Isaac Melvin.....	Ouvrage de tonnellerie.....	12 50	
T. W. Offen.....	Poulies, etc.....	60 37	
John Crook	Ouvrage de forge.....	23 13	
A. McKay	Quaiage, etc.....	16 75	
S. W. Marvin	Fer, quincaillerie, réparations.....	27 95	
J. E. Wilson.....	Chaine, tuyaux.....	6 00	
H. W. Johnston	Balance de compte pour équipement.....	286 19	
John Ead.....	Roues, tourillons et deux daviers.....	25 45	
J. Domville et Cie.....	2,580 lbs de vieux fer.....	45 15	
Dépense totale de la goëlette "J.H. Nickerson"			2,350 85
BOUÉES ET BALISES.			
Service de bouée à.....	Arichat	196 85	
do	Bras d'Or	235 17	
do	Barrington	120 75	
do	Rivière à l'Ours.....	95 00	
do	Havre du Pays.....	18 65	
do	Rivière Clyde.....	137 90	
do	Cap Canso	20 00	
do	Digby	50 00	
do	Guysboro'.....	20 00	
do	Halifax	1,589 69	
do	Rivière Jordan.....	15 30	
do	Lunenburg.....	324 89	
do	Lockeport	100 75	
do	Liscomb	13 80	
do	La Have	55 43	
do	Louisburg	17 60	
do	Merigomish	10 00	
do	Port Hood	156 64	
do	Port Medway.....	190 20	
do	Port Hawkesbury.....	40 50	
<i>A reporter</i>		3,418 12	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

	<i>Report</i>	\$ cts. 3,418 12	\$ cts.
BOUÉES ET BALISES.—<i>Suite.</i>			
Service de bouée à.....	Pugwash	50 28	
do	Port La Tour	35 00	
do	Pubnico	16 50	
do	Shag Harbor	26 08	
do	Sydney	60 00	
do	Tusket	80 00	
do	Wallace	101 30	
do	Yarmouth	80 98	
James Duggan	Ancre, chaînes, etc.....	702 97	
J. H. Harding	Peinturage des bouées-cloches.....	43 87	
do	Chaîne, bouée, Banc de la Trinité.....	238 50	
C. Neal.....	Fret sur un ancre, \$9.00; réparations, \$12.00.....	21 00	
A. Robinson.....	Ouvrage de forge.....	359 63	
J. U. Gregory.....	Patrons d'ancre de bouée.....	26 50	
do	Bouées, chaînons, tourniquets, etc.....	1,525 00	
T. J. Bentley.....	Bouées en bout de mât.....	124 00	
W. Caldwell et Fils.....	Ancre.....	42 30	
C. Lortie.....	Bouées.....	480 00	
J. Bélanger.....	Ferrures de bouées.....	360 00	
John Ead.....	Ancre.....	59 58	
E. Albro et Cie.....	Approvisionnement.....	726 11	
L. A. Blanchette.....	Tourniquets et chaînons.....	177 51	
S. Townsend.....	Ancre, \$41.85; jas d'ancre \$8.48.....	50 33	
Wm. Roberts.....	Service de bouées.....	103 00	
Lawson, Harrington et Cie.....	Services d'un remorqueur.....	295 00	
W. S. Symonds et Cie.....	Approvisionnements.....	99 94	
do	Ancre en fonte.....	255 58	
do	Travail aux bouées.....	25 65	
John O' Connor.....	Ancre pour bouées-cloches.....	141 15	
do	Ancre pour bouées-cloches, Banc de Grune.....	138 39	
D. McPherson.....	Gréer une allège.....	22 00	
A. McDaniel.....	Recouvrement d'une bouée.....	65 00	
T. Walsh et Cie.....	Peinturage de bouées.....	50 01	
Reid et Wasson.....	Fret et charriage.....	53 00	
J. E. Butler.....	Grue.....	14 25	
F. W. Fishwick.....	Fret d'express.....	5 50	
J. Harris et Cie.....	Travail à une bouée-cloche.....	18 15	
Edward Walsh.....	Lettre et vernir.....	35 67	
J. Hogan et Fils.....	Bois de service.....	5 00	
C. J. Napen.....	Approvisionnements.....	20 15	
T. W. Offen.....	Cabestan de la chaîne.....	1 50	
W. McFabridge.....	Ancre.....	18 45	
G. E. Smith.....	Câble.....	59 96	
J. Melvin.....	Cercler les bouées.....	18 00	
J. Fleming.....	Services à une bouée-cloche, Sœurs.....	25 00	
do	Déplacer la bouée de la batture S. O.....	25 00	
A. McKay.....	Main-d'œuvre et approvisionnements.....	505 21	
L. Wilson.....	Ouvrage de forge.....	155 14	
S. Dunlop.....	Services de la bouée-cloche sur le Banc de la Trinité.....	21 16	
A. et H. Creighton.....	Régistre des bouées.....	12 50	
<i>"La Canadienne."</i>			
J. Benning.....	Treuil.....	35 00	
J. E. Wilson.....	Cabestan.....	42 90	
Lawson, Harrington et Cie.....	Remorquage.....	5 00	
George Matson.....	Compas.....	10 00	
Charles Neal.....	Main-d'œuvre.....	55 20	
J. McDaniel.....	Bois.....	6 00	
T. Walsh et Cie.....	Vitrage.....	10 20	
W. et A. Naufts.....	Provisions.....	7 10	
		<i>A reporter</i>	171 40
			10,994 92
			10,994 92

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	£ cts.
<i>Report</i>		171 40	10,994 92
BOUEES ET BALISES.—<i>Suite.</i>			
T. Casey	Bœuf.....	43 10	
P. Judge	Eau	5 20	
D. M. Browne.....	Bordereaux.....	231 40	
D. Murray et Cie.....	Provisions.....	219 94	
D. McPherson	Menuiserie, etc.....	205 91	
Easin et Cie	Provisions	35 50	
C. W. Anderson.....	do	97 57	
J. B. Elliott et Cie.....	do	9 00	
A. et H. Creighton	Cartes-marines.....	21 57	
			1,040 59
STATIONS DE SIGNAUX.			
			12,035 51
J. K. Goold, payeur } contrôleur.....	Dépenses pour le trimestre expiré le 31 mars 1874...	503 58	
do	do do 30 juin 1874....	345 85	
do	do semestre expiré le 31 déc. 1874....	1,028 58	
Alex. W. McNab.....	Matér. pour répar. à la stat. de sign., Camperdown.	344 94	
Capt. E. M. Peters.....	Services comme officier en charge des stations de signaux, du 1er déc. 1872 au 31 mars 1874— 1 an et 4 mois	200 00	
			2,422 95
SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.			
Phares.....	Du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	72,402 85	
Sifflets d'alarme	do do	14,678 53	
Etablissements de secours, Ile de Sable.....	do do	7,600 00	
Etablissm. de secours.....	do do	2,844 92	
"J. H. Nickerson".....	.....	2,319 85	
Bouées et balises.....	.....	12,035 51	
Stations de signaux.....	.....	2,422 95	
			114,344 61

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 21.

ETAT des dépenses pour la construction des phares en amont de Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Iles de la Bataille et de l'Agneau.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanternes, appareil d'éclairage, etc.		2,378 79
<i>Pointe de Brown, Ile du Loup.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne.....	203 50	
J. White.....	Extras.....	105 00	308 50
<i>Rocher du Genièvre.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage.....	1,116 89	
G. Harvey.....	A compte sur l'entreprise de la bâtisse.....	750 00	1,866 89
<i>Pointe Claire.</i>			
Alexander Cameron.....	Contrat pour la bâtisse et extras	2,577 65	
John Campbell.....	Construction de latrines et d'un hangar à l'huile...	50 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareils.....	273 75	
do	Tuyaux de poêle et ventilateur.....	7 30	
G. P. Bliss.....	Payé pour divers	2 96	2,911 66
<i>Port Lewis.</i>			
J. B. Spence.....	A compte sur l'entreprise.....	200 00	
H. Henderson.....	Bois de service	37 73	
S. B. B. Carson.....	Fret sur la lanterne.....	19 90	
O. Dandurand.....	Toile à voiles.....	17 85	
W. Walsh.....	Huile, clous, etc.....	92 55	
J. Murphy.....	Ouvrage de forgeron	10 00	
D. Brown.....	Compte de chaloupe.....	15 00	
E. Shibley.....	Creusement de la cave pour le nouveau phare.....	27 75	
G. P. Bliss.....	Bordereau pour les hommes qui ont fini la tour.....	246 24	
James Shearer.....	Bois pour le plancher	35 63	
S. Percy.....	Charriage du bois.....	74 85	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage etc	1,065 22	
James Campbell.....	34 jours de gages et un mois de pension.....	109 50	1,952 22
<i>Cap du Tonnerre.</i>			
Squires et Cie.....	A compte de l'entreprise.....	1,500 00	
R. T. Sutton.....	Balance sur l'entreprise et extras.....	295 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage, etc	1,446 14	
E. Shibley.....	Provisions	11 73	
Oldrieve et Horn.....	Toile à voiles.....	11 28	3,264 15
<i>Compte général.</i>			
G. P. Bliss.....	Gages comme inspecteur intérimaire de l'ouvrage..	346 25	
do	Frais de route.....	111 80	
Mitchell et Cie.....	Balance sur l'emmagasinage du verre.....	7 42	
	<i>A reporter.....</i>	465 47	12,682 21

ETAT des dépenses pour la construction des phares en amont de Montréal,
etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>		465 47,	12,682 21
<i>Compte général.—Suite.</i>			
L. Baker.....	Balance des extras pour la Pointe Corbay.....	113 00	
W. P. Anderson.....	54 jours d'ouvrage comme dessinateur, \$2.50.....	135 00	
J. Tomlinson, fils.....	212 do do do \$1.00.....	212 00	
W. H. Kerlin.....	8 do do do \$1.50.....	12 00	
Joseph Tomlinson.....	Frais de route jusqu'à Montréal, inspection.....	17 00	
A. B. Cronk.....	Achat de l'île au Télégraphe, Baie de Quinté.....	142 77	
W. H. R. Allison.....	Préparation de contrats et services légaux pour la Baie de Quinté.....	18 50	
Cie. d'impress. du <i>Globe</i> ...	Annonces de soumissions pour les phares.....	12 00	
L. Baker.....	Balance de l'entreprise pour les balises de l'Ottawa	285 00	
do	Extra pour les dépôts d'huile.....	150 00	
J. Cameron et Cie.....	Annonces pour soumissions.....	11 20	
Rice Lewis et Cie.....	Vitres, etc., pour les phares de la riv. aux Français.	30 50	
		1,604 44	
Total, construction de phares.....		14,286 65	

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 22.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares entre Montréal et Québec.
pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

			\$	cts.	\$	cts.
William Jeffs	Salaire comme gardien de phare, havre de Montréal		175	00		
A. Lamoureux	do do	Pointe aux Trembles...	97	50		
F. Brodeur	do do	Ste. Thérèse	126	00		
S. Reeves	do do	Vareannes	56	00		
Jos. Ethier	do do	Ile à la Bague.	112	00		
C. Rivet	do do	Repentigny	49	00		
J. B. Lachapelle	do do	do	49	00		
J. B. C. dit Larose	do do	Isle aux Prunes	105	00		
Jos. Gervais	do do	Contrecoeur	70	00		
F. Lacroix	do do	do	73	75		
D. Giguère	do do	Lavaltrie	225	00		
Ed. Paul	do do	Ile de Grace	210	00		
Jos. Lamoureux	do do	Ile à la Pierre	210	00		
O. Letendre	do do	Ile aux Raisins	210	00		
O. Auger	do do	phare flottant No. 1, lac St. Pierre	384	06		
do	do assistant do	sept mois	42	00		
E. Arcand	do do	phare flottant No. 2, lac St. Pierre	349	06		
H. Fiset	do do	do do	50	00		
do	do assistant do	sept mois	42	00		
A. M. Magnon	do do	phare flottant No. 3	384	06		
do	do assistant do	sept mois	42	00		
J. Chaurette	do do	Pointe St. François	100	00		
E. Duval	do do	do	40	00		
M. Paquin	do do	Pointe du Lac	83	50		
P. Manuel	do do	Cap Madeleine	95	00		
P. Montplaisir	do do	do	95	00		
A. Brunel	do do	Pointe aux Citrouilles	175	00		
N. Hardy	do do	Champlain	83	50		
L. Fugère	do do	Batiscan	60	00		
Jos. Marchand	do do	do	64	00		
F. C. dit Francoeur	do do	St. Pierre les Becquets	40	00		
H. dit Francoeur	do do	do do	16	00		
F. Boisvert	do do	Cap Charles	97	50		
Mde. J. Trottier	do do	Gronelines	83	50		
E. Trottier	do do	do	75	00		
C. Blais	do do	L'Islet Richelieu	140	00		
Wid. J. Langlois	do do	Rivière du Chêne	49	00		
O. Beaudet	do do	Lotbinière	49	00		
O. C. de la Chevroitière ..	do do	do	55	00		
J. W. Hammond	do do	Ile au Frêne et au Sang	220	00		
D. Menard	do do	mi-chemin pointe Nord	102	50		
P. Martin	do do	St. Valentin	87	50		
W. H. Vanvliet	do do	Lacolle	87	50		
Cie. du Richelieu	do do	havre de Sorel	85	00		
P. Beaudet	do do	Platon	105	00		
G. H. Bramley	do	comme maître de havre, port de Sorel depuis le 1er janvier jusqu'au 20 juillet 1874...	166	00		
D. Rosa	Peinture et réparations générales		226	55		
Archer et Cie	Bois de construction et cède		431	27		
A. P. Frechette	Quincaillerie, brosses, etc		600	33		
C. Gariépy	Fret		90	00		
G. H. Bramley	Rames		4	50		
L. Gagne	Payé pour main-d'œuvre, etc		771	00		
Sincennes et McNaughton	Placement des phares		754	00		
	A reporter		5,193	58		

ÉTAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., entre Montréal et Québec.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	5,193 58	.....
D. Giguere	Démolition du phare, Lavaltrie, \$30 ; pose de la tour, \$30.00.....	60 00	
do	Peinturage, \$70.00 ; bois de chauffage, \$32.00.....	102 00	
P. Jobin.....	Balance, réparations au quai, pointe St. François...	469 10	
do	Frais de route.....	16 35	
J. U. Gregory	do	63 50	
J. Vaudry	Draps.....	68 76	
J. Boivin.....	Quincallerie	38 12	
A. Force	Emmagasinage	9 66	
M. Paquin	Réparations et charriage, etc., Pointe du Lac.....	10 80	
E. Bédard	Peinturage	150 50	
C. Brunette	Répar., Pte. aux Citrouilles, \$32.77 ; bois de chauf \$8	40 77	
E. Chanteloup.....	Lampes, appareil d'éclairage, verres, etc.....	2,257 25	
M. Cinqmars.....	Terrain, Lotbinière.....	24 00	
P. Martin.....	Réparations, St. Valentin.....	3 50	
H. S. Scott et Cie	Quincallerie et peinture.....	36 13	
Geo. Turgeon	Frais de route, cap Charles.....	21 75	
E. K. Smith	Annonces	3 85	
J. B. Boisvineau	Charriage des approvisionnements.....	4 00	
Isaac Trottier	Bois de chauffage, Grondines.....	5 50	
P. Bellefeuille	Dépenses des chaloupiers, provisions, etc., \$18.50 ; bois de chauffage, \$134.....	152 50	
L. Villeneuve.....	Cèdre et rames.....	16 50	
W. Barbour	Frais de route.....	14 23	
F. O. Vallerand	Cheminiées de lampes, lampes, mèches, etc.....	390 70	
Jos. Ethier	Peinturage, île à la Bague	13 50	
do	Construction et démolition de la tour, Repentigny.	56 30	
A. Lamoureux.....	Réparation d'une clôture, Pointe-aux-Trembles, \$20 ; fret et approvisionnements, \$1.50.....	21 50	
L. Fugère	Rente foncière pour 1874, Batiscan, \$6 ; charriage, \$5	11 00	
Jos. Marchand	do	6 00	
Capt. L. Jones.....	Fret et distribution des approvisionnements.....	47 50	
F. Boisvert.....	Rente foncière, cap Charles, \$10 ; fret et charriage, \$10.17.....	20 17	
P. Montplaisir	Rente foncière, cap de la Madeleine, \$12 ; payé pour main-d'œuvre, \$5.40.....	17 40	
J. B. C. dit Larose	Démolition et reconstruct. du phare, île aux Prunes	40 00	
do	Bois de chauffage.....	18 50	
G. N. Lanaudière	Rente foncière, Lavaltrie.....	30 00	
C. Blais	Bois de chauffage, L'Islet Richelieu.....	18 70	
W. Jeffs.....	do		
do	sage du phare, \$40.....	49 90	
do	Démolition et reconstr. du phare, \$70 ; réparations, \$13.57	83 57	
H. Brassard	Démolition et reconstruct. du phare, pointe St. François.....	60 00	
D. Rooney.....	Services des phares, subséquemment à la dissolution de la Maison de la Trinité, Montréal.....	200 00	
Aug. Portelance	Fer et chaînes pour phares flottants et balises.....	48 27	
F. G. Marchand	Annonces	4 00	
Andet et Robitaille	Toile à voile, cordage, etc.....	126 73	
Aug. Villars	Ré-argenter les réflecteurs.....	20 00	
A. Oulé et Cie	Almanachs.....	6 25	
N. Paulet	Quincallerie, vitres, etc.....	2 76	
J. B. Pruneau	Frais de port, etc.....	10 79	
F. X. Déry.....	Canistres à l'huile, boîtes de fer blanc, etc.....	218 95	
P. Beaudet	Diverses dépenses, Lotbinière.....	3 67	
A. E. Brassard	Services professionnels et frais de route en rapport avec l'achat du terrain pour deux phares, rivière Richelieu.....	18 87	
O. Letendre	Erection et démolition des tours du phare, île aux Raisins	30 00	
Ed. Paul.....	Erection et démolition des tours du phare, île de Grâce.....	30 00	
T. Routier	Payé pour main-d'œuvre, réparations aux phares...	1,026 97	
	<i>A reporter</i>	14,392 35	.....

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., entre Montréal et Québec.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	14,392 35	.....
Léon Hardy	Réparations générales aux phares	100 00	
W. Grose et Cie.....	Déchets de coton.....	31 98	
J. Marmen.....	Charriage.....	7 95	
O. Picard	Plateaux.....	27 00	
Receveur-Général	Taxe pour fonds de retraite.....	2 82	
S. Reeves	Réparations et charriage, île Ste. Thérèse.....	13 61	
H. C. Cabana	Abonnement au <i>Pionnier de Sherbrooke</i> , du 1er janvier 1873 au 1er juillet 1875.....	5 00	
J. J. Foote	<i>Morning Chronicle</i> , 12 mois finissant le 31 décembre 1875.....	6 00	
L. Fréchette.....	Travaux faits par lui-même et son assistant.....	17 57	
L. A. Blanchet	Petits déboursés.....	10 00	
Capt. Marmen	Payé pour lait, poisson et charriage.....	6 00	
S. Bédard	Pompes à huile, réparations, etc.....	148 44	
E. Fontaine	Frais de route, Batiscan.....	6 20	
C. E. Buteau	do pour répar. le phare, cap de la Madel.	6 00	
E. Courchène.....	Posage de tuyaux de poêle, réparations, etc.....	17 38	
Girard et Fréchette	Réparations, phares-flottants No. 1 et 2.....	201 72	
	Total des dépenses.....		15,000 00

W.M. SMITH,

Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 23.

ETAT des dépenses faites pour la tenue des enquêtes sur les naufrages et accidents, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
J. J. Fox.....	Rapport des naufrages.....	14	00		
D. Ferguson.....	do	26	00		
James Barber.....	do	126	00		
T. E. Moberly.....	do	32	00		
James Ross	do	15	00		
R. J. N. Dumaresq	do	6	00		
Gouvernement de la Colombie Britannique.....	Recherche du vapeur "G. S. Wright".....	70	00		
Edward Pope	Services en rapport avec le naufrage de la goëlette "Dauntless".....	12	00		
William Duggan.....	Rapport du naufrage de la barq. "Agnès Raymond"	10	00		
Lawson, Harrington et Cie	Services du bateau remorqueur en rapport avec le naufrage de la goëlette "J. T. Hibbard".....	20	00		
H. A. Hood.....	Rapport des naufrages.....	28	00		
George Collins	do	4	00		
H. W. Johnston.....	Payé un messenger pour information du brick naufragé "Agnes Reynolds".....	3	00		
					366 00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 24.

ETAT des dépenses à titre de récompenses pour sauvetage de vies, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
John Leslie.....	Montres en or et en argent présentées aux Capts. W. Lewis, B. Sedley and Thomas Fleming.....	205 15	
Banque de Montréal.....	Payé à Henry Gotman, T. Hodgkin, A. P. Lewis et G. P. Sweet (récompenses),.....	81 00	
John Leslie.....	Deux montres en or présentées au Capt. Wm. Hopewell et au Capt. J. P. Aikens.....	179 82	
Banque de Montréal.....	Traites sur New-York en faveur de Nelson Mitchell, John Tyne, M. Flynn et George Flye.....	101 00	
Officiers de douane Suédois, etc.....	Sauvetage de l'équipage du "Abbey Ryerson".....	184 93	
John Leslie.....	Médaille en argent pour le Capitaine Kullberg.....	27 00	
H. McLean.....	Montre en or pour Joseph Dekiner.....	26 25	
Zéphirin Lapierre.....	Chaloupes de sauvetage dans le bas du St. Laurent.	640 00	
M. Foran et Cie.....	Allocation au vapeur "City of London," pour sauvetage de V. C. Hill, gardien du phare de l'île Griffith.....	50 00	
Régis Le Blanc.....	Const. de hangars pour can. de sauv. à Kamouraska	33 80	
Pierre LaFrance.....	Const. de hangars pour canots de sauv. à Ste. Anne	41 80	
A. M. Ingersoll.....	Canot de sauvetage en métal.....	260 75	
Z. Lapierre.....	Canot et avirons pour l'île-aux-Grues.....	123 00	
John Leslie.....	Montre présentée au Capt. Bailie.....	87 00	
J. U. Gregory.....	Canot à la Malbaie.....	123 00	
John A. Olin.....	Pour lui et trois autres, récompenses.....	81 00	
T. Hayes, J. Higgins, Frederick Reyne, Ohs. Thomas and John Hayes.....	Tentat. de sauvetage de l'équip du brick "Helen".	50 00	
L'hon. A. J. Smith.....	Pour les enfants orphelins du Capt. Downey, qui s'est noyé en essayant de sauver l'équipage d'un navire naufragé, par Ordre en Conseil.....	750 00	
Louis Ross.....	Erect. de la bâtisse du canot de sauv. à Port Hope.	302 38	
J. U. Gregory.....	Erect. de hangars pour les canots de sauvet. à l'île aux Grues, Malbaie, Trois-Pistoles, Riv. Ouelle	160 00	
G. Collins.....	Rép. au canot de sauvet. de la Stat. de Nottawasaga	19 98	
G. Collins.....	Pavillon à signaux.....	15 00	
			3,552 86

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 25.

ETAT des dépenses pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Samuel Risley	Une année de traitement comme président du bureau et inspecteur, Toronto.....	1,764 00	
do	Salaires du commis, loyer de bureau et frais de route	1,210 78	2,974 78
Wm. M. Smith	Une année de traitement comme inspecteur et vice-président du bureau, St. Jean, N.B.....	1,372 00	
do	Frais de route et dépenses de bureau.	722 72	2,094 72
W. J. Meneilly.....	Une année de traitement comme inspecteur, Toronto	1,176 00	
do	Frais de route.....	480 55	1,656 55
John Burgess.....	Une année de traitem. comme inspecteur, Montréal	1,176 00	
do	Frais de route.....	287 06	1,463 06
F. X. Béfort	Une année de traitem. comme inspect. ,Trois-Rivières	980 00	
do	Frais de route.....	148 24	1,128 24
Jos. Samson.	Une année de traitement comme inspecteur, Québec	980 00	
do	Frais de route.....	58 58	1,038 58
Jos. Taylor	Une année de traitem. comme inspecteur, Kingston	980 00	
do	Frais de route.....	230 49	1,210 49
Receveur-Général	Taxe pour fonds de retraite.....		172 00
McLean, Roger et Cie.....	Annonces.....		4 35
T. et R. White.....	do		11 07
J. Dougall.....	do		5 95
M. Magnus.....	do		8 80
Duvernay, Frères.....	do		11 66
C. Garth et Cie.....	Réparation de soupapes.....		8 25
J. Dick	Inspection du vapeur "Athenian"		40 00
A. Cantin.....	do do		25 00
P. Vantier.....	do do		10 00
Thos. Westgarth	Inspecteur, Colombie-Britannique.....		152 75
Cie. de la Baie d'Hudson.....	Fret et emmagasinage de pompes.....		33 00
Welsh, Rithet et Cie.....	Passage de l'inspecteur à Burrett Inlet, fret, etc....		17 00
Thos. Storey.....	Boîtes pour garnitures de pompe.....		9 00
D. Morrison.....	Passage du Capt. Cooper à et de Wrangil.....		60 00
do	Fret sur une pompe, etc.....		10 00
Joseph Spratt.....	Posage de tuyaux, épreuve de pompe, etc.....		25 56
Capt. Cooper.....	Frais de route.....		29 00
	Total des dépenses.....		12,159 81

RECETTES.

Honoraires reçus (durant la même période) pour l'inspection des bateaux à vapeur.....	\$11,984 90
do do pour l'examen des mécaniciens et le renouvellement des certificats.....	3,027 00
Total des honoraires reçus.....	\$15,011 90

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 26.

ETAT des dépenses en rapport avec l'examen des capitaines et seconds,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
Capt. P. A. Scott.....	Une année de traitem. comme président du bureau.....	1,764	00		
D. M. Browne	do do commis.....	900	00		
McNally et Seaton.....	Une année de subvent. pour les écoles de marine....	1,500	00		
Receveur-Général	Taxe sur le traitement du capt. Scott.....	36	00		
Capt. P. A. Scott.....	Frais de route.....	674	01		
Capt. D. Cronk.....	Honoraires d'examen.....	112	00		
Capt. J. Pritchard	do	147	35		
E. D. Ashe.....	do	12	00		
C. A. Harris.....	Impressions.....	45	75		
Hearn, Harris et Cie.....	Compas à diviser.....	3	00		
R. O. Cotton.....	Impressions.....	16	12		
Fowler et Patrick.....	Impression de documents pour l'examen.....	11	50		
Black, Frères et Cie.....	Compas	57	50		
G. A. McKenzie.....	Honoraires d'examen.....	156	00		
A. et H. Creighton.....	Encre.....	1	25		
Baxter Frères.....	Réparations aux chaises du bureau.....	2	75		
A. Stephen et Fils.....	Papître.....	2	00		
McIntosh et Innis.....	Table, etc.....	15	00		
A. et W. McInly.....	Papeterie.....	23	51		
D. Hunter.....	Honoraires d'examen.....	80	00		
Roger Connell.....	Préparation des candidats pour l'examen.....	82	50		
A. W. McInly.....	Papeterie.....	17	88		
G. E. Morton et Cie.....	<i>Nautical Magazine</i>	4	50		
D. Murray.....	Nattes pour bureau.....	12	00		
A. et H. Creighton.....	Cartes marines.....	7	25		
R. et J. Wetmore.....	Monture de carte.....	2	00		
A. Stephen et Fils	Réparations aux meubles du bureau.....	10	75		
					5,696 62

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

ANNEXE No. 27.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de Québec, pendant l'année fiscale
expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	¢ cts.
E. D. Ashe.....	Une année de traitement comme directeur.....	1,374 72	
T. Heatly.....	do do assistant directeur.....	600 00	
Receveur-Général.....	Taxe du fonds de retraite sur le traite. du directeur.....	28 00	
E. D. Ashe.....	Frais de port, enlèvement de la neige, etc.....	16 83	
T. Heatly.....	Payé pour main-d'œuvre.....	12 00	
John Farley.....	do.....	41 50	
A. Learmouth et Cie.....	Réparations au mécanisme du sémaphore.....	13 50	
S. J. Shaw.....	Quincaillerie et réparations à la maison.....	11 77	
C. Beverly et Cie.....	Lanterne et huile de charbon.....	17 25	
J. Ritchie et fils.....	Fusées.....	19 00	
P. Poulin et fils.....	Réparation des horloges, chronomètre, etc., etc.....	34 00	
G. T. Phillips.....	Accoupl. de tuyau en cuivre et tuyau en caoutch.....	12 93	
R. et R. Samson.....	Nouveau mécanisme pour le sémaphore.....	91 55	
Ann Kane.....	Poêles à charbon, tuyau, etc.....	62 17	
Middleton et Dawson.....	Papeterie, etc.....	53 96	
J. J. Foote.....	Annonces dans le <i>Quebec Chronicle</i>	35 00	
W. Crawford et fils.....	Charbon.....	69 50	
Lemesurier et Brouard.....	Bois de chauffage.....	103 00	
Hatch, Frères.....	Bois de construction et réparations.....	22 77	
John Ryan.....	Déblaiement du terrain et plantage d'arbres.....	52 60	
F. O. Valleraud.....	Lampes, huile de charbon et mèches.....	27 75	
A. Clarke et fils.....	Réparations au télescope.....	90 00	
H. Clint.....	Piquets pour clôture.....	4 25	
M. Kelly.....	Nettoyage de l'Observatoire.....	5 00	
A. Shaw.....	Charriage d'instruments et livres à l'Observatoire.....	5 00	
P. Blodget.....	Menuiserie.....	6 00	
Cie. du Télég. de Montréal.....	Matériaux et réparations.....	17 75	
Cie. canadienne d'express.....	Charges.....	4 10	
John Carroll.....	Main-d'œuvre.....	9 00	
Thomas Andrews.....	Quincaillerie.....	17 75	
Hatch Bros.....	Réparations (menuiserie).....	4 30	
George T. Phillips.....	Réparation des tuyaux à gaz et à l'eau.....	26 22	
E. D. Ashe.....	Montant dû pour l'an. fiscale expirée le 30 juin 1874.....	10 83	
			2,900 00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 23.

ÉTAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$	cts.	\$	cts.
Vital Tétu.....	Une année de traitement comme maître.....	980	00		
Capt. F. Gourdeau	do maître de havre.....	1,568	00		
A. Lemoine	do secrétaire-trésorier	1,568	00		
A. Lindsay.....	do assistant do	1,176	00		
John Smith.....	do surintendant des pilotes	1,176	00		
Pierre Chatigny	do messenger.....	120	00		
Joseph Eden	3 mois de traite. comme maître de havre à Gaspé ..	31	23		
C. Sullivan.....	Une année de gages comme assist. maître de havre	500	00		
Pierre Chatigny	Gratification au messenger pour pension et menus déboursés	164	99		
Joseph Vaudry.....	Deux livrées officielles pour messenger.....	60	00		
Receveur-Général.....	Taxe sur les salaires pour le fonds de retraite.....	132	00		
Penny, Wilson et Cie.....	Abonnement au <i>Montreal Herald</i>	6	00		
Blumbart et Cie.....	do <i>Le Canadien</i>	6	00		
J. J. Foote	do <i>Morning Chronicle</i>	6	00		
Imp. de la Reine.....	do <i>Official Gazette</i>	5	00		
A. Côté et Cie.....	do <i>Journal de Québec</i>	7	00		
do	Impressions.....	24	00		
John Cassidy	Traite. comme maître de havre à Amherst, Iles de la Madeleine, du 11 octobre 1872 au 21 oct. 1874	51	80		
Blumbart et Cie.....	Papeterie.....	7	50		
A. Chartré	Compte de plombier	31	35		
Alleyn et Chauveau	Services professionnels.....	256	58		
Langlois, Angers et Cie..	do	92	60		
		7,970	05		
	MOINS—remboursement au Receveur-Général pour frais judiciaires désavoués par le ministère de la Justice.....	80	00		
				7,890	05

Wm. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 29.

ETAT des dépenses en rapport avec l'enregistrement et la classification des navires canadiens, pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
Wm. L. Magee.....	Payé pour fret et charges d'express sur formules.....	24 95	
James Free et Cie.....	Vingt-cinq gallons métalliques	52 18	
C. H. Lune.....	Répertoire Général.....	51 10	
Lloyds Américain.....	Livre de registre.....	45 25	
James Barber.....	Pension et frais de route.....	185 13	
do.....	Salaire du 8 janvier au 23 mars, pour aider à com-		
Secrétaire du Bureau de	piler des instructions aux régistrateurs.....	300 00	
Commerce à Londres...	Registres et livres de transactions.....	292 00	
A. Mortimer.....	Reliure de livres.....	24 50	
S. Donovan.....	Fret sur livres et formules.	4 88	
E. Jenkins.....	Payé pour formules.....	15 17	
Ottawa Free Press.....	Impression des formules.....	39 20	
J. J. Letson.....	Frais d'express sur livres.....	2 40	
G. Canadienne d'Express..	Frais sur registres et formules fournis aux régistra-		
	teurs en Canada.....	59 70	
			1,096 46

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 30.

ETAT des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme à vapeur, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Phare Annapolis.</i>			
E. A. Poole.....	Construction d'un phare à la Pointe Prime.....	1,975 00	
do	Extras.....	89 00	
S. J. Frost.....	Contrôle de la construction d'un phare.....	50 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareils d'éclairage.....	1,305 45	
			3,410 45
<i>Phare Argyle.</i>			
F. Ryerson.....	Balance de l'entreprise.....	1,550 00	
do	Extras.....	30 00	
do	Creusage de puits, plateforme, etc.....	257 56	
E. Larkin.....	Fret sur l'appareil de St. Jean.....	64 00	
Jeremiah Murphy.....	Contrôle de la construction du phare.....	51 00	
James Spinney.....	Prix d'achat de terrain, Ile Whitehead.....	350 00	
Thomas B. Flint.....	Rédaction, grossoyage et enregistrement du cont.....	10 60	
			2,313 16
<i>Phare de l'Ile Betty.</i>			
L. G. Power.....	Payé pour terrain du phare.....	200 00	
do	Recherche de titre, préparatiou d'analyse, etc.....	12 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareils d'éclairage.....	2,218 71	
Louis Baker.....	A compte sur l'entreprise.....	2,475 00	
George S. Black.....	Fret sur la lanterne de Montréal à Halifax.....	94 95	
			5,000 66
<i>Phare du Bon Portage.</i>			
Henry Chute.....	Contrat pour la construction du phare	1,755 00	
do	Extras do do	29 10	
A. Chute.....	Contrat pour la construction d'un hangar à l'huile.....	225 00	
A. R. Greenwood.....	Fret.....	20 00	
Ch. de fer Intercolonial.....	Fret	7 80	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampe et appareils d'éclairage.....	1,761 29	
Alexander Hamilton.....	Devis, plans, etc.....	18 50	
G. Robertson.....	Contrôle de la construction	104 00	
			3,920 69
<i>Phare du Harre de Canso.</i>			
John Y. Paysant.....	Payé pour terrain du phare	400 00	
do	Enregistrement du contrat.....	1 50	
			401 50
<i>Phare du Cap George.</i>			
W. Lynch.....	Service d'un yacht à vap., pour le choix d'un empl.....	6 00	
D. McRae.....	A compte de l'entreprise pour la construction.....	450 00	
E. Chanteloup.....	4 lampes, réflecteurs, etc.....e.....	312 20	
J. Morrison.....	Fret sur lampes, etc.....	22 29	
			790 49
<i>A reporter.....</i>			15,836 95

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., dans la Nouvelle-Écosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			15,836 59
<i>Phare du Cap La Ronde.</i>			
F. S. Cunningham	Entreprise pour la construction d'un phare	1,345 00	
do	Extras	2 00	
J. J. Robinson.....	Plans, devis, etc.....	8 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage.....	1,405 64	
C. H. Harrington.....	Emmagasinage, etc.....	12 00	
W. Maloney.....	Contrôle de la construction.....	50 00	
			2,822 64
<i>Phare du Cap Nord.</i>			
Jacob Bowser.....	Entreprise pour la construction d'un phare.....	2,995 00	
do	Extras	18 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage.....	2,227 49	
C. H. Harrington.....	Emmagasinage	26 50	
Neil McPherson.....	Contrôle de la construction.....	107 33	
			5,374 32
<i>Phare de la Pointe de l'Église.</i>			
George S. Parker.....	Entreprise pour la construction.....	646 00	
do	Peinturage, etc., lanterne.....	4 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage.....	1,272 66	
Vapeur "Express".....	Fret	15 50	
J. McLaughlin.....	Contrôle de la construction.....	25 00	
			1,963 16
<i>Phare de la Tête Creighton.</i>			
S. Vigneau.....	Etayement du phare et posage de bancs à l'huile ...	154 46	
William Tory.....	A compte sur entreprise	401 02	
			555 48
<i>Phare de Grand Narrows.</i>			
William Tory.....	Matériaux et doubl. pour la chambre de la lumière.....		32 00
<i>Phare du Havre Isaac.</i>			
J. T. Sinclair.....	Entreprise pour la construction.....	870 00	
John F. Taylor.....	Choix d'emplacement	20 00	
E. Chanteloup.....	Quatre lampes, réflecteurs, etc.....	278 54	
C. W. Bigsby.....	Confection de bancs et posage de zinc dans la lant.	13 40	
Ch. de fer Intercolonial	Fret.....	30 93	
Daniel Hattie.....	Contrôle de la construction.....	40 00	
			1,252 87
<i>Phare de Lingan Head.</i>			
F. S. Cunningham	Entreprise pour construction.....	685 00	
do	Extras	38 00	
Neal White et Cie.....	Plans et devis.....	12 50	
E. Chanteloup.....	Quatre lampes et appareils d'éclairage	423 20	
C. H. Harrington.....	Emmagasinage.....	1 55	
John Handrigan	Contrôle de la construction	20 00	
			1,180 25
<i>Phare de la Baie Mahone.</i>			
James Eisenhauer.....	Achat de terrain.....	118 00	
G. T. Solomon.....	Recherche de titre et enregistrement	5 30	
			123 30
<i>A reporter</i>			29,140 97

ÉTAT des dépenses pour la construction de phares, etc., dans la Nouvelle-Écosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		29,140 97
	<i>Phare de la Baie Marguerite.</i>		
C. E. Church.....	Payé pour le terrain du phare.....	150 00	
do	Services à l'île Tancook et louage d'une chaloupe..	6 00	156 00
	<i>Phare de la Pointe McKenzie.</i>		
William Tory.....	A compte sur entreprise.....		125 00
	<i>Phare Océlique.</i>		
F. S. Cunningham.....	Entreprise pour la construction, \$1,380 ; extras, \$2.	1,382 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage.....	1,237 09	
C. H. Harrington	Emmagasinage	12 00	
W. Maloney.....	Contrôle de la construction.....	50 00	2,681 09
	<i>Phare de la Pointe Aconi.</i>		
John A. Moore.....	Balance de l'entreprise.....	50 00	
do	Extras, \$39.80 ; et divers ajustages, \$9.50.....	49 30	
Neal White et Cie.....	Plans et devis.....	20 25	
E. Chanteloup.....	Cinq lampes à becs circulaire et appareil d'éclairage	423 20	
C. H. Harrington.....	Emmagasinage	0 60	
Donald Walker.....	Dompage aux moissons pend. la confect. du chemin..	30 00	573 35
	<i>Phare de Port Mouton.</i>		
G. S. Parker.....	Balance pour ériger une habitation.....		100 00
	<i>Phare du Port L'Ebert.</i>		
J. F. More.....	Plans, devis, etc.....		18 00
	<i>Phares et sifflet d'alarme de l'Île de Sable.</i>		
P. Carroll.....	Balance totale pour l'entreprise du phare et du sifflet d'alarme de l'Île de Sable.....		1,000 00
	<i>Sifflet d'alarme du Cap D'Or.</i>		
Clarke et Stackhouse.....	Balance de l'entreprise pour ériger la bâtisse du sifflet d'alarme.....	3,85 00	
do do	Construct. d'un hangar à charbon et chemin à rails	590 00	
do do	Extras pour do do	354 00	
Allan Frères.....	A compte sur le sifflet d'alarme.....	500 00	
do	Roues de char, caucions, etc.....	40 50	
T. McAvity et fils.....	Quincaillerie, manomètre, pavillon, etc.....	135 93	
W. M. Smith.....	Frais de route pour examiner les bâtisses, etc.....	20 00	5,490 43
	<i>Sifflet d'alarme de St. Paul.</i>		
H. W. Johnston.....	Payé pour l'habitation du mécanicien.....		757 29
	<i>Phare de Torbay.</i>		
E. Chanteloup.....	Lanterne et plancher en fonte.....		1,630 64
	<i>A reporter</i>		41,672 77

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc., dans la Nouvelle-
Ecosse.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
		<i>Report</i>	41,672 77
COMPTE GÉNÉRAL.			
J. McCallum.....	Construct. d'une balise à l'ent. du havre de Guysboro	480 00	
W. M. Smith.....	Frais de route pour choisir des emplacements pour un sifflet-d'alarme à Sambro et au Cap de Sable..	127 20	
do	Dessins et devis pour un sifflet d'alarme à Sambro et au Cap de Sable.....	160 00	
J. F. Forbes.....	Frais d'expres sur lanterne pour la jetée de Brooklyn	3 35	
W. P. Anderson.....	24 jours de services pour préparer les plans.....	60 00	
E. Chanteloup.....	Fret sur lanterne à Sydney, C. B.....	300 00	
do	Payé pour l'assurance sur les appareils d'éclairage à Ouetique, Pointe Aconi, Tête Lingan, Cap Nord et Cap La Ronde.....	64 00	
do	Entrée du port extérieur et quaiage.....	17 50	
Isaac Dixon	Toits en fer pour les bâtisses du sifflet-d'alarme du Cap de Sable et Sambro.....	1,012 99	
		<hr/>	<hr/>
		2,225 86	
Total des dépenses, Nouvelle-Ecosse...		<hr/>	<hr/>
		43,898 63	

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 31.

ETAT des dépenses pour la construction des phares et sifflets d'alarme à vapeur dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

<i>Sifflet d'alarme d'Escuminac.</i>			
J. W. Fraser.....	Bordereau pour main-d'œuvre.....		168 50
<i>Sifflet d'alarme du Cap Enragé.</i>			
W. M. Smith.....	Contrôle et épreuve du sifflet d'alarme.....	25 00	
J. R. Stevens.....	Balance totale des extras.....	946 20	
David Oliver.....	Frais de route et d'inspection.....	187 14	
			1,158 34
<i>Sifflet d'alarme de Miscou.</i>			
Jonathan Doran.....	Passage des hommes de Shippegan à Miscou.....	10 00	
N. McConnell.....	Creusement d'un puits.....	9 60	
Robert McConnell.....	Charriage de pierre.....	17 00	
			36 60
<i>Phare Miscou, Lac aux Oies.</i>			
T. F. Gillespie.....	Fret sur lanterne et appareils, de Montréal.....	68 50	
E. Chanteloup.....	Lanternes, réflecteurs et verre, etc.....	1,564 52	
J. Doran.....	Lui et autres pour posage de la lanterne, verre, etc.	224 16	
W. Taylor.....	Choix d'emplacement et frais de route.....	100 00	
W. Muirhead.....	Approvisionnements.....	52 75	
C. W. Weldon.....	Rédaction d'actes.....	32 50	
			2,042 43
<i>Phare de l'Île au Héron.</i>			
E. Chanteloup.....	Réflecteurs, etc.....	188 44	
S. McGregor.....	Montant du contrat.....	600 00	
do.....	À compte du hangar à l'huile.....	148 45	
John McNish.....	Déblaiement du terrain et inspection.....	82 50	
			1,019 39
<i>Sifflet d'alarme de Grand Manan.</i>			
James Tatten.....	Construction d'un quai et chemin.....		250 00
<i>Phare de la Pointe du Sapin.</i>			
John Boyd.....	À chat de terre.....	25 00	
C. W. Weldon.....	Titres, etc.....	37 60	
			62 60
<i>Phare de Pokenouche.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne, toit en fer, lampes, etc.....	978 05	
W. Muirhead.....	Emmagasinage et quaiage.....	2 00	
			980 05
	À reporter.....		5,717 91

ETAT des dépenses pour la construction de phares et sifflets d'alarme à vapeur, dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			5,717 91
<i>Phare du havre au Castor.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage.....	1,228 87	
John Nugent.....	Charriage do do	12 80	
C. W. Weldon.....	Rédaction d'actes.....	46 99	1,288 66
<i>Phare de St. André.</i>			
E. Chanteloup.....	Lanterne et appareil d'éclairage.....	1,064 10	
Angus Fisher.....	A compte de l'entreprise.....	500 00	
W. Elder.....	Annonces.....	20 00	1,584 10
<i>Phare de la pointe Mark.</i>			
C. W. Weldon.....	Rédaction d'actes		39 30
COMPTÉ GÉNÉRAL.			
Allan, Frères	Tuyaux en cuivre.....	91 50	
S. Robicheau	Dépens. pour le choix du site du hav. de Pokemouche	5 00	
W. P. Anderson	26 jours de travail comme dessinateur.....	65 00	
Willis et Mott.....	Annonces	51 50	213 00
Total des dépenses, Nouveau-Brunswick			8,842 97

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 32.

ETAT des dépenses pour la construction de phares en aval de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	<i>Portneuf (en bas)</i>	\$ cts.	\$ cts.
Archer et Cie.....	Bois de construction.....		376 93
	<i>Pointe au Maquereau.</i>		
Wm. Sinclair.....	Balance du contrat.....		655 00
	<i>Sifflet d'alarme, Etang-du-Nord.</i>		
W. Muirhead.....	Matériaux de construction.....	255 19	
Jas. Carter.....	A-compte du contrat.....	814 10	
W. J. Fraser.....	Posage du sifflet d'alarme.....	238 60	1,407 89
	<i>Pointe Prairie.</i>		
G. E. Forgues.....	Extras.....		181 85
	<i>Métis.</i>		
R. Cameron.....	Balance du contrat.....	1,475 00	
P. Leggatt.....	Services, contrôle.....	60 00	1,535 00
	<i>Cap D'Espoir.</i>		
W. Sinclair.....	Réparations au mur de la cave.....	92 52	
do.....	Balance du contrat.....	170 00	262 52
	<i>Chicoutimi.</i>		
A. Trudelle.....	A-compte du contrat.....	200 00	
J. U. Gregory.....	Frais de route et dépenses à Chicoutimi.....	26 75	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	4 20	230 95
	<i>Percé.</i>		
J. O. Boucher.....	Balance du contrat, \$748.50 ; extras, \$18.80.....	767 30	
E. Chanteloup.....	Cinq lampes, avec plateaux, cheminées, etc.....	351 75	1,119 05
	<i>Rivière Martin.</i>		
J. Carrol.....	Annonces.....	9 60	
G. T. Cary.....	do.....	10 56	20 16
	<i>Sept Iles.</i>		
A. Coté et Cie.....	Annonces.....	4 50	
J. J. Foote.....	do.....	8 48	
	<i>A reporter.</i>		5,789 35

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., en aval de
Québec.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>			5,789 35
<i>Sept Iles.—Suite.</i>			
G. T. Cary.....	Annonces	10 24	
R. Cameron	A compte du contrat.....	318 00	
do	Chaloupe.....	42 00	
Jos. Boivin	Quincaillerie.....	15 45	
			398 67
<i>Pointe Gaspé.</i>			
Edward Roberts	Hangar pour huile de charbon.....	175 00	
John Roberts.....	Construction d'un pont et d'un chemin.....	334 00	
G. Turgeon.....	A compte de l'ouvrage.....	100 00	
P. Rousseau	do do	80 00	
R. R. Call.....	Entreprise et dépenses.....	547 00	
			1,236 00
<i>Rivière Ouelle.</i>			
L. Gagné.....	Lui et autre, placer des poteaux.....	13 70	
Archer et Cie.....	Bois de chauffage.....	274 25	
A. Gagnon	Fret.....	4 70	
Cie. du Richelieu.....	Fret.....	7 68	
M. Proulx	Fret.....	12 30	
E. Chanteloup.....	Lanterne, plancher et réflecteurs.....	516 67	
J. Corbin.....	Entreprise et extras.....	892 00	
			1,721 30
<i>Cap Chatte.</i>			
Archer et Cie.....	Bois de chauffage, etc.....	522 85	
Cie. du Richelieu.....	Fret.....	4 02	
U. Vézina	Lui et autre, ouvrage de charpentier.....	126 80	
H. S. Scott et Cie.....	Fer et poudre	34 61	
Jos. Boivin	Quincaillerie.....	96 03	
C. Touchette	Compte de construction.....	420 00	
E. Chanteloup	Lanterne, appareils et plancher en fer.....	981 88	
			2,186 19
<i>Alignement de St. François.</i>			
O. Gourdeau.....	Main-d'œuvre, lui et un assistant.....	23 63	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	598 05	
			621 68
COMPTE GÉNÉRAL.			
Ann Kane.....	Citernes.....	375 00	
George Turgeon	Payé pour main-d'œuvre et contrôle.....	410 92	
W. P. Anderson	57 jours de service comme dessinateur	142 50	
J. Carrol.....	Annonces.....	44 20	
A. Côté et Cie.....	do	6 60	
Cie. de télégr. de Montréal	Messages.....	248 09	
do de la Puissance	do	22 89	
Bélanger et Gariépy..	Huile	395 22	
L. Laframboise	Annonces dans <i>Le National</i>	6 38	
Jos. Boivin	Peinture et quincaillerie.....	209 97	
J. A. Chenevert.....	Annonces dans <i>La Gazette de Sorel</i>	4 20	
Cie. de papier de Rock Riv.	Papier bitumé et feutre pour toiture.....	69 05	
Cie. du Grand Tronc.....	Fret.....	10 13	
Jos. Tomlinson	Frais de route.....	53 25	
Jno. Giblin.....	Charbon.....	20 00	
A. P. Fréchette.....	Peinture et quincaillerie.....	97 25	
W. H. Laroche	Médicaments	20 00	
<i>A reporter.....</i>			11,953 19

ÉTAT des dépenses pour la construction de phares, etc., en aval de Québec.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			11,953 19
COMPTE GÉNÉRAL.—<i>Suite.</i>			
W. Barbour	Dix semaines de pension durant les inspections.....	50 00	
J. B. Pruneau	Frais de port, etc.....	34 90	
J. Marmen.....	Charriage.....	123 03	
E. Chanteloup.....	Réfecteurs, verres rouges, etc.....	833 20	
T. Routier.....	Bordereau pour réparations.....	806 98	
Archer et Cie.....	Bois de construction.....	12 50	
L. Hardy.....	Compte des réparations.....	150 00	
D. Tremblay.....	Outillage	20 00	
J. O. Belanger.....	Compte de forgeron.....	89 62	
F. X. Dery.....	30 réservoirs.....	480 00	
L. A. Blanchet.....	Petits déboursés.....	10 93	
Total des dépenses pour Québec			4,746 81
			16,700 00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 33

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	<i>Bouées.</i>	\$ cts.	\$ cts.
J. K. Suter	Annonces.....	6 00	
Collings et Cook.....	Réparations, Rivière Fraser.....	235 00	
Jno. Murray	Prendre soin d'une bouée, New Westminster.....	65 00	
do	Déplacem., réparation et préparation pour service.....	39 50	
R. Sammann	Main-d'œuvre, Rivière Fraser.....	15 00	
Broderick et Cie.....	Remorquage do	80 00	
Drake et Jackson	Payé au patron de la goëlette "Experiment" pour recouvr. d'une bouée à la dérive dans le détroit...	100 00	
Hy. Smith	Louage du vapeur "Etta White" pour services à Sands Head, Rivière Fraser, 12 jours, à \$70.....	840 00	
do	Provis. de 13 jrs. pour six journaliers—78 jrs., à \$1.....	78 00	
Capt. Jas. Cooper	Payé pour main-d'œuvre.....	195 00	
E. B. Marvin	Chaîne.....	43 50	
Jas. Cunningham	Huile bouillie, vernis, blanc de plomb, etc.....	28 25	
Henry Glide	Peinturage et radoub, havre de Victoria.....	110 00	
P. McQuade et Fils.....	Chaîne, \$343.56; carvelles, \$39.00; étoupe, \$7 50.....	390 06	
C. Morton	do pour chenal de l'Intérieur.....	312 80	
W. R. Clarke	Main-d'œuvre de trois Chinois, 3 jours à \$1.50.....	13 50	
Arthur Fenny	Redress. de vintaines, peinture, etc., récif Gabriola	130 00	
do	Posage de planches, peinture, etc., Rocher Walker	66 00	
do	Nettoyage, peinture et remplacement des bouées, havre de Nanaimo.....	350 00	
Loewen et Erl.....	Rations pour journaliers	10 00	
Jno. Holden.....	Quincaillerie et enlèvement de pierres, etc.....	112 00	
do	Ouvrage de forgeron, tourniquets, etc.....	184 80	
Cornelius Francis.....	Main-d'œuvre, lui et un assistant, au havre Victoria	22 50	
Alex. Stewart	Réparations au banc Brotchie.....	130 00	
R. W. Deane.....	Huile crue, baril de plomb	6 12	
Cie. de la baie d'Hudson.....	Emmagasinage, etc	4 50	
G. Hardisty	Fret de bouée, ancre, etc.	21 00	
E. Enstace	Louage d'une chaloupe.....	4 00	
Jos. Spratt	Ouvrage de forgeron.....	121 72	
			3,712 25
	<i>Cap Beale.</i>		
Denny et Spencer.....	Essuie-mains, flanelle, etc.....	13 75	
J. K. Slater.....	Annonces	12 00	
Fell et Cie.....	Provisions	18 70	
R. Westmoreland.....	Six mois et 12 jours de salaire comme gardien.....	640 00	
do	Gratif. pour le transport d'huile de charbon	8 00	
W. Spring	Fret d'approvisionnements, huile, etc	162 50	
do	Passage de Victoria du gardien et deux hommes....	72 50	
Geo. Norris.....	Annonces	12 00	
Lockhart Smith.....	Brise-lames.....	90 00	
Jno. P. Hughes.....	6½ mois de salaire comme gardien du phare, du 9 juin au 22 décembre.....	322 54	
do	Un baromètre.....	15 00	
Jno. McQuarrie.....	5 mois et 22 jours de salaire comme gardien du phare, du 1er juillet au 22 décembre.....	285 45	
Langley et Cie.....	600 gallons d'huile de charbon, à 65 cts.....	390 00	
E. B. Marvin.....	Quincaillerie, déchets de coton, térébenthine, etc....	39 50	
	<i>A reporter.....</i>	2,081 94	3,712 25

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Colombie-Britannique.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report.....</i>		2,081 94	3,712 25
<i>Cap Beale.—Suite.</i>			
J. L. Jungermann.....	Une paire de binocles de marine	20 00	
P. McQuade et Fils.....	Quincaillerie, etc.....	112 75	
A. et W. Wilson.....	Réparation de lampe.....	2 50.	
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	7 25	2,224 44
<i>Phare Fisgard.</i>			
W. H. Bevis.....	Une année de salaire comme gardien.....	795 96	
T. C. Jones.....	Réparation et emprunt temporaire d'une chaloupe..	25 00	
Williams et Arthur.....	Eau.....	10 00	
R. Broderick et Cie.....	11½ ton. de charb. 1½ ton. à \$12.50, 10 ton. à \$11....	128 75	
Thomas Story.....	Confection et ajustage de cinq contre-vents.....	36 00	
Langley et Cie.....	Huile de charbon, cheminées, mèches, etc.....	88 00	
Henry Saunders.....	Savon, huile de charbon, etc.....	17 50	
John Weiler.....	15 verges de nattes en cocoa.....	15 00	
James Isbister.....	Confection d'une voile pour le mât du phare.....	12 00	
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	14 25	
De Weiderhold et Cie.....	Charbon.....	10 50	
Dunsmuir, Diggle et Cie.....	do.....	55 00	
J. L. Junjermann.....	Horloge marine.....	10 00	
P. McQuade et Cie.....	Lanterne, brosses, etc.....	11 50	
E. B. Marvin.....	Huile bouillie, blanc de plomb, etc.....	26 49	
A. et W. Wilson.....	Tuyaux de poêle, réparat. au dessus de la lanterne.	37 75	1,257 70
<i>Phare-flottant de la rivière Fraser.</i>			
James Jolly.....	Une année de sal. comme patron et gardien en chef..	1,200 00	
Duncan McLean.....	do Assistant.....	480 00	
John Wick.....	do do.....	480 00	
Fell et Cie.....	Provisions.....	354 00	
Cie. de la baie d'Hudson..	Fret.....	47 00	
Michael Muir.....	Huile, savon, etc.....	130 00	
E. B. Marvin.....	Huile bouillie, plomb, brosses, etc.....	288 92	
P. McQuade et Fils.....	Faïencerie, quincaillerie, etc.....	79 38	
do.....	Ancre, chaînes, etc.....	1,484 14	
Henry Saunders.....	Provisions, épiceries, etc.....	332 70	
Langley et Cie.....	Rouge de plomb, éponges, mèches, etc.....	16 00	
Henry Smith.....	Remorquage du phare-flottant à sa place, Land Heads, rivière Fraser.....	250 00	
T. H. Long et Cie.....	Annonce "Avis aux marins.".....	8 00	
T. C. Jones.....	Réparations à la chaloupe.....	15 00	
G. Hardisty.....	Fret et passages du 1er juillet au 31 décembre 1874..	87 75	
D. W. Higgins.....	Annonces.....	10 00	
Wells, Fargo et Cie.....	Trois rouleaux de mèches à lampes et frais d'express	21 60	
T. N. Hibben et Cie.....	Papeterie.....	3 00	
Engelhardt et Cie.....	Main-d'œuvre, déplacement de chaînes.....	3 00	
A. et W. Wilson.....	Ferblanterie, réparation de lampes, etc.....	76 03	
J. A. Raymur.....	Bois de construction.....	10 15	
Joseph Spratt.....	Ouvrage de forgeron.....	48 67	
Michael Muir.....	52 gallons d'huile, à 62½ cents.....	32 50	5,457 81
<i>Phare de la Pointe Atkinson.</i>			
T. C. Jones.....	Chaloupe, etc.....	64 00	
James Cunningham.....	Quincaillerie, brosses, huile, etc.....	59 37	
P. McQuade et Fils.....	Horloge, \$5.25; hache, \$2.50.....	7 75	
A. et W. Wilson.....	Coutellerie, ferblanterie, tuyaux de poêle.....	76 46	
Langley et Cie.....	100 gallons d'huile de charbon, etc.....	66 74	
E. Woodward.....	2 mois et 7 jours de salaire comme gardien.....	143 83	418 15
<i>A reporter.....</i>			13,070 35

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Colombie-Britannique,
etc.—*Fin.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		13,070 36
	<i>Race Rocks.</i>		
Fell et Cie	Approvisionnement	354 00	
Henry Saunders.....	do	332 70	
T. C. Jones.....	Rames et avirons.....	13 00	
Michael Muir.....	Huile, savon, etc.....	215 00	
P. McQuade et Fils.....	Câble, ficelle, huile, etc.....	19 00	
R. Broderick et Cie.....	13 tonn. de charbon, \$71.50; fret et livraison, \$91...	162 50	
Langley et Cie.....	Huile de charbon, huile d'olive, drog., mèches, etc.	43 12	
Kelly et Taylor.....	Quincaillerie, tuyau en fer, etc.....	17 00	
E. B. Marvin.....	Déchets de coton, peinture, huile, etc.....	33 14	
Thos. Argyle.....	12 mois de sal. comme gard. de phare et trois assist.	1,554 96	
do	Payé pour réparation de six bees et trois lampes	40 00	
			2,784 92
	COMPTE GÉNÉRAL.		
Janion, Rhodes et Cie	Emmagasinage	16 00	
H. Rhodes et Cie.....	do sur huile.....	24 00	
Cie. de la Baie d'Hudson.	do do et chaloupe.....	17 45	
E. B. Marvin.....	200 sacs, etc.....	71 00	
			128 45
	Dépense totale, Colombie-Britannique.....		15,983 72

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 34.

ETAT des dépenses pour la construction de phares, Colombie-Britannique,
pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

<i>Pointe Atkinson.</i>			
P. McQuade et Fils	A compte du contrat de A. Fenny.....	1,750 00	
A. Fenny.....	do do do	2,122 64	
do	Matériaux et main-d'œuvre pour construire des escaliers et balcon.....	382 00	
Thos. Westgarth.....	Louage d'un vapeur du moulin Moody.....	12 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, plancher et appareil d'éclairage.....	1,479 89	
do	Poulies et chaînes.....	39 00	
R. Broderick et Cie.....	Fret et frais de 34 colis	266 92	
J. McDowell.....	Aider à placer et régler le mécanisme	15 00	
Sauvage Quinam	Prendre soin des approvis., 23 jours à \$1.50.....	34 50	
Engelhardt et Cie.....	Emmagasinage, etc., sur lanterne pour deux mois..	8 00	
Jno. Gastineau	Ré-ajustage de mécanisme, etc.....	30 00	
J. Holden	Ouvrage de forgeron.....	33 00	
Jos. Spratt	do	24 00	
Moody, Nelson et Cie.....	Mécanisme.....	6 00	
			6,202 95
<i>Cap Beale.</i>			
A. et W. Wilson	Feuilles de zinc, quincaillerie, etc.....	22 15	
J. T. McQuarrie.....	16 jours de service pour poser une lanterne.....	40 00	
			62 15
<i>Ile Beren (Victoria.)</i>			
T. Westgarth.....	Dessins, etc.....	11 00	
E. Chanteloup.....	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage.....	787 65	
Chance, Frères et Cie.....	Verre.....	124 05	
			922 70
<i>Ile de l'Entrée (Nanaimo.)</i>			
T. Westgarth	Dessins, etc.....	14 00	
Engelhardt et Cie.....	Fret et frais sur 34 colis par le vapeur "Pacific"...	457 70	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage.....	1,015 50	
Chance, Frères et Cie.....	Verre	124 07	
			1,611 27
	Dépense totale, Colombie-Britannique.....		8,799 07

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 35.

ETAT des dépenses de l'Observatoire Magnétique de Toronto, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		§	cts.	§	cts.
G. T. Kingston.....	Une année de traitement, comme directeur de l'Observ.	1,999	20		
Thomas Menzies.....	do do observateur.....	533	28		
W. A. Stewart.....	do do do	533	28		
W. F. Davison.....	do do do	533	28		
C. Sturgeon.....	do do messenger.....	296	28		
Receveur-Général.....	Taxe pour le fonds de retraite sur ces salaires.....	64	68		
Russell et Hutchison.....	Impression de formules des directions du vent.....	15	50		
Hart et Rawlinson.....	Livres.....	13	75		
C. Thompson.....	Savon et chandelles.....	6	50		
James Carnegie.....	Réparations aux chronomètres et instruments.....	2	50		
W. H. Sheppard.....	Posage de dalles en ardoise au magnétomètre et réparations aux foyers.....	56	67		
James Myles.....	Compte pour bois de chauffage.....	218	50		
do	do charbon.....	49	00		
T. Parish.....	Réparations au toit de la maison de M. Davison.....	11	83		
T. Downey.....	Bois de construction.....	23	83		
Cie. du Gaz de Toronto..	Compte pour gaz.....	15	95		
W. Menzies.....	Menuiserie.....	25	80		
H. Tollis.....	Deux citernes pour l'eau de pluie, remplir des tuyaux d'alimentations et nettoyer la vieille citerne.....	86	40		
do	14 jrs. de trav. pour l'érect. d'une maison de thermog.	21	00		
Richards et Cie.....	Plomberie.....	26	40		
Heath et Cie.....	Appareil à gaz et plomberie.....	4	30		
Cie. d'assur. de l'Onest ..	Prime d'assurance.....	40	00		
W. T. Davison.....	Papeterie.....	4	50		
Champ et Cowan.....	Goudron et poix.....	5	50		
J. Catto et Cie.....	Rideaux en calico et époussettes.....	7	61		
William Milligan.....	Peinturage.....	9	68		
H. J. Wood.....	Garde-feu et baquets à charbon.....	24	50		
J. E. Townsend.....	Bois de construction.....	7	53		
J. Edwards.....	Papier.....	4	95		
J. Thompson.....	Tapissage, peinture et vernissage.....	92	75		
Rice Lewis et Fils.....	Quincaillerie.....	21	76		
B. de poste, Toronto.....	Loyer de boîte	1	50		
G. T. Kingston.....	Blanchissage de la tour, nettoyage des cheminées, réparations au trottoir, essuie-mains, flanelle, ouvrage de journée et dépenses imprévues.....	38	69		
do	Balance en mains.....	3	10		
					4,800 00

WM. SMITH,

Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 36.

ÉTAT des dépenses de l'Observatoire de St. Jean, pendant l'année fiscale
expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
Geo. Hutchinson.....	Traitement comme directeur.....	483 88	
J. B. Longley.....	9 mois de traitement comme gardien du sémaphore.....	362 88	
H. Chubb et Cie.....	Papeterie.....	1 10	
Receveur-Général.....	Taxe pour le fonds de retraite.....	3 14	
			850 00

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 37.

ETAT des dépenses de la canonnière "Prince Alfred," pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
James Davis.....	Une année de sal. com. mécenic., et payer un gardien	1,596 00	
Capt. Fraser.....	Approvisionnement.....	62 85	
do	Deux mois de gages.....	180 00	
do	Frais de route.....	6 00	
Rice, Lewis et fils.....	Pavillons.....	45 00	
Graham et Riley.....	Approvisionnement.....	97 51	
F. Gleason	do	100 00	
A. Côté	Annonces pour soumissions.....	5 16	
W. A. McCrae.....	Neuf cordes de bois.....	29 25	
W. Berry	Glace pour deux saisons	25 00	
W. B. Harrion	Approvisionnement.....	34 78	
S. Hadley.....	Bois de construction.....	8 68	
W. B. Clarke	Dix cordes de bois.....	32 50	
J. Higgins.....	Domage à un remorqueur par collision avec le "Prince Alfred"	100 00	
G. McGlanchan	Services comme capitaine pendant que le vapeur était employé par le Gouverneur-Général.....	30 00	
C. McKenzie et Cie	Approvisionnement.....	36 58	
Matheson et Cie.....	Annonces.....	5 85	
John Cameron et Cie	do	6 75	
Cie. de publicat. du <i>Globe</i>	do	4 80	
J. Foulds	Approvisionnement.....	19 09	
			2,425 80

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 38.

DIVERS paiements de salaires des secrétaires des commissaires de pilotage de St. Jean et Halifax, communication par la vapeur entre Québec et les provinces maritimes, et l'enlèvement des obstacles des rivières navigables, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
Geo. Stymest	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage de St. Jean, du 15 juil. 1874 au 5 janv. 1875	379 98	
T. D. Corbett.....	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage d'Halifax, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	800 00	
J. U. Thomas	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage de St. Jean, du 5 janvier au 30 juin 1875.....	386 28	
			1 566 26
	<i>Communication par la vapeur entre Québec et les provinces maritimes.</i>		
Cie. de bat. à vap. des ports du Golfe	Subvention du gouvernement pour 1874-75.....		10,000 00
	<i>Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables.</i>		
W. R. Clarke.....	Enlèvem. d'obstacles dans le havre Victoria, C.B.....	250 00	
Farquhar, Forrest et Cie.	do des épaves dans la rivière Ste. Marie, N.E	200 00	
			450 00
	Total		12,016 26

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 39.

ETAT des dépenses pour les pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	ONTARIO.	\$ cts.	\$ cts.
John W. Kerr.....	Une année de salaire comme garde-pêche, expirant le 30 juin 1875.....	500 00	
E. Boismier.....	do do	200 00	
Peter Kiel.....	do do	200 00	
Charles Gilchrist.....	do do	200 00	
D. McMaster.....	do do	200 00	
J. A. Backhouse	do do	150 00	
F. McRae.....	do do	150 00	
John Mooney.....	do do	100 00	
A. C. McKinnon.....	do do	100 00	
Joseph Wilson.....	do do	100 00	
Henry Griffiths.....	do do	100 00	
J. L. Thompson.....	do do	50 00	
Hugh Thompson.....	do do	50 00	
David Hamilton.....	do do	50 00	
A. J. Harrington.....	do do	50 00	
John McAllister.....	do do	50 00	
John McMichael.....	do do	50 00	
Zeneas Quick.....	do do	50 00	
Alex. McKenzie.....	do do	50 00	
J. Wallace.....	do do	40 00	
James McFadden.....	do do	30 00	
Henry Hunt.....	do do	20 00	
W. E. Foote.....	9 mois do do	75 00	
Hugh Ralston.....	7 mois do do	116 66	
Charles Wilkins.....	6 mois do do	100 00	
John G. Hicks.....	do do	50 00	
William Plews.....	do do	50 00	
Peter McCann.....	do do	50 00	
George S. Miller.....	do do	50 00	
G. B. Abrey.....	do do	50 00	
Henry Lawe.....	do do	50 00	
John McGregor.....	do do	37 50	
Peter Huff.....	do do	25 00	
W. A. Palen.....	do do	25 00	
J. G. Wilcox.....	do do	25 00	
John Lyon.....	3 mois et 9 jours de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	13 73	
George Cochrane.....	3 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	50 00	
James Sutherland.....	do do	25 00	
Charles Wilkins.....	Salaire, jusqu'au 30 juin 1874.....	100 00	
Henry Calcutt.....	Balace de salaire comme ci-devant garde-pêche, jusqu'au 31 mars 1875.....	75 00	
Richard Wilson.....	do do	250 00	
J. S. Webster.....	Déboursés comme constable spécial des pêcheries, rivière Ottawa et environs.....	255 50	
	<i>A reporter</i>	3,968 39	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	3,963 39	.....
<i>ONTARIO.—Suite.</i>			
John Connor	Une année de déboursés comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1875.....	150 00	
William Fahey.....	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, lac et erique Constant.....	29 00	
J. Buck.....	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, Passes de Gananoque.....	17 00	
Arch. Boyd	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, canal Rideau.....	12 50	
Henry Pilson	do do	12 00	
A. Root.....	Déboursés comme gardien local des pêcheries, île du Grenadier.....	41 00	
A. Foster.....	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, canal Rideau.....	6 00	
S. Parlement.....	Salaires comme gardien spéc. des pêcheries, Belleville	50 00	
John W. Kerr.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1875.....	785 93	
A. C. McKinnon	do do	351 40	
J. S. Webster	do do	249 40	
John Connor.....	do do	232 39	
F. McRae.....	do do	190 19	
Charles Gilchrist	do do	178 50	
Charles Wilkins.....	do do	172 00	
J. Wallace.....	do do	154 17	
Joseph Wilson.....	do do	150 00	
J. A. Backhouse.....	do do	79 50	
Henry Griffiths.....	do do	70 35	
James McFadden.....	do do	69 00	
Hugh Ralston.....	do do	57 00	
Peter Kiel.....	do do	46 86	
David Hamilton.....	do do	40 11	
Hugh Thompson	do do	35 75	
Peter McCann	do do	32 75	
E. Boismier.....	do do	30 03	
Richard Wilson.....	do do	29 41	
G. B. Abrey.....	do do	28 00	
J. S. Thompson.....	do do	24 15	
John G. Hicks	do do	21 00	
W. E. Foote	do do	20 04	
John McGregor.....	do do	16 00	
Peter Huff.....	do do	16 00	
Henry Calcutt.....	do do	14 00	
William Plews.....	do do	12 00	
A. J. Harrington.....	do do	5 00	
W. F. Whitther.....	Déboursés comme commissaire des pêcheries.....	356 88	
J. W. Kerr.....	Paie des agents locaux des pêcheries.....	200 00	
do	Plans de la plage Burlington.....	50 00	
Cyrille Barbeau.....	Déboursés comme constable spécial des pêcheries..	129 10	
Charles Gilchrist	Chaloupe, rames, etc.....	85 00	
William Besserer.....	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, rivière Ottawa et environs.....	51 75	
B. T. Davidson.....	Services spéciaux au lac Openicon et aux lacs avoisnants.....	22 00	
T. W. Walsh.....	Inspection des stations de pêche à la pointe Turkey	36 00	
Cameron and Cleary.....	Services professionnels en rapport avec la pêche illégal, rivière Détroit.....	20 00	
S. J. Webster.....	Gratification.....	41 06	
			8,383 61

A reporter.....

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		
	QUÉBEC.		
John Mowat	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	300 00	
H. W. Austin.....	do do	200 00	
R. W. H. Dimock.....	do do	175 00	
F. Saillant.....	do do	150 00	
Gaspard Mathurin.....	do do	150 00	
P. Gendreau.....	do do	150 00	
F. Thivierge.....	do do	150 00	
W. G. Willis.....	do do	150 00	
A. Blais.....	do do	100 00	
J. J. Létourneau.....	do do	100 00	
L. P. Huot.....	do do	100 00	
G. L. Duguay.....	do do	100 00	
D. B. McGie.....	do do	100 00	
Jean Legouvé.....	do do	100 00	
Daniel Rosa.....	do do	50 00	
J. E. Demeule.....	do do	50 00	
Job Bilodeau.....	do do	50 00	
Joseph Boily.....	do do	50 00	
Gilbert Boulet.....	do do	50 00	
W. H. Whitely.....	do do	50 00	
J. J. Fox.....	do do	50 00	
P. E. Luke.....	do do	50 00	
William Clyde.....	do do	50 00	
Andrew Watt.....	do do	50 00	
George Gagnon.....	do do	30 00	
C. Caron.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	100 00	
H. Martin.....	do do	100 00	
L. E. Grondin.....	do do	100 00	
P. Vibert, fils.....	do do	100 00	
J. B. Chevalier.....	do do	50 00	
L. J. Loranger.....	do do	50 00	
J. M. Remon.....	do do	25 00	
E. Allard.....	do do	25 00	
W. Phelan.....	do do	25 00	
J. Phelan.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	25 00	
Alex. Beaton.....	Deux do do	7 50	
A. A. Mooney.....	Balance de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
W. H. Austin.....	do do comme ci-devant garde-pêche.....	100 00	
J. S. Webster.....	Déboursés comme constable spécial des pêcheries...	45 00	
D. B. McGie.....	Gardiens de pêche locaux, Division de Mingan.....	320 00	
Napoléon Lavoie.....	do do Ile d'Anticosti.....	100 00	
H. W. Austin.....	do do Division de Richelieu.....	75 00	
Ed. Lacroix.....	Déboursés comme constable spécial des pêcheries, Tadoussac.....	125 00	
John Davis.....	Gardien, Rivière St. Jean, Gaspé.....	102 00	
Jos. Radford.....	Gages de P. Plourde, gardien, Tadoussac.....	88 00	
G. Riverin.....	Déboursés comme gardien de pêche local, Saguenay.....		
P. Mullin.....	Gardien de pêche spécial, Lac de Wakefield Nord.....	52 23	
S. F. Copp.....	Services spéciaux en rapport avec les poursuites pour violation des lois de pêche au lac Memphremagog.....	66 00	
		50 00	
	<i>A reporter</i>	4,410 73	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 4,410 73	\$ cts.
<i>QUÉBEC.—Suite.</i>			
F. Saillant.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jus- qu'au 30 juin 1875.....	732 12	
P. Vibert.....	do do	630 87	
John Mowat.....	do do	589 50	
D. B. McGie	do do	271 00	
F. Thivierge.....	do do	204 30	
J. J. Létourneau.....	do do	180 00	
C. Caron.....	do do	177 70	
G. L. Duguay.....	do do	148 84	
J. B. Chevalier.....	do do	126 76	
W. C. Willis.....	do do	125 85	
P. Gendreau.....	do do	125 20	
Gaspard Mathurin.....	do do	124 20	
Gilbert Boulet.....	do do	118 25	
R. W. H. Dimock.....	do do	100 00	
H. W. Austin.....	do do	100 00	
L. E. Grondin.....	do do	73 90	
L. P. Huot.....	do do	67 44	
Job Bilodeau.....	do do	55 85	
J. M. Remon.....	do do	52 20	
Daniel Rosa.....	do do	47 16	
P. E. Luke.....	do do	42 70	
E. Allard.....	do do	30 50	
Jean Legouvé.....	do do	43 00	
Joseph Boily.....	do do	25 00	
J. J. Fox.....	do do	24 50	
Andrew Watt.....	do do	8 00	
J. E. Demeule.....	do do	6 20	
A. A. Mooney.....	Balance de déboursés comme ci-devant garde-pêche	41 50	
W. Phelan.....	Déboursés de l'année, jusqu'au 30 juin 1875.....	18 50	
W. F. Whitcher.....	do comme commissaire des pêcheries.....	224 85	
J. Armstrong.....	do comme gardien de pêche spécial.....	190 00	
P. Mullin.....	Déboursés comme gardien de pêche spécial, lacs de la Gatineau.....	30 00	
A. Fairbairn.....	do do	10 00	
J. S. Webster.....	Déboursés comme constable des pêcheries.....	20 00	
D. J. Walsh.....	do do	10 21	
Cyrille Barbeau.....	do gardien de la rivière du Saumon.....	119 70	
Chaloult et LeBel.....	Services professionnels dans l'affaire de la Reine vs. King, frères.....	143 50	
S. P. Bauset.....	Inspection des stations de pêche, Gaspé et Resti- gouche.....	125 00	
H. W. Austin.....	Déboursés pour services spéciaux à la rivière St. François.....	58 81	
P. Gendreau.....	Chaloupe p. l'usage du garde-pêche, Watsheeshoo.....	80 00	
E. Dumas.....	Allocation pour dommage à la pêche de l'anguille, St. Jean, Port Joli.....	50 00	
Napoleon Lavoie.....	Fournir des statistiques de pêche, rive Sud, Gaspé.....	20 00	
Albani Guay.....	Remise de l'amende et des frais.....	12 50	
F. O. Belanger.....	Chaloupe pour le garde-pêche à Moisie.....	12 00	
NOUVELLE-ÉCOSSE.			
<i>Comté d'Annapolis.</i>			
T. Carty.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	120 00	
iner Clark.....	do do	25 00	
<i>A reporter</i>		145 00	
			9,808 34

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts. 145 00	\$ cts.
<i>Comté d'Annapolis.—Suite.</i>			
J. Durland.....	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875.....	25 00	
Charles Barreau.....	do do	25 00	
A. D. Munro	do do	25 00	
J. H. Pineo.....	do do	25 00	
Thomas Devers.....	do do	25 00	
			370 00
<i>Comté d'Antigonish.</i>			
A. W. McDonald.....	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
Lochlin Cameron.....	do do	30 00	
John R. Aymer	do do	25 00	
Albert Randall.....	do do	15 00	
Colin Chisholm.....	do do	25 00	
Angus McDonald.....	do do	25 00	
John Cummings.....	do do	20 00	
John Dexter.....	do do	30 00	
Donald Chisholm.....	do do	25 00	
James McLean.....	do do	25 00	
Hugh Cameron.....	do do	25 00	
Duncan Frazer.....	do do	20 00	
			390 00
<i>Comté de Cap Breton.</i>			
Francis Quinan.....	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875.....	120 00	
Anthony Spencer.....	do do	25 00	
Thomas Burke.....	do do	25 00	
John McEachern.....	do do	25 00	
Thomas Moore.....	do do	20 00	
Donald McDonald.....	do do	20 00	
Alex. McLean.....	do do	20 00	
York Barrington.....	do do	120 00	
Alex. McDonald	do do	120 00	
Allan McAdam	do do	25 00	
Angus Morrison.....	do do	25 00	
Denis Murphy	do do	25 00	
Donald McDonald	do do	25 00	
Michael McLellan	do do	25 00	
			620 00
<i>Comté de Colchester.</i>			
William Blair.....	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
G. N. Christie	do do	25 00	
Samuel Frame.....	do do	25 00	
R. J. Pollock	do do	37 50	
George Fulton.....	do do	25 00	
James Bonyman.....	do do	40 00	
J. W. Davidson.....	do do	100 00	
J. Urquhart.....	do do	50 00	
W. McElheney.....	do do	25 00	
H. Urquhart.....	do do	25 00	
George Moore	do do	25 00	
M. G. Murray	do do	25 00	
Henry M. Fulton.....	3 mois do	6 25	
William Winton.....	do do	6 25	
George Ambrose.....	do do	6 25	
			521 25
	<i>A reporter.....</i>		1,801 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		1,801 25
<i>Comté de Cumberland.</i>			
Thomas H. Patton	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Oliver Fillmore	do do	25 00	
David Stewart.....	do do	25 00	
Jeremiah Brownell.....	do do	25 00	
Asa Fillmore	do do	25 00	
James King.....	do do	100 00	
David Corbett.....	do do	25 00	
Moses Harrison.....	do do	25 00	
J. H. Barnes.....	do do	25 00	
Francis L. Jenks.....	do do	25 00	
W. C. Rindress.....	do do	30 00	
Elijah Fowler.....	do do	30 00	
			480 00
<i>Comté de Digby.</i>			
James H. Morehouse	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875... ..	120 00	
William Odell	do do	25 00	
J. M. Devault.....	do do	25 00	
Lochlin McKay.....	do do	25 00	
Robert Journey	do do	25 00	
John P. Thibodeau.....	do do	25 00	
H. E. Payson.....	do do	50 00	
Israel L. Burrill	do do	75 00	
			370 00
<i>Comté de Guysborough.</i>			
James A. Tory.....	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	150 00	
James Cook	do do	25 00	
William P. Carritt.....	do do	20 00	
Charles Kenney	do do	15 00	
Donald Gunn.....	do do	30 00	
William Pride	do do	30 00	
Thomas McKeen.....	do do	30 00	
Edward Jordan.....	do do	30 00	
Robert McKay.....	do do	15 00	
J. R. Bruce.....	do do	10 00	
James Nickerson.....	do do	15 00	
Allan McQuarrie.....	do do	40 00	
J. McDaniel.....	do do	100 00	
Adam Kirk.....	do do	30 00	
			540 00
<i>Comté de Halifax.</i>			
William Anderson	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
James Blakely.....	do do	40 00	
William Hall	do do	40 00	
John Fitzgerald.....	do do	125 00	
Archibald Kidston	do do	40 00	
N. Mason.....	do do	40 00	
Jos. Hamilton.....	do do	40 00	
Donald McCleam	do do	40 00	
Donald McDonald.....	do do	40 00	
	<i>A reporter.....</i>	530 00	3,171 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	530 00	3,171 25
	<i>Comté de Halifax.—Suite.</i>		
Henry Balcam	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	40 00	
John McCurdy.....	do do	40 00	
Pat. Hughes.....	do do	40 00	
Neil McLean.....	do do	40 00	
James Pye	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874.....	20 00	
Henry P. Mosher.....	do jusqu'au 30 juin 1875.....	20 00	
			730 00
	<i>Comté de Hauts.</i>		
P. S. Burnham.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
John W. Dinsmore.....	do do	30 00	
James Mosher	do do	30 00	
T. B. O'Brien	do do	100 00	
Joseph Mosher.....	do do	50 00	
James M. O'Brien	do do	30 00	
			340 00
	<i>Comté d'Inverness.</i>		
M. A. Ross	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
Peter Coady.....	do do	25 00	
Bernard Dwyer	do do	25 00	
Angus McIntyre	do do	25 00	
Donald McDonald.....	do do	25 00	
Angus Cameron	do do	25 00	
Allan McLellan.....	do do	25 00	
Hugh Cameron	do do	25 00	
James McGarry.....	do do	25 00	
John Carmichael	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874.....	12 50	
Archibald McDougall	do do	12 50	
Reuben Philips.....	do do	12 50	
John McRae.....	do do	12 50	
William Grant.....	do do	50 00	
Hugh Gillis.....	2 do jusqu'au 30 juin 1875.....	16 66	
Neil McKay.....	do do	4 16	
John Cameron.....	do do	16 66	
Kenneth McKenzie.....	do do	4 16	
Malcolm McLeod.....	do do	4 16	
Mark Crowdis	do do	4 16	
George Ingraham.....	do do	4 16	
John Carroll	do do	4 16	
			458 28
	<i>Comté de Kings.</i>		
Adolphus Bishop.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
William McIntyre.....	do do	30 00	
Irak Benjamin	do do	20 00	
J. Buchanan.....	do do	20 00	
J. B. Starr.....	9 mois do do	187 50	
Elijah C. Borden.....	3 do do	62 50	
			445 00
	<i>A reporter</i>		5,144 53

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report.....</i>		5,144 52
	<i>Comté de Lunenburg.</i>		
George Redden.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
James Corkum.....	do do	25 00	
William Mosher.....	do do	25 00	
James Hutt.....	do do	25 00	
James Lanquille.....	do do	25 00	
Henry S. Post.....	do do	100 00	
Charles Pernette.....	do do	25 00	
John Artz.....	do do	25 00	
James Mossman.....	do do	25 00	
Edward Morgan.....	do do	25 00	
John Andrews.....	do do	25 00	
Geo. A. Nesbitt.....	do do	25 00	
Edward Boylan.....	do do	25 00	
Rbenezer Frail.....	6 mois do jusqu'au 31 décembre 1874..	12 50	
Geo. Moland.....	6 do jusqu'au 30 juin 1875.....	12 50	
Eli Hebb.....	6 do do	12 50	
William Craft.....	3 do do	6 25	
			518 75
	<i>Comté de Pictou.</i>		
John McDonald.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	170 00	
J. McKay.....	do do	25 00	
Donald Rankin.....	do do	25 00	
William Stewart.....	do do	25 00	
Daniel McLean.....	do do	30 00	
Thomas Graham.....	do do	140 00	
John Turner.....	do do	25 00	
William Smith.....	do do	25 00	
William Evans.....	do do	25 00	
A. McKenzie.....	do do	25 00	
George McKenzie.....	do do	25 00	
John McDonald.....	do do	25 00	
Peter Delaney.....	do do	25 00	
William Frazer.....	do do	25 00	
Donald Frazer.....	do do	25 00	
Alexander Douglas.....	6 mois do jusqu'au 31 déc. 1874.....	12 50	
John Cameron.....	6 do do	12 50	
Robert Archibald.....	6 do jusqu'au 30 juin 1875.....	12 50	
David Lanquille.....	6 do do	12 50	
William Evans.....	6 do do	12 50	
A. Douglas.....	Balance de salaire.....	6 25	
			708 75
	<i>Comté de Queen.</i>		
S. T. N. Sellon.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	135 00	
S. Clements.....	do do	25 00	
T. Ford.....	do do	50 00	
Wm. Buchannan.....	do do	20 00	
Henry Hocker.....	do do	30 00	
John Fitzgerald.....	do do	30 00	
B. Miles.....	do do	20 00	
James Farquhar.....	do do	30 00	
Stephen Smith.....	do do	20 00	
Jonathan Smith.....	do do	15 00	
J. N. Mack.....	6 mois do jusqu'au 31 décembre 1874..	15 00	
S. Lonas.....	6 do jusqu'au 30 juin 1875.....	15 00	
			405 00
	<i>▲ reporter.....</i>		6,777 03

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		6,777 03
	<i>Comté de Richmond.</i>		
Duncan Cameron	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	125 00	
Alex. Urquhart	do do	30 00	
P. W. Grouchy	do do	30 00	
John Proctor.	do do	20 00	
Abraham Sampson	do do	30 00	
Justinian Sampson	do do	30 00	
Charles Grant	do do	20 00	
Alex. Smith	do do	30 00	
Edward Madden	do do	30 00	
George Donahoe.....	do do	30 00	
Patrick Kyte	do do	25 00	
Felix Gerroir	do do	25 00	
Edward Ballam.....	9 mois do do	93 75	
Hector McKinnon.....	6 mois de salaire, jusqu'au 31 déc. 1874.....	15 00	
William Kehoe	3 mois do jusqu'au 30 juin 1875	6 25	
J. H. Ballam.....	Salaire pour juillet et août 1874.....	20 84	
			560 84
	<i>Comté de Shelburne.</i>		
Henry Ryer.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	125 00	
Wm. McKay	do do	20 00	
M. Greenwood.....	do do	20 00	
George Archer.....	do do	15 00	
Richard McGill.....	do do	20 00	
James Turner.....	do do	30 00	
L. Freeman.....	do do	30 00	
Henry Ackerman	do do	20 00	
P. Crowell	do do	20 00	
			300 00
	<i>Comté de Victoria.</i>		
J. W. Burke	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	120 00	
Donald McRae, fils.....	do do	120 00	
John Mc Lellan.....	do do	25 00	
J. McDonald.....	do do	25 00	
Donald McQuarrie	do do	25 00	
Donald McMillan.....	do do	25 00	
Donald McAuley.....	do do	25 00	
Hector McKenzie.....	do do	25 00	
Donald McRae	do do	25 00	
Francis Arnold.....	do do	25 00	
Angus McDonald.....	do do	30 00	
Kenneth Campbell.....	do do	30 00	
Roderick Beaton.....	do do	30 00	
William Foyle	do do	30 00	
John McCharles.....	do do	30 00	
Donald Bochaman.....	1 mois do do	2 50	
Malcolm McIver.....	1 mois do do	2 50	
			595 00
	<i>Comté de Yarmouth.</i>		
Enos Gardner.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
J. A. Hatfield.....	do do	50 00	
	<i>A reporter</i>	150 00	8,232 87

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report.....</i>	\$ cts. 150 00	\$ cts. 8,232 87
	<i>Comté de Yarmouth.—Suite.</i>		
William Kavanagh.....	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875.....	25 00	
William Prosser.....	do do	25 00	
Eustace Nickerson.....	do do	25 00	
Edward Perry.....	do do	25 00	
Jerome Doucette.....	do do	30 00	
Vital Muise.....	3 mois do do	6 25	
Joe. M. White.....	3 mois do do	6 25	
			292 50
Thomas H. Patton.....	Une année de déboursés, jusqu'au 31 déc. 1874.....	12 00	
James King.....	do do	37 00	
W. T. Carty.....	do do	109 95	
J. H. Morehouse.....	do do	41 50	
S. T. N. Sellon.....	do do	129 32	
W. H. Ryer.....	do do	98 60	
William Anderson.....	do do	21 75	
John Fitzgerald.....	do do	58 87	
J. W. Burke.....	do do	39 00	
Donald McRae.....	do do	50 40	
John McDonald.....	do do	35 00	
Thomas Graham.....	do do	29 20	
York Barrington.....	do do	36 00	
Francis Quinan.....	do do	59 75	
Alex. McDonald.....	do do	50 00	
Adolphus Bishop.....	do do	40 60	
William Blair.....	do do	23 80	
James Bonyman.....	do do	10 00	
J. W. Davidson.....	do do	25 50	
Enos Gardner.....	do do	89 50	
J. A. Tory.....	do do	43 40	
George Redden.....	do do	51 00	
Henry S. Jost.....	do do	40 75	
M. A. Ross.....	do do	53 00	
William Grant.....	do do	39 00	
Duncan Cameron.....	do do	30 00	
P. S. Burnham.....	do do	27 50	
T. B. O'Brien.....	do do	32 00	
Edward Ballam.....	do do	14 40	
A. N. McDonald.....	do do	29 85	
John McDaniel.....	do do	30 80	
Israel L. Burrill.....	do do	22 00	
E. Sibley.....	do do	15 90	
J. E. Starr.....	do do	44 00	
W. H. Rogers.....	Une année de salaire comme officier des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875.....	784 00	
P. S. Hamilton.....	Quatre mois de salaire comme inspecteur des pêche- ries, jusqu'au 30 juin 1875.....	457 32	
W. H. Rogers.....	Une année de déboursés de route.....	500 00	
P. S. Hamilton.....	do do	400 00	
George Redden.....	Enlever des obstacles, rivière Martin, comté de Lunenburg.....	100 00	
C. Chisholm.....	Compensation pour blessures reçues dans l'ac- compliss. de son devoir comme préf. des pêcher.	6 50	
J. E. Hosterman.....	Enmagasinage de munitions.....	5 00	
Receveur-Général.....	Taxe pour le f. de retraite sur le sal. de W. H. Rogers.	16 00	
do.....	do do P. S. Hamilton.	9 33	
			3,740 49
			12,265 86

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK.			
<i>Comté d'Albert.</i>			
Winthrop Akerley.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Wallace Taylor.....	do do	40 00	
C. McLatchey.....	do do	40 00	
Jacob Beck.....	do do	30 00	
J. E. Kinne.....	do do	40 00	
Bartlett Olliver.....	do do	40 00	290 00
<i>Comté de Carleton.</i>			
Hugh Miller.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	30 00	
Hugh Harrisson.....	do do	100 00	
George Burt.....	do do	30 00	
J. W. Scott.....	do do	30 00	
William Thompson.....	9 mois do do	22 50	212 50
<i>Comté de Charlotte.</i>			
B. L. Cunningham.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	40 00	
James Brown.....	do do	100 00	
Patrick Curran.....	do do	120 00	
W. B. McLaughlin.....	do do	240 00	
Samuel Dick.....	do do	30 00	
Robert Dixon.....	do do	30 00	
Leonard Best.....	do do	100 00	
J. M. Lord.....	do do	50 00	
James Russell.....	do do	30 00	740 00
<i>Comté de Gloucester.</i>			
James Hickson.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	250 00	
William Bateman.....	do do	50 00	
Juste Hache.....	do do	100 00	
Justinian Savoy.....	do do	30 00	
J. L. Veno.....	do do	30 00	
Miles Dempsey.....	do do	30 00	
Timothy Coughlan.....	do do	30 00	
H. A. Sormany.....	do do	30 00	
W. Rogers.....	do do	25 00	
F. Comeau.....	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	15 00	
James Sewell.....	6 mois do do	30 00	
John Calnan, fils.....	3 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	6 25	
Alexis Landry, fils.....	3 do do	12 50	638 75
<i>Comté de Kent.</i>			
Charles Cormier.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
<i>A reporter.....</i>		100 00	1,881 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	100 00	1,881 25
	<i>Comté de Kent.—Suite.</i>		
J. McD. Sutherland.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	75 00	
F. B. Légaré.....	do do	30 00	
M. A. Girouard.....	do do	30 00	
James Harnett.....	do do	30 00	
Lazare Guimon.....	do do	75 00	
Nicholas Muzzeroll.....	do do	37 50	377 50
	<i>Comté de King.</i>		
Isaac Foshay.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Samuel Gosline.....	do do	50 00	
S. F. Ryan.....	do do	30 00	
N. H. Deveber.....	do do	50 00	
Samuel Gamblain.....	do do	30 00	260 00
	<i>Comté de Northumberland.</i>		
Prudent Robichaux.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
Norman Campbell.....	do do	50 00	
Amos Perley.....	do do	100 00	
N. B. T. Underhill.....	do do	160 00	
John Hogan.....	do do	400 00	
Aaron Hovey.....	do do	30 00	
George Bryanton.....	do do	30 00	
Kenneth Cameron.....	do do	100 00	
Patrick Bergin.....	do do	30 00	
Thomas Smith.....	do do	30 00	
David Somers.....	do do	30 00	
Patrick Gillis.....	do do	30 00	
Denis Hogan.....	do do	30 00	
Thomas McKenzie.....	do do	30 00	
Henry Oldfield.....	do do	30 00	
Robert Brimmer.....	do do	30 00	
John Williston.....	do do	100 00	
James Russell.....	do do	150 00	
Thomas Taylor.....	do do	50 00	
John Stymast.....	do do	50 00	
William Wyse.....	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	100 00	
Thomas Savoy.....	do do	15 00	
Michael Donovan.....	do do	9 00	
William Cushman.....	9 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	123 97	1,807 97
	<i>Comté de Queen.</i>		
J. Laugan	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	15 00	
John Secord.....	do do	15 00	
J. T. Hetherington.....	do do	15 00	
W. H. Clarke.....	do do	12 50	57 50
	<i>A reporter</i>		4,384 22

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		4,384 22
	<i>Comté de Restigouche.</i>		
E. Ferguson.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875.....	100 00	
Wm. M. Millan.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	50 00	
A. McPherson, fils.....	do do.....	12 50	
J. McMillan.....	do do.....	12 50	175 00
	<i>Comté de Sunbury.</i>		
Reuben Hoben.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	50 00	50 00
	<i>Comté de St. Jean.</i>		
William Skillen.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	50 00	
Jos. O'Brien.....	do do.....	37 50	87 50
	<i>Comté de Victoria.</i>		
Charles McCluskey.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	50 00	
Charles Roberts.....	do do.....	15 00	
John McDougall.....	do do.....	15 00	
G. Bedell.....	do do.....	15 00	
Donald Frazer.....	do do.....	15 00	
Thomas Edgar.....	do do.....	15 00	
Edward Maloney.....	do do.....	15 00	140 00
	<i>Comté de Westmoreland.</i>		
W. B. Deacon.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	30 00	
D. T. Cormier.....	do do.....	30 00	
Hugh Davidson.....	do do.....	25 00	85 00
	<i>Comté d'York.</i>		
James Campbell.....	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	15 00	
William Brown.....	do do.....	15 00	
Alex. Moir.....	do do.....	15 00	45 00
Ebenezer Ferguson.....	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874.....	33 00	
William McMillan.....	do do.....	11 90	
James Hickson.....	do do.....	149 50	
William Bateman.....	do do.....	25 00	
P. Robichaux.....	do do.....	26 50	
Justintin Savoy.....	do do.....	15 30	
Juste Haché.....	do do.....	23 00	
	<i>A reporter</i>	284 20	4,966 72

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 284 20	\$ cts. 4,966 72
	<i>Comté d'York.—Suite.</i>		
Amos Perley.....	Une année de déboursés comme garde-pêche, jus- qu'au 31 décembre 1874	42 00	
William Cushman.....	do do	40 50	
Thomas Taylor.....	do do	29 25	
N. B. T. Underhill	do do	12 85	
John Hogan.....	do do	128 35	
Kenneth Cameron.....	do do	22 50	
David Somers	do do	2 75	
James Russell.....	do do	15 50	
John Williston.....	do do	44 00	
William Wyse	do do	71 00	
D. T. Cormier.....	do do	43 00	
Charles Cormier.....	do do	30 00	
J. M. D. Sutherland.....	do do	50 50	
W. B. Deacon.....	do do	39 50	
W. Akerley.....	do do	14 15	
Hugh Davidson.....	do do	20 00	
Wallace Taylor	do do	10 00	
B. L. Cunningham.....	do do	53 00	
James Brown.....	do do	16 00	
W. B. McLaughlin	do do	38 50	
Pat. Curran	do do	41 30	
Leonard Best.....	do do	15 00	
Isaac Foshay.....	do do	19 00	
Samuel Gosline.....	do do	40 00	
N. H. DeVeber.....	do do	30 00	
R. Hoben.....	do do	29 20	
Hugh Miller	do do	8 00	
Hugh Harrison.....	do do	28 32	
W. E. Skillen.....	do do	12 00	
Jos. Sewell.....	do do	13 00	
Charles McCluskey	do do	42 20	
Jos. O'Brien	do do	19 00	
William Brown	do do	24 00	
J. A. Campbell.....	do do	12 00	
W. H. Venning	Une année de traitement comme inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875.....	1,372 00	
Receveur-Général.....	Taxe p. le fonds de ret. sur le trait. de W. H. Venning	28 00	
G. R. Venning	Une année de traitement comme commis de l'ins- pecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875.....	394 92	
Receveur-Général.....	Taxe p. le fonds de ret. sur le trait. de C. R. Venning	5 08	
W. H. Venning	Une année de déboursés comme inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875.....	641 48	
R. P. et W. F. Starr.....	Charbon pour le bureau de l'inspecteur.	38 49	
James Copp.....	Services comme gardien spécial	175 00	
John Howe.....	Timbres-poste	80 00	
J. Chubb et Cie.....	Papeterie.....	69 40	
Jos. Miller	Payé pour frais de port.....	25 58	
Ellis et Armstrong	Annonces.....	40 25	
N. IT. Stephens.....	do	45 25	
William Wyse	Balance de salaire	200 00	
M. J. C. Andrews.....	Six mois de salaire et déboursés	145 00	
W. H. Tuck	Services professionnels.....	291 58	
A. J. Hickman	do	75 00	
Christopher Parker.....	Salaire du 1er juillet au 30 septembre 1874, comme garde-pêche.....	36 66	
	<i>A reporter</i>	5,004 26	4,966 72

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 5,004 26	\$ cts. 4,966 72
	<i>Comté de York.—Suite.</i>		
Jos. Knowles.....	Note de gaz.....	17 95	
W. B. Deacon.....	Frais judiciaires.....	52 15	
Bowes et Evans.....	Réparations de soufflet.....	0 80	
T. Deblois.....	Abonnement à la salle de lecture.....	5 00	
			5,080 16
	ILE DU PRINCE-EDOUARD.		
James Clow.....	Une année de salaire comme bailli de rade, jusqu'au 30 juin 1875.....	19 47	10,046 88
Michael Ready.....	do do.....	19 47	
Noah Godfrey.....	do do.....	19 47	
D. McCarthy.....	do do.....	19 47	
N. McKenzie.....	do do.....	19 47	
John Tobin.....	do do.....	19 47	
James Mitchell.....	do do.....	19 47	
Michael Dunn.....	do do.....	19 47	
Sam. Howat.....	do do.....	19 47	
Lionel Garmin.....	do do.....	19 47	
H. Sanderson.....	do do.....	19 47	
Stephen Myers.....	do do.....	19 47	
Mathias Hughes.....	do do.....	19 47	
Ewen Clark.....	do do.....	19 47	
T. Hammill.....	do do.....	19 47	
J. George.....	do do.....	19 47	
Peter Ahearn.....	do do.....	16 22	
Angus Doyle.....	do do.....	16 22	
Patrick McCulloch.....	do do.....	19 47	
Peter Duffy.....	do do.....	19 47	
J. McAuley.....	do do.....	19 47	
J. Murphy.....	do do.....	16 22	
Arch. McAuley.....	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874.....	9 73	
D. Currie.....		15 00	
M. McFee.....	Une année de salaire pour protéger l'étang Nail.....	16 22	
			459 54
	MANITOBA.		
Donald Gunn.....	Salaire comme garde-pêche, depuis le 22 octobre, 1873, jusqu'au 31 mars, 1875.....		288 65
	PISCICULTURE, PASSES-MIGRATOIRES ET BANCs D'HUITRES		
S. Wilmot.....	Une année de traitem. comme officier des pêcheries prép. à l'établis. de pisciculture de Newcastle..	1,176 00	
Receveur-Général.....	Taxe du f. de retraite sur le salaire de S. Wilmot...	42 00	
Simmons et Jardine.....	Auge à poisson pour l'établissement de Newcastle..	144 52	
James Neevin.....	Salaire comme gardien do	350 00	
Cie. de Tél. de Montréal.	Télégrammes do	34 07	
James Wright.....	Ferblanterie do	21 63	
F. Nicholson.....	Charbon do	57 95	
James Boie.....	Main-d'œuvre do	10 00	
J. G. Barefeldt.....	Quincaillerie do	30 39	
Wm. Skate.....	Bois de construction do	8 70	
N. Bright.....	Triage des œufs do	10 25	
Page et Kidder.....	Vernis de parafine do	17 50	
Spencer et Gunnell.....	Main-d'œuvre do	65 75	
John Caweth.....	do do	36 00	
H. Hodges.....	Frais de port do	10 50	
	<i>A reporter</i>	2,015 26	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 2,015 26	\$ cts.
PISCICULTURE, ETC.—<i>Suite.</i>			
.....	Frais d'express sur les œufs de Californie pour l'établissement de Newcastle	26 85	
R. Neesham.....	Triage des ovaires do	10 00	
G. M. Clark.....	Coursier do	30 00	
Cie. manufact. de Massey.	Poêles à charbon do	129 63	
S. Wilmot.....	Frais de route do	181 56	
do	Déboursés généraux do	63 70	
J. W. James.....	Hache-viande do	6 00	
Cie. de Télég. de la Puis.	Télégrammes do	16 03	
J. H. Rolph.....	Peinture des auges do	14 63	
J. McLeod.....	Ficelle do	11 93	
S. Wilmot.....	Arrérages de loyer do	1,140 75	
James Wright.....	Sceaux à poisson do	105 17	
A. E. Walbridge.....	Timbres-poste do	17 10	
James Neevin.....	Main-d'œuvre do	88 80	
F. Nicholson.....	Charbon do	25 00	
W. R. Clinne.....	Affiches do	15 00	
W. Parker.....	Déboursés pour cueillir les œufs do	13 90	
W. McMahon.....	Main-d'œuvre do	25 00	
Wm. Shelton.....	do do	36 60	
Spencer et Gunnell.....	do do	158 24	
L. Stowger.....	Rets à trappe do	291 98	
James Neevin.....	Déboursés de route do	90 30	
G. A. Jacobs.....	Poteaux de cèdre do	56 25	
Cie. de Télég. de la Puis.	Télégrammes do	24 94	
do Montréal	do do	32 40	
J. R. Barefeldt.....	Quincaillerie do	24 57	
James Bowen.....	Menuiserie do	14 75	
S. Wilmot.....	Payé au gardien local do	280 00	
do	Pour défrayer les dépenses de l'association des pisciculteurs de New-York.....	100 00	
P. Coleman.....	Bois de const. pour la maison de réc. à Bowmanville.	16 60	
H. Soper.....	Bâtisse do do	130 00	
W. Parker.....	Dépenses à l'établissement de Miramichi.....	51 00	
S. Wilmot.....	Dépenses de Jas. Neevin à l'établissement de Tadousac.....	116 15	
do	Dépenses de Jos. Radford do	200 00	
W. Parker.....	Dépenses à Miramichi.....	75 65	
A. B. Wilmot.....	Déboursés de route se rattachant à l'établissement du bassin de Gaspé.....	146 10	
John Eden.....	Confection de rets do	52 25	
John Béchervaise.....	Chaux do	9 00	
G. Patterson.....	Main-d'œuvre do	16 50	
Jos. Eden.....	do do	43 79	
Wm. Eden.....	do do	34 45	
James Coffin.....	do do	15 00	
A. Coffin.....	do do	189 23	
Henry Davis.....	do do	89 30	
Felix Annett.....	do do	20 62	
D. W. McLeod.....	Bois de construction do	78 73	
Jos. Eden et Fils.....	Quincaillerie, peinture, etc., do	87 87	
Colas et Slous.....	Emmagasinage do	67 66	
Wm. Patterson.....	Main-d'œuvre do	44 62	
Harvey Cass.....	do do	50 25	
Lowndes Bros.....	Bois de construction do	123 84	
John Cass.....	Main-d'œuvre do	60 75	
	<i>A reporter</i>	6,765 60	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Amount.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	6,765 60	
	<i>PISCICULTURE, ETC.—Suite.</i>		
Wm. Russell.....	Plâtrage, se rattachant à l'établissement du Bassin de Gaspé.....	52 20	
Wm. Mosher.....	Main-d'œuvre do.....	204 00	
David Rabbi.....	do do.....	46 50	
J. H. Phinney.....	Ferblanterie do.....	39 97	
Wm. Baker.....	Main-d'œuvre do.....	60 00	
Wm. St. Croix.....	do do.....	16 00	
James St. Croix.....	Pêche du saumon do.....	112 00	
J. Patterson.....	Main-d'œuvre do.....	63 75	
Cie de Tél. de Montréal..	Télégrammes do.....	23 88	
Thomas McCallum.....	Pêche du saumon do.....	39 00	
Daniel Patterson.....	do do.....	39 50	
Henry Davis.....	Vente de terre do.....	60 00	
P. Vibert.....	6 mois de salaire comme officier en charge de l'établissement du Bassin de Gaspé.....	125 00	
do.....	Déboursés de voyage do.....	44 88	
Wm. Baker.....	Bois de construction do.....	70 00	
Cie de Tél. de Montréal..	Télégrammes do.....	16 94	
Henry Davis.....	Main-d'œuvre do.....	120 25	
James Coffin.....	do do.....	12 00	
Lowndes Frères.....	Bois de construction do.....	11 71	
Colas et Sioux.....	Approvisionnements do.....	32 69	
Jos. Eden et Fils.....	do do.....	20 57	
Cie de Tél. de Montréal..	Télégrammes do.....	7 54	
H. Davis.....	Main-d'œuvre do.....	70 55	
Lowndes Frères.....	Ouvrage de forge do.....	3 20	
John Davis.....	Confect. d'une pompe do.....	4 75	
Jno. Alexander.....	Main-d'œuvre sur la chaussée do.....	5 85	
Felix Coffin.....	do do.....	3 90	
J. Lebouillier et Cie.....	Zinc, cordage, etc. do.....	41 53	
Henry Davis.....	Main-d'œuvre do.....	65 00	
John Davis.....	Menuiserie do.....	50 00	
R. Coffin.....	Main-d'œuvre do.....	31 40	
Benj. Coffin.....	Confection de rôts à saumon do.....	10 20	
J. et E. Colas.....	Peinturage do.....	1 85	
Cie de Tél. de Montréal..	Télégrammes do.....	6 81	
J. U. Gregory.....	Fret sur bois de construction do.....	11 40	
Archer et Cie.....	Bois de construction do.....	200 80	
T. Peters.....	do do.....	114 00	
John Giblin.....	Charbon do.....	69 75	
Dinning et Webster.....	Corde do.....	9 00	
Page, Kidder et Cie.....	Vernis do.....	26 25	
L. Gagné.....	Auges à pisciculture do.....	68 25	
J. U. Gregory.....	Frais d'express do.....	4 40	
L. Gagné.....	Châssis do.....	22 85	
A. P. Frechette.....	Quincaillerie do.....	12 94	
D. Rosa.....	Gages comme gardien spécial des pêcheries au lac Memphrenagog.....	270 15	
P. Stephens.....	do do.....	137 95	
W. W. Page.....	Bureau des gardes-pêche spéciaux au lac Memphrenagog.....	29 30	
J. U. Gregory.....	Gardiens spéciaux à l'établissement de Tadousac... do.....	146 50	
J. U. Gregory.....	Fret do.....	44 75	
Joseph Radford.....	Paie de la main-d'œuvre et déboursés, établissement de Tadousac.....	496 48	
do.....	Payé pour achever l'intérieur de l'établissement de Tadousac.....	479 87	
	<i>A reporter</i>	10,423 66	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Amount.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	10,423 66	
	PISCICULTURE, ETC.— <i>Suite.</i>		
Price, Frères.....	Bois de construction do	427 82	
do	B. de const. pour la mais. de réc. do	241 80	
Joseph Radford.....	Bardeaux do	34 00	
L. Dube.....	Menuiserie do	6 75	
J. Tremblay.....	Ouvrage de forgeron do	5 03	
W. Hovington.....	Entretien do	101 00	
J. Girard.....	Bois de construction do	82 44	
F. Saillant.....	Déboursés do	364 42	
do	Collection des œufs do	105 38	
M. Tremblay.....	Indemnité pour terrain do	100 00	
J. Mowat.....	Payé pour main-d'œuvre à l'étab. de Ristigouche... do	388 73	
do	Louage de chevaux do	10 00	
do	Poêle et tuyaux do	14 60	
E. C. Ennis.....	Bois de construction do	36 00	
M. Patterson.....	Poêle do	18 00	
Thomas Copeland.....	Gages comme assistant do	100 00	
A. Mowat.....	do do	137 50	
John Mowat.....	Distribution des œufs do	105 00	
John Campbell.....	Gardien, Rivière Kedgwick..... do	125 00	
D. Brown.....	do Rivière Escuminac..... do	50 00	
A. Kerr.....	do Rivière Nouvelle..... do	50 00	
Jacques Girard.....	Construction de passe-migratoire, Riv. à Mars.... do	286 94	
W. F. Whitcher.....	Déboursés comme commissaire des pêcheries, se rattachant à la pisciculture..... do	230 03	
J. A. Camirand.....	Services professionnels se rattachant au procès pour la violation de la loi des pêcheries au lac Memphremagog..... do	81 40	
A. St. Amour.....	Gardien sur les lacs du Bas de la Gatineau..... do	30 00	
J. Connor.....	Déboursés comme commissaire spécial des pêcheries durant la saison du frai..... do	41 72	
J. Hughes.....	do do	50 00	
D. J. Walsh.....	do do	46 00	
John Purcell.....	do do	13 75	
C. Barbeau.....	do do	44 23	
W. F. Whitcher.....	Paie des gardes-pêche locaux..... do	400 00	
A. B. Wilmot.....	12 mois de salaire comme gardien en charge de l'établissement de Miramichi..... do	800 00	
do	Déboursés de voyage do	265 25	
Isaac Chasegreen.....	Soin do	434 42	
D. McLeod.....	Balance de réclamat. pour extras do	307 38	
E. Tozer.....	Main-d'œuvre do	209 75	
R. R. Call.....	Fret et charbon do	154 17	
G. F. Fowley.....	Tuyaux à eau do	140 04	
James Fish.....	Ficelle à saumon, etc., do	139 45	
Alexander Stewart.....	Louage de chevaux, etc do	99 55	
Thomas Mullin.....	Pêche du saumon do	93 60	
George Goddard.....	Main-d'œuvre do	24 00	
Edward Sinclair.....	Engrais pour couv. les tuy. d'alim. do	28 07	
William Mason.....	Quincaillerie do	63 52	
D. et J. Ritchie.....	Bois de construction do	70 33	
James Brown.....	Peinture do	14 89	
A. Watt.....	Presse à copier et papeterie pour l'établissement de Miramichi..... do	21 07	
B. Tye.....	Cercles de fer pour tuyaux à l'eau do	27 00	
James Murray.....	Gratte do	6 00	
Thomas Maltby.....	Blanchissage de bois de const. do	12 39	
	<i>A reporter</i>	17,062 08	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	<i>Report</i>	\$ cts. 17,062 08	\$ cts.
PISCICULTURE, ETC.—<i>Suite.</i>			
John Maltby.....	Contrôle de la construction de l'établissement de Miramichi.....	100 00	
H. A. Fish.....	Ameublement de bureau do	21 00	
W. et G. Watt.....	Quincaillerie do	13 02	
E. Tozer.....	Construction d'une clôture, do	111 00	
John Fish.....	Quincaillerie do	29 60	
E. A. Smith.....	Télégrammes do	5 13	
Hugh Currie.....	Main-d'œuvre do	14 00	
H. Tozer.....	do do	10 00	
P. Hogan.....	do do	36 00	
John Hogan.....	do do	40 00	
M. A. Smith.....	Télégrammes do	26 58	
Call et Miller.....	Fret do	26 80	
Thomas McKenzie.....	Pêche du saumon do	88 20	
J. M. Troy.....	Bois de construction do	11 75	
Alexander Atchinson.....	Main-d'œuvre do	7 00	
John Chasegreen.....	do do	66 80	
A. R. Ramsey.....	Clous do	10 55	
John Maltby.....	Main-d'œuvre do	10 00	
D. et J. Ritchie.....	Bois de construction do	43 04	
J. H. Phinney.....	Arrosoir et quincaillerie do	66 83	
Hugh Currie.....	Main-d'œuvre do	40 20	
A. B. Wilmot.....	Balance des déboursés pour l'établissement de Miramichi, compte du mois de juin.....	5 35	
Abbott, Tait et Cie.....	Services professionnels <i>in re</i> passe-migratoire de la rivière Shédiac.....	10 00	
W. H. Venning.....	Dépenses pour l'inspect. de l'établiss. de Miramichi.....	50 00	
H. W. Johnston.....	Payé pour enlev. les obstacles dans la riv. Tier, N.E.	100 00	
"LA CANADIENNE."			
Napoléon Lavoie.....	Une année de traitement comme commandant.....	1,200 00	
do	do de déboursés pour provisions, bois, pilotage, etc.....	531 10	
Capt. C. Morin.....	11 mois et 16 jrs. de salaire comme patron de navire.....	478 31	
do	Allocation pour pension lors du gréement du navire.....	35 50	
do	Dépenses du vapeur dans son voyage à Halifax.....	100 00	
do	Pension de l'équipage.....	14 00	
J. U. Gregory.....	Bordereau de l'équipage.....	2,040 28	
J. M. Tardivel.....	Peinturage.....	12 55	
L. Guérard.....	Réparage de meubles.....	13 00	
W. Watson.....	Voiles.....	436 78	
S. Peters.....	Bois de construction.....	2 17	
Joseph Archer.....	do.....	23 44	
L. Marois.....	Légumes.....	130 08	
George T. Davie.....	Réparations et hivernement.....	602 80	
J. Boivin.....	Quincaillerie.....	37 72	
P. Sanschagrin.....	Pain.....	19 50	
G. Bouchard.....	Provisions.....	539 11	
Chinic et Beaudet.....	Poudre.....	48 00	
J. Marmen.....	Charrriage et bois de chauffage.....	56 06	
F. O. Vallerand.....	Lampes, cheminées et mèches.....	70 40	
L. Arel.....	Provisions, viande, etc.....	329 48	
Connolly et Cie.....	Provisions.....	65 10	
	<i>A reporter</i>	6,785 38	15,004 98

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	TOTAL.
		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	6,785 38	.....
	<i>"LA CANADIENNE."—Suite.</i>		
Dussault et Cie.....	Remorquage.....	8 00	
Louis Bourget.....	Provisions.....	846 60	
W. E. Brunet.....	Drogues et médecines.....	21 00	
F. M. Déchéne.....	Flanelle, toile, draps, literie, etc.....	110 63	
do.....	Uniformes pour 18 hommes et un com. des vivres...	236 00	
S. Bédard.....	Boyaux, quincaillerie, poterie, ferblanterie et répar.	205 44	
F. Danglade.....	Uniforme pour le second.....	15 00	
F. Vézina.....	Peinturage.....	27 97	
H. S. Scott.....	Fer.....	5 83	
J. Boucher.....	Allocation pour uniformes.....	12 00	
Ph. Rouillard.....	Lavage et raccommodage du linge.....	35 25	
J. Carroll.....	Annonces.....	9 60	
O. L. Richardson.....	Cuir.....	8 40	
Ed. Giroux.....	Médecines.....	1 20	
J. J. Foot.....	Annonces.....	12 00	
A. McCallum.....	Réparations au compas.....	9 25	
H. Fabre.....	Annonces.....	6 72	
D. Davidson.....	Télescope.....	14 40	
Audet et Robitaille.....	Cordage, toile, brosses, peinture, etc.....	347 18	
Middleton et Dawson.....	Papeterie.....	19 08	
Cie. de vap. des P. du G., Q.	Fret à Gaspé.....	12 25	
G. T. Cary.....	Annonce des soumissions pour "La Canadienne"...	12 00	
N. Tranquille.....	Réparations aux poulies.....	21 34	
Paul Poirier.....	Mouillage et garde du navire.....	10 00	
Allan Gilmour et Cie.....	Hivernement à l'Anse des Sauvages.....	40 00	
Napoléon Lavoie.....	30 jours de pension à Québec, frais de route et autres dépenses.....	168 75	
Capt. C. Morin.....	Transport de lui et 12 hommes de l'Anse des Sauvages à Québec.....	9 95	
Napoléon Lavoie.....	Allocation pour uniforme.....	30 00	
M. Dion et Cie.....	Provisions.....	10 00	
L. A. Blanchet.....	Payé pour charriage, traversée, etc.....	15 78	
	VAPEUR "GLENDON"		9,067 00
D. W. Clark.....	19 tonnes de charbon à \$7.....	133 00	
T. Poliquin.....	Frais de route à St. Jean pour rejoindre le vapeur...	50 00	
J. H. Harding.....	Compte de grément.....	750 00	
			933 00
			10,000 00

RÉCAPITULATION.

Pêcheries—Ontario.....	\$8,383 61
do Québec.....	9,808 34
do Nouvelle-Ecosse.....	12,265 86
do Nouveau-Brunswick.....	10,046 88
do Ile du Prince-Edouard.....	459 54
do Manitoba.....	288 65
Pisciculture, passes-migratoires, et bancs d'huîtres..	18,004 93
"La Canadienne" et "Glendon".....	10,000 00

69,257 81

Les dépenses de ce service, telles que détaillées ci-dessus, sont de \$2,587.63 plus élevées que celles établies par le ministère des Finances, l'auditeur ayant imputé au gouvernement civil les traitements et frais de route des inspecteurs de pêcheries dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 40.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Ile du Prince-Edouard pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts.	\$ etc.
E. Chanteloup.....	Nouvelle lanterne, mécanisme tournant, appareil d'éclairage, etc., pour le phare du Cap Nord, au lieu de la lumière blanche fixe.....	2,339 42	
do	Lampes, verres, réflecteurs, pour un nouveau phare dans l'Ile du Prince-Edouard.....	1,480 39	
J. U. Gregory.....	Payé pour réservoirs à l'huile, etc.....	631 45	
A. Macdonald et Frères..	Huile, mèch., verre, etc., p. le ph. de l'Ile Panmure..	19 02	
Patrick McVeigh.....	Divers pour le phare de Summerside.....	4 62	
A. Digwell.....	Réparations aux bouées de la Baie Fortune.....	37 00	
H. Campbell.....	Service de bouée à Tracadie.....	97 00	
Asa McCabe.....	Placement de bouée à la Barre Cascumpec.....	52 00	
do	Divers pour le phare Cascumpec.....	37 94	
James Leard.....	Posage de piquets pour indiquer le chenal dans la rivière Tyrone, pour la saison de 1874.....	20 00	
A. McLean.....	Posage de bouées sur la Barre Pinette.....	40 00	
James Gorman.....	do dans le havre de Mount Stewart.....	140 00	
do	do au pont Stewart.....	30 00	
do	Service de bouée dans le havre de Mount Church..	46 00	
J. R. McLean.....	Huile pour le phare de la Pointe Est.....	27 66	
W. W. McGranath.....	Posage de bouées dans le havre St. Pierre.....	19 65	
John Duffy.....	do do Charlottetown.....	149 82	
M. Walsh.....	do do Hillsboro.....	50 00	
Henry W. Mutch.....	Confection et posage de nouvelles bouées.....	78 78	
Joseph Wightman.....	Réparations, etc., au phare St. André.....	154 59	
Percy Palmer.....	Erection d'un nouveau phare, etc., à Crapaud.....	20 21	
P. Ranaghan.....	Divers pour le phare Tête de Vache.....	3 00	
D. et P. McNutt.....	do Malpèque.....	11 74	
Ronald Campbell.....	Remplacement de bouées à Summerside.....	21 80	
do	do do.....	9 50	
do	Chaîne et ancre pour la bouée de la bat. Miscouche.	65 10	
do	Réparation et posage de bouées, Miscouche.....	114 63	
W. Moar.....	Posage de bouées, havre de Montague et Rivière...	311 86	
D. Curry.....	Posage de bouées dans la Baie Pannal.....	23 93	
George McKenzie.....	Réparations, etc., au phare New London.....	25 64	
A. R. Beaton.....	Charriage d'approvisionnements au do.....	4 50	
B. Brennan.....	Peinture, etc., pour le phare du Cap Nord.....	66 38	
T. Bernard.....	Peinture do do.....	46 10	
J. M. White.....	Entretien des bouées et balises au havre Cascumpec pour 1874.....	173 00	
John Furness.....	Enlever et emmagasin. des bouées, Riv. Vernon.....	12 00	
H. McDonald.....	do Riv. Cardigan.....	15 00	
J. Cantwell.....	Posage et soin des bouées pour 1874.....	55 08	
R. McDonald.....	Posage et soin des bouées dans la Grande-Rivière..	45 00	
W. White.....	Relève des bouées à Hillsboro.....	25 00	
W. Meyer.....	Posage et enlèvement des bouées à Crapaud.....	35 00	
James Grady.....	do de bouées dans le havre Bedèque.....	27 30	
Hugh McCormack.....	do havre du pont Cardigan.....	20 00	
John Duffy.....	Relève et ancrer les balises, Rivière Hillsboro.....	20 00	
John B. Howlett.....	Réparations et posage des bouées dans le havre de Georgetown.....	108 42	
John Arseneault.....	Placement des bouées pour 1874 à la Baie Egmont..	27 00	
Charles Deagle.....	Entret. des bouées pour 1874 au hav. de la Baie Rollo	15 00	
W. Hardy.....	12 gallons d'huile pour le phare du Petit Chenal...	6 72	
J. H. Meyrick.....	Divers pour le phare du Cap Nord.....	23 16	
Robert Boyles.....	Emmagasinage, etc., d'approvisionnements pour le phare du Petit Chenal.....	23 39	
Neil McLeod.....	Réparation, etc., de bouées dans le havre Pinette..	25 00	
	<i>A reporter.....</i>	6,635 60	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	6,835 60	
Charles Riskham.....	Posage d'une balise sur l'extrémité extérieure du brise-lames, havre de Soare.....	9 50	
Neil Murcheson.....	Trois bouées dans le havre Pinette.....	20 00	
A. McLellan.....	Posage d'une bouée dans le havre Malpègue.....	4 00	
Mills et Gaffney.....	Lampes, mèches, etc.....	4 51	
F. A. Fitzgerald et Cie.....	3,082 gallons d'huile, 16 cts.....	493 12	
M. McFadden.....	Soin du phare au havre Murray.....	110 37	
M. Ready.....	Sal. pour 1874 comme gardien du phare de Tracadie.	50 00	
Joseph Wightman.....	Salaire do do St. André.	95 22	
J. F. White.....	Commission sur la vente des bouées au havre de Cascumpec.....	8 65	
H. W. Mutch.....	14 mois de salaire comme maître de havre, et posage de bouées au havre de Charlottetown.....	70 00	
William Hardy.....	Une année de salaire comme gardien du phare du Petit Chenal.....	100 00	
George McKenzie.....	Une année de salaire comme gardien des feux d'alignement de New London.....	100 00	
Thomas Pursey.....	Gardien du phare à Rustico Nord pendant la saison de 1874.....	50 00	
W. W. McGranth.....	Gardien du phare à St. Pierre, pend. la sais. de 1874	48 64	
Asa McCabe.....	do de la balise du havre Alberton.....	20 00	
do.....	Une année de sal. com. gardien du phare Cascumpec	117 80	
A. McLaine.....	Une année de salaire comme gardien du phare de Blockhouse, Charlottetown.....	169 08	
A. R. Beaton.....	Une année de salaire comme gardien du phare de la Pointe Est.....	135 90	
A. McLellan.....	12 mois de sal. com. gard. du ph. de l'Ile au Poisson.	249 98	
W. Macdonald.....	8 do Ile Panmure.....	108 69	
M. McLeod.....	9 do Pointe Prim.....	122 30	
John S. F. Perry.....	13 do Cap Nord.....	281 66	
P. McVeigh.....	16 do Summerside.....	65 19	
P. Ranaghan.....	9 do Tête de Vache Mar.	122 26	
M. McFadyen.....	3 do Havre Murray.....	25 00	
Asa McCabe.....	Entretien des bouées pour 1874, havre Cascumpec..	173 00	
John S. F. Perry.....	2 ans d'allocat. pour combustible do	64 00	
W. Macdonald.....	1½ do do	43 25	
A. McLellan.....	1 do do	32 44	
A. R. Beaton.....	2 do do	64 88	
A. McLaine.....	1 do do	32 44	
Percy Palmer.....	Gardien du phare Victoria pour 1874.....	24 37	
P. Ranaghan.....	Une année d'allocation pour combustible	32 44	
J. P. Pim.....	40 jours de service comme dessinateur, \$2.50.....	100 00	
Papier-nouvel. <i>Progress</i> ..	Annonces pour soumissions.....	3 12	
Thomas Mahon.....	Achat d'un terrain pour le phare de l'Ile Wood....	300 00	
William Mitchell.....	Pour l'érection d'une nouvelle lanterne, phare du Cap Nord.....	300 00	
Dodd et Rogers.....	A compte pour l'érection du phare du Cap Nord.....	110 19	
Lea et Gale.....	do do	87 06	
Josiah Ralph.....	Payé pour répar. et matér. au ph. de la Pointe Prim	386 45	
do.....	do Cascumpec.....	12 16	
do.....	do St. André.....	21 61	
do.....	do Panmure.....	330 44	
do.....	do Tracadie.....	17 19	
do.....	do Tête de Vache.....	302 12	
Joseph Tomlinson.....	Frais de route et allocation.....	411 41	
Josiah Ralph.....	Payé pour matériaux, etc., compte général.....	318 60	
	Total des dépenses.....		12,584 64

WM. SMITH,

*Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.*JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 41.

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, et les naufragés et marins dans la détresse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

PROVINCE D'ONTARIO.

HOPITAL DE STE. CATHERINE.		\$ cts.	\$ cts.
T. H. Hellingwell, secrétaire.....	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital.....	500 00	
Thomas Burns, trésorier.....	Octroi pour réparations et agrandissem. de l'hôpital.	2,000 00	2,500 00
HOPITAL DE KINGSTON.			
J. J. Burrowes.....	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital.....		500 00
			3,000 00

PROVINCE DE QUÉBEC.

HOPITAL-GÉNÉRAL, MONTRÉAL.			
Andrew Robertson, trésorier.....	Entretien des marins malades, en 1874, 3,222 jours, à 60 cts. par jour.....		1,933 20
MARINS MALADES ET INFIRMES.			
Dr. Wakeham.....	Soins médicaux à des marins malades, à Gaspé, du "Snowdrop," "Solentia," "Aura," "Margaret" et "Theresa".....	28 50	
Dr. A. G. Fenwick.....	Soins médicaux à Peter Lawson, marin malade du "Livingstone".....	39 50	
do.....	Soins médicaux à des marins malades, à Trois-Rivières.....	50 25	
do.....	do do.....	45 75	
J. O. Pelletier, M.D.....	Soins médicaux à des marins malades à St. Jérôme de Matane.....	60 00	
do.....	Soins médicaux à des marins malades, de "l'Europa".....	75 00	
do.....	Soins médicaux à deux marins malades, à Matane, barque "Uller".....	60 00	
Robert C. Blair, M.D.....	Soins médicaux à des marins malades, à Chicoutimi, barque "Luca".....	27 50	
Dr. S. Pouliot.....	do do.....	2 50	
L. E. Beauchamp.....	Soins médicaux et médicaments, du 1er juin au 7 octobre 1874.....	38 66	
Alexander Fraser.....	Nourriture et logement de marins malades, à Matane, goélette "Zigzag".....	12 60	
J. J. Kavanagh.....	Nourriture et logement des marins malades, Gaspé.....	81 75	
Dr. L. Robitaille.....	Soins médicaux et médicaments pour des marins malades au port New-Carlisle, en 1874.....	100 00	
L. Robitaille.....	Pension de marins malades, à New-Carlisle.....	53 70	
do.....	do Paspébiac.....	18 90	
Dr. H. J. Martin.....	Soins médicaux et médicaments à des marins malades, du brigantin "Alma".....	15 35	
A reporter.....		707 96	1,933 20

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades ou infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		707 96	1,933 20
MARINS MALADES ET INFIRMES.—<i>Suite.</i>			
Francis Le Gallais.....	Pension, etc., d'un marin malade, P. McGown, du brick "Meg".....	5 60	
Dr. J. A. Meek.....	Soins médicaux à des marins malades, à Trois-Rivières.....	22 50	
Ernest Tétu.....	Déboursés pour des marins malades, à Gaspé.....	71 00	807 06
MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.			
J. J. Fox.....	Secours aux marins malades, etc., depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1874, aux Iles de la Madeleine.....	50 80	
R. H. Russell.....	Pension de marins dans la détresse, à Québec.....	14 10	
L'hon. E. D. Shea.....	Dépenses encourues par le gouvernement de Terre-neuve pour les équipages des goélettes naufragées "Minnie," "Sewell," et "New England".....	153 72	
Edward Pope.....	Services rendus dans Anticosti aux survivants du brigantin naufragé "Orion".....	175 00	
			393 62
			3,133 88

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

HOPITAUX DE MARINE.			
<i>St. Jean.</i>			
Dr. L. B. Botsford.....	Traitement comme médecin, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	560 00	
Dr. W. S. Harding.....	Traitement comme médecin, maison des pestiférés, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	100 00	
Rév. W. Armstrong.....	Traitement comme chapelain, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	100 00	
C. Ward.....	Traitement comme secrétaire, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	400 00	1,160
M. Barnes.....	Une année de gages comme économe, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	300 00	
Mme. Barnes.....	Une année de salaire comme matrone, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.....	80 00	
M. Barnes.....	Une année d'allocation pour pension.....	73 00	
do.....	do do.....	73 00	
do.....	Une année de gages au cuisinier.....	48 00	
do.....	Nourriture spéciale.....	19 60	
		593 60	
Moins provisions pour l'économe et la matrone...		47 52	
			546 08
C. A. Barnes.....	Une ann. de gag. comme gard.-mal. à l'hôp. de Kent	144 00	
do.....	de allocation pour pension.....	192 00	
D. Tennent.....	do gages comme garde-malade surnuméraire.	120 00	
do.....	do allocation pour pension.....	192 00	
John Bryden.....	Pain.....	135 96	
M. Ryan.....	Viande.....	212 36	
Jardine et Cie.....	Epiceries.....	265 52	
M. Barnes.....	Lait, paille et pommes de terre.....	177 05	
do.....	Poisson et divers pour Noël.....	8 09	
R. P. McGivern.....	Charbon.....	367 40	
<i>A reporter</i>		1,814 38	1,706 08
222			

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>		1,814 88	1,706 08
<i>St. Jean.—Suite.</i>			
Peter Porter.....	Bois de chauffage et cordage	82 00	
Cie. de l'eau de St. Jean..	Approvisionnements à l'hôpital de marine.....	36 00	
do	Cotisation du bureau, 53, rue St. Jacques	14 00	
Cie. du Gaz de St. Jean..	Gaz et loyer du gazomètre	75 75	
Ann Marshall.....	Lavage	73 30	
John Sears	Drogues et médecines.....	90 58	
John Burke.....	Louage de corbillard et voiture.....	30 00	
Barton Stone	Ouvrage dans le jardin.....	84 00	
John Boyle.....	do do	87 25	
Stirling et Emery	Réparations au toit et menuiserie.....	29 77	
H. Maxwell et Fils.....	Bardeaux et posage de bardeaux	8 74	
Adam Young	Réfrigérant, poêles, etc.....	33 50	
James Dyall.....	Plomberie	11 91	
A. Wilson et Cie.....	Barres pour la fournaise	6 98	
Kerr et Thorne.....	Quincaillerie	4 92	
C. H. Wright et Cie.....	Canevas.....	1 50	
Patrick Riley	Bois de chauffage, \$16.40; cendres et engrais.....	44 40	
John Johnstone	Remisage de 57 charges de charbon	11 40	
Willis et Mott.....	Abonnements aux journaux, \$14, annonces, \$18.01..	32 01	
W. Elder	do au <i>Telegraph</i> , \$17.25. do \$14.00..	31 25	
W. H. Street et Fils.....	Porter et spiritueux	3 40	
Cie. du Cimet. de St. Jean	Honoraire d'enterrement.....	16 00	
Robert Bell	Peinture, mastic, vitres et vitrage.....	32 66	
Beard et Venning	Gilets, pantalons et hardes.....	178 20	
Cie. d'Exprès de l'Est.....	Fret et droit	6 03	
Robert Wetzel.....	Glace	3 00	
James Wilson.....	Réparations et badigeonnage de l'hôpital sur l'île aux Perdrix	30 50	
Cie. d'Ass. Commerciale.	Primes sur \$3,230, du 8 mars 1875 au 6 mai 1876	40 00	
McKenzie, Frère.....	Coton jaune, essuie-mains, etc.....	8 48	
Barnes et Cie.....	Papeterie	17 90	
L'hon. T. W. Anglin.....	Trois ans d'abonnement au <i>Freeman</i> , \$7.50; an- nonces, \$8.10	15 60	
James Donohue	Transport des malades	7 00	
Henry Duffield	Bois de construction	4 78	
Mme. Barnett	Lavage de plancher et nettoyer les peintures.....	3 60	
B. G. Gabel.....	Boyaux, tuyau d'embranchement, etc.....	19 90	
J. et G. Lawrence	Lit à ressort	13 00	
John Chaloner	Graines de fleurs	3 09	
Michael Flood	Maçonnerie, badigeonnage, mortier, etc.....	112 40	
			3,119 18
<i>Richibouctou.</i>			
Exé. feu Dr. Wilson.....	Traitement, du 1er juillet 1873 au 30 mai 1874.....	85 71	
Dr. Doherty	do 11 mai 1874 au 30 juin 1875	113 87	
do	Médecines.....	8 75	
Sarah Farrell	Une année de gages comme matrone.....	54 00	
do	Pension des marins 7 semaines et 6 jours à \$3	23 57	
G. F. Everett et Cie.....	Drogues et médecines.....	232 86	
Cie. centrale d'Assurance contre le feu.....	Primes d'assurance contre le feu.....	10 00	
Simon Graham.....	Quincaillerie, bois de chauffage, literie et provisions	187 13	
			715 89
<i>Miramichi.</i>			
Dr. Thompson.....	Une année de traitement comme médecin-surinten- dant \$500, et médecines \$20	510 00	
<i>A reporter</i>		510 00	5,541 15

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	510 00	5,541 15
<i>Miramichi.—Suite.</i>			
Patrick Lawler et Exé ...	Neuf mois de salaire comme gardien.....	127 75	
do	Pension de marins, 2,055 jours à 40 centins.....	802 00	
do	Allocation pour combustible.....	61 00	
do	Divers déboursés, \$4.50; dépenses pour la sépulture, P. Nelson, \$5.....	29 50	
John Gallagher.....	Trois mois de gages comme gardien.....	31 85	
do	Pension des marins, 286 jours à 40 centins.....	114 40	
do	Allocations pour combustible, \$15; divers, \$6.30.....	21 20	
Cie. centrale d'Assurance contre le feu.....	Primes d'assurance contre le feu.....	20 00	
W. Masson.....	Provisions, couvertes, brosses, etc.....	75 07	
Alex. Jessiman.....	Cercueil pour Peter Nelson.....	5 00	
J. H. Phinney.....	Trois poêlons.....	4 50	
			1,802 27
<i>St. André.</i>			
S. T. Gove, M. D.....	Quinze mois de traitement comme surintendant....	250 00	
Charlotte Coates.....	do salaire comme matrone.....	260 00	
Charlotte Coates.....	Pensions, etc., marins malades, 164 semaines et une journée, à \$1.40.....	229 78	
do	Divers déboursés.....	17 38	
Robertson et Fils.....	Pavillon fédéral.....	22 50	
Geo. Jackson.....	Peinture de clôtures et planchers.....	20 50	
John Sheenan.....	Gravier et réparations aux promenades.....	20 20	
G. F. Stickney.....	Quincaillerie, paille, etc.....	9 90	
Robert Hennen.....	Clôture des arbres.....	7 50	
S. W. Whittoch.....	Un tiers de la clôture de division entre l'hôpital et la prison.....	25 60	
Robert Ross.....	Charbon.....	38 55	
Hamilton et Smith.....	Poêle, etc.....	20 30	
R. J. Ross.....	Bois de chauffage.....	4 90	
John Brownrigg.....	do.....	30 70	
H. Hanson.....	do.....	21 00	
A. Lamb et Cie.....	Conduits d'eau, réparations aux poêles, etc.....	14 00	
J. Dinmore.....	Bois de chauffage.....	18 00	
S. T. Gove, M.D.....	Passage payé par navire à vapeur de St. André à St. Jean.....	1 50	
do	Payé pour six arbres \$2.40; divers \$2.76.....	5 16	
Robinson et Glenn.....	Bois de construction, \$13.12; main-d'œuvre, \$21.25.....	34 37	
			1,051 84
<i>Bathurst.</i>			
G. M. Duncan, M.D.....	Services professionnels, médecines, etc.....	47 50	
M. Miller.....	Pension de marins malades, 301 jours à 50 cent ns.....	150 50	
do	Allocation pour combustible.....	25 00	
Ferguson, Rankin et Cie	Quincaillerie, huile etc.....	38 09	
John Ferguson.....	10 pour cent de commission sur déboursés.....	26 10	
			287 10
<i>Sackville.</i>			
Alex. Fleming, M.D.....	Soins médicaux, du 1er juillet 1874 au 31 mars 1875, \$1.87; médecines \$4.00.....	191 50	
Alex. Crocker.....	Salaire, du 1er octobre 1874 au 31 mars 1875.....	112 85	
John Ford.....	Lits, etc.....	67 02	
Exéc. de M. Guy.....	Trois mois de salaire comme gardien.....	56 25	
Bowes et Evans.....	Quatre couchettes en fer.....	33 50	
			461 12
<i>A reporter</i>			9,143 67

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		9,143 57
	<i>Dorchester.</i>		
John Hickman.....	Pension et soins médicaux à des marins malades.....		102 00
	<i>Harvey.</i>		
D. Murray.....	Soins médicaux.....	17 50	
E. Kennies.....	Pension des marins malades, 13 sem. à \$2.00.....	26 00	
Jane Reid.....	do do 33 do do.....	66 00	
C. Moore.....	do do 3 do \$3.00.....	9 00	118 50
	<i>Moncton.</i>		
Dr. Baxter.....	Soins médicaux.....	73 00	
John Irving.....	Pension et nourriture.....	80 00	153 00
	<i>Dalhousie.</i>		
S. Shaw, M.D.	Soins médicaux aux marins malades de la barque "Elsworth".....	18 55	
W. G. Disbrow, M. D.....	do do "Annabella," "Margaret," "Union," &c.....	78 25	
do	Soins médicaux etc., A. Nelson, de la barque "Collector".....	40 00	
Geo. A. Willet.....	Soins médicaux do do.....	73 14	209 94
	<i>Hillsborough.</i>		
W. J. Lewis, M. D.....	Soins médicaux, etc., E. Sears et M. Brewster.....	17 00	
J. M. Stevens.....	Cercueil, etc, E. Sears.....	12 60	
E. McFarlin.....	Pension, etc., 16 semaines, E. Sears, à \$2.00.....	32 00	
M. Brewster.....	do 12 do M. Brewster.....	24 00	
Wm. Hamilton.....	Pension d'un marin malade, "George Calhoun," 12 semaines à \$2.00.....	24 00	109 60
	<i>Hopewell.</i>		
James Carnwath.....	Pension, etc, James Nowlan.....		25 00
	<i>Pointe LePréau.</i>		
H. R. Reynolds, M. D....	Soins médicaux, etc., de B. Nickamp, du brigantin "Mercator".....		17 00
	<i>Bouctouche.</i>		
F. E. W. Pouliot, M. D...	Soins médicaux, depuis le 1er juillet jusqu'au 3 Octobre 1874.....		60 00
	<i>Alma.</i>		
P. R. Moore, M. D.....	Soins médicaux à S. Laverty, de la goëlette "Fawn".....	37 50	
Isaac Laverty.....	Pension, etc., S. Laverty, 4 semaines à \$3.00.....	12 00	
N. H. Foster.....	do 48 semaines et 4 jours, Capt. H. J. Foster, de la "Maud".....	145 72	195 24
	<i>A reporter</i>		10,132 84

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>		10,133 83
	<i>Shédiac.</i>		
Charles S. Theal, M.D ...	Soins médicaux et médecines pour 49 marins malades, du 1er mai au 20 novembre 1874		351 56
	<i>Carleton.</i>		
M. L. Macfarland, M.D ...	Soins médicaux à Jas. Purdy, de la "Ella G. McLean"		20 00
	<i>Port de Rockland.</i>		
R. B. Chapman.....	Dépenses des marins malades, du "Prince"		40 08
			10,545 46
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.		
Jas. Tatten.....	Pension, etc., marins en détresse du "Rover" et "Maud"	100 80	
H. W. Chisholm.....	Traversée des marins en détresse de Eastport à St. Jean	33 00	
W. H. Olive	Traversée des marins en détres., St. Jean à Picton.	23 44	
John Bartlett	Pension, etc., 5 marins en détresse, à St. Jean.....	7 50	
Jas. Millar.....	do 7 do de "Alchates"	30 00	
W. H. Olive	Traversée de 7 marins en détresse, de St. Jean à Charlestown.....	35 00	
Gilmour, Rankin et Cie...	Vêtements pour marins en détresse, Miramichi.....	24 10	
Chas. Thomson.....	Traversée de 5 marins en dét., St. Jean à Halifax...	20 00	
Dame Jones.....	Pension de 5 do do	5 25	
Chas. Thomson.....	Traversée de 3 do do à Moncton	3 56	
Daniel Bridges.....	Pension de 3 marins naufragés, "Allison".....	2 25	
Geo. A. Willet.....	do G. Nugent, "Annabella," 11 jours à 60c...	6 60	
Edward King.....	do 9 marins naufragés, "Hyack," \$3.....	27 00	
Jno. Thomas.....	do 7 do do 4.....	28 00	
Small et Batheway.....	Traversée de W. Nixon, de St. Jean à Cornwallis.	3 75	
Daniel Bridges.....	Pension de W. Nixon, 2 jours	1 75	
L. H. DeVeber et Fils.....	Vêtements pour 6 marins en détresse, "Hyack".....	80 00	
G. Mitchell.....	Pension à Grand Manan et traversée d'un marin de Grand Manan à St. Jean	9 00	
Jno. Murphy.....	do do do	8 50	
Jno. Thomas.....	Traversée de 7 marins en détresse, "Hyack"	50 00	
L. Wooster.....	Pension de 2 do do	20 00	
M. G. Ham	Traversée d'un marin en détresse de New-York à St. Jean.....	6 48	
A. C. Mastur.....	Traversée d'un marin en détresse de Boston à St. Jean.....	1 40	
Rufus Patterson	Traversée de R. Dunn de New-York à St. Jean.....	7 00	
W. J. Heater	Traversée de marins en détresse de New-York à St. Jean	4 68	
Jno. Jardine.....	Traversée, etc, marins en détresse, "Favorite".....	45 13	
Scammell Frères.....	Traversée de Arthur Fielding, St. Jean à London...	30 00	
			619 19

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

MARINS MALADES ET INVALIDES.

Hôpital de la province de la cité Halifax, pension des marins durant l'année, soit 605 semaines et 5 jours, à \$5 par cent.....

3,028 47

A reporter.....

3,028 47

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

		\$	cts.	\$	cts.
	<i>Report</i>	3,028	47		
MARINS MALADES ET INFIRMES.					
	Dépenses à Arichat, consistant en soins médicaux et pension.....	780	27		
	Dépenses à Annapolis.....	67	25		
	do Rivière à l'Ours.....	32	50		
	do Barrington.....	37	85		
	do Bayfield.....	6	00		
	do Bridgetown.....	14	80		
	do Bridgewater.....	6	00		
	do Canning.....	127	00		
	do Canso.....	26	50		
	do Cheverie.....	145	50		
	do Clare.....	70	00		
	do Caledonia.....	93	00		
	do Baie-aux-Vaches.....	129	50		
	do Digby.....	146	35		
	do Anse Getson.....	520	00		
	do Baie Glacée.....	107	00		
	do Joggins.....	41	65		
	do Liverpool.....	127	00		
	do Lunenburg.....	101	36		
	do Lockeport.....	150	00		
	do Petite Baie Glacée.....	52	50		
	do Maitland.....	12	00		
	do Baie Mahone.....	50	00		
	do Margaretsville.....	12	00		
	do Sidney Nord.....	1,608	83		
	do Pictou.....	341	00		
	do Parrsboro'.....	39	00		
	do Port Mulgrave.....	3	00		
	do Port Hawkesbury.....	237	25		
	do Port Hood.....	26	00		
	do Port Medway.....	430	23		
	do Port Gilbert.....	39	00		
	do Port Latour.....	208	94		
	do Ile du Prince-Edouard.....	31	00		
	do Pugwash.....	32	25		
	do Rivière Ratchford.....	54	50		
	do Shelburne.....	416	47		
	do Sydney.....	467	48		
	do Tignish.....	57	50		
	do Windsor.....	130	00		
	do Wallace.....	46	40		
	do Yarmouth.....	49	00		
	12 mois de traitement, hôpital de Pictou.....	400	00		
	do Médicaments.....	110	75		
	Certific. pour admission à l'hôpit. des marins malad.....	32	00		
	do do do.....	26	00		
	do do do.....	50	00		
	do do do.....	40	00		
	do do do.....	36	00		
	do do do.....	20	00		
	do do do.....	36	00		
	Transport de marins malades.....	12	00		
	do do do.....	4	20		
	do do do.....	6	00		
	Pension.....	7	80		
	Dépenses du bureau de santé, comté de Hants.....	136	35		
				11,019	45

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

NAUFRAGÉS ET MARINS DANS LA DÉTRESSE.

		\$	cts.	\$	cts.
P. Taples.....	Pension de marins dans la dét., 136½ jours à 60c...	81	90		
T. Brittain	do do	12	00		
P. Bushenpin	do do	4	20		
D. McDonald	do do	10	00		
J. Munroe	do do 6 jours à \$1.....	6	00		
M. Cunningham	do do 3 sem. et 2 jrs. à \$3..	10	00		
Geo. Whitman	do do 3 sem. et 3 jrs. à \$3..	10	29		
Jessie McMillan.....	do do 25 repas à 25c	6	25		
W. Vibert	do do 8 jours à 60c.....	4	80		
Brigantin "Florence".....	Entretien du capitaine et de 5 matelots du "Melita"	38	33		
Jas. Ross.....	Dépenses à Margaree, équipage du "Brilliant Star"	431	90		
do	Transport, etc. de marins naufragés de Port Hawkesbury à Charlottetown.....	35	00		
P. Robin et Cie.....	Provisions pour les marins naufrag. du "J. B Starr"	8	05		
H. McPhee	Transport et pension.....	36	00		
B. H. Ruggles.....	do 6 marins dans la détresse, du "Jas. Muir".....	38	00		
Jno. C. McNeill.....	Nourriture et logement de 4 marins dans la détresse, du "Margaret Ann".....	33	60		
Thomas Ward	Pension et transport de 3 marins dans la détresse, du "New England".....	12	69		
Jas. Bungay	Pension et transport de 7 marins dans la détresse, du "Etna".....	17	88		
Harvey Perry.....	Pension et transport d'un marin dans la détresse, du "C. S. Roach".....	1	83		
Thos. C. Cook.....	Vêtem. pour 5 mar. dans la dét., du "Saml. Jones"	115	45		
Jas. W. King	Pension et passage de 2 marins dans la détresse à Lunenburg.....	9	00		
Fuzzle et Cobb.....	Vêtem. pour 3 mar. dans la dét. du "Flora Ann".....	26	75		
Jas. Ross.....	Pension et transport de marins dans la détresse, à Port Hawkesbury.....	44	50		
Cie. de navires à vapeur anglo-française.....	Approvisionnements fournis à la goëlette "Chester" prise dans les glaces, en avril 1875.....	17	62		
P. Grant et Cie.....	Vêtements fournis à D. Chisholm.....	19	60		
T. Brittain	Transport	4	50		
Jno. O. Leary	do	40	00		
T. E. Moberley	do	12	34		
Isaac Rodenhesor.....	do	8	40		
E. Cohoon	do	12	00		
W. Griffin	do	4	00		
J. E. Cook	do	8	00		
B. Hartigan	do	28	80		
D. McDonald	do	21	00		
P. Butler	do 4 marins naufragés, de la goëlette "Van"	3	00		
Jno. Hall	do 2 do do "Etna"	3	00		
P. Taples.....	do 2 do de Halifax à Londonderry.....	6	02		
F. H. Odionne	do 4 do du "Dauntless".....	5	49		
G. Miller	do 1 do do	4	38		
C. Burchell.....	do 3 do du "New England"	6	57		
Jno. Carter.....	do 3 do du "Samuel Jones"	5	00		
W. Robertson	do 3 do Canso à Halifax.....	5	00		
W. Barrow.....	do 3 do Halifax à la rivière de la Pointe.....	6	00		
Gilbert Shaw	do 1 do St. Thomas à Halifax	4	38		
Capt. R. S. Watts	do 2 do St. Jean do	1	46		
Thos. McKenzie.....	do 4 do Portland do	2	92		
Jno. Duggan.....	do 2 do Porto Rico do	20	44		
Yap. "Scud".....	do 4 do Digby à St. Jean.....	6	00		
Jacob Denton	do 3 do de la goëlette "Margaret Ann".....	4	00		

A reporter..... 1,254 33

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

	<i>Report</i>	\$ cts.	\$ cts.
		1,254 33	
<i>MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.—Suite.</i>			
S. Herman.....	Transp. d'un marin naufr., de Porto Rico à Halifax	11 68	
Jno. R. Darius.....	do 4 do do Pictou à Montréal...	32 00	
W. Routledge.....	do 1 do do Port Hawkesbury à Halifax.....	9 00	
W. Browne.....	do 1 do do Québec à Halifax....	1 46	
Edward Leslie.....	do de l'équi. de la goëlette "Briton," Liverpool	110 00	
Jas. Dwork.....	do d'un marin en détresse de Cuba à Halifax.....	17 52	
Alfred Morrell.....	do 2 do do New York à Halifax	5 11	
Robt. Lewis.....	do 1 do do do	3 65	
B. Kitts.....	Vêtements de 4 do de la goëlette "Margaret Ann".....	51 65	
Capt. Siteman.....	Transport d'un marin naufragé de Porto Rico à Halifax.....	8 76	
Jos. S. Belcher.....	do 5 do do d'Halifax à Arichat.....	15 00	
			1,520 16

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Thomas Wood.....	Une année de salaire comme gardien.....	498 82	
do	Entretien des malades, 878 jours à 71 centins.....	626 82	
do	Payé pour blanchissage, traversées, etc.....	88 49	
John McDowell.....	Ouvrage de charpentier.....	160 50	
Willis Bond.....	Eau.....	20 00	
John Weiler.....	Meubles, lits, poterie, coutellerie, etc.....	238 12	
Thomas Wilson et Cie.....	Oreillers, couvertes, essuie-mains, draps, etc.....	98 27	
Thomas Storey.....	Une grande table et onze petites.....	49 00	
do	Posage de tiroirs, tablettes, etc., à la pharmacie....	60 00	
Jacob Sehl.....	Six couchettes, \$28; meubles, \$18.....	46 00	
W. R. Clarke.....	Bois de chauffage.....	56 50	
T. R. Mitchell.....	Peinturage.....	14 00	
R. Brodrick.....	Charbon.....	120 00	
E. B. Marvin.....	Cable, brosses, nattes, savon, horloge, etc.....	76 00	
Cie. de la Baie d'Hudson.....	Couvertres, coton, savon, etc.....	148 10	
G. Morrison.....	Drogues et médecines en septembre jusqu'en décembre 1874.....	62 99	
do	Drogues et médecines, jusqu'au 31 mai 1875.....	66 62	
Langley et Cie.....	Lampes et huile.....	29 12	
H. Saunders.....	Deux bouteilles d'eau-de-vie.....	2 50	
L. R. McInnes, M.D.....	Services professionnels à bord des barques "Annie," "Blue Jacket" et "Wellington," à Nanaïmo.....	50 00	
D. Cluness, M.D.....	Services professionnels à trois marins à bord de la barque "Annie," à Nanaïmo,.....	19 25	
P. McQuade et Fils.....	12 couchettes en fer, etc.....	141 63	
Langley.....	Médecines et équipement du dispensaire.....	286 06	
J. C. Davie, M.D.....	10 mois de service comme médecin.....	250 00	
A. et W. Wilson.....	Cuisine et ustensiles de cuisine.....	107 23	
	Payé par le percepteur des douanes à Victoria.....		3,316 02
			565 79
			3,881 81

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

HOPITAL DE LA MARINE, CHARLOTTETOWN.		\$ cts.	\$ cts.
Margaret Darrach.....	Salaire comme matrone, du 1er février 1874 au 1er mai 1875	217 50	
do	Pension de marins malades, 83 semaines à \$3.00; 31 semaines et 1 journée à \$2.00.....	311 13	
Dr. F. P. Taylor.....	Surintendance médicale du 20 mai au 31 décembre 1874	180 75	
do	Divers déboursés	101 37	
P. Cullen	Une année de loyer, jusqu'au 31 mars 1875	120 00	
do	Travail à l'hôpital.....	5 50	
T. F. Jenkins, M.D.....	Soins médicaux, du 1er juillet 1873 au 26 mai 1874; \$300.00 par année	270 90	
Davison & Co.....	Provisions	69 55	
H. Perkins	Charbon.....	28 34	
Jas. Houston.....	Quincaillerie et ferblanterie	6 03	
			1,311 07
MARINS MALADES ET INFIRMES.			
Charles Owen.....	Pension de marins malades.....	6 43	
Mrs. P. Griffin.....	do do de la goëlette "S. Smith et Sanborne".....	14 50	
W. Townshend.....	Pension de marins malades, "Electric Flash".....	7 50	
Michael Hession.....	Pension et soins de marins malades du "Crown Point".....	44 00	
J. McKinnon.....	Pension et soins de marins malades du "S. Johns".....	22 00	
Jno. Currie.....	do Samuel Marshall	21 25	
Andrew Glover	do John Baker	25 14	
Angus McGillivray.....	do T. Miles, du "Gertie Lewis".....	5 70	
D. Kane, M.D.....	Soins médicaux à des marins malades à Georgetown.....	82 00	
P. A. McEntyre, M.D.....	Soins médicaux à des marins malades, "Electric Flash".....	15 50	
C. J. Shreve, M.D.....	Soins médicaux à Samuel Johns.....	36 00	
			280 02
			1,591 09

CHAMBRE DE COMMERCE, LONDRES.

Compte général.....	Dépenses pour marins en détresse, "Antelope," "G. S. DeForest," "Mary Ellen," "Constance" et "Mary"	224 27	
do	Dépenses de marins en détresse, "Brother's Pride".....	49 83	
do	do "Isle of Skye".....	60 40	
do	do "Willie, "Maud et Rover".....	130 31	
do	do "Eliza S. Starr".....	345 62	
do	do "Faugh-a-Ballagh".....	33 03	
do	do "Magaguadavic" et "P. C. Cope-land".....	37 19	
do	do "Teaser" et "Annie Vail".....	640 17	
do	do "Sappho," "Minnerve," "Emen" et "Willie Cox".....	294 81	
			1,815 63

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Fin.*

RÉSUMÉ.

		\$	cts.	\$	cts.
Ontario	Hôpital de Ste. Catherine.....	2,500	00		
do	do Kingston.....		500 00		
				3,000	00
Québec.....	Hôpital-Général, Montréal.....	1,933	20		
do	Marins malades et infirmes ...	807	06		
do	Marins naufragés et dans la détresse.....	393	62		
				3,133	88
Nouveau-Brunswick.....	Hôpitaux de la Marine	10,545	46		
do	Marins malades et dans la détresse.....	619	19		
		11,164	65		
	Remboursement.....		15 00		
				11,149	65
Nouvelle-Ecosse.....	Marins malades et infirmes.....	11,019	45		
do	Marins naufragés et dans la détresse.....	1,520	16		
				12,539	61
Colombie-Britannique.....	Marins malades et infirmes.....			3,681	81
Ile du Prince-Edouard....	Hôpital de la Marine, Charlottetown.	1,311	07		
do	Marins malades et infirmes	280	02		
Chambre de Commerce, Grande-Bretagne.....	Marins naufragés et dans la détresse.....			1,591	09
				1,815	63
Hôpital de la Marine, Québec.....	Dépenses d'après l'Annexe No. 16.			37,111	67
				21,994	75
				59,106	42

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 42.

ETAT des dépenses pour la construction de phares entre Montréal et Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		\$ cts	\$ cts.
J. White.....	Construction de phares sur les Iles des Frênes et du Sang.....	1,725 00	
do	Construction d'une habitation pour le gardien.....	900 00	
			2,625 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 43.

ETAT des recettes du fonds des marins malades, pendant l'année fiscale
expirée le 30 juin 1875.

	\$ cts.	\$ cts.
PROVINCE DE QUÉBEC.		
Gaspé.....	186 12	
Iles de la Madeleine	23 68	
Montréal	2,829 60	
New Carlisle.....	144 36	
Percé.....	45 12	
Phillipsburg.....	5 50	
Québec	13,509 06	
Rimouski.....	109 57	
St. Jean.....	1,309 06	
Stanstead	6 76	
Trois-Rivières.....	108 08	
	18,277 51	
Moins remboursement aux Trois-Rivières.....	9 80	
		18,267 71
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Bathurst.....	80 10	
Baie Verte	21 58	
Campo Bello.....	65 66	
Caraquette.....	16 22	
Chatham.....	1,578 30	
Dalhousie.....	217 10	
Dorchester.....	68 16	
Hillsboro.....	90 78	
Moncton.....	23 90	
Newcastle	387 44	
Richibouctou.....	324 36	
Sackville.....	41 16	
Shédiac.....	120 22	
Shippegan	6 04	
St. André.....	118 60	
St. George.....	164 88	
St. Jean.....	4,250 16	
St. Etienne.....	108 06	
Iles West.....	9 66	
	7,692 38	
Moins remboursement à Richibouctou et Caraquette.....	10 80	
		7,681 58
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.		
Amherst.....	244 85	
Annapolis	72 92	
Antigonish.....	23 56	
Aricbat.....	129 14	
Baddeck.....	86 47	
Barrington	26 20	
Bridgetown.....	5 40	
Cornwallis	44 82	
Digby.....	101 48	
Guyshoro.....	19 16	
	754 00	
<i>A reporter.....</i>		

ETAT des recettes du fonds des marins malades, etc.—*Suite.*

<i>Report</i>	\$ cts. 754 00	\$ cts.
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—<i>Suite.</i>		
Halifax.....	3,233 76	
Liverpool.....	234 04	
Lockeport.....	53 86	
Londonderry.....	59 15	
Lunenburg.....	356 52	
Margaretsville.....	7 21	
Sydney Nord.....	1,446 06	
Parrsboro.....	58 34	
Pictou.....	1,091 68	
Port Hawkesbury.....	55 68	
Port Hood.....	25 16	
Port Medway.....	123 60	
Shelburne.....	8 54	
Sydney.....	1,162 34	
Weymouth.....	53 56	
Windsor.....	649 20	
Yarmouth.....	506 06	
Truro.....	1 12	
	9,878 91	
Moins remboursement à Guysboro.	2 16	9,876 75
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.		
Victoria.....		1,532 52
PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.		
Charlottetown.....		442 90
RÉCAPITULATION.		
Québec.....	18,267 71	
Nouveau-Brunswick.....	7,681 58	
Nouvelle-Ecosse.....	9,876 75	
Colombie-Britannique.....	1,532 52	
Ile du Prince-Edouard.....	442 90	
Total.....	\$37,801 46	

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 44.

ETAT général de la dépense du ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	\$ cts.	\$ cts.
Construction de phares, etc., en amont de Montréal.....	14,286 65	
do entre Québec et Montréal.....	2,625 00	
do en aval de Québec.....	16,700 00	
do Nouveau-Brunswick.....	8,842 97	
do Nouvelle-Ecosse.....	43,898 63	
do Colombie-Britannique.....	8,799 07	95,152 32
Entretien des phares etc., en amont de Montréal.....	71,937 18	
do entre Québec et Montréal.....	15,000 00	
do en aval de Québec.....	102,472 00	
do Nouveau-Brunswick.....	60,119 02	
do Nouvelle-Ecosse, y compris l'établissement de secours de l'île au Sable.....	114,344 61	
do Ile du Prince-Edouard.....	12,584 64	
do Colombie-Britannique.....	15,983 72	392,441 17
Vapeurs de la Puissance.....	143,833 06	
Canonnière "Prince Alfred".....	2,425 80	
Inspection des bateaux à vapeur.....	12,199 81	
Enregistrement et inspection des navires canadiens.....	1,966 46	
Examen des capitaines et seconds.....	5,696 62	
Maison de la Trinité, Québec.....	7,890 95	
Police de rade, Montréal.....	13,395 00	
Police fluviale, Québec.....	24,500 00	
Service météorologique.....	35,079 76	
Observatoire, Québec.....	2,900 00	
do St Jean.....	850 00	
Observatoire magnétique, Toronto.....	4,800 00	
Enquête sur les naufrages et les accidents.....	366 00	
Récompenses pour sauvetage de vie, achat de chaloupes de sauvetage, etc.....	3,552 86	
Hôpitaux de la marine, marins malades et infirmes, et marins naufragés et en détresse.....	37,111 67	
Hôpital des immigrants et de la marine, Québec.....	21,994 75	
	59,106 42	
Communication à la vapeur entre Québec et les provinces maritimes.....	10,000 00	
Traitements des secrétaires des commissaires du pilotage, St. Jean et Halifax.....	1,566 26	
Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables.....	450 00	
Traitement des employés du département.....	31,326 18	
Pêcheries.....	69,257 81	432,292 09
Total.....		919,885 68

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

W.M. SMITH, Ecr., Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, en compte avec le gouvernement fédéral, relativement à l'achat du vapeur "Newfield."

Dt.

Av.

1875.	1875.	1875.	£	s.	d.	1875.	£	s.	d.
Mai.....	Crédit sur Glynn, Mills et Cie., pour l'achat du navire, \$64,605, égal à.....		13,275	0	0	Av. 4....	11,500	0	0
	Reçu pour frais de route et subsistance pour aller en Angleterre acheter un vapeur, \$395, égal à.....		81	3	3				
	Reçu de M.M. Pile et Cie., banquiers, une moitié de la commission à eux donnée par les propriétaires du "Newfield," savoir, 25 p. 100 sur £11,500, £287 10s. 0d		143	15	0		265	0	0
	Produit de la traite tirée par eux sur l'agent à Halifax par l'intermédiaire de M.M. Morton, Rose et Cie., pour £312 11s. 3d, pour 677 tonnes de charbon pour le serv. des sifflets d'al. à vap. et des vap. fédés, emb. à Cardiff sur le "Newfield,"		409	10	0		323	6	2
							443	4	9
							38	15	0
							14	9	8
							74	0	5

Payé à R. L. Alston, armateur, pour 64 parts sur le vapeur "Newfield," de Londres, d'après le contrat de vente.....
 Payé par l'intermédiaire de M.M. Pile et Cie., pour réparation et grément de la coque, les agrès, la chaudière, les machines du navire, les provisions, l'assurance et l'avance des gages, savoir :—
 George Gardiner, pour ratisser la cale, calafater et raboter le pont, fournir des couvertures à voiles, ratisser les mâts, etc.....
 George Gardiner, pour hausser le plafond des cales, remplacer les parties endommagées, enlever et réparer les épontilles dans la cale inférieure, préparer les passe-avant, réparer les soutes à charbon, etc., et fournir la main-d'œuvre et les matériaux pour ces réparations.....
 Robert White, constructeur de machines et de chaudières, pour réparer la grande machine, éléser le cylindre à haute pression, fabriquer un nouveau piston, réparer les machines auxiliaires, réparer la chaudière et pincer de nouveaux états et tubes à chaudière, etc.....
 C. R. Oaks, menuisier le salon et les cabines : matelas, oreillers, couvre-pieds, tapis cirés, etc.....
 Reynolds et Cie., pour appareil de sondage Walker, régler la boussole, etc.....
 J. et H. Baker, cordage, etc.....
 Robson et Scott, pour couvrir les chaudières

30	2	0	avec une composition non-conductrice.....	30	2	0
12	5	8	Truck et Cie., soupapes en caoutchouc, boyaux, etc	12	5	8
4	4	5	H. J. Armstrong, lumières de pont,	4	4	5
103	5	1	Spence et Baker, provisions	103	5	1
20	1	8	Cie. des écluses de Millwall, éclairage, garde, etc	20	1	8
1	11	6	Spence et Baker, code de signaux	1	11	6
13	9	0	G. Brann, transport du navire en bas des écluses de Millwall, etc.....	13	9	0
73	4	0	J. H. Wilson, note du boucher, ajustage des soutes, compte de chandelier, etc	73	4	0
33	7	7	Moins, remise par le Capit. Wyatt.....	33	7	7
44	7	6	Wyatt..... 8 15 4	44	7	6
30	0	0	George Hill et Cie., provisions	30	0	0
20	0	0	M.M. Pile et Cie., solde de l'équipage.....	20	0	0
			M.M. Pile et Cie., remise au capitaine W. D. Wyatt de petits déboursés pour le navire.....			
			M.M. Pile et Cie., payé au capt. Hyde pour déboursés.....			
			M.M. Pile et Cie., payé les frais de route de G. F. Smith pour aller à Cardiff et en revenir, ses frais d'hôtel à Cardiff où il surveillait le chargement et l'expédition du "Newfield".....			
10	10	0	Burke, frères, saisie	10	10	0
7	6	0	D. S. Otis, pilotage	7	6	0
1	1	0	Robert White et Cie., usage du chronomètre.....	1	1	0
2	2	0	Robert White, embarquement des provisions	2	2	0
22	8	7	Pile et Cie., gages de l'équipage.....	22	8	7
1	1	0	A. D. Michael et Cie., note du papeterier.....	1	1	0
238	11	0	Henry Head et Cie., assurance sur une police de £13,000	238	11	0
			E. T. Agius, 607½ tonnes du meilleur charbon de Galles, à 13s. 6d.....			
			Moins remise et gratification			
375	1	6	..... 35 5 2	375	1	6
53	15	0	E. T. Agius, 50 tonneaux de charbon de Hartley, à 21s. 6d.....	53	15	0
13,757	15	10	A reporter.....	13,757	15	10

WM. SMITH, Ecr., Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, en compte courant, etc.—*Suite.*

AV.

DT

1875.	Report.....	£	s.	d.	1876.	Report.....	£	s.	d.
Mal		13,909	8	3	4 août	Payé J. Hoskin, ingénieur civil, pour l'examen du vapeur "Newfield," de sa chaudière et de ses machines	13,757	15	10
						Payé W. Campbell, Glasgow, aide à l'examen des vapeurs qui n'ont été offerts en vente	17	1	0
						G. F. Smith, pour services en rapport avec l'achat du vapeur, pour surveiller les réparations et le grèment, accompagner le navire de Londres à Cardiff, voir à son chargement et à son expédition vers la mer, six semaines, et frais de voyage.....	6	0	0
						Payé pour annonces d'un steamer dans les journaux de Londres, Liverpool, Glasgow et Sunderland, et diverses petites notes.....	25	0	0
						Payé pour frais de route et de subsistance pour moi-même en rapport avec l'achat du vapeur	4	0	0
						Baïance payée au Receveur-Général du Canada (\$2.71)	99	0	0
							13,908	16	10
							0	11	5
							£13,909	8	3

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

E. ET O. E.
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1876.

ACTE DE VENTE.

No. du port et année du registre. } 282. 1872.		Port de registre, Londres.		Construction britannique ou étrangère, britannique.		Comment mis en mouvement, par l'hélice.		Où construit, Sunderland.		Quand construit, 1871.	
Nombre de ponts.....Un.		Construit.....Etalingue.		Construction britannique ou étrangère.		Longueur depuis le devant de la proue, sous le beau-pied, jusqu'à l'arrière de la proue, de l'étrébot.....206		Pieds.		Dixièmes.	
Nombre de mâts.....Deux.		Galeries.....Aucune.		Description.		Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage.....29		29		1	
Gréé.....En goélette.		Proue.....Aucune.		Condensateur de surface combiné.		Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers.....16		16		8	
Pompe.....Elliptique.		Charpenté.....En fer.		Deux.		Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus.....31		31		4	
Détails des machines (s'il y en a).....		Description.		No. de machines.		No. de Tonx.		Diamètre des cylindres.		Longueur des coups.	
Sous-pont de fret.....		Condensateur de surface combiné.		Deux.		722-82		27 et 48.		30"	
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont.....		Description.		No. de machines.		784-91		Force combinée.		90	
Ouverture.....		Description.		No. de machines.		276-09		Force combinée.		90	
Gaillard d'avant.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Chambre du maître d'équipage.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit :—Soutes de pont, etc.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Tonnage en bloc.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Dédutions comme par contre.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Tonnage de registre.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	

Je, Robert Lockhart Alston, de Newfield, Hamilton, dans le comté de Lanark, armateur, en considération de la somme de onze mille cinq cents livres à moi payée par William Smith, d'Ottawa, Député Ministre de la Marine du Canada, dont le reçu est par le présent reconnu, transporte au dit William Smith soixante et quatre parts dans le navire ci-dessus décrit en détail, et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès.

De plus, je, le dit Robert Lockhart Alston, pour moi-même et mes héritiers, conviens avec le dit William Smith et ses ayants-cause, que j'ai le pouvoir de transporter en la manière susdite la propriété plus haut mentionnée comme étant transportée, et qu'elle est libre de toute charge.

En foi de quoi, j'ai signé mon nom et apposé mon scel, ce quatrième jour d'août mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par le susdit ROBERT LOCKHART ALSTON,
 en présence de HENRY REYNARD, jardinier, Newfield, Hamilton,
Témoin.

(Signé.) R. L. ALSTON.

Formule No. 10.—Copie.)

ACTE DE VENTE.

No. du port et année du registre. } 282. 1872.		Port de registre, Londres.		Construction britannique ou étrangère, britannique.		Comment mis en mouvement, par l'hélice.		Où construit, Sunderland.		Quand construit, 1871.	
Nombre de ponts.....Un.		Construit.....Etalingue.		Construction britannique ou étrangère.		Longueur depuis le devant de la proue, sous le beau-pied, jusqu'à l'arrière de la proue, de l'étrébot.....206		Pieds.		Dixièmes.	
Nombre de mâts.....Deux.		Galeries.....Aucune.		Description.		Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage.....29		29		1	
Gréé.....En goélette.		Proue.....Aucune.		Condensateur de surface combiné.		Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers.....16		16		8	
Pompe.....Elliptique.		Charpenté.....En fer.		Deux.		Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus.....31		31		4	
Détails des machines (s'il y en a).....		Description.		No. de machines.		No. de Tonx.		Diamètre des cylindres.		Longueur des coups.	
Sous-pont de fret.....		Condensateur de surface combiné.		Deux.		722-82		27 et 48.		30"	
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont.....		Description.		No. de machines.		784-91		Force combinée.		90	
Ouverture.....		Description.		No. de machines.		276-09		Force combinée.		90	
Gaillard d'avant.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Chambre du maître d'équipage.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit :—Soutes de pont, etc.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Tonnage en bloc.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Dédutions comme par contre.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	
Tonnage de registre.....		Description.		No. de machines.		508-82		Force combinée.		90	

Je, William Smith, d'Ottawa, Député Ministre de la Marine du Canada, propriétaire du navire plus haut décrit, en raison de la somme de onze mille cinq cents livres sterling à moi payée par l'honorable Albert James Smith, Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, agissant au nom du Gouvernement du Canada, et dont le reçu est par le présent reconnu, transporte au dit A. J. Smith, pour le Gouvernement du Canada, soixante-quatre parts dans le navire ci-dessus décrit en détail, et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès.

De plus, je, le dit William Smith, pour moi-même et mes héritiers, conviens avec le dit A. J. Smith, pour le Gouvernement du Canada et ses ayants-cause, que j'ai le pouvoir de transporter en la manière susdite la propriété plus haut mentionnée comme étant transportée, et qu'elle est libre de toute charge.

En foi de quoi, j'ai signé mon nom et apposé mon scel, ce douzième jour d'août mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par le dit WILLIAM SMITH,
 en présence de GEORGE F. SMITH, Lieutenant, Marine Royale.

(Signé.) W. M. SMITH.

(Copie.)

REGISTRE DE LLOYD DE LA MARINE MARCHANDE BRITANNIQUE ET ÉTRANGÈRE.

(ÉTABLI EN 1834.)

No. 1544.

No. 2 WHITE LION COURT, CORNHILL,
 LONDRES, 28 avril, 1875

Le présent est pour certifier que la goélette à hélice en fer "Newfield," de West Hartlepool, *Sellers*, patron; 755 tonneaux, a été inspectée à Londres par les inspecteurs de cette société et rapportée être, le 5 avril 1875, en bon état et capable de transporter des cargaisons sèches et périssables à et de tous les ports du monde, et qu'elle a été classifiée et inscrite au Registre de cette Société avec le caractère 90, A1, sujétie à l'inspection périodique.

Inspectée spécialement No. 1, 1874.

Témoins,

(Signé.) THOMAS CHAPMAN, *Président.*
 B. WAYMOUTH, *Secrétaire.*

No. 177.

ANNEXE No. 46.

RAPPORT DE M. W. M. SMITH, INSPECTEUR DES BATEAUX A VAPEUR
DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK,
SUR LE VAPEUR "GLENDON."

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX A VAPEUR,
ST. JEAN, N.-B., 10 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai reçu le 6 votre lettre du 2 du présent mois. J'ai donné toute mon attention à cette affaire que j'ai suivie de près afin que les renseignements obtenus fussent plus exacts.

Le steamer à fret *Glendon*, construit dans ce port, fut terminé et mis au service au mois d'août 1872. La coque a été construite sous la surveillance de M. Thos. H. Sime, inspecteur pour le Bureau Veritas. Les machine, chaudière, etc., furent fournies par MM. Geo. Fleming et fils, constructeurs de machines, St. Jean, N.-B.

Sa condition présente.—La coque du vapeur est en bonne condition, étanche et considérée comme forte,—elle n'offre aucun indice d'effort ou de faiblesse. (*Note*—La coque de ce vapeur a été légèrement endommagée, pendant la première saison qu'il a tenu la mer, en touchant sur Musquash Head, mais fut ensuite complètement réparée et rendue plus solide qu'auparavant.)

La machine est à cylindre condensateur renversé, comme pour les navires à hélice n'ayant qu'une machine; les tuyaux et les robinets sont en cuivre, le condensateur en fil de métal: la machine est en bon ordre. Je la crois bonne, d'après sa force et la satisfaction qu'elle a donnée pendant les deux dernières années. (*Note*—Plusieurs changements ont été opérés dans certaines parties de la machine depuis qu'elle a été placée dans le navire. Ces changements ont ajouté à sa force, et ont été pratiqués pendant la première saison qu'il a tenu la mer.)

Équipement.—L'équipement est le même que pour les navires à fret. Ci-inclus je joins un papier qui indique l'équipement en détail.

Vitesse.—Ce vapeur marche à sa plus grande vitesse avec une cargaison ordinaire, disons 300 tonnes de charbon et 300 barils de fret. Avec ce chargement sa vitesse est de sept nœuds à l'heure; sur lest, elle n'est pas aussi grande, car ce navire est en pantenne. 300 tonnes de charbon, à part celui qui est dans les soutes, ou 2,000 barils constituent la quantité qu'il peut porter et être en équilibre pour tenir la mer.

Consommation de combustible, charbon dans les soutes, etc.—Le navire consomme huit tonnes de charbon friable en vingt-quatre heures pour faire sept nœuds à l'heure. (*Note.*—La chaudière de ce steamer est mieux adaptée au charbon dur qu'au tendre. Sauf quelques rares exceptions, le charbon dur a servi de combustible. Le charbon friable employé était le "Pietou," et n'a pas donné d'aussi bons résultats que le charbon dur. Les barreaux de la fournaise n'étaient pas bien adaptés au charbon friable. Je crois que la chaudière est plutôt faite pour le charbon dur; mais en changeant les barreaux de la fournaise pour les adapter à l'usage du charbon friable, on aurait de bien meilleurs résultats que ceux déjà obtenus. Les soutes contiennent 30 tonnes de charbon. Cette quantité a tenu le navire sous vapeur pendant 100 heures. La chaudière a été réparée cet hiver, de nouvelles pièces ont été placées au sommet et sur les côtés des fournaises; la chaudière est en bon ordre, et avec des précautions et les réparations qui sont ordinairement faites tous les ans, elle pourra durer encore deux ans à une pression de vapeur de 30 livres par pouce carré, pression nécessaire pour donner la vitesse en question. La chaudière n'a jamais fait eau. La coquille a perdu $\frac{1}{4}$ de pouce depuis qu'elle sert, son épaisseur était alors de $\frac{5}{16}$ de pouces.

Ci-joint se trouve un état que je me suis procuré de l'Inspecteur du Bureau Veritas, indiquant les dimensions, force et espèces des soudures, espars, etc. Le navire a très-peu de cabines; elles sont sur deux ponts, une en avant, l'autre en arrière.

Le nombre d'hommes d'équipage nécessaire pour manœuvrer le navire est de onze, sans cargaison.

Les espars sont en pin résineux, le cordage en fil de fer; le navire est à trois mâts et appelé goëlette à trois mâts, est pourvu de voiles, etc., pour cette façon de gréement. Je ne considère pas le modèle de ce navire comme satisfaisant, son apparence n'est pas belle; mais il est parfaitement adapté aux fins pour lesquelles il a été construit, le transport du fret. A mon avis, la valeur actuelle du navire est d'environ \$25,000. On dit qu'il a coûté \$30,000; mais je crois qu'on pourrait en construire un semblable pour moins de \$30,000.

Si le département voulait s'en servir, le navire pourrait subir certains changements, tels que logement sur le pont, modification de la façon du gréement, etc.

Espérant que ces renseignements répondront à ce que vous en attendez,

Je demeure,

Bien à vous,

WM. M. SMITH.

P.S.—Ce navire peut être prêt pour le service sous un court délai. Il l'est déjà mais en quartiers d'hiver.

W. M. S.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine, Ottawa.

PARTICULARITES re VAPEUR "GLENDON" FOURNIES PAR M. W. M. SMITH.

Nom du navire.—*Glendon*.

Date de l'inspection.—Inspecté pour la première fois, le 1er août 1872.

Port d'inspection.—St. Jean, N. B.

Propriétaire.—J. McDonald et autres.

Patron.—W. G. Sullis.

Nom et classe du mécanicien.—James Morris, 2me mécanicien.

Tonnage.—Tonnage en bloc, 266.58; tonnage de registre 172.42.

Honoraires.—Honoraires de tonnage et paiement :

honoraires

d'inspection, date du paiement et à qui il a été fait.

Navire à voyageurs, à fret ou à remorquage—A fret.

A aubes ou à hélice—A hélice.

Route—La mer.

Date du certificat—

Coque—Age de la coque, construite en 1872; longueur, 127 pds 9 pes.; largeur, 30 pds. 4 pes.; profondeur, 9 pds. 2 pes.; en bois ou en fer—en bois.

Dimensions de la machine—Diamètre du cylindre, 28 pes.; longueur de la course, 20 pes. Dimension et description des chaudières.—Diamètre de la chaudière, 7 pds.; diamètre, nombre et longueur des tubes, 4, 69, 10; épaisseur de la lame $\frac{5}{8}$ de pes.; distance entre les états, 7 pes.; marque de la lame, meilleur Shelton; âge de la chaudière, neuve au mois d'août 1872; réparée en 1875; description de la chaudière, tube de renvoi.

Manomètre de l'eau et de la vapeur.—Nombre de verres manomètres à l'eau, un; nombre de robinets d'essai, trois; hauteur du robinet d'essai inférieur au-dessus de la surface de la chaleur, 6 pes.; description du manomètre à vapeur, Bourdon.

Soupapes de sûreté—Nombre et dimension des soupapes de sûreté, une, 6 pes. de diamètre; nombre et hauteur fermée, $3\frac{1}{2}$ (une.)

Chaudière à épreuve—Hydro-pression, 68 lbs.; pression de manœuvre, 45 lbs.

Chaloupes—Nombre de chaloupes, une; chaloupes métalliques, aucune; rames à chaque chaloupe, six.

Seaux à incendie—Nombre de seaux en fer, 10; nombre de seaux en cuir, aucun.

Pompe à incendie, pompes et boyaux—Nombre de pompes à vapeur, une 8 pcs., cylindre à vapeur; nombre de pompes à la main, une 4 pcs. de diamètre; pieds de boyaux à chaque pompe, 60 pieds en tout.
 Ancres et chaînes—Nombre d'ancres, quatre; poids des ancres, 8 qtx., 2 qrs., 21 lbs.; 8 qtx., 3 qrs., 7 lbs.; 3 qtx., 2 qrs.; 1 qt., 2 qrs., 4 lbs.; brasses de chaînes, 150 brasses, $1\frac{1}{8}$ pc.; grosseur des chaînes, $1\frac{1}{8}$ pc.
 Appareils de sauvetage—Nombre d'appareils de sauvetage en liège, 10; nombre de flotteurs en bois, aucun.
 Deux amarres, 60 brasses $6\frac{1}{2}$ pcs., 60 brasses $4\frac{1}{2}$ pcs.
 Nombre de lanternes 10, et 3 haches.

DEVIS DU VAPEUR "GLENDON," DE ST. JEAN, N. B. TONNAGE EN BLOC, 266; TONNAGE NET, 175 TONNEAUX DE REGISTRE. FOURNIS PAR THOMAS H. SIME, INSPECTEUR DU BUREAU VERITAS, ST. JEAN, N. B.

Quille—Bouleau, 5 pièces, 13x11; 6 pieds d'escarpes; plaque d'about, 6x13.
 Proue—Chêne, 12x13; râble, 6 pds.
 Etambot—Chêne, 16x17 pds.
 Madriers de pontage—Bouleau et épinette aux extrémités embouvetées, 12 $\frac{1}{2}$; gauchies, 12 et 13 pds.
 Madriers à fleur d'eau—Epinette embouvetée; 10 pds.; gauchie, 10 pds.
 Madriers de couverture—Embouvetés, 7 pds.; gauchis, 10 pds.; tout d'épinette.
 Carlingue—Pin résineux, 16x18 pds.
 Carlingue jumelle—Epinette, 12x12 pds.
 Plafonnage sur le plat du plancher—Epinette, 6x8 à 10 pcs.; 4 virures.
 Fleurs intérieures—Epinette, 6 à 8 à 7x9 pcs.; 11 virures.
 Plafonnage dans la cale—Epinette, 7 à 6x9 pcs.; 4 virures.
 Gabords—Pin, 6 à 4x11 $\frac{1}{2}$ pcs.; 2 virures.
 Plate-forme—Pin, 4x12 pcs.; 9 virures.
 Fleurs extérieures—Pin, 4x12 pcs.; 6 virures.
 Pièces de ceinture—Epinette, 4x10 et 11 pcs.; 4 virures.
 Ceintures—Epinette, 5x8 pcs.; 5 virures.
 Madriers de pontage—Epinette, 3 $\frac{1}{2}$ x6 $\frac{1}{2}$ et 7 pcs.; 44 virures.
 Poutres entre les flancs du vaisseau—Epinette embouvetée, 11; gauchie, 14 à 12 pds.
 Parquet—Pin résineux et épinette, 4x12.
 Gouttières—Pin résineux et épinette, 8x9.
 Gaburon—Pin résineux et épinette, 7, et ajusté dans 3 virures à 3 pouces.
 Epontilles—Epinette, 5x12 à 14 pcs., genouillères fixes.
 Chevilles en bois—Limbes d'épinette, $1\frac{1}{8}$ et $1\frac{1}{4}$ pc.
 Boulons de la quille et de la carlingue—En fer, $1\frac{1}{2}$ pc.; dans chaque plancher.
 Charpente du pont—Gouttières, gaburons, $\frac{7}{8}$ et 1 pc.
 Rodes—Métal en fer, $1\frac{1}{2}$ pc.
 Boulons de charpente—Métal dans les boulons, $\frac{7}{8}$ pc.
 Boulons d'abouts—Fer, $\frac{7}{8}$ et $\frac{3}{4}$ pc.
 Boulons des fleurs—Métal dans les boulons, $\frac{7}{8}$ pc.
 Boulons d'angle—Angle du plafond boulonné avec des chevilles de fer de $\frac{7}{8}$ de pc.; à partir des carlingues jumelles jusqu'au sommet du pont, des gaburons à tous les 5 pds., et tous les abouts en charpente boulonnés dans le plafond.
 Crochets de chandeliers—9 paires liées à la charpente avec du fer de $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{8}$ de pc.
 Genoux en fer—14 paires dans la cale, 3x1 $\frac{1}{2}$ de pcs., solidifiées avec du métal et du fer de $\frac{7}{8}$ de pc.
 Gouvernail—En fer.
 Espars—Pin résineux.
 Grément—Fil de métal.
 Pompes—Bois.
 Ancres—Une, 8 qtx., 2 qrs., 21 lbs., 8 qtx., 3 qrs., 7 lbs.; 3 qtx., 2 qrs.; 1 qt., 2 qrs., 4 lbs.
 Chaînes—150 brasses, câble de $1\frac{1}{8}$
 Haussières—60 brasses, $6\frac{1}{2}$ chaînes; 60 brasses, $4\frac{1}{2}$ chaînes.
 Chaloupe—Une, 20 pds.

ACTE DE VENTE.

NO. OFFICIEL DU NAVIRE, 64,616.		NOM DU NAVIRE, "GLENDOK."	
No. du port et année du registre.	55. 1872.	Port de registre, Londres.	Construction britannique ou étrangère, britannique.
Comment mis en mouvement, par l'hélice.	Où construit, Sunderland.	Quand construit, 1872.	
Nombre de ponts.....Un. Nombre de mâts.....Deux. Grée.....En goélette. Pompe.....Elliptique.	Construit.....Etalingue. Galeries.....Aucune. Proue.....Aucune. Charpente.....En fer.	Longueur depuis le devant de la proue, sous le beaupré, jusqu'à l'arrière de la proue de l'étambot.....127 Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage.....30 Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers.....9 Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus.....40 Longueur de la chambre de la machine, s'il y en a.....0	Pieds. Dixièmes. 9 4 2 0
No. de machines.	Description.	Longueur des coups.	Force combinée.
Un.	Condensateur de surface combiné.	20 pcs.	21
Quand construit. 1872. Nom et résidence des constructeurs. George Fleming et fils, St. Jean, N.-B. Diamètre des cylindres. 28 pos.		DEDUCTIONS ACCORDÉES. Espace accordé pour le pouvoir propulseur et espace de l'équipage.....81-74 Pour espaces occupés par les matelots et les apprentis, affectés à leur usage et tenus libres des effets et munitions de toutes sortes qui ne sont pas la propriété personnelle de l'équipage. Ces espaces sont comme suit: Total des déductions.....9-42	
TONNAGE EN BLOC.		No. de Tonx.	
Sous-pont de fret.....		230-50	
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont.....		5-60	
Ouverture.....		21-06	
Gaillard d'avant.....		9-42	
Chambre du maître d'équipage.....		266-58	
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit:—Soutes de pont, etc.....		91-16	
Tonnage en bloc.....		175-42	
Dédutions comme par contre.....			
Tonnage de registre.....			

Nous, Daniel Wetmore Clark, de Carleton, St. Jean, N.-B., constructeur et entrepreneur de quais, propriétaire de quarante-huit parts, John Wilfred Carter, de Westfield, comté de King, N.-B., maître-marin, propriétaire de huit parts, et John William Nicholson, de St. Jean, N.-B., négociant, propriétaire de huit parts, en considération de la somme de vingt mille piastres à nous payée par le Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté la Reine, et dont le reçu est par le présent reconnu, transportons soixante-et-quatre parts dans le vapeur plus haut décrit et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès, au dit Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté.

De plus, nous, les dits Daniel Wetmore Clark, John Wilfred Carter et John William Nicholson, pour nous-mêmes et nos héritiers, convenons avec le dit Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté la Reine et ses ayants-cause, que nous avons le pouvoir de transporter en la manière susdite les propriétés plus haut décrites, et que ces propriétés sont libres de toutes charges.

En foi de quoi nous avons signé nos noms et apposé nos sceaux, ce trente-unième jour de mars mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par les susdits DANIEL WETMORE CLARK,
 JOHN WILFRED CARTER,
 JOHN WILLIAM NICHOLSON.

En présence de
 JAMES BARBER,
 Donateur, St. Jean, N.-B.

Entré le 28 avril 1875, à 10 A. M.
 J. R. RUEL,
 Régistrateur, Port de St. Jean N.-B.

DANIEL W. CLARK,
 J. W. CARTER,
 JOHN W. NICHOLSON.

ANNEXE No. 47.

RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES DE MONTRÉAL
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

MONTRÉAL, 22 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, l'état des recettes et dépenses du "Fonds des Pilotes Invalides" pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, ainsi qu'un tableau de l'état actuel de ce fonds.

Je n'ai rien de particulier à mentionner au sujet du dépôt. En comparant les états ci-inclus avec ceux de l'année dernière, vous verrez que pour l'année qui vient de finir, il y a eu une augmentation de \$1,928 dans les garanties.

Vingt-et-une personnes, dont dix-sept femmes et quatre hommes, reçoivent des pensions de ce fonds.

La liste n'en a pas augmenté durant l'année, et elle n'a pas diminué non plus par suite de décès ou autrement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Trésorier.

WILLIAM SMITH, Ecr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

H. H. WHITNEY, Trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes Invalides de Montréal.

Dr.

AV.

1875.		\$	csts.	1875.		\$	csts.
1er janvier....	Balance reportée de l'année dernière.	2,030	77	1er janvier.....	Payé à la veuve Trottier, (omise le 1er mai 1874).		
18 do	6 mois d'intérêt sur \$19,000, de bons du havre, dus le 5 courant	617	50	1er février.....	do		15 00
31 mai.....	Reçu du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour mai	73	87	1er do	do		15 00
31 do	Reçu pour pilotage du vapeur "City of St. Catharines"	1	21	2 do	do		15 00
31 do	6 mois d'intérêt sur \$2,000, de bons de la corporation, dus le 1er courant	60	00	2 do	do		15 00
3 juin.....	Retenue sur pilot., vapeur "City of St. Catharines"	1	07	3 do	do		15 00
3 do	do sur la goëlette "J. G. Worts"	1	27	5 do	do		15 00
15 do	do barque "August," de Trois-Rivières à Québec.	1	35	5 do	do		15 00
18 do	Retenue sur pilotage, vapeur "Califormia"	1	28	5 do	do		15 00
19 do	do barque "Totwo"	0	85	5 do	do		15 00
30 do	Du perc. des douanes, retenue sur pilot. pour juin.	245	18	6 do	do		15 00
22 juillet.....	6 mois d'intérêt sur \$19,000, de bons du havre, dus le 5 courant.	617	50	6 do	do		15 00
31 do	Du perc. des douanes, retenue sur pilot. pour juillet.	271	33	12 do	do		15 00
31 do	6 mois d'intérêt, dividende sur \$1,620, d'effets canadiens, dus le 31 mars.	48	60	10 mars.....	do		76 00
31 août.....	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour août.	292	76	10 do	do		15 00
6 septembre.	Retenue sur pilotage d'un navire, de Québec aux Trois-Rivières	0	80	1er do	do		15 00
30 do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour septembre.	251	46	1er do	do		15 00
9 octobre.....	6 mois d'intérêt, dividende sur \$1,620, d'effets canadiens, dus le 30 septembre.	48	60	1er do	do		15 00
30 do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour octobre.	281	28	3 do	do		15 00
6 novembre.	6 mois d'intérêt sur \$2,000, de bons de la corporation, dus le 1er courant	60	00	7 do	do		15 00
24 do	De L. N. Bouillie, pilote, vapeur "Montréal," 5 pour cent sur son salaire de 1875	50	00	7 do	do		15 00
30 do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour novembre.	210	83	7 do	do		15 00
31 décembre.	Intérêt de la caisse d'éparg. de la cité et du district	107	44	7 do	do		15 00
				8 do	do		30 00
				11 do	do		15 00
				15 do	do		15 00
		5,374	95				661 00
					A reporter.....		

H. H. WHITNEY, Trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes Invalides de Montréal.—Suite.

Dr.

Av

Report		\$	1875.		Report		\$
		5,274 95					681 00
			17 mai	Payé à la veuve Raymond, 3 m. pen. jusq. 1er mai.			15 00
			1er juin	do E. Boudreau, 6 mois	do		30 00
			2 do	do la veuve J. Benez, 3 mois	do		15 00
			10 juillet	do débentures du havre, Z, No. 35, dus le 5 janvier 1876. \$1,000; moins 6 mois d'intérêt, \$85			985 00
			2 août	do la veuve Lemay, 3 mois pen. jusq. 1er août			15 00
			2 do	do Dubord,	do		15 00
			2 do	do Pagé,	do		15 00
			2 do	do Abelle,	do		15 00
			2 do	do Raymond,	do		15 00
			2 do	do Lacoursière,	do		15 00
			2 do	do Boudreau,	do		15 00
			9 do	do N. Boullie,	do		15 00
			9 do	do W. Biron,	do		15 00
			9 do	do J. Beaudry,	do		15 00
			9 do	do D. Boullie,	do		15 00
			9 do	do A. Trotter,	do		15 00
			9 do	do A. Belcour,	do		15 00
			9 do	do S. Belisle,	do		15 00
			9 do	do A. Mathon,	do		15 00
			9 do	do François Dalbec,	do		15 00
			9 do	do Joseph Mathieu,	do		15 00
			11 do	do la veuve Hamelin,	do		15 00
			14 do	do J. Benez,	do		15 00
			2 novembre	do Lacoursière,	do		15 00
			2 do	do Pagé,	do		15 00
			2 do	do Dubord,	do		15 00
			2 do	do F. Hamelin,	do		15 00
			2 do	do Lemay,	do		15 00
			2 do	do Mathon,	do		15 00
			2 do	do Benez,	do		15 00
			2 do	do Boudreau,	do		15 00
			4 do	do D. Boullie,	do		15 00
			6 do	do A. Belcour,	do		15 00
			6 do	do J. Beaudry,	do		15 00
			6 do	do N. Boullie,	do		15 00
			6 do	do S. Belisle,	do		15 00
			6 do	do M. Biron,	do		15 00
				do	do		15 00

			do	do François Dalbec,	do				15 00
			do	do Veuve Raymond,	do				15 00
			do	do E. Boudreau, 6 mois	do				30 00
			do	do Veuve Trotter, 3 mois	do				15 00
			do	do O. Boudreau, 6 mois	do				30 00
			do	do Joseph Mathieu, 3 mois	do				15 00
			do	do	do				15 00
				Balance	do				2,968 95
									5,274 95

 ETAT du Fonds, 1875.

	\$	cts.
Bons du havre de Montréal.....	20,000	00
Bons de l'aqueduc de Montréal.....	2,000	00
Effets du Canada.....	1,620	00
Argent déposé dans la caisse d'épargnes de la cité et du district.....	\$2,745	64
Argent entre les mains du trésorier.....	213	31
	2,958	95
	26,578	95

H. H. WHITNEY,
Trésorier.

MONTREAL, 31 décembre 1875.

Je certifie par les présentes que j'ai examiné l'état des recettes et dépenses du trésorier du "Fonds des Pilotes Invalides," pour l'année commencée le 1er janvier et expirée le 31 décembre 1875, ainsi que les garanties plus haut mentionnées appartenant à ce fonds, et l'argent en caisse; et que j'ai trouvé le tout exact.

JOHN YOUNG,
Président des Commissaires du Havre.

ANNEXE No. 48.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, POUR LES DIX-HUIT MOIS EXPIRÉS LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Le Bureau s'est réuni deux fois par semaine pendant la saison de navigation, et a eu onze séances pendant les mois d'hiver.

Plusieurs demandes pour lots de grève et d'eau profonde, ainsi que pour tarif d'honoraires de quaiage dont le gouvernement de la province de Québec a fait remise, ont été présentées au Bureau qui a fait rapport à cet égard.

Une enquête a eu lieu au sujet de l'assertion du patron du *Bosphorus*, qu'il n'avait pu trouver de pilotes aux stations où il en avait demandé, et un rapport de cette enquête a été transmis au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le 4 mars dernier la Maison de la Trinité adoptait un règlement, sanctionné le 7 avril suivant par le Gouverneur-Général, consacrant le quai qui appartient à la Compagnie des Vapeurs Océaniques de Montréal, et qui se trouve dans le havre de Québec, à l'usage exclusif des navires à vapeur et autres de la dite compagnie.

SAUVETAGE.

Huit cas de sauvetage ont été soumis à l'arbitrage du Bureau qui a décidé à leur égard.

POURSUITES JUDICIAIRES.

Huit poursuites pour infraction aux règlements des pilotes et du havre ont été portées devant le Bureau qui les a jugées.

PILOTES.

Pendant les dix-huit mois, six pilotes ont été mis à la retraite et sept sont morts,—ce qui laisse sur la liste active, au 31 décembre, 195, y compris deux sur la liste des malades, trois en charge de steamers, deux en charge de phares flottants, trois apprentis lamaneurs et dix-huit pilotes qui, ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans, ont été licenciés pour un an à partir du mois d'avril dernier.

Le nombre des apprentis sur la liste est actuellement de cinquante-cinq.

BUREAU DU HAVRE.

Le Bureau a reçu rapport des effets suivants recueillis et sauvés dans le port de Québec :

Bois à la dérive.....	3,530 pièces,
Chaloupes.....	42
Ancres et chaînes.....	22

Il a été fait rapport de 88 accidents sur des navires, et copie en a été transmise au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le contrôleur des pilotes a reçu et enregistré dans son bureau le nombre suivant de rapports :—

Pilotage en montant le fleuve.....	1,953
“ descendant “	2,137

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1875 :—

Recettes.

Reçu de la caisse publique par le ministère de la Marine et des Pêcheries.....	\$7,665 90
--	------------

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité.....	\$6,671 03
Contribution au fonds de retraite.....	132 00
Dépenses.....	347 92
Bureau du havre.....	300 90
Balance en mains.....	14 95
	\$7,665 90

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875 :

Recettes.

Reçu de la caisse publique par le ministère de la Marine et des Pêcheries.....	\$3,815 00
Amendes et autres recettes.....	114 69
Balance en mains le 30 juin 1875.....	11 95
	\$3,844 64

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité.....	\$3,352 13
Contribution au fonds de retraite.....	66 00
Dépenses.....	127 73
Bureau du havre.....	249 96
L'honorable Receveur-Général.....	148 83
	\$3,944 64

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre 1875.

Le Fonds des Pilotes invalides de Québec en compte courant avec
A. LE MOINE, secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.

		Dr.		\$ cts.	\$ cts.
1875		Pour les pensions suivantes et secours payés durant l'année 1875 :—			
		Pour arrrages de pension, le 31 décembre 1874.....		234 42	
		Pensions pour le trimestre expirant le 31 janvier 1875.....		3,132 46	
		do do do 30 avril do		3,108 19	
		do do do 31 juillet do		3,049 63	
		do do do 31 octobre do		2,864 23	
		Secours durant l'année 1875.....		571 31	
					12,980 24
		Pour les sommes suivantes payées :—			
		A. Côté et Cie. pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Journal de Québec,".....		20 60	
		G. T. Cary pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Mercury" de Québec.....		20 00	
		Frais du ré-enregistrement de l'obligation de A. Marmen.....		3 65	
					44 26
		Bossé et Bossé pour \$1,000 d'effets canadiens, 6 pour cent de prime, intérêt accumulé, courtage et certificat.....			1,028 62
		La Caisse d'Economie N. D.....			11,995 04
					\$26,028 15
		Av.			
1875		Balance entre les mains du secrétaire-trésorier le 31 décembre 1874.....			228 27
		Capital et intérêt reçus des personnes suivantes durant l'année 1875 :—			
		Syndics du chemin de Québec, une année d'intérêt sur \$22,800, au 1er juillet 1875		1,368 00	
		De la corporation de Québec, une année d'intérêt sur \$9,000, au 1er juillet 1875		630 00	
		Succession P. Boisseau, une année d'intérêt sur \$2,000, au 26 janvier 1875.....		120 00	
		A. Marmen, une année d'intérêt sur \$240, au 28 mars 1873.....		14 40	
		Puissance du Canada, une année d'intérêt sur \$18,300 et six mois sur \$1,000, au 1er octobre 1875.....		1,128 00	
		"La Banque Nationale," sur dépôt spécial.....\$782 30			
		Intérêt, au 30 novembre 1875.....		109 21	
					891 51
		A. Fournier, balance de son obligation.....\$1,000 00			
		Intérêt, au 30 mars 1875.....		70 20	
					1,070 20
		"La Caisse d'Economie N. D.," à compte de dépôts temporaires.....\$11,828 62			
		Intérêt, au 31 mai 1875.....		219 53	
					11,548 15
		Retenues sur pilotage :—			
		Montant perçu durant l'année 1875.....			8,998 62
		Amendes :—			
		Montant reçu durant l'année 1875.....			31 00
					\$26,028 15

E. E.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre 1875.

Attesté sous serment comme étant exact et vrai, ce 31 décembre 1875.

Examiné,
VITAL TÊTU,
Maître.

E. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

ED. GLACKEMEYER,
J. P.

ÉTAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1875.

RECETTES.		\$	cts.	\$	cts.
Percentage ou contributions des pilotes.....		8,998	62		
Capital payé et intérêt sur prêts reçus.....		5,441	64		
Dépôts temporaires dans la caisse d'épargnes.....		11,328	62		
Amendes.....			31 00	25,798	88
DÉPENSES.					
Pensions.....		12,388	93		
Secours.....			571 31		
Placements.....			1,028 62		
Dépôts temporaires dans la caisse d'épargnes.....		11,995	04		
Paiements divers.....			44 25	26,028	15
PERSONNES SECOURUES A MÊME LE FONDS.					
A. Ouellet, pilote.....			12 00		
N. Fortin, do.....			54 05		
H. Noel, do.....			23 00		
Ed. Rousseau, do.....			53 15		
Ed. Demers, do.....			96 00		
Wm. Russell, do.....			60 47		
Simeon Plante, do.....			48 00		
Clovis Anctil, do.....			48 00		
Pierre Ross, do.....			48 00		
Veuve C. Brown, do.....			30 50		
Thos. Thivierge, do.....			53 52		
Benoni Normand, do.....			44 62		
				571	31
PENSIONNAIRES A LA CHARGE DU FONDS.					
PILOTES INFIRMES.					
Blouin, P.....	} 6 à \$160 chacun.....			960	00
Boissel, C.....					
Dion, J. B.....					
Forbes, Isaac.....	} 4 à \$140 chacun.....			560	00
Pelletier, A.....					
Raymond, J.....					
Bourget, F.....	} 4 à \$120 chacun.....			480	00
Demers, E.....					
Paquet, J. B.....					
St. Laurent, A.....	} 4 à \$120 chacun.....				
D'Amour, J. S.....					
Lapointe, F. J.....					
Lapointe, F. X.....					
Paradis, N.....					
Adam, J. E.....					
Boucher, A.....					
Caron, J. B.....					
Chamberland, A.....					
Charest, P.....					
Charest, V.....					
Corriveau, F. X.....					
Côté, F.....					
Ourdeau, F.....					
Dion, C.....					
Dupille, J.....					
Fournier, G.....					
Fournier, M.....					
A reporter.....				2,000	00

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>	2,000 00	
PILOTES INFIRMES.—<i>Suite.</i>			
Gourdeau, J.....			
Gourdeau, P.....			
Lapointe, J.....			
Lavoie, J.....			
Lemieux, L.....	34 à \$96 chacun.....	3,264 00	
Menard, F. X.....			
Morin, M.....			
Nadeau, F.....			
Pâquet, P.....			
Pelletier, F.....			
Pelletier, J.....			
Plante, G.....			
Pouliot, P.....			
Roussel, A.....			
Roy, A.....			
Roy, L. J.....			
St. Pierre, O.....			
Vaillancourt, E.....			
Vezina, C.....			
Vezina, M.....			
Vezina, O.....			
Forbes, James, à \$80.....		80 00	
Lapierre, Denis Jos., à \$40.....		40 00	
			5,384 00
VEUVES DE PILOTES.			
Veuve Adam, C. J.....			
do Asselin, J. B.....			
do Asselin, L. (A.A.).....			
do Asselin, L. (M.L.).....			
do Baquet, F.....			
do Bernier, G.....			
do Boucharde, M.....			
do Brown, Charles.....			
do Caron, F.....			
do Caron, G.....			
do Chevalier, Ed.....			
do Cinq Mars, D.....			
do Couillard, F.....			
do Desrosiers, J.....			
do Dick, J.....			
do Dick, P.....			
do Dick, T.....			
do Dion, J.....			
do Dorion, A.....			
do Dumas, Christopher..			
do Dumas, J.....			
do Dunford, T.....			
do Fournier, J.....			
do Gaulin, J.....			
do Genest, J.....			
do Glyn, D.....			
do Gourdeau, P.....			
do Irvin, W.....			
do Kœnig, C. F.....			
do Lachance, O.....	59 à \$80 chacune.....	4,720 00	
do Langelier, F.....			
do Langlois, J.....			
do Langlois, L. (E.D.)....			
do Langlois, P.....			
			4,720 00
			5,384 00
	<i>A reporter</i>	4,720 00	5,384 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

		\$ cts.	\$ cts.
	<i>Report</i>	4,720 00	5,384 00
VEUVES DE PILOTES.—<i>Suite.</i>			
Veuve	Lapointe, F.....		
do	Laroche, J. B.....		
do	Lavoie, A. (L. M.).....		
do	Lavoie, H.....		
do	Lavoie, L. M.....		
do	Lévêques, F.....		
do	Marcoux, J.....		
do	Mercier, J.....		
do	Michaud, A.....		
do	Noel, H.....		
do	Normand, B.....		
do	Normand, P.....		
do	Ouellet, A.....		
do	Patoire, J. B.....		
do	Pettigrew, D.....		
do	Pineau, B.....		
do	Pouliot, P.....		
do	Plante, J. M.....		
do	Rioux, F.....		
do	Ruel, J.....		
do	Simpson, F.....		
do	Simpson, John.....		
do	Simpson, Joseph.....		
do	St. Amand, G.....		
do	Simard, R. E.....		
do	Amyot, W.....		
do	Blouin, P.....		
do	Boissinot, F.....		
do	Campbell, J.....		
do	Côté, C.....		
do	Desnoyers, F.....		
do	Desrosiers, P.....	14 à \$64 chacune.....	896 00
do	Gauthier, H.....		
do	Lachance, F. X.....		
do	Lachance, P. P.....		
do	Leclerc, F.....		
do	Pelletier, M.....		
do	Reilly, J.....		
do	Royer, A.....		
do	Chouinard, C. W.....		
do	Dandurand, J.....		
do	Keable, A.....		
do	Morency, G.....	8 à \$48 chacune.....	384 00
do	Rioux, M.....		
do	Rouleau, P.....		
do	Servant, J. B.....		
do	Verrault, H.....		
do	Blanchet, Z.....		
do	Cavenagh, M.....		
do	Caron, F.....		
do	Côté, M.....		
do	Côté (<i>alias</i> Urbain).....		
do	Fortier, A.....		
do	Langlois, L. (A. R.).....		
do	Lapierre, P.....	15 à \$40 chacune.....	600 00
do	Lapointe, P.....		
do	Michaud, P.....		
do	McNeil, T.....		
do	Plante, G.....		
do	Raymond, A.....		
do	Simard, G.....		
do	Thivierge, L.....		
	<i>A reporter</i>	6,600 00	5,384 00

ÉTAT 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>	6,600 00	5,384 00
ENFANTS DE PILOTES.		
Chasseur, Abraham (aliéné).....1		
Enfant, Charest, D. (D.) do .....1	3 à \$48 chacun.....	144 00
do Couillard, H. do .....1		
do Gourdeau, E.....1	\$40	40 00
do Charest, D. (G.) (infirm).....1	à \$32.....	32 00
do Gourdeau, J. do .....1	à \$30	30 00
do Pettigrew, W. do .....2	à \$25 chacun	50 00
do Boutin, T. do .....1		
do Curodeau, P. (aliéné).....1	3 à \$24 chacun.....	72 00
do Toussaint, P. (infirm).....1		
do Baquet, P. do .....1		
do Dupuis, F. do .....1		
do Forbes, P. do .....1	5 à \$20 chacun	100 00
do Fortin, N. do .....1		
do Johan, J. do .....1		
do Lavoie, E. do .....3	à \$19.20 chacun	57 60
do Pouliot, J.....1		
do Garneau, P. ....1	5 à \$16 chacun.....	80 00
do do .....3		
do Pineau, B. (infirm).....1	à \$12	12 00
do Raymond, J. do .....1	à \$10	10 00
		7,127 60
ÉTAT DU FONDS.		
Argent placé.....	53,618 89	
Intérêts, etc., dus par diverses personnes.....	117 84	
Argent dans les caisses d'épargnes.....	6,729 44	
		60,466 17
A déduire, arrérages de pensions dus maintenant.....		377 66
Total		60,088 51

E. E.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre 1875.

Examiné,

VITAL TÊTU,
Maître.

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

SUPPLÉMENT

(No. 1)

DU

Septième Rapport Annuel

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DE LA

CONFÉDÉRATION DU CANADA

AU

31^{ME} JOUR DE DÉCEMBRE 1875.

OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET C^{IE}., RUE WELLINGTON.

1876.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DU

CANADA

SOUS LA DIRECTION DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

—: 0:—

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en aval de Québec, y compris ceux de la Pointe des Monts, du Cap Chatte et de l'Île aux Œufs, sont éteints le 10 décembre, et les phares du Golfe St. Laurent, du Déroit de Belle-Île, du Déroit de Northumberland, de l'Île du Prince-Edouard et du Déroit de Canso sont éteints le 20 décembre, (à l'exception du phare des Rochers aux Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre); ils sont allumés le 1er avril de chaque année.

Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que celui de la pointe sud-ouest de l'Île St. Paul, sont tenus allumés pendant toute l'année.

Les phares en amont de Québec et sur les lacs sont allumés pendant la saison de navigation.

Tous les relèvements sont magnétiques et pris du côté du large.

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er janvier 1876.

Liste des Phares sur les

LABRA

ABBREVIATIONS.—F., fixe ou immobile; Ecl., à éclats; F. et Ecl., fixe avec des éclats blancs et rouges, dioptriques ou à lentilles à réfraction

No.	Nom du phare.	Place.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F., A. ecl.; F. et à ecl.; Tour; Inter.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
1	BELLE ILE.....	Détroit de Belle-Ile, pointe extrême sud de l'île.	51 53 0	55 22 15	Une.....	F	Blanche.....	
2	POINTE AMOUR...	Côté sud-est de la baie de Forteau.	51 27 35	56 50 55	Une.....	F	Blanche.....	

TERRE-

3	CAP-NORMAND.....	Détroit de Belle-Ile...	51 38 0	55 53 40	Une.....	Tr.	Blanche.....	Ttes les 2 min.
4	POINTE RICHE.....	Détroit de Belle-Ile...	50 41 50	57 27 40	Une.....	Ecl.	Blanche.....	Ttes les 15 sec.
5	CAP RAY.....	Côté ouest du cap.....	47 37 0	59 18 0	Une.....	Ecl.	Blanche.....	Ttes les 10 sec.

GOLFE ET FLEUVE

7	ILE ST. PAUL...	Sur rocher vis-à-vis la pointe nord-est de l'île.	47 13 50	60 8 20	Une.....	F	Blanche.....	
		Pointe S.-O. de l'île...	47 11 20	60 9 40	Une.....	Tr.	Blanche.....	Ttes les minut.
8	ROCHERS AUX OISEAUX.....	Iles de la Madeleine...	47 50 40	61 8 20	Une.....	F	Blanche.....	

côtes, rivières et lacs du Canada.

DOR.

précédés et suivis d'une courte éclipse; Tr., tournant; C. catoptrique ou à réflecteurs métalliques; D., Inter., intermittent; Alt., alternant.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- au-dess. 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.	No.
28	Tour circulaire recouverte en planches, blanche.	470	62	1858	D., premier ordre.	Visible entre les points N. O. quart N. jusqu'à est, par sud. Par temps de brume et tempêtes de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de prov. pour naufragés.	1
18	Tour circul., blanche	155	109	1855	D., deuxième ordre.	Coup de canon d'h. en heure par temps de brume et temp. de neige.	2

NEUVE.

20	Tour hexagone, blan.	130	40	1871	C.....	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	3
18	Tour hexagone, blan.	130	40	1871	C.....	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	4
20	Tour hexagone, blan.....		41	1871	C.....	A grande distance les ecl. ne sont pas visibles. Un sifflet d'alarme résonne dans les tempêtes de neige et par temps obscur ou brumeux, 10 sec. par minutes, ce qui laisse un interv. de 50 sec. entre chaque coup. Entendu dans les temps calmes ou vent derrière à 8 ou 10 milles et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	5

ST. LAURENT.

20	Tour octag., blanche, en bois.	140	40	1839	D., troisième ordre.	Masqué entre N. quart E. ¼ E. et E. N. E.	6
20	Tour octag., blanche, en bois.	140	40	1831	D., troisième ordre.	Masqué de S. S. E., à O. ¼ N. Un sifflet d'alarme a été construit sur le côté sud-ouest de l'anse Atlantique, environ ¼ mille de l'établissement de secours; il se fait entendre cinq secondes toutes les minutes durant les temps couverts et les tempêtes.	7
21	Tour hexagone, blan.	140	50	1870	D., deuxième ordre.	L'habitation est blanche, à 200 pds de la tour. Coup de can. d'h. en heure dur. les temps de brume et les tempêtes de neige.	8

Liste des Phares sur les
GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
9	ILE ENTRY.....	Côté S. E. de l'île, Îles de la Madeleine.	47 16 30	61 42 0	Une	F	Rouge	
10	ILE AMHERST.....	Pointe sud de l'île, Îles de la Madeleine.	47 13 0	61 58 0	Une	Tr.	Rouge et Blanc.	Ttes les 30 sec.
11	ETANG DU NORD..	Côté ouest de l'île de la Meule, Îles de la Madeleine.	47 23 30	61 58 0	Une	Tr.	Blanc.	
12	PTE. CARLETON..	Baie des Chaleurs.....	48 5 15	66 7 0	Une	F	Rouge	
13	PASPEBIAC	Sur la pointe.....	48 0 54	65 14 20	Une	F	Blanc.	
14	PTE. MAQUEREAU..	Baie des Chaleurs.....	48 12 30	64 46 12	Une	Tr.	Rouge et Blanc. alt.	T. les minutes.
15	CAP D'ESPOIR... ..	Baie des Chaleurs.....	48 25 40	64 18 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les $\frac{1}{2}$ min....
16	PERCÉ.....	Sur le cap Tête Bl'che	48 30 30	64 13 0	Une	F	Blanc.	
17	GASPÉ.....	Pointe O'Hara, quai du bassin.	48 49 53	64 31 41	Une	F	Rouge	
18	PHARE-FLOTTANT DELA B. GASPÉ.	Pte. de Sandy Beach, ancré à l'extrémité de la pointe.	48 50 45	64 24 30	2, rouge 29 et blanche 35 pds. du pont.	F	Rouge avec blanc 6 pieds au-dessus	
19	CAP GASPÉ.....		48 45 15	64 9 15	Une	F	Rouge	
20	CAP ROSIER.....	Sur le cap.....	48 51 57	64 12 0	Une	F	Blanc.	

côtes, rivières et lacs du Canada.—*Suite.*ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan- 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.	No.
12	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien.	90	28	1874	C	Lumière vue de tous les points, excepté de E. S. E. quart N., où elle est interceptée par les hautes terres de l'île.	9
20	Blanc, hexagone.....			1871	C		10
20	Blanc, carré.....	200	28	1874	.....	Un sifflet d'alarme à vapeur résonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige; 2 coups de 8 secondes par chaque minute, avec intervalle de 22 secondes entre chaque coup, seront entendus dans les temps calmes et vent derrière à 8 ou 12 milles, ou dans les temps d'orage et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	11
12	Blanc, en bois.....	32	28	1872	C		12
13	Blanc, carré, en bois.	55	54	1870	C	Situé près de l'extrémité de la pointe de terre.	13
12	Blanc, carré.....	56	27	1874	C		14
15	Blanc, carré, en bois, avec toit rouge.	90	18	1874	C		15
13	Blanc, carré, en bois.	138	20	1874	C		16
7	.....	30			C		17
.....	Peint en rouge avec les mots "Light Vessel" sur le côté.			1871	C		18
12	Carré, en bois avec l'habitation du gardien.	350	30	1873	C	Un sifflet d'alarme à vapeur résonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes: 10 secondes dans chaque minute, laissant un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup. Entendu en temps calme et vent derrière à 8 ou 13 milles ou dans les temps d'orage et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	19
	Circulaire, recouvert en planches, blanc.	136	112	1858	D., 1er ordre.	Coup de can. toutes les heures par temps de brume et temp. de neige.	20

Liste des Phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Int. ; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
21	POINTE HEATH.....	Extrémité Est de l'île Anticosti.	49 6 30	61 42 30	Une.....	F	Blanc.....	
22	CAP BAGOT.....	$\frac{3}{4}$ mille ouest de la pointe Sud d'Anticosti	49 4 30	62 17 30	Une.....	Tr.	Blanc.....	Éclats toutes les 20 secondes.
23	POINTE S.-OUEST.	Île Anticosti.....	49 23 45	63 35 46	Une.....	Tr.	Blanc.....	T. les minutes.
24	POINTE OUEST.....	Extrême pointe Ouest de l'île Anticosti.	49 52 30	64 31 40	Une.....	F	Blanc.....	
25	CAP MADELINE..	Sur le cap.....	49 15 40	65 19 30	Une.....	Alt.	Rouge et blanc.	T. les 2 min ..
25 $\frac{1}{2}$	RIVIÈRE MARTIN..	Comté de Gaspé.....						
26	SEPT ÎLES.....	Sur l'île Caroussel	50 5 40	66 22 44	Une.....			
27	CAP CHATTE.....	Pointe N.E. du Cap... ..	49 5 55	66 45 29	Une.....	Tr.	Blanc.....	T. les 30 secon.
28	ÎLE AUX ŒUFS....	600 pieds de l'extrémité sud de l'île.	49 38 0	67 10 0	Une.....	Tr.	Blanc.....	T. les 1 $\frac{1}{2}$ min.
29	POINTE DES MONTS	Environ 1 $\frac{1}{2}$ de mille de la pointe N.-E.	49 19 35	67 21 55	Une.....	F	Blanc.....	
30	MATANE.....	Rimouski.....	48 52 0	67 33 0	Une.....	F	Rouge.....	
31	PETITE POINTE MÉTIS.		48 40 15	68 2 30	Une.....	Tr.	Blanc.....	T. les minutes..
32	PHARE FLOTTANT DE LA BATTURE DE MANICOUAGAN.	4 milles de terre, de la Péninsule Est, direction N.E., et Péninsule sur direction O. N.O., ancré dans 25 brasses d'eau	49 2 0	68 15 0	Deux, une à 27 p. et l'autre à 24 pieds du pont.	F	Blanc.....	
33	POINTEAUX PÈRES	Rimouski.....	48 31 25	68 27 40	Une.....	F	Blanc.....	
34	PORT NEUF.....	Comté de Saguenay	48 37 0	69 6 0	Une.....	F	Blanc.....	
35	ÎLE BIQUETTE.....	Près du centre de l'île.	48 25 18	68 53 20	Une.....	Tr.	Blanc.....	T. les 2 min..

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—Suite.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan. 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.	No.	
Rouge 15 Blanche 20	15 Tour circulaire recouverte en planches, blanche.	110	90	1835	C.....	Le phare est toujours ouvert au sud de la pointe Cormoran. Visible entre les points S.-O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.	21	
	14 Blanc, hexagone.....	75	54	1871	C.....	On fait résonner le sifflet dans les tempêtes de neige et par temps obscurs et brumeux dix secondes par minute, ce qui laisse un intervalle de 50 secondes entre chaque coup.	22	
	15 Tour circulaire recouverte en planches, blanches.	100	75	1831	C.....	Visible entre les points N. N.-O. quart S. au S.-E. et E.	23	
	15 Tour circul. recouverte en planches.	112	109	1858	D., second ordre.	Coup de canon d'heure en heure par temps brumeux et tempêtes de neige. Dépôt de provisions pour naufragés.	24	
	} Blanc, hexagone...	147	54	1871	C.....	Un intervalle de deux minutes entre chaque coup.	25	
						En voie de construction.	25 $\frac{1}{2}$	
					reconstr. en 1875	} Sers allumé dans le print. de 1876.	26	
	18 Tour carrée, en bois, blanche.	120	26	1871	C.....		Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	27
		15 Octogone, surmont. l'habitat. du gard.	70	35	1871	C.....		28
		15 Tour circul. recouverte en planches, blanche.	100	75	1830	C.....	Dépôt de provisions pour naufragés. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.	29
		10 Tour carrée, en bois, blanche, avec l'habitation du gardien	65	28	1873	C.....		30
		15 Tour carrée, blanche, avec couv. rouge et habitat. du gard.	56	4	1874	C.....		31
	12 cha. }				1872		Ce phare-flottant est temporairement enlevé de sa station, mais quand il est en position il a un sifflet d'alarme qui résonne 8 secondes, avec intervalle de 8 sec., puis un autre coup de 8 sec. suivi d'un interv. de 2 min. et 20 sec.	32
		10 Tour carrée, blanche	43		1859	C.....	Station de pilotes.	33
		15 Tour carrée, en bois, blanche.	40	27	1873	C.....		34
	17 Tour circul. recouv. en planches, blanc.	112	65	1844	C.....	Coup de canon de demi-heure en demi-heure par temps de brume et tempêtes de neige.	35	

Liste des Phares sur les
FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
36	PHARE-FLOTTANT DE L'ÎLE ROUGE.	N. E. de l'île Rouge...	48 6 30	69 30 20	Deux—une à l'avant, l'autre au grand mât.	F		
37	ILET ROUGE	Au centre de l'ilet...	48 4 20	69 32 56	Une	F	Rouge	
38	POINTE NOIRE	Entrée de la Rivière Saguenay	48 5 38	69 42 35	Deux—une sur la p'te. et l'autre à 608 vgs. N. O. ½ N. de la première.	F	Blanche	
39	FEUX D'ALIGNEMENT.		48 5 40	69 43 2				
40	I. AUX ALOUETTES	A l'entrée du Saguen.	48 5 30	69 49 0	Une	F	Blanche	
41	ILE VERTE	Sur la p'te N. de l'ilet	48 3 17	69 25 10	Une	F	Blanche	
42	POTS A L'EAU-DEVIE.	A 42 brasses de l'extrémité S.E. de l'ilet	47 52 30	69 40 50	Une	F	Blanche	
43	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	Blanche	
44	GRANDE ÎLE, KAMOURASKA.	A 120 brasses de l'ext. N. E. de l'île, à 80 brasses du bord de l'eau.	47 38 20	69 51 40	Une	F	Blanche	
45	POINTE AUX ORIGINAUX.	Rivière Ouelle, Kamouraska.	47 29 36	70 1 43	Une	F	Rouge	
46	PHARE-FLOTTANT DE LA TRAVERSE D'EN BAS.	Partie N. E. des batteries St. Roch.	47 22 10	70 14 50	Deux—une lumière à 4 pieds au-dessus de l'autre.	F	Blanche	
47	PHARE-FLOTTANT DE LA TRAVERSE D'EN HAUT.	Bord N. E. des batteries St. Roch.	47 19 50	70 16 0	Deux—principale lumière à 8 pieds au-dessus de l'autre.	F	Blanche	
48	PILIER DE PIERRE.	A 50 brasses de la pointe S. de l'ilet.	47 12 25	70 21 26	Une	Tr.	Blanche	Chaq. 1 ½ min.
49	ROCH. ALGERNON	Près le pilier de pierre			Une			
50	ILE AUX GRUBS	A 1 ½ mille de la pointe O. de l'île.	47 3 0	70 34 30	Une	F	Blanche	
51	BELLECHASSE	A l'extrém. E. de l'île	46 56 0	70 46 0	Une	F	Blanche	
52	} St. FRANÇOIS	A l'extrémité E. de l'île	47 0 12	70 45 19	Deux	F	Blanche	
53			47 0 24	70 44 51				
54	} CAP ROUGE	Entre la Traverse et la Baie Brûlée.	47 7 45	70 40 28	Deux	F	Blanche	
55			47 7 43	70 40 30				

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds 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.	No.
12	Bateau peint en rouge avec les mots "Red I. L. S. 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 mt., laissant entre cha. sifflement un int. de 50 sds.	36
12	Circul., pierre, grise.	75	51	1848	C		37
9		82	22	1875	C	Pour faire éviter aux navires la rive de Prince, le récif de la Barre et les Vaches.	38
		117	22				39
10	Carré, en bois, blanc.	35	29	1872	C		40
13	Octagone, recouvert en bois, blanc.	60	40	1809	C	Coup de canon de demi-heure en d-h. pen. la brume et les t. de n.	41
10	Brique, couleur marron.	78	39	1862	D, Quatrième ordre.		42
12	Brique, couleur marron.	180	39	1862	D, Quatrième ordre.		43
18	En bois	166	39	1862	C		44
8	Blanc, carré, en bois.	34	20	1875	C	A l'extrémité du quai	45
chq. 10	Deux mâts, peint, en rouge; "phare flottant de la traverse" en lettres blanches sur chaque côté.		27 et au-dessus du pont.	1836	D	On sonne la cloche du phare-flottant par temps de brume et tempêtes de neige. Quand le bateau est déplacé, on descend pendant le jour la boule qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusqu'à ce qu'il soit réinstallé dans sa pos. normale	46
chq. 6				1871	C	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allumé, et pendant le jour on descend la boule qui couronne le grand mât. Une cloche se fera entendre pendant les brouillards et les tempêtes de neige.	47
13	Pierre, conique, blc.	68	38	1843	C		48
10	En bois	44	37	1862	C	En voie de construction	49
	En bois	70	30	1862	C		50
		110	30				
11		30	28	1875	C	Feux d'alignement de la traverse du chenal du nord.	51
		230	34				52
		170	24	1875	C		53
							54
							55

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et écl.; Tour.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
56	PORT ST. JEAN...	Ile d'Orléans.....	46 55 20	70 53 30	Une.....	Tr.	Blanc.	Chaque 30 sec.
57	POINTE ST. LAURENT.	Ile d'Orléans.....	46 51 50	71 0 40	Une.....	F	Blanc.	
58	MONTÉE DU LAC ST. ANTOINE.....	Cap Rouge.....	47 7 40	70 42 30	Une.....	F	Blanc.	
59	STE. CROIX.....	Rive S.....	46 39 40	71 36 10	Une.....	F	Blanc.	
60		Sur rivage près de la marque des hautes e. et à $\frac{1}{2}$ de m. de l'é.	46 37 45	71 44 10	Une.....	F	Blanc.	
61	PORT NEUF.....	Sur la rive N. à $\frac{1}{2}$ de mille du fleuve.	46 41 48	71 52 10	Deux, S. O. et N. E. à près de 180 vrg. d'interv.	F	Blanc.	
62	POINTE PLATON.....	Sur le côté S., à $\frac{1}{2}$ mille en aval de l'île Richelieu.	46 39 13	71 53 3	Deux, S 72° O. 169 vg. d'interv.	F	Blanc.	
63	RICHELIEU.....	Centre de l'île.....	46 38 30	71 54 51	Une.....	F	Blanc.	
64	ILE AUX FRÈNES.....	Rivière Richelieu.....	45 1 20	73 25 0	Une.....	F	Blanc.	
65	ILE DU SANG.....	Rivière Richelieu.....	45 1 0	73 24 50	Une.....	F	Blanc.	
66	POINTE LANGLAIS.....	Sur rive S., à $\frac{1}{2}$ mille en aval de la grande rivière du Chêne...	46 35 5	71 59 35	Une.....	F	Blanc.	
67	CAP CHARLES.....	Sur le cap.....	46 33 39	72 4 15	Deux, N 67° O., 80 vgs. d'interv.	F	Blanc.	
68	GRONDINES.....	Rive nord.....	46 35 49	72 4 12	Deux, S. 66° O., 1,350 v d'interv.	F	Blanc.	
69	ST. PIERRE BECQUETS.	Rive S., sur le sommet de la pte. St. Pierre	46 30 28	72 12 30	Une.....	F	Blanc.	
70	BATISCAN.....	Rive N., à $\frac{1}{2}$ m. en am. de l'é. Batiscan	46 30 16	72 14 52	Deux, S. 73° O., 222 vg. d'interv.	F	Blanc.	
71	CHAMPLAIN.....	Rive N., près de l'église de Champlain	46 24 34	72 20 32	Une.....	F	Blanc.	
72		Lum. inf., rive N. à 3 m. en aval du cap...	46 23 46	72 27 18	Deux, S. 60° O., 200 vg. d'interv.	F	Blanc.	
73	CAP MADELEINE.	Lum. supér., rive N., à 2 m. en aval du cp	46 23 16	72 28 38	Deux, S. 85° O., 235 vg. d'interv.	F	Blanc.	
74	PORT ST. FRANÇOIS.	Rive sud, feu supérieur sur une jetée.	46 16 20	72 37 15	Deux, S. 76° O., 3,240 v d'interv.	F	Blanc.	

côtes, rivières et lacs du Canada.

St. LAURENT.—Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds 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.	No.
15	Carré, en bois, blanc	27	23	1874	C.....	Sur un quai.....	56
8	En bois, blanc.....	38		1869	C.....		57
10	Carré, en bois, blanc	175	30	1870	C.....		58
10	En bois, blanc.....	96		1858	C.....		59
6	En bois, blanc.....	30	20	1842	C.....	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en amont et en aval.	60
chq. 5	} Tous les deux en pierre, blancs, lanterne infér. sur le toit d'une maison. En bois, octogones, blancs.	200	}	1842	C.....	Tenus l'un par l'autre, guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'île Richelieu.	61
chq. 12		{ 152		24	1816	} C.....	} Guident en remontant le Richelieu.	62
	{ 130	7	1824				
6	Octogone, en pierre..	27		1816	C.....	Cette lumière et celle de la pointe Platon sont presque dans les mêmes relèvements: N. 73° E.	63
4	Blanc, carré, en bois, avec logement.	44	42	rec'ns. en 1875	C.....	} Feux d'alignement à $\frac{1}{4}$ de mille de distance.	64
4	Blanc, en bois.....	12	10	rec'ns. en 1875	C.....			65
5	En bois.....	35	8	1844	C.....	Signale les battures des Grondines, et fait parer les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.	66
chq. 4	} En bois.....	110	20	1856	C.....	} Guident du cap à la Roche et du cap Charles, et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.	67
chq. 5								} Octogones, en bois, blancs.	50 et 25	30	1857	C.....	} Guident du cap à la Roche Levrard.	68
5	Octogone, en bois, blanc.	85	12	1844	C.....	Fait connaître le plus grand détour à donner au cap à la Roche.	69
chq. 3	} Octogones, en bois, blancs.	{ 39	31	1844	C.....	} Font passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au sud et le Pouillier au nord.	70
4	Octogone, en bois, blanc.	30	10	1844	C.....	Point de reconnaissance pour la pte. infér. de la baie Champlain.	71
chq. 4	} Octogones, en bois, blancs.	{ 53	13	1843	C.....	} Font parer la batture Bigot.....	72
chq. 6	} Octogones, en bois, blancs.	{ 55	30	1843	C.....	} Font parer Pouillier Provencher..	73
chq. 3	} Octogones, en bois, blanc, l'un en haut et l'autre en bas.	{ 31	21	1849	C.....	} Tenus l'un par l'autre avec le phare-flottant de l'est sur le lac, font passer le chenal dragné, S. 70° O. Feu élevé sur une jetée; est enlevé l'hiver.	74

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F; A écl; F. et à écl; Tr; Int; ALE.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
75	POINTE DU LAC...	Rive nord.....	46 16 50	72 40 22	Une.....	F	Blan.....	
76	PHARE FLOTTANT EST.	Sur le lac.....	46 15 56	72 42 18	Une.....	F	Blan.....	
77	PH. FLOTTANT CENTRE.	S.S.E. 2½ milles de la Rivière du Loup.	46 11 39	72 53 20	Une.....	F	Blan.....	
78	PH. FLOTTANT OUEST.	Côté N. du chenal, N. E. par N., 3 milles de l'île Plate.	46 9 39	72 56 50	Une.....	F	Blan.....	
79	ILE AUX RAISINS	Sur l'île.....	46 6 14	72 57 50	Une.....	F	Blan.....	
80		Côté S. de l'île.....	46 6 0	72 58 0	Une.....	F	Blan.....	
81	PIERRE OU ILE À LA PIERRE.	Côté E. de l'île.....	46 5 54	72 59 40	Une.....	F	Blan.....	
82	LAVALTRIE.....	Côté O. de l'île.....	45 52 55	73 16 0	Deux, S. 38° O., 320 vgs. d'interv.....	F	Blan.....	
83	TRAVERSE.....	2½ milles en amont de Contrecoeur.	45 49 52	73 17 0	Deux, S. 28° O., 1,500 vgs. d'in.	F	Blan.....	
84	ILE AUX PRUNES..	Vis-à-vis Verchères...	45 46 50	73 22 30	Une.....	F	Blan.....	
85	RÉPENTIGNY.....	A ¾ mille en aval de Répégnigny.....	45 45 2	73 26 8	Deux, S. 22° O., 170 vgs. d'interv.....	F	Blan.....	
86	ILE À LA BAGUE..	Sur l'îlet.....	45 44 14	73 26 15	Une.....	F	Blan.....	
87	STE. THÉRÈSE ...	Sur l'île.....	45 41 22	73 27 40	Deux, S. 50° O., 220 vgs. d'interv.....	F	Blan.....	
88	POINTE AUX TREMBLES.	Rive nord.....	45 38 26	73 29 20	Deux, S. 46° O., 600 vgs. d'interv.....	F	Blan.....	
89	MONTRÉAL.....	Sur le quai.....	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O., 73 vgs. d'inter.....	F	Rouge.....	
90	LACHINE.....	Sur la jetée à l'entrée du canal, rive nord.	45 27 0	73 41 0	Une.....	F	Blan.....	
91	LAC ST. LOUIS..	Ph. flott. No. 1, à ¼ de m. en am. de Lachine.	45 26 30	73 42 10	Une.....	F	Blan.....	
92		Ph. flott. No. 2, à 2½ de m. en am. de Lachine.	45 25 40	73 44 15	Une.....	F	Blan.....	

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—Suite.

Portée en mil par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan. au-dess. 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.	No.
12	Octogone, en bois, blanc.	71	24	1843	C.....	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.	75
6	Rouge.....	15	8		C.....	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la Rivière du Loup.	76
6	Rouge.....	15	8	1816	C.....	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.	77
	Rouge.....	15	8	1828	C.....	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.	78
6	Rouge.....	30	20	1843	{ C..... }	Guident de l'entrée de la batture du lac St. Pierre au phare-flottant No. 1, en remontant et en descendant.	79
	Rouge.....			1863			80
6	Rouge.....	30			C.....	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.	81
	Rouges.....	{ 21 13 }	{ 17 9 }	1831	C.....	Conduisent au chenal des îles Plates.	82
	En bois, blanc, carré.			1857	C.....	Guide au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indique le nouveau chenal et doit être tenu en ligne jusqu'à ce que les lumières de Lavaltrie soient l'une par l'autre.	83
	Octogone, en bois, blanc.			1866	C.....	Fait éviter l'île.	84
chq. 4	En bois, blancs.....	{ 30 14 }	{ 26 14 }	1843	C.....	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le Poullier au nord, et la batture au sud.	85
4	Octogone, en bois, blanc.	24		1831	C.....	Indique l'île qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.	86
chq. 4	En bois, blancs, carrés				C.....	Conduisent à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descendant le fleuve.	87
	Phare haut et bas; octo. en bois, blancs.	{ 53 25 }		1846	C.....	Guident dans le chenal entre la Pte-aux-Trembl. et Varennes, en remon. jusq. la Longue-Pointe.	88
chq. 4	Octogones, en bois....	{ 38 29 }	{ 31 21 }	1830	C.....	Indiquent le chenal le plus profond jusqu'au et depuis le havre.	89
6	En bois, blanc, carré.	23	17	1849	C.....		90
6	Circul., en fer, rouge..	20		1849	C.....	Tour blanche sur bateau; lanterne rouge.	91
6	Rouge.....	20			C.....	do do	92

Liste des Phares sur les
FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relatives des lumières.	F; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
92½	LAC ST. LOUIS....	Sur une jetée, à l'E. du phare de la P.-Claire.	45 24 30	73 45 20	Une.....	F	Blan.....	
94	CHATEAUGUAY....	Bat. phare à 4½ mil. en amont de Lachine.	45 24 0	73 49 18	Une.....	F	Blan.....	
95	BEAUHARNOIS.....	Entrée inférieure du canal.	45 19 40	73 54 30	Deux, N. 61° E., à 414 verges de distance.	F	Blan.....	

RIVIÈRE ST

93	POINTE CLAIRE...	Sur la bat. côté N. du chenal, environ 1 mil. en aval de la Pointe.	45 26 0	73 48 10	Une.....	F	Blan.....	
96	POINTE CARON...	2 milles en aval de Ste. Anne du Bout de l'Île.	45 20 0	74 5 0	Deux.....	F	Blan.....	
97	STE. ANNE DU BOUT DE L'ÎLE.		45 19 0	74 2 0	Deux.....	F	Blan.....	
98	POINTE À CADIEUX.	Comté des Deux-Montagnes.	45 26 25	74 0 50	Une.....	F	Blan.....	
99	POINTE AUX ANGLAIS.	Près Carillon.....	45 13 0	74 15 0	Une.....	F	Blan.....	
100	ST. PLACIDE.....	17 mil. en amont de Ste. Anne du Bout de l'Île.	45 20 0	74 10 0	Deux.....	F	Blan.....	
101	L'ORIGINAL.....	Sur la pointe.....	45 42 0	74 46 15	Une.....	F	Blan.....	
102	POINTE McTAVISH	Sur la jetée.....	45 50 0	74 52 30	Une.....	F	Blan.....	
103	BATT. DE WADE.....		45 25 0	75 37 0	Une.....	F	Blan.....	
104	BATT. DE GREEN...	Sur la jetée du côté S. du chenal, 7 mil. plus bas la cité d'Ottawa.	45 29 30	75 31 20	Une.....	F	Blan.....	
105	MORRIS OU ÎLE VICTORIA.	Lac des Chats.....						
106	ÎLE CAMPBELL.....	Lac des Chats.....			Trois.....	F	Blan.....	
107	ÎLET DE LA RIVIÈRE CREUSE.	A l'emb. de la rivière						

RIVIÈRE ST.

108	GROSSE POINTE...	Entrée supérieure du Canal Beauharnois.	45 15 35	74 9 25	Deux.....	F	Blan.....	
109	GROSSE POINTE...	Sur des jetées dans la rivière.	45 15 30	74 9 30	Deux.....	F	Blan.....	

côtes, rivières et lacs du Canada.

St. LAURENT.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
9	Blanc, carré, en bois.	33	20	1874	C.....		92½
6	Rouge.....	20		1849	C.....	Tour blanche, lanterne rouge.....	94
10	En bois, charp. carrée.....			1850	C.....	En les tenant l'un par l'autre on court sur le feu de Chateauguay.	95

OTTAWA.

7	En bois.....	29	25		C.....		93
	Brun, carré, en bois.....			1874	C.....	Balises.....	96
	Brun, carré, en bois.....			1874	C.....	Balises.....	97
6	Blanc, carré, en bois.	30		1875	C.....	Phare de rivière.....	98
10	Blanc, carré, en bois.	22	27	1873	C.....	do.....	99
	Brun, carré, en bois.....			1874	C.....	Balises.....	100
6	Hexagone, blanc.....	45	30	1871	C.....	Balise lumière.....	101
		35	30	1871	C.....	do.....	102
8	Lanterne sur une const. en charpente	35	25	1870	C.....		103
9	Blanc, en bois.....	36	17		C.....		104
8							105
10	Blanc, carré, en bois.....		20		C.....	do.....	106
							107

LAURENT

8	Une rouge et une blanc, carré, en bois	20	20	{ 1845 1850 }	C.....	Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.	108
3ou4	Une rouge et une blanc, carré, en bois			1850	C.....		109

Liste des Phares sur les
FLEUVE
LAC St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. à écl.; F. ét. écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
110	COTEAU DU LAC.	Sur le déb. de la jetée	45 15 30	74 13 10	Une.....	F	Rouge	
111	POINTE MCGEE...	Rive nord.....	45 12 25	74 19 10	Une.....	F	Blanc.	
112	PORT LEWIS.....	Sur la pte. McKillop...	45 11 30	74 17 0	Une.....	F	Blanc.	
113	ILE AUX CERISES.	Côté sud du chen.nord	45 9 10	74 22 30	Une.....	F	Blanc.	
114	do	Sur une jetée dans le	45 8 20	74 25 40	Une.....	F	Blanc.	
115	URIB.....	Côté nord du ch. sur une jetée à 4 mil. au sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une.....	F	Blanc.	
116	ILE HAMILTON.....	Comté de Glengarry, Ontario.	45 4 28	74 32 27	Une.....	F	Blanc.	
117	GLENGARRY, ou POINTE DE LA MAL DE PIERRE	do	45 3 32	74 36 45	Une.....	F	Blanc.	
118	CANAL CORNWALL		45 1 0	74 55 25	Une.....	F	Blanc.	
118½	PT. DU MOUL. A V.	Prescott, Ont., Fleuve St. Laurent.	44 46 20	75 28 40	Une.....	F	Blanc.	
119	BATTUR. DE COLES	Sur la jetée 5 m. à l'O. de Brockville, à ¾ de mille de la rive nord	44 34 10	75 45 40	Une.....	F	Blanc.	
120	ILE DU GRENADIER	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles en aval de Rockport	44 24 30	75 54 10	Une.....	F	Blanc.	
121	ILE LINDOE.....	Pte. N. O. de l'île, côté S. du chenal, à 5 milles Ouest de Rockport	44 22 30	76 0 10	Une.....	F	Blanc.	
122	PASSE GANANOQUE.	Pte. N. E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 mil. en aval de Gananoque.	44 20 50	76 4 10	Une.....	F	Blanc.	
123	BATTURE JACK STRAW.	Sur jetée, côté nord du chen., à trois milles de Gananoque.....	44 21 0	76 6 30	Une.....	F	Blanc.	
124	BATTURE SPECTACLE.	Sur jetée, côté nord du chenal, 2 milles O. de Gananoque.....	44 4 15	76 10 40	Une.....	F	Blanc.	
125	ROCHER DU CHEVAL ROUGE.	Sur jetée, côté S.E. du chen., à ¾ mille O. de la bat. Jack Straw.	44 19 30	76 11 20	Une.....	F	Blanc.	
126	ILE BRULÉE.....	Pte. S. E. de l'île; côté nord du chen., à ¾ de mille de la batture Spectacle.....	44 19 5	76 11 40	Une.....	F	Blanc.	
127	ILE WOLFE.....	Sur la p. Québ. ou p.E.	44 14 40	77 16 20	Une.....	F	Blanc.	

LAC

128	POINTE DE BROWN ou DE KNAPP...	Ile Wolfe ...	44 14 0	76 22 30	Une.....	F	Blanc.	
129	ILE AUX SERPENTS	Sur jetée sur la barre, côté N. du chen. à 5 mil. à l'O. de Kingst.	44 11 30	76 37 40	Une.....	F	Rouge	

côtes, rivières et lacs du Canada.
ST. LAURENT.
FRANÇOIS.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan. 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.	No.
3	Sur un poteau.....	24			C		110
10	Blanc, carré, en bois.	30	24		C	A mi-chemin entre le Coteau et l'île aux Cerises.	111
10	do do	35	22	1875	C		112
10	do do	40	30	1847	C		113
8	do do			1849	C	Vis-à-vis la lumière, au nord du chenal, il y a une balise.	114
8	do do	20	20	1844	C		115
10	do do	42	27		C		116
10	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien.	42	27		C		117
				1865	C	Sous le contrôle du surintendant des Travaux Publics.	118
15	Circulaire.....	92	62		C		118½
6	Blanc, carré, en bois.	33	31	1856	C		119
10	do do	55	37	1856	C		120
7	do do	40	26	1856	C		121
	do do	44	37	1856	C		122
	do do	31	29	1856	C		123
9	do do	28	26	1856	C	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Mille Îles, entre Brockville et Kingston.	124
	do do	28	26	1856	C		125
10	do do	64	26	1856	C		126
6	do do			1856	C		127

ONTARIO.

10	Blanc, carré, en bois.	28	20	1874	C		128
6	Carré, en pierre.....	35	35	1858	C		129

Liste des Phares sur les

LAC ONTARIO.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et écl. ; Tour ; Int. ; Alt.	Couleur à l'intérieur.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
130	POINTE DES NEUF MILLES, SIMCOE ou GAGE.	Pointe S.-O. de l'île Simcoe, à 9 milles à l'O. de Kingston.	44 9 20	76 38 40	Une.....	F	Blanc.....	
131	ILE AUX TOURTES.	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.	44 4 10	76 38 10	Une.....	Tr.	do	Une minute, 10 secondes.
132	OUTER DRAKE ou FALSE DUCKS.	Pointe E. de l'île.....	43 57 0	76 49 0	Une.....	F	do	
133	PTE. PLAISANTE...	Entrée de la baie de Quinté.	44 6 30	76 55 30	Une.....	F	do	
134	ILE DU TÉLÉGR.	Baie de Quinté.....	44 10 20	77 9 45	Une.....	F	do	
135	POINTE PIERRE...	Sur la pointe.....	43 51 0	77 13 40	Une.....	Tr.	do	Ttes les minut. et 40 second.
136	POINTE AU SAUMON ou MALIGNE.	Sur la pointe.....	43 52 0	77 19 45	Une.....	F	Rouge	
137	SCOTCH BONNET ou L'ILE AUX ŒUFS.	Sur petite île, 1 mille S.-O. de l'île Nicholson.	43 54 0	77 38 0	Une.....	F	Blanc	
138	PRINCE' ISLE...	Pointe E.....	43 59 30	77 45 30	Une.....	F	do	
139		Sur une colline du riv.	44 0 20	77 46 0	Deux O. S. O. et E. N. E. envir.	F	do	
140	COBourg.....	Sur tête de la jetée.....	43 57 10	78 14 0	Une.....	F	do	
141	PETER ROCK ou L'ILE AU GOBLAND.	O. par S. à 4 milles de Cobourg.	43 56 10	78 17 0	Une.....	F	do	
142	PORT HOPE.....	Sur tête de la jetée, côté est.	43 56 15	78 20 0	Une.....	F	Rouge vers le sud, blanc, vers E. et O	
143	DARLINGTON.....	Sur tête de la jetée.....	43 52 30	78 43 20	Une.....	F	Blanc.....	
144	OSHAWA.....	do do.....	43 52 0	78 52 30	Une.....	F	do	
145	WHITBY.....	Jetée ouest.....	43 51 0	79 1 30	Une.....	F	do	
146	PICKERING ou LIVERPOOL.	Tête de la jetée est.....	43 48 45	79 7 20	Une.....	F	do	
147	PTE. GIBRALTAR.	Côté S.O. de la pointe 1/2 mille au sud de Toronto.	43 37 0	79 28 30	Une.....	F	do	
148	TORONTO.....	Quai de la Reine, partie O., l'autre sur l'aile de la jetée.	43 38 20	79 28 45	Deux.....		do	
149	PORT CRÉDIT.....	Sur la jetée.....	43 33 30	79 40 10	Une.....	F	do	
150	OAKVILLE.....	do.....	43 26 45	79 45 20	Une.....	F	do	
151	BAIE BURLINGTON.	Entrée S. de la jetée..	43 18 0	79 53 30	Deux.....	F	do	
152	PORT DALHOUSIE.	Tête de la jetée Est.....	43 13 40	79 20 30	Une.....	Tr.	do	
153	ILE AU RENARD...	Lac Simcoe.....	44 19 30	79 30 0	Une.....	F	do	

côtes, rivières et lacs du Canada.

—Suite.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan. 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.	No.
15	Rond, en pierre, blanc	45	40	1833	C.....	Une cloche d'alarme est sonnée 4 fois chaque minute dans les temps de brume et les tempêtes de neige pendant la navigation. Entendue à une dist. de 4 milles.	130
15	Blanc.....	46	41	1870	C.....		131
22	do.....	68	62	1828	C.....		132
10 1/2	Octogone.....		52	1866	C.....		133
12	Tour sur habitation ; carré et blanc.....	46	41	1870	C.....		134
21	Rond, en pierre.....	62	60	1833	C.....		135
	Tour sur habitation ; carré et blanc.....	40		1871	C.....		136
12	En pierre, blanc.....	51	54	1856	C.....		137
18	Octogone, en pierre, blanc.....	67	63	1840	C.....		138
30 ou 4				1851	C.....		139
8	Carré, en bois, blanc.	20	16	1844	C.....	N'est pas sous le c. du dép. de la M.	140
10	Octogone, en pierre..	45	48	1840	C.....	Sur un rocher vis-à-vis la pointe..	141
4						N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.	142
4	Sur maison de pierre.					N'est pas sous le c. du dép. de la M.	143
				1863		do do	144
5	Carré, en bois.....	12	8	1844		do do	145
				1863		do do	146
18	Hexagone, en pierre.	66	62	1820		Il y a une cloche d'alarme à cette station.	147
6	En bois, carré, rouge	22	6	1838		Sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Lumière de havre. N'est pas sous le contrôle du département de la Marine...	148
				1863	C.....	N'est pas sous le c. du dép. de la M.	149
12	Octogone, en bois... Haut phare, en pierre.	42	36	1836	C.....		150
15		60	54	1838	C.....		151
4	Petit phare, en bois, blanc.....	18	14	1845			
10	En bois ; blanc.....	53	44	1852	C.....	A l'entrée du canal Welland..	152
13	Tour carré, brune.....	46	39	1870	C.....		153

Liste des Phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. A. écl. ; F. et à écl. ; Tr. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
154	PORT COLBORNE.	Tête de la jetée O.....	42 53 0	79 19 30	Deux.....	F	Blanc.	
155	ILE MOHAWK.....	Sur une île entre les Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S.-O. de la t. ferme..	42 50 10	79 37 0	Une.....	Tr.	do	Tous les 3 min.
156	PORT MAITLAND.	Jetée ouest.....	42 51 40	79 39 50	Une.....	F	do	
157	PORT DOVER.....	do	42 47 30	80 16 30	Une.....	F	do	
158	LONGUE POINTE OU POINTE NORD.	Extrémité Est.....	42 33 0	80 9 10	Une.....	Tr.	do	T. les minutes.
159	PORT BURWELL, OU CRIQUE À LA LOUTRE.	A 333 verg. du rivage.	42 39 0	80 54 30	Une.....	F	do	
160	PORT BRUCE, OU CRIQ. À LA BARRE.		42 39 20	81 5 40	Une.....	F	do	
161	PORT STANLEY ...	Extrémité de la jet. O.	42 40 0	81 17 0	Une.....	F	do	
162	ILE DU MILIEU.....	Entre la pointe Pelée et l'île Kelly	41 40 58	82 40 15	Une.....	F	Rouge	
163	ILE PELÉE	Pointe N. E	41 50 20	82 45 30	Une.....	F	Blanc.	
164	POINTE PELÉE ...	Sur caisson, à 2½ milles Sud de l'extrémité de la pointe, rive nord.	41 52 20	82 38 0	Une.....	Tr.	do	
165	PTRE. DE LA BARRE	Phare-flottant.....	41 59 40	83 6 20	Deux—une huit pieds au-dessus de l'autre.	F	Rouge et blanc.	

RIVIÈRE

166	AMHERSTBURG.....	Île au Bois Blanc.....	42 6 0	83 13 30	Une.....	F	Blanc.	
166½	ILE AU BOIS BLANC		42 6 1	83 6 34	Deux.....	F	Une blanc. et une rouge.	

LAC

167	RIVIÈRE THAMES	Embouchure de la rivière, rive Sud	42 18 40	82 36 0	Deux, S. 26° E. et N. 26° O. 450 vgs d'interv.	F	Blanc.	
-----	----------------	--	----------	---------	--	---	--------	--

côtes, rivières et lacs du Canada.

ERIE.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la lanterne.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, en bois.....	{ 58 14 }	{ 54 10 }	1852	C.....	A l'entrée du canal Welland.....	154
10	Rond, en pierre, blanc	64	60	1848	C.....		155
10	Blanc, hexagone, en bois.			1848	C.....	A l'entrée de la Grande Rivière....	156
8	do do	20	20	1846	C.....		157
25	Octogone, en bois....	65	60	1843	C.....		158
12	do do	96	46	1840	C.....		159
	Sur un poteau.....				C.....	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.	160
4	Lanterne	20	20	1844	C.....		161
12	Blanc, carré, en bois.	70	49	1872	C.....		162
9	Rond, en pierre.....	45	40	1833	C.....	O. par N. fait éviter la batture de l'île Pelée.	163
20	Octogone.....	76	61	1861	C.....		164
10	Rouge, avec les mots "Bar Point Light ship" en lettres blanches sur chaque côté.		48 et 40 du pont.	1875	C.....	Mouillé dans 18 pieds d'eau, à 50 brasses au sud de l'extrémité O. du récif et à 5½ milles de distance du phare de Amherstburg relevant presque directement S. et de la Pointe de la Barre S. O. Les navires qui passent ne doivent pas approcher à plus d'un demi-mille du phare-flot, et les navires d'un fort tir. doit passer au S. Une cloche sera son. dans les temps épais et brumeux.	165

DETROIT.

18	Rond, en pierre.....	56	40	1837	C.....		166
		{ 26 38 }		1875	C.....	Une tour sur la Pointe N.-E. de l'île, et l'autre à 450 pieds S. par O. ½ O. en arrière.	166½

ST. CLAIR.

12 } 6 }	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.	167
-------------	--	--------------	--------------	------------------	--	--	-----

Liste des Phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Tour ; In- term. ; Alt.	Couleur de la lu- mière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
168	GODERICH.....	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N.	43 45 10	81 32 30	Trois.....	F	Blanc.....	
169	QUAI MCKENZIE..	Presqu'île, Owen Sound, Baie Geor- giennne	44 41 30	80 53 40	Uné.....	F	do	
170	POINTE CLARK....	Rive nord, environ 20 milles N. E. de Go- derich	44 4 40	81 34 30	Uné.....	Tr.	Chaq. ½ min....	
171	KINCARDINE.....	Sur la jetée nord.....	44 11 0	81 36 0	Deux.....	F	Rouge	
172	ILE CHANTRY.....	Côté S. envi. 2½ milles à l'ouest de Saugen	44 29 40	81 13 0	Uné.....	F	Blanc.....	
173	ILE AUX ANSES...	Pointe N. E. de l'île entrée de la baie Georgienne	45 19 40	81 32 10	Uné.....	Tr.	do Chaq. 1½ min..	
174	POINTE MICHEL...	Côté S. de la Grande Manitouline	45 34 20	81 56 0	Uné.....	F	do	
175	ILE GRANDE MA- NITOULINE.	A l'extr. S. O. de l'île.	45 53 10	83 6 20	Uné.....	F	do	
176	ILE GRIFFITH, N.	Extrémité N. E. de l'île; à 20 m. d'Owen Sound.....	44 50 30	80 42 40	Uné.....	F	do	
177	ILE NOTTAWA- SAGA.	A environ 4 milles N. O. de Collingwood.	44 32 30	80 4 20	Uné.....	Tr.	do Chaq. ½ min....	
178	COLLINGWOOD	Brise-lames.....	44 31 0	80 2 10	Uné.....	F	Rouge	
179	ILE AU CHRÉTIEN.	Partie S.E. de l'île; 1½ m. de la terre ferme	44 47 20	79 57 30	Uné.....	F	Blanc.....	
180	ROCHER AU GEN- ÈVRE.....	Baie Gloucester.....	44 51 30	79 51 30	Uné.....	F	do	
181	BYNG INLET.....	.....	45 44 12	80 27 30	Uné.....	F	do	
182	ILE SOLITAIRE.....	.....	45 33 30	81 15 48	Uné.....	F	do	
183	PARRY SOUND	Île au Vison.....	45 22 0	80 12 45	Uné.....	F	do	
184	POINTE DU RO- CHER ROUGE.	A un mille E. de Kil- larney.....	45 58 40	81 16 30	Deux.....	F	do	
185	ILE AUX PERDRIX.	½ mille nord-ouest du Rocher Rouge.	45 59 20	81 19 50	Uné.....	F	do	
186	SHAFTESBURY OU PETIT COURANT.	.....	45 59 30	81 47 40	Deux.....	F	do	
187	ILE CLAPPERTON..	Pointe Nord.....	46 3 0	82 5 0	Uné.....	F	do	
188	ILE AU SOUFRE.....	Extrémité O. de l'île.	46 9 0	83 30 0	Uné.....	F	do	
189	ILE AU CANARD.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LAC

190	I. DE LA BATAILLE	Ent. de la B. Nepigon.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
191	ILE DE L'AGNEAU.	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
192	ILE MICHIPICOTEN	Pointe Sud.....	47 42 15	86 1 35	Uné.....	F	Blanc.....	
193	ILE AGATE.....	Dans le havre de Qué- bec, près du havre de l'île Michipicoten.....	47 42 50	86 2 10	Uné.....	F	do	

côtes, rivières et lacs du Canada.

HURON.

Portée en mil par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- te au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gi- rouette.	Année où le pha- re a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
25	Carré, blanc.....	150	20	1847	C.....	La lumière sur la berge est seule sous le contrôle du département de la Marine.	168
12	Blanc, carré, en bois.	35	27	.....	C.....	.....	169
15	Rond, blanc.....	87	87	1859	D, 2ème ordre.	.....	170
15	Blanc, carré, en bois	37	20	1874	C.....	Vue de tous les points d'approche.	171
15	Rond, blanc.....	86	86	1859	D, 2ème ordre.	.....	172
15	Rond, blanc.....	90	85	1859	D, 2ème ordre.	.....	173
13	Blanc, carré.....	40	28	1870	C.....	.....	174
20	Blanc, carré, en bois	46	28	1873	C.....	Pour guider les navires dans le détroit de Mississaga, depuis l'entrée.	175
12	Rond, blanc.....	130	85	1859	D, 3ème ordre.	.....	176
10	Rond, blanc.....	86	85	1859	D, 2ème ordre.	.....	177
6	Sur une charp. en bois	24	.....	1858	C.....	Non sous le cont. du min. de la Mar.	178
8	Rond, blanc.....	61	60	1859	D, 4ème ordre.	.....	179
10	Blanc, carré, en bois	36	.....	1875	C.....	Pour guider les navires dans les havres de Penetaguishene et de Midland.	180
.....	Sur charpente.....	.....	60	1870	C.....	.....	181
20	Blanc, carré.....	195	42	1870	C.....	.....	182
16	Tour carrée sur l'ha- bitat. du gard., bl.	56	40	1870	C.....	.....	183
8	Blanc, carré, en bois	{ 80 } { 20 }	{ 20 } { 12 }	1866	C.....	Au côté N. du chenal, guident pour entrer dans le hav. de Killarney.	184
5	Blanc, carré, en bois	30	20	1866	C.....	.....	185
6	Blanc, carré, en bois	{ 24 } { 22 }	.....	1866	C.....	Feux d'alignement.....	186
8	Blanc, carré, en bois	.....	35	1866	C.....	.....	187
12	Blanc, carré, en bois	45	20	1867	C.....	.....	188
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	189

SUPÉRIEUR.

.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	190
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	191
18	Blanc, carré, en bois	56	32	1872	C.....	Il y a une cloche d'alarme à cette station.	193
10	Blanc, carré, en bois	32	20	1872	C.....	.....	192

Liste des Phares sur les
LAC SUPÉRIEUR.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
194	POINTE CORBAY...	Baie Batchewana, 40 milles au-dessus du Sault.	46 54	0 83 50 30	Une.....	F	Blanc.	
195	POINTE AUX PINS	Rivière Ste. Marie, près du Sault.	46 28 30	84 40 50	Une.....	F	Blanc.	
196	POINTE PORPHYRE	Entrée de la baie Noire, Ile Edouard, Algoma.	48 21	5 88 51 30	Une.....	F	Blanc.	
197	CAP AU TONNERRE	Algoma	48 18 30	89 10 0	Une.....	Tr.	Blanc.	

NOUVEAU
GOLFE St.

198	DALHOUSIE	Côté sud de l'entrée du havre.	48 3 45	66 20 50	Une.....	F	Blanc.	
199	ILE AU HÉRON...	Baie des Chaleurs...	48 0 0	66 8 0	Une.....	F	Blanc.	
200	BATHURST.....	Sur la pointe Alston..	47 39 10	65 36 40	Deux.....	F	Rouge et bl'c.	
201	CARAQUETTE	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs.	47 49 40	65 54 0	Une.....	F	Blanc.	
202	LAC AUX OIES....	Côté ouest de l'île Miscou.	47 55 43	64 35 40	Une.....	Tr.	Blanc.	Toutes les minutes.
203	SHIPPÉGAN	Sur l'île, havre de Shippegan.	47 43 0	64 38 0	Une.....	F	Blanc.	
204	ILE MISCOU.....	Pointe aux Bouleaux.	48 1 0	64 29 25	Une.....	F	Rouge	
205	POKEMOUCHE	Comté de Gloucester.						
206	TRAGADIE	Côté nord du ravin Tracadie.	47 30 0	64 52 0	Deux.....	F	Blanc.	
207	TABUSINTAC	Ile au Crab, comté de Northumberland.	47 18 54	64 59 30	Deux.....	F	Une rouge et une blanc.	
208	NÉGUAC.....	Comté de Northumberland.	47 17 47	65 3 20	Deux.....	F	Blanc.	
209	ILE DU PORTAGE..	Sur la pointe S. de l'île	47 9 50	65 2 40	Une.....	F	Blanc.	
210	POINTE DE CHÉNE	Baie de Miramichi.....	47 7 40	65 15 10	Deux, $\frac{1}{2}$ mil. d'interv.	F	Blanc.	

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- au-dess. 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.	No.
20	Octogone, en bois, blanc, avec habitation.		63		C		194
8	Carré, en bois, blanc.	30	23		C		195
16	Carré, en bois, blanc.	56	36		C	Ce phare sert à des fins générales et pour guider les navires à l'îlet d'Argent.	196
12	Carré, en bois, blanc.	45	28	1874	C		197

BRUNSWICK.

LAURENT.

13	Carré, en bois, blanc.	49	33	1870	C	Vue de tous les points d'approche	198
12	Carré, en bois, blanc.	66	20	1875	C	Visible de tous les points du côté de la mer.	199
10	Hexagone, blanc.....	{ 31 $\frac{1}{2}$ } 27		1871	C	Tenues l'une par l'autre ces lumières servent à diriger les bâtiments qui entrent dans le havre. La lum. inter. est la plus haute et de couleur rouge. La lumière extérieure est blanche.	200
14	Octogone, en bois, blanc, avec habitation.	52	48	1870	C		201
10	Carré, en bois, blanc.	40	28	1875	C	Révolution complète toutes les 2 minutes.	202
11	Carré, en bois, blanc.	32	20	1872	C		203
12	Octogone, en bois, blanc.	79	74	1856	C	Un sifflet d'alarme à vapeur a été placé en 1875 à 320 pieds à l'est du phare; il résonne dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige deux fois en une minute, donnant un coup de 5 secondes avec intervalle de 25 secondes.	204
						En voie de construction.....	205
12	Carré, en bois, blanc	39	20	1872	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	206
7	Carré, en bois, blanc	90	20	1873	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	207
11	Carré, en bois, blanc	35	20	1873	C	Feux de côte et de havre, situés au nord-est du ravin.	208
12	Carré, en bois, blanc	46	42	1869	C		209
10	Blanc, en bois.....	{ 40 } 60		1869	C	Balises.....	210

Liste des Phares sur les
NOUVEAU-
GOLFE St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Int.; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
211	ILE SHELDRAKE...	Baie de Miramichi.....	47 6 50	65 18 0	Deux, $\frac{1}{2}$ mil d'interv.	F	Blanc	
212	ILE DU MILIEU.....	Rivière Miramichi.....	47 0 3	65 19 9	One.....	F	Blanc	
213	ILE AU RENARD...	Sur la pointe N. O. de l'île.	47 8 10	65 2 30	Deux, $\frac{1}{2}$ mil d'interv.	F	Blanc	
214	ILE AU RENARD...	Extrémité est de l'île.	47 6 50	65 0 10	Deux.....	F	Blanc	
215	PHARE FLOTTANT BAIÉ DE MIRAMICHI.	Barre du Fer à Cheval, entre l'île du Portage et l'île au Renard.	47 8 0	65 3 0	Une.....		Rouge	
216	ESCUMINAC.....	Sur la pointe.....	47 4 32	64 47 30	Une.....	F	Blanc	
217	PLAGE DE GRANT	Baie de Miramichi.....	47 5 30	65 28 10	Deux, rel. S.O. et N.E. l'une de l'autr.	F	Blanc	
218	PLAGE DE PRES-TON.	Baie de Miramichi.....	47 4 50	65 54 40	Deux.....	F	Blanc	
219	RICHBOUCTOU.....	Sur le Cap.....	46 39 40	64 42 30	Une.....	F	Blanc	
220	POINTE CASSIE...	Sur la pointe.....	46 19 15	64 30 20	Une.....	Tr.	Blanc	Toutes les $\frac{1}{2}$ m.
221	ILE DE SHEDIAC.....	.....	46 15 20	64 31 50	Deux.....	F	Blanc	
222	HAVRE DE SHEDI.	Quai du Chêne.....	46 14 20	64 31 0	Une.....	F	Blanc	
223	JOURIMAIN.....	Sur le cap.....	46 10 0	63 48 30	Une.....	F	Blanc	

ILE DU

224	POINTE NORD.....	Sur la pointe.....	47 3 46	63 59 10	Une.....	Tr.	Blanc	
224	POINTE OUEST.....	.....	46 37 25	64 23 10	.....		
225	CASCUMPEC.....	Île au Sable, côté nd.	46 48 22	64 2 15	Une.....	F	Blanc	

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—Suite.

LAURENT.—Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des haut.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.	No.
9	.....	48			C	Balises	211
7	Blanc.....	45		1874	C	do	212
10	En bois, blanc	50			C	Deux balises-lumières, pour guider les navires dans le chenal de Swashway.	213
10	En bois, blanc	30		1872	C		214
8	.....	35		1873	C	Une goëlette grée.	215
14	En bois, blanc	70	58	1841	D, 3ème. ordre.	Un sifflet d'alarme à vapeur situé à 300 pieds à l'ouest du phare se fait entendre dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige 10 secondes par minute avec intervalle de 50 secondes entre chaque coup. Dans les temps calmes ou avec vent favorable il est entendu à 9 ou 11 milles, et dans les mauvais temps ou avec vent contraire, à 3 ou 6 milles.	216
10	Blanc.....	{ 120 } { 140 }		1869	C	Balises.....	217
10	Blanc.....	{ 55 } { 66 }		1869	C	Balises.....	218
14	Carré, blanc	70	50	1864	D, 4ème. ordre.		219
14	Carré, en bois, blanc	40	27	1872	C		220
10	Blanc.....	{ 48 } { 56 }		1869	C	Balises.....	221
6	Au bout d'une perche	15		1860	C	Pas sous le contrôle du ministère de la Marine.	222
15	Blanc, octogone.....	72	45	1870	C	Visible du S. E. quart de N. à W.	223

PRINCE-EDOUARD.

12	Blanc.....	80	60	1866	C		224
12	Blanc, octogone, en bois.	33	25	1856	C	Sera probablement mis en opération à l'ouv. de la nav. de 1876. Chenal indiqué par un feu rouge d'alignement.	224

Liste des Phares sur les

ILE DU

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Tour. ; Intern. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
226	ILE AU POISSON.....	Côté nord de l'entrée de la Baie Malpègue ou Richmond.	46 34 44	63 42 29	Une.....	F	Blanc.....	
227	PETIT CHENAL.....		46 40	0 63 53 0	Deux.....	F	Blanc.....	
228	TRACADIE.....	Havre de Tracadie.....	46 13	0 63 10 0	Deux.....	F	Blanc.....	
229	BEDQUE.....	Quai de Green, Summerside.	46 23 25	63 47 30	Une.....	F	Blanc.....	
230	NEW LONDON.....	Baie Grenville.....	46 31 20	63 28 25	Deux.....	F	Blanc.....	
231	ST. PIERRE.....	Havre de St. Pierre.....	46 32	0 62 34 0	Deux.....	F	Blanc.....	
232	RUSTICO.....	Grand Havre.....	46 27 40	63 16 50	Deux.....	F	Blanc.....	
233	TÊTE DE LA VACHE DE MER.....	Salutation ou Tête de la Vache de Mer.....	46 19	0 63 48 30	Une.....	F	Blanc.....	
233	CRAFAUD.....		46 13	0 64 8 0	Une.....	F	Blanc.....	
234	POINTE EST.....	200 verges sur le rivage part. S. de la pointe	46 27	9 61 58 15	Une.....	F	Blanc.....	
235	TÊTE PANMURE.....	Baie Cardigan, havre de Georgetown, entrée sud.....	46 8 47	62 27 40	Une.....	F	Blanc.....	
236	GEORGETOWN.....	Pointe St. André.....	46 9 57	62 31 23	Une.....	F	Rouge.....	
237	HAVRE DE MUR'AY.....		46 0 2	62 25 57	Deux, un m. d'interval.	F	Blanc.....	
238	CHARLOTTETOWN.....	Pointe Block-house, côté ouest de l'ent.	46 11 38	63 7 28	Une.....	F	Blanc.....	
239	POINTE PRIM.....	Baie de Hillsboroug, 100 verges de la p., part. S.-E. de la baie	46 3 10	63 2 6	Une.....	F	Blanc.....	
240	ILE DU BOIS.....		45 57 25	62 44 30			Blanc.....	

NOUVELLE-GOLFE ST.

241	PUGWASH.....	Havre de Pugwash.....	45 52 30	63 40 20		F	Rouge du côté de la mer v. le hav.	
242	ILE AMET.....	Cent. de l'île, détroit de Northumberland	45 50 15	63 10 10	Une.....	F	Blanc.....	

côtes, rivières et lacs du Canada.

PRINCE-EDOUARD.—Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	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.	No.
10	Blanc, carré.....	40	36	1856			226
9	Blanc.....	22		1872	C.....	Balises d'alignement.....	227
12	Lant. sur un poteau.	40					228
7	Lant. au bout d'une p.	15		1856	C.....		229
							230
6	Balise rouge.....	20	26	1868	D, Premier ordre.		231
							232
15	Blanc, octogone.....	88	60	1863	C.....		233
3	Poteau.....	34	32		C.....		233
9	Blanc, octogone, en bois.	130	60	1867	D.....		234
16	Blanc, octogone, en bois.....	96	50	1853	C.....	La lumière doit être tenue vis-à-vis la Pointe Terras, pour éclairer le récif vis-à-vis le cap à l'Ours.	235
10	Carré, blanc.....	36	20	1868	C.....		236
5	Un sur un poteau et un autre sur le pignon d'une grange.	30 sur pôt. 45 sur gr.					237
10	Sur le toit du blockhaus, blanc.....	37	19	1851	C.....		238
12	Blanc, circul., en briq.	68	55	1846	C.....	Plusieurs bouées indiquent les dangers dans la baie.	239
							240

ECOSSE.

LAURENT.

8	Blanc, carré.....	48	44	1871	C.....		241
10	Blanc, carré, en bois.	44	26	1868	C.....	Visible partout à l'horison.....	242

Liste des Phares sur les
NOUVELLE-ÉCOSSE.—
GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Tr. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
243	POINTE MULLIN...	Côté nord de l'entrée du havre Wallace, comté de Cumberland.	45 49 25	63 25 15	Une.....	F	Blanc.....	
244	HAVRE DE PICTOU	Pointe sud de l'entrée	45 41 30	62 39 30	Deux, verticales, 25 pds. d'intervalle.	F	La hte blanc. la bas rouge.	
245	ÎLE DE PICTOU....	Pointe sud-est.....	45 49 10	62 30 30	Une.....	F	Blanc.....	
246	ÎLE DU CARIBOU...	Part. nord-est de l'île.	45 46 0	62 42 23	Une.....	Tr.	Blanc. Ttes. les minut.	
247	CAP ST. GEORGE.	Côté nord du cap.....	45 52 30	61 54 40	Une.....	F	Blanc. Tout les ½ min.	
248	ÎLE POMQUET.....	Extrémité nord-est de l'île, dans la baie St George.	45 39 40	61 44 30	Une.....	F	Rouge.....	
249	POINTE HOLLY....	Côté ouest de l'entrée du havre Isaac.	45 10 15	61 39 0	Une.....	F	Rouge.....	

ILE DU

250	CREIGHTON'S HEAD.....	A l'extrémité nord...	45 30 40	61 6 0	Une.....	Tr.	Blanc. Tout. les 40 sec.
251	PORT HOOD.....	Côté sud-est de l'entrée du havre.	46 0 0	61 31 40	Une.....	F	Rouge nord, blanc sud.
252	CHETICAMP.....	Près de l'ext. S. de l'île	46 36 30	61 3 10	Une.....	Tr.	Blanc. Tout. les 45 sec.
253	ÎLE DU LOUP DE MER OU MARGAREE.	Sommet ou milieu de l'île.	46 21 30	61 15 30	Une.....	F	Blanc.....
254	CAP NORD.....	Sur la pointe d'Argent, 1 mille au S.E. du cap nord.	47 2 10	60 23 30	Une.....	Tr.	Blanc et rouge. Tout. les 45 sec.
255	INGONISH.....	Sur l'île.....	46 41 20	60 20 0	Une.....	F	Blanc.....
256	HAVRE STE. ANNE	Sur la pointe nord de la grève.	46 17 30	60 32 15	Une.....	F	Blanc.....
257	ÎLE AUX OISEAUX.	Île Ciboux, à ¼ de mil. de l'extrémité nord.	46 23 10	60 22 30	Une.....	Tr.	Rouge et blanc. Chaq. minut ¹⁰ .
258	POINTE DU ROCHER NOIR.	Côté sud de l'entrée du Grand Bras d'Or	46 18 30	60 23 30	Une.....	F	Blanc.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

LAURENT.—Suite.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds 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.	No.
11	Blanc, carré, en bois.	39	25	1873	C.....	Pour guider les navires entrant et sortant du havre.	243
11	Bandes verticales rouges et blanches, octogone, en bois.	65	55	1834	C.....	Allumé quand la navigation est ouverte. Une petite lumière rouge est placée sous la lanterne. En les tenant O.S.O., on pare les récifs E. dev. l'île Pictou.	244
12	Blanc, carré.....	52		1853	C.....		245
10	Blanc, carré.....	35	26	1868	C.....		246
25	Blanc, carré.....	350	39	1861	C.....		247
9	Blanc, carré.....	50	23	1868	C.....	Obscure sur les relèvements d'est.	248
9	Blanc, carré, en bois.	80	20	1874	C.....		249

CAP-BRETON.

10	Blanc, carré, en bois.	29	20	1874	C.....	Pour guider les navires dans le Petit ou Arichat Ouest.	250
10	Blanc, carré.....	55		1854	C.....		251
20	Blanc, carré, en bois.	149	24	1872	C.....		252
21	Blanc, carré.....	298		1854	C.....	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.	253
15	Blanc, carré, en bois.	74	26	1875	C.....	Lumière sur la côte, révolution complète toutes les 1½ minutes.	254
20	Blanc, carré.....	237	40	1871	D, 5 ^{ème} ordre.		255
8	Blanc.....	24	30	1871	C.....	Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.	256
14	Blanc, octogone.....	77	33	1863	C.....		257
.....	Blanc, carré.....	45	23	1868	C.....		258

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ÉCOSSE.—

ILE DU CAP-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F; A écl.; F et à ecl.; Int.; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
259	POINTE MCKENZIE.	Côté N. du lac Bras d'Or, environ 2 mil. S.O. de Port Bévis.	46 7 15	60 39 0	Une.....	F	Blanc.	.....
260	GRANDS DÉFILÉS.	Sur la Pte. Uniacke, côté N. du chenal, détroit de Barra.	45 58 0	60 48 0	Une.....	F	Blanc.	.....
261	POINTE ACONI.	Sur un cap élevé, côté N. de l'entrée du Petit Bras d'Or.	46 20 30	60 17 10	Une.....	F	Rouge	.....
262	HAVRE DE SYDNEY	A l'ext. O. de la bar. S.	46 12 40	60 12 40	Une.....	F	Rouge	.....
263	POINTE BASSE.	Pointe Platte, côté E. de la b. des Espagn'ls	46 16 30	60 7 30	Une.....	F	Blanc.	.....
264	TÊTE DE LINGAN.	Côté N. de l'entrée du havre de Bridgeport.	46 14 10	60 2 40	Une.....	F	Rouge	.....
265	ILE DE FLENT.	Sur l'île.....	46 11 0	59 46 50	Une.....	Tr.	Blanc.	Tou. les 15secs.
266	ILE SCATTERIE.	Pointe N.E. du rocher Trap.	46 2 15	59 40 15	Une.....	Tr.	Blanc.	Visible une minute, éclip-sée une ½ minute.
267	MAIN-À-DIEU.	Sur le côté S. de la pointe O. de l'île Scatterie.	46 0 30	59 47 30	Une.....	F	Rouge	.....
268	LOUISBOURG.	Côté N. de l'entrée du havre, 60 brasses en dedans de la pointe.	45 54 30	59 57 15	Une.....	F	Blanc.	.....
268½	ILE GUION.	.....	.....	.....	.....	F	Blanc.	.....
269	CAP LA RONDE.	Côté O. de l'entrée de la baie de Pierre.	45 34 45	60 53 0	Une.....	F	Blanc.	.....

NOUVELLE-ÉCOSSE.—

270	ILE OUETIQUE.	Sur la pointe S.....	45 36 40	60 57 15	Une.....	F	Rouge	.....
271	ILE VERTE.	Sommet de l'île.....	45 28 50	60 53 40	Une.....	Tr.	Rouge et blanc.	Alternativem. tout. les 45 sec.
272	CAP GEORGE.	Côté S. du lac Bras d'Or, côté O. de l'entrée du passage St. Pierre.	45 44 28	60 48 20	Une.....	F	Blanc.	.....
273	ARICHAT.	Pointe Marache, S. de l'entrée de l'île Madame.	45 29 0	61 1 50	Une.....	F	Blanc.	.....
274	ILE DU JERSIAIS.	Havre d'Arichat.....	45 30 20	61 3 0	Une.....	F	Rouge	.....
275	POINTE DE SABLE.	S. de l'entrée de la Pointe Eddy ou de Sable.	45 31 30	61 14 40	Deux, horizontales, 8 vrgs. d'int.	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

BRETON.—Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	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.	No.
11	Blanc, carré, en bois.	95	.....	1874	C	Pour guider les navires à travers le lac Bras d'Or.	259
10	Blanc, carré, en bois.	29	20	1874	C	Pour guider les nav. à trav. les détroits de Barra et la navigation des lacs Grand et Petit Bras d'Or.	260
11	Blanc, carré, en bois.	91	20	1874	C	Pour guider les navires dans le lac Petit Bras d'Or.	261
10	Blanc, carré, en bois.	30½	20	1872	C	.....	262
14	Bandes vertical. rouges et blanc, octog.	70	51	1832	C	.....	263
10	Blanc, carré, en bois.	50	20	1874	C	Pour guider les navires dans le havre de Bridgeport.	264
12	Blanc, octogone.....	65	43	1856	C	Visible partout à l'horizon.	265
15	Blanc, octogone.....	90	70	1839	C	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.	266
9	Blanc, carré, en bois.	90	40	1871	C	.....	267
16	Blanc, avec une bande verticale noire sur habitation.	85	35	1842	C	.....	268
14	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	92	28	1874	C	En voie de construction..... Pour guider les navires dans la baie St. Pierre.	268½ 269

Suite.

9	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	78	28	1874	C	Pour guider les navires à travers le passage de Lennox.	270
14½	Blanc, carré, en bois.	70	31	1865	C	Lumière, au centre de l'habitation du gardien, visible partout à l'horizon.	271
12	Blanc, carré, en bois.	50	20	1875	C	Pour guider les navires dans l'entrée du Passage St. Pierre.	272
8	Blanc, carré, en bois.	34	25	1851	C	.....	273
11	Blanc, carré, en bois.	39	28	1872	C	Il y a aussi une balise d'alignement sur la pointe S.E. de l'île au Jersiais, qui indique la batture Hautfond, au large de l'entrée du havre d'Arichat.	274
8	Blanc, avec un carreau noir, carré, en bois,	25	.....	1851	C	Lumières dans les fenêtres, à chaque bout du phare.	275

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
276	POINTE TUPPER...	Havre aux navires...	45 36 40	61 22 0	Une.....	F	Rouge	.....
277	CANSO NORD.....	Entrée nord, côté O. 120 verg. en dedans.	45 41 40	61 29 10	Une.....	F	Blanc.	.....
278	HAVRE DE GUYSBORO'	Côté O de l'entr., près de la pointe Peart, baie de Chedabucto	45 22 50	61 29 10	Une.....	F	Blanc.	.....
279	TORBAY	Comté de Guysboro'						
280	CAP CANSO.....	Partie nord de l'île aux Atocas.	45 19 50	60 55 30	Dans 1 tour plac. vertic. à 12 verg. l'une de l'aut.	F	Blanc.	.....
281	HAVRE DE CANSO.	Sur l'île Hart ou Cutler.	45 21 0	60 58 30	Une.....	F	Rouge	.....
282	ILE WHITEHEAD...	Extrémité sud-ouest de l'île, comté de Guysboro.	45 12 0	61 8 15	Une.....	Tr.	Blanc.	Tout les 20sec.
283	HAVRE DU PAYS..	Sur l'île Verte, comté de Guysboro.	45 6 15	61 32 30	Une.....	F	Blanc.	.....
284	LISCOMB	Sur l'île.....	44 59 20	61 57 50	Une.....	Alt.	Rouge et blanc.	Tout les 2 min.
285	ILE AU CASTOR...	Partie S.E. de l'île au Castor est, ou île William.	44 48 10	62 20 30	Une.....	Tr.	Blanc.	Tout les 2 min.
286	ILE AUX ŒUFS...	Centre de l'île.....	44 39 50	62 51 32	Une.....	Tr.	Alt. Rouge et blanc.	Tout les min..
287	ILE AU SABLE.....	1/2 mille de l'extr. est.	43 58 30	59 46 0	Une.....	F	Blanc.	.....
288	ILE AU SABLE.....	Extrémité ouest.....	43 57 0	60 8 0	Une.....	Tr.	Blanc.	Trn. en 3 min., laissant voir 3 éclats à des intervalles d'une 1/2 minute, ensuite cessation de lumière pendant 1/2 minute par chaque révolut.
289	ILE DU DIABLE...	Partie sud-ouest de l'entrée est du hav.	44 34 50	63 27 15	Une.....	F	Rouge côté de la mer	.....
290	PLAGE DE MRAGHER.	Tour Sherbrooke, côté est de l'entrée.	44 36 0	63 31 50	Une.....	F	Blanc.	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des haut. eaux.	Hauteur en pos., du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
7	Carré, blanc... ..	44	24	1870	C	Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.	276
18	Carré, en bois, blanc	110	35	1842	C	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.	277
8	Carré, en bois, blanc	30	20	1864	C .....	.....	278
.....	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.....	279
La haute 15, La basse 9.	Octogone, en bois, bandes horizontales rouges et blanches.	75 } 40 }	60	1815	C	Un sifflet d'alarme à environ 100 verges au sud du phare ; en temps de brume ou le fera résonner huit secondes par minute.	280
12	Carré, en bois, blanc	42	28	1872	C .....	.....	281
11	En bois, pyramide, lanterne octogone	55	35	1854	C	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de 10 secondes	282
14	Carré, en bois, blanc	51	28	1873	C	Pour servir comme phare côtier, et pour guider les vaisseaux fréquentant les havres du Pays et du Pêcheur.	283
15	Carré, en bois blanc	64	28	1872	C .....	.....	284
12	Blanc, avec 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O.	70	35	1846	C	Sur maison.....	285
15	En bois, octogone, avec bandes verticales noires et bl. du côté de la mer.	80	45	1865	C .....	.....	286
18	Octogone, blanc et brun alternativement.	128	86	1873	Dion., 2de ordre.	.....	287
18	Octogone, en bois, blanc.	123	98	1873	C	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	288
8	Octogone, en bois, rouge brun, avec bandes blanches.	45	.....	1852	C	Des pilotes sont stationnés ici.....	289
12	Blanc, toit circulaire et rouge, granit.	58	48	1815	C	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.	290

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Pour. Intern. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
291	TETE DE CHE-BOUCTOU.	Côté O. l'entrée du havre d'Halifax.	44 30 20	63 30 50	Une.....	Tr.	Blanc.	Chaque minut.
292	SAMBRO.....	Milieu de l'île.....	44 26 10	63 33 30	Une.....	F	Blanc.	.....
293	ILE DE BRITTY.....	Sur la pointe Brig-près de Prospect.	44 26 22	63 45 54	Une.....	Tr.	Rouge.	Eclats brillants toutes les deux minutes.
294	ILE GEORGE.....	Havre d'Halifax.....	.....	.....	.....	F	Rouge	.....
295	POINTE PEGGY.....	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite.	44 29 30	63 55 0	Une.....	F	Rouge	.....
296	HAVRE DE WALTON	Bassin des Mines, comté de Hants.	45 14 0	64 0 45	Une.....	F	Rouge	.....
297	BAIE MARGUERITE	Sur l'île Verte, comté Lunenburg.....	44 23 0	64 2 45	Une.....	Tr.	Rouge et Blanc. alt.	T. les 1½ min..
298	CHESTER.....	Sur l'île Ironbound E. un peu à l'est du centre de l'île, dans la baie Mahone.	44 26 10	64 4 50	Une.....	F	Blanc.	.....
299	HOBSON'S NOSE...	Baie de Mahone.....	44 25 0	64 13 46	Une.....	F	Rouge	.....
300	ILE DE LA CROIX.	Pointe O. baie de Lunenburg.	44 18 45	64 10 0	Deux verticales, à 15 verges d'inter.	Haute. Int. Basse fixe.	Blanc.	Chaque min. {
301	POINTE DE LA BATTERIE.	Lunenburg.....	44 21 45	64 17 30	Une.....	F	Blanc.	.....
302	ILE MORIS.....	Sur le côté O. de l'île à l'entrée de la rivière Lahave.	44 14 15	64 18 50	Une.....	F	Rouge	.....
303	POINTE DU FORT.	Rivière Lahave.....	.....	.....	.....	Tr.	Blanc.	T. les 30 secs..
304	ILE IRONBOUND O.	Près du cap Lahave, tête de la rivière Lahave.	44 13 45	64 16 20	Une.....	Tr.	Blanc.	T. les 30 secs..
305	MEDWAY HEAD....	Entrée du côté O. du port Medway.	44 6 10	64 32 15	Une.....	F	Blanc.	.....
306	ILE DE COFFIN...	Pointe S. de la baie de Liverpool.	44 2 0	64 37 30	Une.....	Tr.	Blanc.	T. les 2 mins.. éclats 30 secs. éclip. 90 secs.
307	POINTE DU FORT.	Entrée S. de la baie Liverpool.	44 2 30	64 42 20	Une.....	F	Rouge	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lent. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Haut. en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
18	Blanc, carré, blanc...	132	22	1872	.....	.....	291
20 ou 21	Blanc, octogone.....	115	60	1758	C.....	Dans les temps de brouillard et de brume on tirera du canon à la station des signaux sur l'île Sambro comme suit :—Deux canons 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. Un sifflet d'alarme à vapeur sera placé pour suppléer aux canons.	292
14	Blanc, avec deux barres horizontales, carré, en bois, avec habitation.	75	.....	1875	C.....	Phare côtier.....	293
.....	Carré, blanc.....	65	26	1868	C.....	En voie de construction..... Lanterne sur habitation.....	294 295
10	Carré, blanc, en bois.	60	20	.....	C.....	Pour guider les navire dans le havre de Walton.	296
.....	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	.....	28	.....	C.....	Comme phare côtier.....	297
16	Blanc, tour oblongue sur l'habitation, et lanterne en bois....	150	46	1871	D.....	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Const. cachée par les arbres.	298
11	Carré, blanc, en bois.	68	29	1872	C.....	.....	299
La haute 14, La basse 6.	Rouge, base octogone.	{ 100 65 }	53	1832	C.....	Pilotes viennent ici. On peut y trouver un abri au besoin. Feu supérieur : éclats, 45 secondes ; éclipses, 13 secondes.	300
11	Blanc, tour carré, et habitation.	50	24	1864	C.....	.....	301
8	Carré, blanc.....	55	26	1868	C.....	.....	302
13	Carré, blanc.....	72	29	1855	C.....	En voie de construction..... Près du bord d'une falaise, qui a 40 pieds d'élévation.	303 304
10	Carré, blanc, noir, carré, du côté de la mer.	44	23	1851	C.....	Ressemble à une maison.....	305
16	Bandes horizontales, blanches et rouges, huit en nombre, et octogone.	65	50	1812	C.....	.....	306
7	Carré, blanc.....	30	17	1855	C.....	A gauche du côté du port en entrant dans le havre.	307

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ÉCOSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. écl. ; F. et à écl. ; Tr. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Épreuves des épreuves ou des éclats.
308	PORT MOUTON.....	Ile Spectacle, comté de Queen, pointe N.-E.	43 55 0	64 48 0	Une.....	F	Blanc.....	
309	LITTLE HOPE.....	Vers le centre de l'île.	43 48 30	64 47 15	Une.....	Tr.	Rouge	Toutes les min.
310	PTE. AU BARDEAU.....	Côté E. du havre du port Hébert.	43 48 40	64 55 30	Une.....	F	Rouge	
311	ILE DÉCHIRÉE.....	Rocher au Goëland.....	43 39 15	65 5 50	Une.....	F	Rouge	
312	ILE CARTER.....	Havre de l'île Déchirée.	43 42 15	65 5 30	Une.....	F	Rouge	
313	POINTE DE SABLE.....	Du côté E. de l'entrée du havre de Shelburne.	43 41 15	65 19 0	Une.....	F	Blanc.....	
314	CAP ROSEWAY.....	Havre de Shelburne, près de l'entrée S.E. de l'île Macnutt.	43 37 15	65 15 45	Deux vert., à 21 verg. de distan.	F	Blanc.....	
315	ILE AU NÈGRE.....	Sur le côté N.....	43 30 54	65 20 58	Une.....	Tr.	Blanc	Rouge et blanc tout. les min.
316	BACCARO.....	Sur le côté O. de l'entrée du havre Barrington.	43 26 54	65 28 12	Une.....	F	Rouge	
317	PHARE FLOTTANT DE LA BAIE É. DE BARRINGTON.		43 31 5	65 34 25	Une.....	F	Blanc.....	
318	CAP DE SABLE.....	Sur le cap.....	43 23 19	65 37 11	Une.....	Tr.	Blanc	Eclat 15 sec'd's Éclipse 25 sec.
319	ILE DU BON PORTAGE.	Sur la pointe S.	43 27 16	65 44 39	Une.....	Tr.	Rouge	Toutes les min.
320	RIV. TOUSQUET.....	Ile du Gros Poisson, pointe S. O.	43 42 10	65 57 15	Deux horiz. à 8 verges d'interv.	F	Blanc.....	
321	HAV. DE PUBNICO.....	Beach Point, côté E. de l'entrée, à 60 brasses de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une.....	F	Blanc.....	
322	ARGYLE.....	Sur la pointe S. de l'île Whitehead, comté de Yarmouth.	43 39 40	65 52 4	Une.....	F	Rouge	
323	ILE AU PHOQUE.....	P. S., $\frac{1}{2}$ de mil. de l'île.	43 23 34	66 0 52	Une.....	F	Blanc.....	
324	YARMOUTH OU CAP FOURCHU.	Cap E., pointe S.....	43 47 28	66 9 21	Une.....	Tr.	Blanc	Toutes les min. et 45 seconds. éclat $\frac{1}{2}$ min. éclipse $\frac{1}{2}$ min.

côtes, rivières et lacs du Canada.

—Suite.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan. 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.	No.
11	En bois, carré.....	47	20	.....	C.....	Pour guider les navires dans le havre.	308
12	Carré, blanc.....	40	26	1865	C.....	Au centre de la maison du gardien, visible sur tout l'horizon.	309
10	En bois, carré, blanc.	33	29	1872	C.....		310
10	Carré, blanc.....	56	31	1853	C.....		311
11	En bois, carré, blanc.	66	29	1872	C.....		312
11	En bois, carré, blanc.	67	20	.....	C.....	Pour guider les navires dans le havre et indiquer les dangers de la Pointe de Sable.	313
Haute 18, Basse 10.	Octogone, bandes verticales noires et blanches.....	{ 120 65 }	77	{ 1788 réparé 1858 }	C.....		314
12	Blanc, carré, en bois.	48	29	1872	C.....		215
10	Carré, blanc, avec rond noir du côté de la mer.	49	35	1850	C.....		316
.....	Coque et espars peints en rouge avec le mot "Barrington" en lettres blanches sur les deux côtés ...		30 au-d. du pont.			Mouillée dans 6 brasses à eau basse ; le récif de Wessex relève S.O. par O. $\frac{1}{2}$ O. distance de $\frac{3}{4}$ de mille ; le phare de Baccaro relève S.S.E. $\frac{1}{4}$ E., distance 6 $\frac{1}{2}$ milles ; les rochers Bantam relèvent S. $\frac{1}{4}$ E. $\frac{1}{4}$ E., distance, 6 $\frac{1}{2}$ milles. Pour guider les navires dans la baie E. de Barrington et dans le passage de Barrington.	317
12	Octogone, blanc.....	53	50	1861	C.....	Un sifflet d'alarme est en voie de construction.	318
12	En bois, carré, blanc,	46	28	1874	C.....	Pour guider les navires dans la baie Ouest de Barrington et du Havre de Shag.	319
12	do do	50	23	1864	C.....	Visible du côté de la mer ; aux fenêtres des deux pignons d'une maison.	320
8	Carré, blanc.....	28	20	1854	C.....	Ouvert à l'O. de l'île de St. Jean, et relevé au N. E. $\frac{1}{4}$ N. il fait 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.	321
12	En bois, carré, blanc, avec habitation.	115	28	1874	C.....	Pour guider les navires dans le havre d'Argyle.	322
18	Octogone, blanc.....	98	60	1830	Diopt. 2me ordre.	Le rocher de la Blonde reste à 3 $\frac{1}{2}$ milles S. $\frac{1}{4}$ S. O. du phare. Sifflet d'alarme près du phare.	323
18	Tour octog., bandes verticales, rouges et blanches.....	117	59	1839	C.....	Sifflet d'alarme sur le côté O. résonne par temps de brume et de neige 10 secondes par minute.	324

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Suite de

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. : A. écl. ; F. et à écl. ; Tour ; In-terr. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
325	ILE BUNKER.....	A l'extrémité du récif, vis-à-vis la pointe S.-O. de l'île, côté E. de l'entrée du havre de Yarmouth.	43 48 30	66 8 45	Une.....	F	Rouge	.....
326	CAP STE. MARIE.	Côté est de la baie.....	44 5 20	66 12 40	Une.....	Alt.	Rouge et blanc.	T. les 30 secs..
327	PTE. DEL'ÉGLISE.	Côté E. de la baie Ste. Marie, comté de Digby	44 19 55	66 7 35	Une.....	F	Rouge	.....
328	SISSIBOU.....	Côté sud de l'entrée de la rivière	44 26 30	66 1 15	Une.....	F	Blanc.	.....
329	ILE AUX EGLANTIERES.	Pointe nord-ouest....	44 14 57	66 23 30	Une.....	F	do	.....
330	WESTPORT.....	Ile de Pierre, entrée du Grand Passage.	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pieds d'interv.	F	do	.....
331	RIV. METEGHAN...	A l'extrémité du briselaanes.	44 13 43	66 8 12	Une.....	F	Verte.	.....
332	TÊTE DU SANGLIER.	50 pieds du sommet de la falaise.	44 24 16	66 13 0	Une.....	Tr.	Rouge et blanc alt.	T. les minutes.
333	POINTE PRIM.....	Pointe sud de l'entrée du bassin d'Annapolis.	44 41 34	65 47 20	Une.....	F	Blanc.	.....
334	ANSE MARSHALL OU PORT WILLIAMS.	Rive sud.....	44 56 52	65 16 0	Deux, verticales, à 20 pds.d'int.	F	Blanc.	.....
335	MARGARETVILLE...	Sur l'extrémité de la pointe, rive sud.	45 2 57	65 4 0	Deux.....	F	Rouge	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

FUNDY.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lan- t. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la gr- rouette.	Année où le phare a été al- lumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	La lanterne, sur une habitation, est construite sur une jette en bois.	27	.....	1874	C.....	Une lumière rouge pour guider les navires dans le havre. Visible du sud 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.	325
17	Octogone, blanc.....	103	43	1868	C.....	.....	326
10	Blanc, carré, en bois..	36	20	1874	C.....	Pour indiquer les dangers dans les environs de la Pointe de l'Eglise	327
8	Blanc, pyramide, en bois.	36	33	1870	C.....	.....	328
13	Octogone, blanc.....	92	55	1809	C.....	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 do Coup de do Intervalle do Coup de do Interv. de 40 do	329
10	Carré, blanc.....	40 chaque	15 chaque	1850	C.....	Visibles du nord quand on les relève entre le S. par l'O. et S. S. O., et du S. quand on les relève entre le N. E. par E., et N. N. O. $\frac{1}{2}$ O.	330
6	Bandes verticales rouges du côté de la mer, lanterne peinte en noir.	21	.....	1875	C.....	Balise pour guider les navires dans la rivière. Elle doit être laissée à tribord et longée. La marée laisse le brise-lames une heure avant l'eau basse.	331
14	Carré, blanc.....	70	.....	1864	C.....	Sur l'entrée sud du Petit Passage..	332
13	Bandes verticales rouges et blanches, tour carrée.	76	22	1817	C.....	Sifflet d'alarme sur la pointe Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 secondes par min., laissant entre les coups un intervalle de 52 secondes.	333
10	Carré, blanc.....	{ 60 } { 57 }	22	1859	C.....	Lumière sur toit de l'habitation ; lumière inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	334
8	Bandes horizon. blan. et noires, carré.	{ 30 } { 27 }	22	1859	C.....	Visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	335

Liste des Phares sur les
NOUVELLE-ÉCOSSE.—
BAIE DE FUNDY.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F; A écl; F; et h écl; Tr; Int; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
336	ROCHE NOIRE.....	Rive sud.....	45 10 10	64 46 0	Une.....	F	Blanc.....	
337	HORTON.....	Sur la côte, côté O. de la rivière Avon.....	45 6 15	64 13 30	Une.....	F	Blanc.....	
338	BURNCOAT.....	Bassin de Minas, tête de l'extrémité nord-ouest.	45 18 40	63 48 30	Une.....	F	Blanc.....	
339	ILE KIDSTON.....	Sur la pointe N. E., à l'entrée au havre Baddeck, côté N. du lac Bras d'Or.	46 5 58	60 44 20	Une.....	F	Rouge.....	
340	POINTE SPENCER.....	Rive N., baie Cobequid.	45 23 30	63 37 0	Une.....	F	Blanc.....	
341	ILE AUX PERDRIX OU PARRSBORO'.	Côté O. de la rivière.	45 23 0	64 19 0	Une.....	F	Blanc.....	
342	RIVIÈRE AUX POM.	Cap Capston ou pointe Hetty, entrée N.	45 28 20	64 51 30	Une.....	F	Blanc.....	

NOUVEAU-BRUNS-
BAIE DE FUNDY.—

342½	QUAI HILLSBORO'.	Rivière Petitcodiac ...	45 55 15	64 37 45	Une.....	F	Blanc.....	
343	MEULE.....	Partie O. de l'île.....	45 43 13	64 37 25	Une.....	F	Blanc.....	
344	CAP ENRAGÉ.....	Sommet du cap.....	45 35 34	64 46 55	Une.....	F	Blanc.....	
345	QUACQ.....	Petit rocher vis-à-vis la pointe.	45 19 20	65 31 55	Une.....	Riv.	Blanc	Toutes les 20 secondes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, carré.....	45	35	1848	C.....	Lumière sur le toit de l'habitation, visible de tous les points d'approche. Un sifflet d'alarme sur la pointe extrême du Cap d'Or, sur le côté opposé du chenal de Blackrock; résonne en temps de brouillards, brume et tempête de neige, deux fois dans chaque minute, chaque coup étant de six secondes de durée, avec intervalles de vingt-quatre secondes entre chaque coup. Le sifflet pourra probablement être entendu en temps calme ou avec le vent à une distance de 20 milles, et en mauvais temps ou contre le vent, de 5 à 8 milles selon l'état de l'atmosphère.	336
20	Blanc, carré.....	92	20	1851	C.....	Lumière dans la fenêtre.....	337
13	Blanc, carré.....	75	35	1859	C.....	Sur l'habitation; visible de tous les points d'approche.	338
7	Blanc, carré, en bois.	31		1875	C.....		339
6	Fenêtre d'une maison	35	20	1863	C.....		340
9	Blanc, carré.....	37	32	1852	C.....	Lanterne sur l'habitation.....	341
12	Blanc, oblong, avec tour.	64	45	1870	C.....	Reconstruit à environ 100 pieds S.S.E. de l'ancien.	342

WICK.

Suite.

5	.....	14	22	1875	C.....	Pour guider les navires montant la rivière et allant aux quais à charbon et plâtre.	342½
12	Blanc, octogone, en bois.	60		1854	C.....	Visible du N.E. par E. autour par le N. à E. par le S., ou 315°. Phare du cap Enragé S. O. par O. ½ O. à environ 10 milles.	343
15	Blanc, carré.....	120	23	1840	D, 4ème ordre.	Visible entre les relevements de N O. par S. à N.E. Un sifflet d'alarme situé à 150 pieds N.E. du phare résonne, dans les gros temps, pendant 4 secondes dans chaque minute. Il sera probablement entendu dans les temps calmes à 10 milles et de 3 à 5 milles dans les tempêtes.	344
15	Bande horizontale rouge et blanche, octogone.	58	46	1835	C.....		345

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BAIE DE FUNDY.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. éol. ; F. et à éol. ; Tour. ; Int. ; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
346	CAP SPENCER.....	Sommet du cap.....	45 12 30	65 54 0	Une.....	Tr.	Rouge et Blanc alt.	Toutes les 45 secondes.
347	ILE AUX PERDRIX.	Hâvre de St. Jean....	45 14 20	66 3 20	Une.....	F	Blanc	.....
348	HAVRE DE ST. JEAN.	.....	45 15 10	66 3 40	Une.....	F	Blanc	.....
349	LEPRÉAU.....	Sur la pointe	45 3 40	66 27 39	Deux, verticales, 9 verges de distance.	F	Blanc	.....
350	POINTE DU SAPIN.	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	.....	.....	Une.....	F	Blanc	.....
351	POINTE DE MARC.	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	.....	.....	Une.....	F	Blanc	.....
352	MIDJIC BLUFF.....	Baie Passamaquoddy, comté de Charlotte.	45 11 21	67 5 30	Une.....	F	Blanc	.....
353	TÊTE DE DREW...	Sur le côté O. du hav., comté de Charlotte.	45 3 45	66 44 0	Une.....	F	Blanc	.....
354	ILE MUSQUASH....	Lac Washadamoak, comté de Queen.....	45 42 0	66 7 0	Une.....	F	Blanc	.....
355	HENDRY FARM.....	Lac Washadamoak, comté de Queen.....	45 42 0	66 7 0	Une.....	F	Blanc	.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Suite.

Portée en mil, par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lan- au-dess. 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.	No.
20	Blanc, bâtisse carrée avec tour.....	207	35	1873	C	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.	346
20	Bandes verticales rouges et blanches.	119	40	1791	C	Par temps de brume, on fait résonner un sifflet d'alarme de minute en min. pend. 10 sec. Une bouée à cloche est posée près du côt. E. du réc. de l'île aux Perdrix.	347
10	Bandes verticales rouges et blanches.	35	15	1828	D, 4ème. ordre.	.....	348
15	Bandes horizontales rouges et blanches, octogone.....	{ 81 } { 53 }	31	1831	C	Visible entre O.N.O. et E. par N. du sud. Un sifflet d'alarme résonne par temps de brume et de neige, 2 coups par minute, d'abord un coup de 5 secondes avec intervalle de 5 secondes, puis un autre coup de 5 secondes avec un intervalle de 45 secondes pour compléter la minute.	349
.....	Charpente à claire-voie avec lanterne en bois peinte en blanc.....	32	28	1876	C	Sera allumé à l'ouverture de la navigation de 1876. Le chenal de la pointe du Sapin au terrain de ballast est E. $\frac{1}{2}$ S. $\frac{1}{2}$ S., distance 2 milles ; de la pointe du Sapin à la pte. de Marc O.N.O., distance 2 milles. Les navires, après avoir laissé l'île Doucet, en se dirigeant N. jusqu'à ce que la lumière de la pointe du Sapin relève N.O. $\frac{1}{2}$ O., puis O. N.O., pourrait éviter le récif.	350
.....	Charpente à claire-voie avec lan- en bois peint. en blanc	32	28	1876	C	Sera allumé à l'ouverture de la navigation.	351
.....	Blanc, carré, en bois, lanterne brune.....	130	29	1876	C	Une barre s'étend au large E.N.E. du phare et relève à eau basse une distance de 100 brasses au-dessus du niv. des hautes eaux. Un nav. se tenant à 130 brasses évitera cet écueil à eau basse.	352
10	Blanc, carré, en bois.	45	36	1875	C	Vue de tous les points entre les entrées est et ouest du havre.	353
.....	{ Brun, charpente à claire-voie lanterne blanche.....	26	.....	1875	C	Feux d'alignement pour indiquer le cours du chenal à partir de l'île Musquash, passé la batture de l'île du Cochon. En descendant le lac il faut suivre les deux feux jusque vis-à-vis l'extrémité de l'île du Cochon, d'où l'on a un cours du sud jusqu'au pied de l'île Musquash. En remontant le lac il faut suivre vis-à-vis l'extrémité N.O. de l'île de Cochon jusqu'à un demi-mille du phare de la ferme Hendry.	354
.....	{ Brun, charpente à claire-voie lanterne blanche.....	30	.....	1875	C .....	.....	355

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A. ecl. ; F. et à ecl. ; Tr. ; Int. ; AL.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
356	TÊTE BLANCHE ...	Extrémité ouest de l'île de Bliss, côté sud de l'entrée ouest du havre de Bliss ...	45 1 15	66 51 0	Une.....	F	Rouge.....	
357	ILE DE CAMPOBELLO	Pointe nord de Head Harbour.	44 57 40	66 54 10	Une.....	F	Blanc.....	
358	PORT ST. ANDRÉ.	P'te. nord de l'entrée.	45 4 10	67 2 50	Une.....	F	Blanc.....	
358½	PORT ST. ANDRÉ	Sur le récif de sable à l'entrée est	45 3 45	67 0 50	Une.....	F	Blanc.....	
359	SUD-OUEST DE L'ILE AU LOUP.	Sur la pointe sud-est de l'île.....	44 56 30	66 44 10	Une.....	Rev.	Blanc.	Chaque 1½ minute.....
360	SWALLOW TAIL...	Partie nord-est de Grand Manan.....	44 45 52	66 44 0	Une.....	F	Blanc.....	
361	MACHIAS, ILE.....	Sur l'île.....	44 30 7	67 6 13	2, O. par N. ½ N. et E. par S. ½ S. et 56½ vgs. d'inter- valle.	F	Blanc.....	
362	ROCHER DE GAN- NET.....	Sur le rocher.....	44 0 38	66 47 0	Une.....	F et E.	Blanc.	Eclat toutes les 4½ secon- des

RIVIÈRE

363	TÊTE VERTE	45 18 0	66 7 20	Une.....	F	Blanc.....
364	POINTE DE SABLE	45 22 0	66 11 0	Une.....	F	Blanc.....
365	P'TE. DU CHÊNE.....	45 32 0	66 6 0	Une.....	F	Blanc.....
366	NO MAN'S FRIEND.....	45 47 0	66 7 30	Une.....	F	Blanc.....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—Suite.

FUNDY.—Suite.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds 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.	No.
12	Blanc, carré, en bois.	45	30	1871	C.....		356
15	Blanc, avec croix rouge, tour octogone.	64	34	1829	C.....		357
10	Blanc, octogone.	42	22	1833	C.....		358
10	Blanc, carré, en bois sur une jet. en ch.	40	10	1855	C.....	Visible entre les relèvements de N. O. par N. et S. E. par S. Guide à tous les ports dans l'intérieur de la baie, et les vais. allant en haut de la riv. Ste. Croix depuis le Pet. Passage ou Quoddy O. Il y a seul. 4 pds. d'eau sur l'extension N. O. du récif vers le rivage.	358½
17 à 20	Blanc, carré, en bois.	111	35	1871	C.....	Lanterne sur habitation. Visible de tous les points d'approche.	359
17	Blanc, octogone, en bois.	148	50	1860	C.....	Visible entre les relèvements de S. O. par S. à N. O. Un sifflet d'alarme à l'extrémité N. O. de la tête du Grand Manan, 80 pds. au-dessus des hautes eaux, résonne dans les gr. temps, broilards et temp. de neige, 3 coups de 4 secondes dans ch. minute, avec un intervalle de seize secondes entre chaque coup.	360
15	Blanc.....	58 E., 54 O.	36 chaque	1832	Unelumière catopt. l'autre dioptrique de 2ième 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 de	361
12	Bandes verticales, noires et blanches alternativement, tour octogone.	66	41	1831	D, 4ième ordre.	Un canon est tiré durant les broilards et les temp. de neige Une dangereuse chaîne de roch., s'ét. 4 milles à l'est du phare. Lumière fixe..... 45 secondes Eclipse..... 5½ do Eclat..... 4½ do Eclipse..... 5½ do Faisant..... 60 do	362

ST. JEAN.

10	Blanc.....	105	1869	C.....		363
10	Blanc.....	50	1869	C.....		364
10	Blanc.....	50	1869	C.....		365
10	Blanc.....	55	1869	C.....		366

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-BRUNS

RIVIÈRE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalle des révolutions ou des éclats.
367	BATT. OROMOCTO.....		45 53	0 66 27	0 Une.....	F	Blanc	
368	WILMOT'S BLUFF.....		45 56	0 66 30	0 Une.....	F	Blanc	
369	POINTE COX.....	Grand Lac.....	46 2	0 66 1	0 Une.....	F	Blanc	
370	POINTE ROBERTSON.....	Grand Lac.....	45 53	0 60 13	0 Une.....	F	Blanc	
371	POINTE FANJOY.....	Grand Lac.....	45 55 10	60 4	0 Une.....	F	Blanc	

COLOMBIE

372	ILE DE BEREN.....	Entrée ouest du havre de Victoria	48 25 24	125 24	0 Une.....			
373	ILE DE L'ENTRÉE.....	Havre de Nanaimo.....						
374	ROCHERS DE COURSES.....	Dans le détroit de Fuca.	48 17 45	123 32	0 Une.....	A écl.	Blanc	T. les 10 sec's.
375	FIGARD.....	Sur rocher à l'entrée du havre d'Esquimalt.	48 26	0 123 27 15	Une.....	F	Rouge	
376	PHARE-FLOTTANT RIV. FRASER	Sur Sand Head, S. à l'entrée de la riv.	49 3 50	123 16 40	Une.....	F	Blanc	
377	POINTE ATKINSON	Entrée N. O. de la baie Anglaise et du Passage Burrard.	49 19 42	123 15 54	Une.....	Tr.	Blanc	T. les minutes.
378	CAP BEALE.....	Pointe S. E. de l'ent. de Barclay Sound, sur la côte ouest de l'île Vancouver.	48 47 48	125 12 52	Une.....	Tr.	Blanc	T. les 30 sec's.

côtes, rivières et lacs du Canada.

WICK.—Suite.

JEAN.—Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds 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.	No.
10	Blanc	54		1869	C		367
10	Blanc	104		1869	C		368
10	Blanc	20		1869	C		369
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C		370
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C		371

BRITANNIQUE.

7				1876	C	Ce phare relève de la bouée à cloche du banc Brothie, N.N.O. $\frac{1}{2}$ O.	372
						En voie de construction	373
18	Bandes horizontales noires et blanches alternativ. circul., en pierre.	118	105	1861	D, 2ème ordre.	Une cloche d'alarme sonne dans les gros temps ou dans les temps brumeux.	374
12	En brique blanche et habit. en briq. rouge			1861	D, 4ème ordre.	Paraît rouge dans le havre.	375
9	Coque rouge, avec une boule au haut du phare.	70		1866	C		376
15	Blanc, carré, en bois.	119	49	1875	C	Visible autour d'un arc de l'horizon, depuis l'entrée de Burrard Inlet jusqu'à un relèvement E. par N. $\frac{1}{2}$ N. Les navires du détroit ne doivent pas l'approcher à l'E. du N., car ce relèvement ne leur évite que le banc de l'Esturgeon, au large de la rivière Fraser. Phare côtier pour indiquer l'entrée de Burrard Inlet.	377
19	Gris, carré, avec résidence détachée de forme oblongue	164	35	1874	C	Phare côtier pour indiquer l'entrée de Barclay Sound. Visible d'un relèvement de l'est parallèle avec la côte par O. quart N. $\frac{1}{2}$ N. Le phare ne doit pas être approché à l'est de E. $\frac{1}{2}$ N., car les bancs s'étendent jusqu'à l'entrée de Barclay Sound. Les marins ne doivent pas essayer d'entrer dans le détroit sans connaître la localité ou sans un pilote.	378

INDEX.

N.B.—Les noms sous lesquels les phares sont le plus généralement connus sont en PETITES CAPITALES. Lorsque les noms se composent de deux mots ou plus, comme "St. François," "ILE AUX PRUNES," etc., il a été jugé convenable de les entrer comme suit: "*François, St.*," "*Prunes, Ile aux,*" en italiques. Les noms des endroits près desquels les phares sont situés sont imprimés en lettres ordinaires ou minuscules.

A.	No.		No.
<i>Aconi, Pointe</i>	261	BIRD ISLAND (Ile des Oiseaux).....	257
AGATE, ILE.....	193	BIRD ROCKS (Rochers aux Oiseaux).....	8
ALGERNON, ROCHER.....	49	Black Bay (Baie Noire).....	196
Alston, Pointe.....	200	BLACK ROCK (Roche Noire).....	336
AMBT, ILE.....	242	BLACK ROCK Po't (Pte. de la Roche Noire)	258
AMHERSTBURG.....	166	Bliss, Ile de.....	356
AMHERST, ILE.....	10	Blockhouse Point (Pointe du Fort).....	238
AMOUR, POINTE St.....	2	BLOODY ISLAND (Ile du Sang).....	65
André, Pointe St.....	236	BOAR'S HEAD (Tête du Sanglier).....	332
<i>André, Port St.</i>	358	BOIS BLANC.....	166½
<i>Anglais, Pointe aux</i>	99	Bois Blanc.....	166
Annapolis, Bassin d'.....	333	BON PORTAGE, ILE DU.....	319
<i>Anne du bout de l'Ile, Ste</i>	97	BONNET ÉCOSSAIS.....	137
<i>Anne, Havre de Ste.</i>	256	Bridgeport, Havre de.....	264
Anticosti, Pointe est d'.....	21	BRIER ISLAND (Ile aux Eglantiers).....	329
Anticosti, Pointe sud d'.....	22	Brig Point (Pointe du Brick).....	293
Anticosti, Pointe ouest d'.....	24	BROWN, POINTE DE.....	128
Anticosti, Pointe sud-ouest d'.....	23	<i>Bruce, Port de</i>	160
<i>Antoine, St.</i>	59	BUNKEB, ILE DE.....	325
APPLE RIVER (Rivière aux Pommes).....	342	BURLINGTON, BAIE DE.....	151
ARGYLE.....	322	BURNTOAT (Capot Brûlé).....	338
ARICHAU.....	273	BURNT ISLAND (Ile Brûlée).....	126
ASH ISLAND (Ile aux Frênes).....	64	Buttard Inlet.....	377
<i>Atkinson, Pointe</i>	377	<i>Burwell, Port de</i>	159
AVON, Rivière.....	337	BYNG INLET.....	181
B.		C.	
BAGCARO.....	316	<i>Cadieux, Pointe à</i>	98
BAGOT'S BLUFF.....	22	CAMPBELL, ILE DE.....	106
<i>Bague, Ile à la</i>	86	CAMPOBELLO, ILE DE.....	357
Baie Anglaise.....	377	CANSO, CAP.....	280
Baie de Porteau.....	2	<i>Canso, Nord</i>	277
Barclay Sound.....	378	CANSO, HAVRE DE.....	281
BAR, PHARE FLOTTANT DE LA POINTE.....	165	CAP DE SABLE.....	318
Barrington.....	316	CAP BEALE.....	378
BARRINGTON, PHARE FLOT., BAIE EST DE.....	317	Cap Capston.....	342
Bassin de Minas.....	296, 338	<i>Cap Canso</i>	280
Batchewana, Baie de.....	194	CAP CHARLES.....	67
BATHURST.....	200	CAP CHATTE.....	27
BATISCAN.....	70	CAP D'ESPOIR.....	15
BATTERIE, POINTE DE LA.....	301	CAP ENRAGE.....	344
BATTLE ISLAND (Ile de la Bataille).....	190	CAP FOURCHU.....	324
Beach Point (Pointe de la Plage).....	321	<i>Cap Gaspé</i>	19
<i>Beale, Cap</i>	378	CAP GEORGE.....	272
BEAUHARNOIS.....	95	Cap Lahave.....	394
Beaver Harbour (Havre du Castor).....	353	CAP LA RONDE.....	269
Beaver Island, E. (Ile du Castor, E.).....	285	CAP MADELINE, phare d'en bas.....	72
Beaver Island (Ile du Castor).....	285	CAP MADELINE, phare d'en haut.....	73
<i>Bequets, St. Pierre les</i>	69	CAP MADELINE.....	25
BEDEQUE.....	229	CAP NORMAND.....	3
BELLECHASSE.....	51	CAP NORD.....	254
BELLE-ISLE.....	1	CAP RAY.....	5
BEREN, ILE DE.....	372	CAP ROSEWAY.....	314
BETTY, ILE DE.....	293	CAP ROBIER.....	20
BICQUET, ILE DE.....	35	CAP ROUGE.....	54, 55
Big Fish Island (Ile du Gros Poisson).....	320	Cap Rouge.....	58
Big Harbour (Grand Havre).....	232	CAP St. GEORGE.....	247
Big OTTER CREEK (Gr'd ruis. de la Loutre)	159	CAP STE. MARIE.....	326
Birch Point (Pointe du Bouleau).....	204	CAP SPENCER.....	346

INDEX.

	No.		No.
Capston, Cap.....	342	DREW'S HEAD (Tête de Drew).....	353
CARAQUETTE.....	201	Du Chêne, Quai	222
Cardigan, Baie de	235	DUCK ISLAND (Ile aux Canards).....	189
Carillon, Ile de.....	99	<i>Ducks, False</i> (Faux Canards).....	132
CARLTON, POINTE DE.....	12		
CARON, POINTE DE.....	96	E.	
Carousel, Ile de.....	26	East Beaver Island (Ile du Castor Est)..	285
CARIBOU, ILE AU.....	246	East End, Anticosti, (Pte. est Anticosti)	21
CARTER, ILE DE.....	312	EAST END, SABLE ISL'D (Pte. est, Ile de S.)	287
CASCUMPEC.....	225	East Ironbound Isl'd (Ile cerc. de fer E.)	298
CASSIE, POINTE DE.....	220	EAST POINT, P.E.I. (Pointe Est, I.-P.-E.)	234
CATFISH CREEK (Ruisseau de la Barbue)	169	Eddy, Pointe d'.....	275
CHAMPLAIN.....	71	Edouard, Ile.....	196
<i>Channel, Little</i> (Petit Chenal).....	227	Egg Island, (Ile aux Œufs, N.-E.).....	286
CHANTRY, ILE DE.....	172	Egg Island, Ont. (Ile aux Œufs, Ont.)	137
CHARLOTTETOWN.....	238	EGG ISLAND, P.Q., (Ile aux Œufs).....	28
CHARLES, CAP.....	67	English Bay (Baie Anglaise).....	377
CHATEAUGUAY.....	94	<i>Enragé, Cap</i>	344
CHATS, Lac des.....	105, 106	ENTRANCE ISLAND (Ile de l'Entrée).....	373
<i>Chatte, Cap</i>	27	ENTRY ISLAND (Ile Entry).....	9
CHEBUCTO HEAD (Tête de Chebouctou).	291	ESCUMINAG.....	216
Chêne, Grande Rivière du.....	66	Esquimaux, Havre d'.....	375
CHERRY.....	114	ETANG DU NORD.....	11
CHERRY ISLAND (Ile du Cérissier).....	113		
CHESTER.....	298	F.	
CHETICAMP.....	252	FALSE DUCKS (Faux Canards).....	132
CHRISTIAN ISLAND (Ile du Chrétien).....	179	FANJOY, POINTE DE.....	371
CHURCH POINT (Pointe de l'Eglise).....	327	FATHER POINT (Pointe-aux-Pères).....	33
CIBOUX, Ile de.....	257	FIGGARD.....	375
<i>Claire, Pointe</i>	93	Fish Island, Big (Ile du Gros Poisson)...	320
CLAPPERTON, ILE DE.....	187	FISH ISLAND (Ile du Poisson).....	226
<i>Clark, Pointe de</i>	170	Flat Point (Pointe Plate).....	263
Cobequid, Baie de.....	340	FLINT, ILE DE.....	265
COBOURG.....	140	<i>Foreland, Nord</i>	158
COFFIN, ILE DE.....	306	FORT, POINTE DU.....	303
<i>Colborne, Port de</i>	154	FORT, POINTE DU, Baie de Liverpool.....	307
COLE'S SHOAL (Batture de Cole).....	119	Forteau, Baie de.....	2
COLLINGWOOD.....	178	<i>Fourchu, Cap</i>	324
Contrecoeur, Traverse de.....	83	Fox Island (Ile au Renard, Lac Simcoe)	153
CORBAY, POINTE DE.....	194	FOX ISLAND (Ile au Ren., Riv. Miramichi).	213, 214
CORNWALL, CANAL DE.....	118	<i>François, Port St.</i>	74
CÔTEAU DU LAC.....	110	<i>François, St.</i>	52
COUNTRY HARBOUR (Havre du Pays).....	283	FRASER, PHARE FLOTTANT DE LA RIVIÈRE	376
<i>Coves, Isle of</i> (Ile des Anses).....	173	<i>Friend, No Man's</i>	366
COX, POINTE DE.....	369	Fuca, Détroits de.....	374
Crab Island (Ile aux Crabes).....	207		
Cranberry Island (Ile aux Atocas).....	280	G.	
CRANE ISLAND (Ile aux Grues).....	50	GAGE.....	30
CRAPAUD.....	233½	GANANOQUE NARROWS, (Passes de Gan...)	122
<i>Crédit, Port</i>	149	GANNET, ROCHER DE.....	362
CREIGHTON'S HEAD (Tête de Creighton)..	250	GASPÉ.....	17
CRIB.....	115	GASPÉ, CAP.....	19
CROIX, ILE DE LA.....	300	GASPÉ, PHARE FLOTTANT DE LA BAIE DE.....	18
Croix, Rivière Ste.....	350, 351	<i>George, Cap</i>	272
<i>Croix, Ste.</i>	60	<i>George, Cap St.</i>	247
<i>Current, Little</i> (Petit Courant).....	186	GEORGE, ILE.....	294
Cutler, Ile de.....	281	GEORGETOWN.....	236
D.		GIBRALTAR, POINTE DE.....	147
DALHOUSIE.....	198	GIN ROOK (Rocher du Genièvre).....	180
<i>Dalhousie, Port de</i>	152	GLENGARRY.....	117
DARLINGTON.....	143	Gloucester, Baie de.....	180
DEEP RIVER ISLET (Ilet de la R. Creuse) ..	107	GODERICH.....	168
<i>D'Espoir, Cap</i>	15	GOOSE LAKE (Lac aux Oies).....	202
Détroits de Fuca.....	374	Grand Manan.....	360
DIABLE, ILE DU.....	289	GRAND NARROWS (Grandes Passes).....	260
<i>Dover, Port</i>	157	Grand Passage.....	330
<i>Drake, Outer</i> (Drake extérieur).....	132	GRANDE ILE, KAMOURASKA.....	44

INDEX.

	No.	L.	No.
GRANT'S BEACH (Plage de Grant)	217	Lac, Coteau du	110
GRANDE ÎLE MANITOULINE	175	LACHINE	90
Grande Rivière du Chêne	66	Lac, Montée du	58
GREEN HEAD (Tête Verte)	363	Lac, Pointe du	75
Green Isl'd (Île Verte, Co. de Guysboro)	283	Lac des Chats	105, 106
Green Isl'd (Île Verte, Co. de Lunenburg)	297	LAC ST. LOUIS, phare flottant (No. 1)....	91
GREEN ISL'D (Île Verte, Co. de Rich., N.É.)	271	LAC ST. LOUIS, do (No. 2).....	92
GREEN ISLAND (Île Verte, P.Q.)	41	LAC ST. LOUIS, phare sur la jetée	92½
Green, Quai de, Summerside	229	LAC ST. PIERRE, ÎLE AUX RAISINS	79, 80
GREEN SHOAL (Batture Verte)	194	LAC ST. PIERRE, phare flottant central..	77
GRENADIER, ÎLE DU	120	LAC ST. PIERRE, do est	76
Grenville, Baie de	230	LAC ST. PIERRE, do ouest.....	78
GRIFFITH, ÎLE DE	176	Lahave, Cap	304
Grindstone Island (Île de la Meule).....	11	LAMB ISLAND (Île de l'Agneau).....	191
GRINDSTONE (Meule)	343	LANGLAIS, POINTE	66
GRONDINES	68	LARK ISLET (Îlet aux Alouettes)	40
GROSSE POINTE	108, 109	La Ronde, Cap	269
GUION, ÎLE	268½	LAVALTRIE	82
GULL ISLAND (Île du Goëland).....	141	Lawrence, Point St. (Pointe St. Laurent)	57
Gull Rock (Rocher du Goëland).....	311	LEPRÉAU	349
GUYSBORO, HAVRE DE	278	Lewis, Port	112
H.			
HAMILTON, ÎLE	116	LINDOE, ÎLE	121
Hart, Île	281	LINGAN HEAD (Tête de Lingan).....	264
Head Harbour	357	LISCOMB	284
HEATH, POINTE	21	LITTLE CHANNEL (Petit Chenal)	227
Hébert, Port	310	LITTLE CURRENT (Petit Courant)	186
HENDRY, FERME	355	LITTLE HOPE (Petite Espérance).....	309
HÉRON, ÎLE AU	199	LITTLE METIS POINT (Pte. du Petit Métis)	311
Hetty, Pointe	342	Little Slave Isl'd (Pet. Île de la Douve.)	122
Hillsboro, Baie	239	LIVERPOOL	146
HOBSON'S NOSE	299	Liverpool, Baie	306, 307
HOLLY, POINTE	249	London, New	230
Hood, Port	251	LONELY ISLAND (Île Solitaire)	182
Hope, Little	309	LONG PILGRIMS (Gros Pèlerins).....	43
Hope, Port	142	LONGUE POINTE	158
Horse Rock, Red (Rocher du Chev. Rouge)	125	L'ORIGINAL	101
Horseshoe Bar (Barre du Fer à Cheval.)	215	Louis, Lac St., phare flottant (No. 1)....	91
HORTON	337	Louis, Lac St., do (No. 2).....	92
I.			
INGONISH	255	Louis, Lac St., phare sur la jetée.....	92½
Ironbound Island, (Île Cerc. de fer, Est)	298	LOUISBURG	268
Ironbound Island, (Île Cerc. de fer, O)....	304	LOW POINT (Pointe Basse).....	263
Isaac, Havre	249	LOWER TRAY LIGHT'IP (Ph. fl., T. d'en b.)	46
ÎLE À LA BAGUE	86	M.	
ÎLE À LA PIERRE	81	MACHIAS, ÎLE	361
ÎLE AUX PRUNES	84	MacNutt, ÎLE	314
ÎLE AUX RAISINS	79, 80	Madame, Île	273
ISLE OF COVES (Île des Anses).....	173	Madeleine, Cap	25
J.			
JACKSTRAW SHOAL (Batt. de Jackstraw)	123	Madeleine, Cap, phare d'en bas.....	72
JERSEYMAN ISLAND (Île du Jersiais)	174	Madeleine, Cap, phare d'en haut.....	73
Jean, Havre St	348	Mahone, Baie	299
Jean, Port St	56	MAIN-À-DISU	267
JOURMAIN	223	Mailand, Port	156
K.			
Kamouraska, Grande Île	44	Malpèque Baie	226
KINSTON, ÎLE	339	Manan, Grand	360
Killarney	184	MANICOUAGAN, PHARE FLOTTANT DE.....	32
KINCARDINE	171	Manitouline, Grande Île	275
KNAFF, POINTE DE	128	MAQUEREAU, POINTE AU	14
		Marache, Pointe	273
		MARGAREE, ÎLE	253
		MARGARETSTVILLE	335
		MARGUERITE, BAIE	297
		Marie, Baie Ste	327
		Marie, Cap Ste	326
		Marie, Rivière Ste	195
		MARK, POINTE	351
		MARSHALL, ANSE	334
		MARTIN, RIVIÈRE	25½

INDEX.

	No.		No.
MATANE	29	PARRY SOUND.....	183
MCGEE, POINTE	111	PARTRIDGE ISL'D (Ile aux P., H. St. Jean)	347
McKENZIE, POINTE.....	259	PARTRIDGE ISL'D (Ile aux Perd., L. Hur.)	185
McKENZIE, QUAI.....	169	PARTRIDGE ISLAND (Ile aux Perd., N.-E.)	341
McKillop, Pointe.....	112	PASPÉBIAC.....	13
McTAVISH, POINTE.....	102	Passamaquoddy, Baie.....	352
MEAGHER'S BEACH (Plage de Meagher)	290	<i>Paul, Ile St.</i>	6, 7
MEDWAY HEAD.....	305	Pearl Point (Pointe de la Perle).....	278
Medway, Port.....	305	PEGGY, POINTE.....	295
METEGHAN, RIVIÈRE.....	331	PELÉE, ILE.....	163
<i>Métis, Pointe du Petit</i>	31	PELÉE, POINTE.....	164
MICHEL, POINTE.....	174	PERCÉ.....	16
MICHIPICOTEN, ILE.....	192	<i>Peter, Point</i> (Pointe de Pierre).....	135
MIDDLE ISLAND (Ile du Milieu, Lac Erié)	162	PETER ROCK (Rocher de Pierre).....	141
MIDDLE ISLAND (Ile du Milieu, Riv. Mir.)	212	PETER'S BAY (Baie de Pierre).....	269
MIDJIC BLUFF.....	352	Peter's Island (Ile de Pierre).....	330
Minas, Bassin de.....	296, 338	<i>Pierre, Ile à la</i>	81
Mink Island (Ile du Vison).....	183	<i>Pierre, Lac St.,</i> phare flottant centre.....	77
MIRAMICHI, PHARE FLOT. DE LA BAIE DE.....	215	<i>Pierre, Lac St.,</i> do est.....	76
MISCOU, ILE.....	204	<i>Pierre, Lac St., Ile aux Raisins</i>	79, 80
Miscou, Ile.....	202	<i>Pierre, Lac St., Ouest</i>	78
MOHAWK, ILE.....	155	<i>Pierre les Bequets, St.</i>	69
Money Point (Pointe à l'Argent).....	254	<i>Pierre, Lac St.</i>	231
MONTÉE DU LAC.....	58	PICKERING.....	146
MONTRÉAL.....	89	PICTOU, HAVRE DE.....	244
<i>Monts, Pointe des</i>	29	PICTOU, ILE.....	245
MORRIS, ILE.....	105	PIGEON ISLAND (Ile aux Tourtes).....	131
MOSER, ILE.....	302	<i>Pilgrims, Long</i> (Gros Pèlerins).....	43
<i>Mouton, Port</i>	308	<i>Pillars' Stone</i> (Piliers de pierre).....	48
MULLIN, POINTE.....	243	<i>Pins, Pointe aux</i>	195
MURRAY, HAVRE.....	237	<i>Placide, St.</i>	100
MUSQUASH, ILE DU RAT-MUSQUÉ.....	354	PLATON, POINTE.....	62
		<i>Pleasant Point</i> (Pointe Plaisante).....	133
N.	No.	POINTE À CADIBUX.....	98
Nanaïmo, Havre.....	373	POINTE ACONI.....	261
Neepigon, Baie.....	190, 191	<i>Pointe Amour</i>	2
NEGRO ISLAND (Ile du Nègre).....	315	POINTE À KINGSON.....	377
NEGUAC.....	208	POINTE AUX ANGLAIS.....	99
NEUF MILLES, POINTE DES.....	130	POINTE AUX ORIGNAUX.....	45
<i>Neuf, Port</i>	61	POINTE AUX PINS.....	195
<i>Neuf, Port, Comté de Saguenay</i>	34	POINTE AUX TREMBLES.....	88
NEW LONDON.....	230	POINTE CLARE.....	93
NO MAN'S FRIEND.....	366	POINTE CLARK.....	170
<i>Noire, Pointe</i>	38, 39	POINTE DES MONTS.....	29
<i>Nord, Etang du</i>	11	POINTE DU LAC.....	75
<i>Normand, Cap</i>	3	<i>Pointe Langlais</i>	66
NORTH CANSO (Canso Nord).....	277	<i>Pointe Magùereau</i>	14
NORTH FORELAND (Pointe de terre Nord)	158	POINTE NOIRE.....	38, 39
NORTH POINT, (Pointe du Nord, I.-P.-E.)	224	POINTE O'HARA.....	17
NOTTAWASAGA, ILE.....	177	POINTE DE PIERRE.....	135
		POINTE PLAISANTE.....	133
O.		POINTE PRIM, Annapolis.....	333
O'Hara, Pointe.....	17	POINTE PRIM, I. P. E.....	239
OAK POINT, (P. du Chêne, Riv. St. Jean.)	365	POINTE RICHER.....	4
OAK POINT, (Pte. du Chêne, Baie Miram.)	210	POINTE ST. LAURENT.....	57
OAKVILLE.....	150	POINTE TUPPER.....	276
<i>Orignaux, Pointe aux</i>	45	POKEMOUCHE.....	205
OROMOCTO SHOAL (Batture Oromocto)...	367	POMQUET, ILE.....	248
OSHAWA.....	144	PORPHYRE, POINTE.....	196
<i>Otter Creek, Big</i> (Grand R. de la Loutre)	159	PORTAGE, ILE DU.....	209
Ouelle, Rivière.....	45	<i>Portage, Ile du Bon</i>	319
OUTRIQUE, ILE.....	270	PORT BRUCE.....	166
OUTER DRAKE (Drake extérieur).....	132	PORT BURWELL.....	159
Owen Sound.....	169	PORT COLBORNE.....	154
		PORT CRÉDIT.....	149
P.		PORT DALHOUSIE.....	152
PANMURE HEAD (Tête de Panmure).....	235	PORT DOVER.....	157
PARRSBORO'.....	341	PORT HÉBERT.....	310
		PORT HOOD.....	251
		PORT HOPE.....	142
		PORT LEWIS.....	112

INDEX.

	No.		No.
PORT MAITLAND.....	156	<i>St. André, Port de</i>	358
PORT MEDWAY.....	305	ST. ANTOINE.....	59
PORT MOUTON.....	308	ST. FRANÇOIS.....	52, 53
PORT NEUF.....	61	<i>St. François, Port de</i>	74
PORT NEUF, Comté de Saguenay.....	34	<i>St. George, Cap</i>	247
PORT ST. ANDRÉ.....	358	ST. JEAN, HAVRE DE.....	348
PORT ST. FRANÇOIS.....	74	<i>St. Jean, Port de</i>	56
PORT ST. JEAN.....	56	<i>St. Laurent Pointe</i>	57
PORT STANLEY.....	161	<i>St. Louis, Lac</i>	91, 92, 93
PORT WILLIAMS.....	334	ST. PAUL, ÎLE.....	6, 7
Prescott.....	42	ST. PIERRE.....	231
PRESQU' ÎLE.....	138, 139	ST. PIERRE, LAC, ÎLE AUX RAISINS.....	79, 80
Presqu' Île, Owen Sound.....	169	ST. PIERRE, LAC, phare flottant de l'est.....	76
PRESTON, Grève de.....	218	ST. PIERRE, LAC, phare flottant de l'ouest.....	78
<i>Prim, Pointe, Annapolis</i>	333	ST. PIERRE, LAC, phare flottant du centre.....	77
<i>Prim, Pointe, I. P.-É.</i>	239	ST. PIERRE LES BACQUETS.....	69
<i>Prospect</i>	293	ST. PLACIDE.....	100
<i>Prunes, Ile adx.</i>	84	ST. ROCH, phare flottant, partie ouest.....	47
PUBNICO, HAVRE DE.....	321	ST. ROCH, phare flottant de la partie est.....	46
PUGWASH.....	241	STR. ANNE DU BOUT DE L'ÎLE.....	97
		STR. ANNE, HAVRE DE.....	256
Q.		STR. CROIX.....	60
QUAOC.....	345	Ste. Croix, Rivière, N.-B.....	350, 351
Queen's Wharf, (Quai de la Reine, Tor'to)	148	Ste. Marie, Baie.....	327
Québec, Havre de, près l'Île Michipicoten	193	<i>Ste. Marie, Cap</i>	326
Québec, Pointe.....	127	Ste. Marie, Rivière.....	195
		STE. THERÈSE.....	46
R.		Salutation Head.....	233
RACE ROCKS (Rochers de Courses).....	374	SALMON POINT (Pointe au Saumon).....	136
RAGGED ISLAND (Île Déchirée).....	311	SAMBRO.....	292
<i>Raisins, Ile aux</i>	79, 80	Sand Head (Tête de Sable, phare flott de)	376
<i>Ray, Cap</i>	5	Scatterie, Île.....	267
RED HORSE ROCK (Rocher du Ch. Rouge)	125	SCATTERIE, ÎLE.....	266
RÉPENTIGNY.....	85	SCOTCH BONNET (Bonnet Écossais).....	137
<i>Riche, Pointe</i>	4	SEA COW HEAD (Tête de la Vache de mer)	233
RICHELIU.....	63	SEA WOLF ISLAND (Île au Loup de mer)...	253
RICHIBOUCTOU.....	219	SEAL ISLAND (Île au Phoque).....	323
Richmond, Baie.....	226	SEPT ÎLES.....	26
Rimouski.....	30, 33	SHAFTESBURY.....	186
Rivière Ouelle.....	45	SHÉDIAC, HAVRE DE.....	222
Rivière Saguenay, entrée de la.....	38, 39, 40	SHÉDIAC, ÎLE.....	221
ROBERTSON, POINTE.....	370	Shelburne, HAVRE DE.....	313, 314
Roch, phare flottant de St., partie ouest	47	SHELDRAKE, ÎLE.....	211
Roch, phare flottant de St., partie E.....	46	Sherbrooke Tower (Tour de Sherbrooke)	290
<i>Roch Noire, Pointe de la</i>	258	SINGLE POINT (Pointe du Bardeau).....	310
<i>Roch Rouge, Pointe de la</i>	184	Ship Harbour (Havre des Navires).....	276
Rocher de la Trappe.....	266	SHIPPÉGAN.....	203
<i>Ronde, Cap la</i>	269	SIMCOE.....	130
<i>Roseway, Cap</i>	314	SISSIBOO.....	328
<i>Rosier, Cap</i>	20	Spanish Bay (Baie Espagnole).....	263
<i>Rouge, Cap</i>	54, 55	SNAKE ISLAND (Île au Serpent).....	129
Rouge, Cap.....	58	Spectacle Isl'd (Île du, comté de Queen.)	308
ROUGE, LLET.....	37	SPECTACLE SHOAL (Batture du Spectacle)	124
Rouge, phare flottant de l'Île.....	36	<i>Spencer, Cap</i>	346
RUSTICO.....	232	SPENCER, POINTE.....	340
		SPRUCE POINT (Pointe du Sapin).....	350
S.		<i>Stanley, Port</i>	161
<i>Sable, Cap au</i>	318	Stave Island, Little (Pet. Île des douves)	122
SABLE, Île de, extrémité est.....	287	STONE.....	81
SABLE, Île de, extrémité ouest.....	288	STONEHOUSE PO'T (Pte. de la M. de pierre)	117
Sable, Île de, I. P.-É.....	225	STONE PILLARS (Piliers de pierre).....	48
Sable, Grève de la Pte. de, Phare Flotant	18	Straits of Fuca (Détroits de Fuca).....	374
SABLE, POINTE DE, comté de Guysborne..	275	SUD O. DE L'ÎLE AU LOUP.....	359
SABLE, POINTE DE, havre de Shelburne...	313	SUD O., POINTE, ANTICOSTI.....	23
SABLE, POINTE DE, rivière St. Jean.....	364	Sud, Pointe, Anticosti.....	22
Saguenay, entrée du.....	38, 39, 40	SULPHUR ISLAND (Île du Soufre).....	188
St. André, Pointe.....	236	Summerside.....	220
		SWALLOW TAIL.....	360
		SYDNEY, HAVRE DE.....	302

INDEX.

T.	No.	W.	No.
TABUSINTAG.....	207	WADE, BATTURE DE.....	103
TÉLÉGRAPHE, ÎLE DU.....	134	Wallace, Havre de.....	243
THAMES, RIVIÈRE.....	167	WALTON, HAVRE DE.....	296
<i>Thérèse, Ste</i>	87	Washadamoak, Lac.....	354 355
TONNERRE, CAP DU.....	197	WEST END SABLE ISLAND (Ile de S., P. O.)	288
TORRAY.....	279	WEST IRONBOUND ISL'D (Ile cerc. de f. O.)	304
TORONTO.....	148	WEST POINT (Pointe Ouest, Anticosti.)	24
TRACADIE, I.P.E.....	228	WEST POINT (Pointe Ouest, I.-P.-E.)....	224½
TRACADIE, N.B.....	206	WESTPORT.....	330
Trap Rock (Rocher de la Trappe).....	266	WHITBY.....	145
TRAVERSE, Contrecoeur.....	83	Whitehead Isl'd (Ile Tête Bl., Co. de Yar.)	322
<i>Traverse, phare flottant d'en bas</i>	46	Whitehead (Tête Bl., Co. de Guysboro'h)	282
<i>Traverse, phare flottant d'en haut</i>	47	Whitehead (Cap de la Tête Blanche)...	16
<i>Trembles, Pointe aux</i>	88	WHITHEAD, (Tête Blanche, Ile de Bliss.)	356
Tupper, Pointe.....	276	WICKED POINT (Pointe Pernicieuse).....	136
TUSKET, RIVIÈRE.....	320	William, Ile.....	285
U.		<i>Williams, Port</i>	334
Uniacke, Pointe.....	260	WILMOT'S BLUFF.....	368
UPPER TRAV. Lights'p (ph. flot., T. d'en h.)	47	WINDMILL POINT (Pte. du Moul. à Vent.)	118
V.		WOLFE ISLAND (Ile au Loup).....	127
Verchères.....	84	<i>Wolf Island, Sea</i> (Ile au Loup de mer)...	253
Victoria, Havre de.....	372	<i>Wolf Isl'd, S.-W.</i> (S.-O. de l'Île au Loup)	359
VICTORIA, ÎLE.....	105	WOOD ISLAND (Ile de Bois).....	240
		Y.	
		YARMOUTH, CAP.....	324
		Yarmouth, Havre de.....	325

ADDENDA À L'INDEX.

	No.
QUAI DE HILLSBOROUGH.....	342½
Rivière Petitcodiac.....	342½
PORT ST. ANDRÉ.....	356½

SUPPLEMENT No. 2

**DU HUITIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE
ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.**

RAPPORTS

DES

**PRÉSIDENTS DES BUREAUX D'INSPECTION DES BATEAUX A
VAPEUR, DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES
ET SECONDS,**

DES

COMMISSAIRES DE HAVRE DE MONTREAL, TORONTO ET PICTOU,

DE LA

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC,

DES

COMMISSIONS DE PILOTES,

**DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS ET DES MAI-
TRES DE HAVRES, DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES
ET SUR LA POLICE FLUVIALE ET DE RADE**

Jusqu'au 31ème jour de décembre 1875.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1876

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, 1er janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le supplément No. 2 du huitième Rapport Annuel du Ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. Ce supplément contient les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur, des examinateurs des capitaines et seconds, des commissaires de havre de Montréal, Toronto et Pictou, de la Maison de la Trinité de Québec, des commissions de pilotes, des préposés à l'engagement des matelots et des maîtres de havre, des enquêtes sur les causes des naufrages et sur la police de rade de Montréal et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'HON. ALBERT J. SMITH, M.P.,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES No.	PAGES.
1.—RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	1
Liste des bateaux inspectés pendant l'année de calendrier.....	6
Statistique des navires à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année de calendrier, leurs classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leurs tonnages brut et enregistré, l'endroit où ils ont été construits, où et à quoi ils sont employés.	35
Statistique des navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service, leurs classe et force motrice, s'ils étaient de bois ou de fer, leurs tonnages brut et enregistré, l'endroit où ils avaient été construits, où et à quoi ils étaient employés.....	41
Liste des mécaniciens de bateaux à vapeur, leur examen et renouvellement de certificats.	48
Rapport de l'inspecteur des bateaux à vapeur de la Colombie-Britannique, avec statistiques.....	71
2.—RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	76
Liste des certificats de capacité et de service accordés aux capitaines et seconds par le ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.....	81
3.—TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS AUX NAVIRES ALLANT À LA MER, DU 1ER JANVIER 1875 AU 31 DÉCEMBRE 1875.....	90
4.—TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS AUX NAVIRES NAVIGUANT SUR LES EAUX DE L'INTÉRIEUR, DU 1ER JANVIER 1875 AU 31 DÉCEMBRE 1875.....	138
5.—LISTE DES PERSONNES AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA, PENDANT L'ANNÉE DE CALENDRIER, POUR SERVICES RENDUS EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES CANADIENS.....	110
6.—LISTE DES PERSONNES, SUJETTES DU CANADA, AUXQUELLES DES RÉCOMPENSES ONT ÉTÉ ACCORDÉES PAR LES GOUVERNEMENTS ANGLAIS ET ÉTRANGERS, PENDANT L'ANNÉE DE CALENDRIER, POUR SERVICES RENDUS EN SAUVANT DES VIES DANS LE NAUFRAGE DE NAVIRES CANADIENS.....	112
7.—RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE DU STEAMER "DELTA".....	113
8.—RAPPORT DE L'ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE DU STEAMER "STRATHTAY", ET SUR LA CONDUITE DE SON PILOTE.....	116
9.—RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	124
10.—RAPPORT SUR LES BOUÉES DU CHENAL St. JOSEPH, SAULT STE. MARIE, ONTARIO, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	134
11.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	135
Rapport du maître de havre.....	137
Tableau comparatif indiquant la classification et le tonnage des navires océaniques et le plus grand nombre présents à la fois dans le port pendant les dix dernières années.	140
Tableau comparatif indiquant le nombre et le tonnage des bateaux de rivière et le plus grand nombre présents à la fois dans le port pendant les dix dernières années.....	141

ANNEXES No.

PAGES.

Tableau comparatif indiquant les dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, le premier arrivee de la mer et le dernier depart pour la mer, pendant les dix dernieres annees.....	141
Rapport de l'ingenieur du havre.....	142
Rapport du capitaine et ingenieur du remorqueur à mancello.....	150
12.—RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	157
Revenus et dépenses pendant l'année fiscale.....	160
Bilan.....	161
Actif et passif.....	162
13.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	163
Recettes et dépenses.....	164
Rapport du maître de havre.....	165
14.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	166
Recettes et déboursés.....	166
15.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE BRIDGEWATER, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	167
16.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE BEAR RIVER, NOUVELLE-ÉCOSSE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	168
17.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE PORT HOOD, NOUVELLE-ÉCOSSE, DU 16 JUILLET 1875 AU 31 DÉCEMBRE 1875.....	169
18.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SOREL, DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	171
19.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CRAPAUD, ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	172
20.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TRACADIE, ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	173
21.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE GEORGETOWN, ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	174
22.—RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE POUR LES PORTS DE VICTORIA ET ESQUIMALT, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	175
Recettes et dépenses.....	176
23.—TABLEAU INDIQUANT LES NOMS DES PORTS PROCLAMÉS EN VERTU DES ACTES FÉDÉRAUX, 36 VIC., CHAP. 9 ; 37 VIC., CHAP. 34 ; ET 38 VIC., CHAP. 30, POUR LA NOMINATION DES MAITRES DE HAVRE ; LES NOMS DES MAITRES DE HAVRE NOMMÉS EN VERTU DES ACTES CITÉS ET DES ACTES 35 VIC., CHAP. 42, ET 36 VIC. CHAPS. 12 ET 36 ; LA DATE DE LA NOMINATION DES MAITRES DE HAVRE ; LE MONTANT QUE LE SALAIRE DE CHACUN D'EUX NE DOIT PAS EXCÉDER, ET LE MONTANT DES DROITS PERÇUS PAR CHACUN PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	177
24.—ÉTAT DES PERCEPTIONS ET DÉPENSES PORTÉES AU COMPTE DES AMÉLIORATIONS DES HAVRES, AUX PORTS OÙ DES DROITS DE TONNAGE ONT ÉTÉ IMPOSÉS PAR PROCLAMATION, PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.....	180
25.—RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTRÉAL, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	181
26.—RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DU PORT DE QUÉBEC ET EN AVAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	184

ANNEXES No.	PAGES.
27.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE DE ST. JEAN, N.B. POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	189
28.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE CHARLOTTE, N.B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	193
29.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	195
30.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DU DISTRICT DE HALIFAX, N.E., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	197
30½.—RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE PICTOU, N.E., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	199
31.—TABLEAU DES VOYAGES FAITS PAR LES NAVIRES DE LA COMPAGNIE DE QUÉBEC ET DES PORTS DU GOLFE, ENTRE QUÉBEC ET PICTOU, ARRÊTANT AUX PORTS INTERMÉDIAIRES, DU 11 MAI AU 21 NOVEMBRE 1875, EN VERTU D'UN ARRANGEMENT FAIT AVEC LE GOUVERNEMENT DU CANADA; AVEC LE TEMPS D'ARRIVÉE ET DE DÉPART DE QUÉBEC ET DE PICTOU	202
32.—RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL, PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.....	204
Etat indiquant le nombre des personnes arrêtées.....	205
33.—RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.....	206
Etat indiquant le nombre des personnes arrêtées.....	207
34.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONTRÉAL, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875	208
Rapport supplémentaire.....	209
Recettes et dépenses.....	211
35.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875	212
36.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HALIFAX, N.E., PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	214
Recettes et dépenses.....	215
37.—RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA ET ESQUIMALT, C.B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	216
Recettes et dépenses.	216
38.—RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.....	218
Recettes et dépenses.....	219
Rapport du semestre du 30 juin au 31 décembre 1875.....	220
39.—RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE ST. JEAN, N.B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	221
40.—RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT D'HALIFAX, N.E., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	222
41.—TABLEAU INDIQUANT LE RÉSULTAT DE CERTAINS RELEVÉS AU SUJET DE L'ENGAGEMENT OU DU LICENCIEMENT DES MATELOTS, REÇUS PAR LE MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE 36 VICT., CHAP. 129, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DANS TOUT LE CANADA, PENDANT LES SEMESTRES EXPIRÉS LE 30 JUIN ET LE 31 DÉCEMBRE 1875.....	223

ANNEXE No. I.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX
A VAPEUR POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER FINISSANT
LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR,

BUREAU DU PRÉSIDENT,

1er janvier 1876.

A l'Honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon Rapport Annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

L'assemblée annuelle du Bureau d'Inspection des Bateaux à Vapeur a été tenue à Ottawa au mois de novembre dernier. Sauf un rapport adressé au département pour recommander le "Fire King" de préférence à tous autres extincteurs chimiques ou pneumatiques, et l'adoption d'un règlement au sujet de l'octroi de certificats temporaires aux mécaniciens, le bureau a restreint ses opérations à l'examen des mécaniciens, à l'examen des mécaniciens fait par les inspecteurs, et au renouvellement des certificats accordés à ceux qui s'étaient déjà mis en règle avec la loi.

Un quorum du bureau, composé de MM. Taylor et Meneilley et du président, s'est réuni à Toronto le 19 mars pour examiner la preuve recueillie dans l'enquête instituée au sujet des causes qui ont amené le naufrage du steamer "Arctic" arrivé à Québec le 20 avril 1874. La preuve et la correspondance, ainsi que le rapport que le président a adressé au département à ce sujet, exprimant l'opinion que le certificat de Wilbrod Lacroix, le mécanicien du steamer, soit révoqué pendant un espace de douze mois, parce qu'il avait négligé de prendre les précautions nécessaires contre tout accident en laissant ouverte la soupape de sortie, et une lettre du département informant le président que le ministre avait jugé suffisante la cause de la révocation du certificat telle que recommandée par le bureau, le certificat du dit Wilbrod Lacroix fut révoqué pour un espace de 12 mois à partir du 1er janvier 1875.

A cette même réunion, on a rédigé un projet des attributions et responsabilités des mécaniciens en vertu des dispositions de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur; et ce projet est devenu loi par l'approbation de Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 5 mai suivant.

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS DES MÉCANICIENS.

En vertu des dispositions de l'Acte 31 Vict., chap. 65, intitulé: "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers—"

La section 8 décerne qu'il sera du devoir des mécaniciens de répondre à toutes questions pertinentes que l'inspecteur pourra leur poser sur les chaudières et machines des navires auxquels ils appartiennent, ou sur aucun accident qui pourrait leur être arrivé; et tout mécanicien qui refusera de répondre ou répondra faussement à ces questions, ou empêchera l'inspection, ou entravera l'action de l'inspecteur, encourra par là une amende de quarante piastres.

La section 11 décrète que si le mécanicien d'un bateau à vapeur laisse en aucun temps la tension de la vapeur à laquelle la chaudière de ce bateau sera soumise excéder le degré fixé par le certificat de l'inspecteur, ou altère ou cache ou dispose le manomètre de manière à empêcher les passagers de voir et constater le degré réel de tension de la vapeur, il encourra par là une amende de deux cents piastres pour chaque telle contravention.

La section 25 décrète que la licence d'un mécanicien pourra être révoquée sur preuve de négligence, d'impéritie ou d'ivrognerie, ou sur déclaration rendue dans une enquête de coroner.

REGLES ET REGLEMENTS

Faits par le bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour la gouverne des mécaniciens de bateaux à vapeur en vertu des dispositions de l'Acte 31 Vict., chap. 65, intitulé : "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers," tel qu'amendé par la 1ère section de l'Acte 35 Vict., chap. 53, intitulé : "Acte pour amender les actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur."

RÈGLE I.—Les mécaniciens sont obligés, chaque fois qu'ils arrêtent la machine, d'ouvrir la soupape de sûreté de manière à maintenir la vapeur dans la chaudière au-dessous de la tension fixée par le certificat de l'inspecteur, tel que prescrit par la loi, d'ouvrir les portes de la fournaise ou de fermer les registres, et quand, par accident ou autre cause, l'eau dans la chaudière est tombée au-dessous du point de sûreté, d'éteindre les feux immédiatement.

RÈGLE II.—Les mécaniciens garderont les pompes à incendie, leurs tuyaux et accessoires en bon état, prêts au service immédiat, et quand pour cause de vétusté ou autrement ils ne pourront servir, devront faire rapport de leur état à l'inspecteur qui a inspecté le bateau en dernier lieu.

RÈGLE III.—Quand les mécaniciens mettent un bateau en hivernement ou quand ils le laissent définitivement, ils doivent faire rapport au propriétaire ou à l'inspecteur du district le plus voisin, des déficiences ou dommages causés aux chaudières ou à la machine d'un bateau et qui peuvent mettre celui-ci en danger. Ils doivent aussi faire rapport à l'inspecteur du district dans lequel le bateau doit arriver, de tout accident qui pourrait être arrivé aux chaudières ou à la machine pendant le trajet ; et s'ils oublient de faire ce rapport, leur licence sera révoquée.

RÈGLE IV.—Le mécanicien en chef d'un bateau à vapeur est tenu responsable par le bureau du soin et de la condition des chaudières et de la machine qui lui sont confiées. Par conséquent, il ne doit en aucun cas s'absenter du bateau pendant les voyages réguliers, à moins qu'il fournisse un homme compétent pour le remplacer pendant son absence.

RÈGLE V.—En prenant le soin d'un bateau, et au moins une fois par année après cela, les mécaniciens doivent s'assurer par un examen minutieux que les agrafes, étançons et chevilles de la chaudière sont en bon ordre et suffisants pour la tension à laquelle ils peuvent être soumis ; ils devront aussi s'assurer que les soupapes de sûreté fonctionnent bien et suffisent pour les exigences mentionnées dans la Règle I.

RÈGLE VI.—Les mécaniciens porteurs de certificats temporaires, qui demandent une nouvelle licence, devront se présenter devant le bureau le plus tôt possible après l'expiration du temps pour lequel le certificat temporaire aura été accordé, afin d'obtenir un certificat annuel. Aucun certificat temporaire ne sera donné une seconde fois, à moins que le candidat ne fasse valoir de bonnes et suffisantes raisons pour ne pas se présenter devant le bureau, tel que le veut la loi.

RÈGLE VII.—Les mécaniciens sont obligés d'exhiber leur certificat dans la chambre de la machine, ainsi qu'une copie de ces règles.

Les inspecteurs des bateaux à vapeur ont ordre par la présente de voir à ce que les règles et règlements qui précèdent soient strictement observés.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ.

OTTAWA, 14 mai 1875.

Je certifie par la présente que les règles et règlements faits par le Bureau des Inspecteurs des bateaux à vapeur ont été soumis à Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, et approuvés par lui, le 5 mai courant.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

On a procédé à l'examen et au renouvellement de certificats de capacité des mécaniciens pendant le cours de l'année aux endroits suivants en Canada:—

ONTARIO.	PROV. DE QUÉBEC.	PROVINCES MARITIMES.
Windsor,	Montréal,	Halifax, N. E. ;
Chatham,	Sorel,	Pictou, N. E. ;
Hamilton,	Québec,	Charlottetown, I. du P. Ed. ;
Ste. Catherine,		Baie des Glaces, C.B., N. E. ;
Toronto,		St. Jean, N. B. ;
Lindsay,		Frédéricton, N. B. ;
Kingston,		Richibouctou, N. B. ;
Ottawa,		La Have, N. E. ;
		Summerside, I. P. E.

Pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, neuf cent vingt-neuf certificats ont été accordés, 128 de moins que l'année précédente.

CLASSIFICATION.

Mécaniciens en chef de première classe.....	44
“ “ seconde “	121
“ “ troisième “	146
Aide-mécaniciens de première classe	296
“ “ seconde “	158
“ “ troisième “	164—929

J'ai reçu pour ces certificats et renouvellements la somme de \$2,503 que j'ai mise au crédit du fonds de l'inspection des bateaux à vapeur. Cette somme est de \$426 moindre que celle que j'ai reçue pour le même objet en 1874

Ci-joints sont les états ordinaires accompagnant mon rapport annuel, ainsi que quelques relevés fournis par les inspecteurs des différents districts sur les accidents.

L'état suivant indique le tonnage brut et enregistré des navires à vapeur inspectés dans le cours de l'année, ainsi que le montant des droits et honoraires perçus pour l'inspection, y compris les honoraires provenant des mécaniciens. Il est intéressant de constater que, tandis que chaque genre de commerce a plus ou moins diminué pendant l'année dernière, la marine à vapeur a conservé la même proportion d'augmentation d'autrefois.

	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Augmentation.	
			Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
1873.....	92,298	56,457		
1874.....	102,138	62,518	9,840	6,031
1875.....	113,115	69,771	10,977	7,252

Etat du tonnage brut et du tonnage enregistré des bateaux à vapeur en Canada, et montant des droits payés pour leur inspection, ainsi que des honoraires payés par les mécaniciens pour certificats.

DIVISIONS.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.
			\$ cts.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.....	39,314-23	27,736-07	3,781 51
Ontario Est.....	11,007	6,234	1,149 32
Montréal.....	17,086	8,345	1,891 02
Trois-Rivières.....	10,763	6,128	1,074 88
Québec.....	17,373	9,712	1,479 39
Provinces Maritimes.....	17,572	11,616	1,706 02
Honoraires payés par les mécaniciens.....			2,503 00
Canada.....	113,115-23	69,771-07	\$13,585 14

CLASSEMENT DES BATEAUX A VAPEUR.

DIVISIONS.	Nomb. de bateaux à vap.	A aubes.	A hélice.	Transp. des passagers.	Transp. des marchandises.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.....	203	40	163	88	25	90
Ontario Est.....	88	31	57	37	17	34
Montréal.....	124	63	61	42	9	73
Trois-Rivières.....	51	44	7	25	1	25
Québec.....	89	53	36	24	4	61
Provinces Maritimes.....	106	46	60	56	1	49
Canada, total.....	661	277	384	272	57	332

Des 661 bateaux à vapeur énumérés dans le tableau qui précède, 78 ont été ajoutés dans le cours de l'année. Ci-suit le nombre des bateaux à vapeur du Canada, pendant les années mentionnées, à part la Colombie-Britannique :

Nombre de bateaux à vapeur 1869.....	401	Augmentation.
do 1870.....	404	3
do 1871.....	438	34
do 1872.....	473	35
do 1873.....	554	81
do 1874.....	595	41
do 1875.....	661	66

Bateaux à vapeur ajoutés au Canada, pendant l'année 1875.

DIVISIONS.	No. des bateaux à vap.	Tonnage brut.	Tonnage en-registré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.	21	4,045	2,828	.....	21	8	3	10
Ontario Est.....	12	1,004	646	.....	21	8	1	3
Montréal.....	22	2,275	1,236	3	19	2	2	18
Trois-Rivières.....	3	799	503	3	.....	1	.....	2
Québec.....	9	2,815	1,506	3	6	3	1	5
Provinces Maritimes.....	11	523	401	3	8	8	.....	3
Canada, total.....	78	11,461	7,120	12	66	30	7	41

Pendant l'année, vingt bateaux à vapeur ont été perdus, avariés, ou retirés du service :—

DIVISIONS.	No. des bateaux à vap.	Tonnage brut.	Tonnage en-registré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.	11	1,900	1,366	3	8	4	4	3
Ontario Est.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Montréal.....	1	N.Enreg.	N.Enreg.	1	.....	.....	.....	1
Trois-Rivières.....	1	44	16	1	.....	.....	.....	1
Québec.....	4	960	624	1	3	3	.....	1
Provinces Maritimes.....	3	1,013	749	1	2	1	.....	2
Canada, total.....	20	3,917	2,755	7	13	8	4	8

J'ai convoqué, le 3 août, une assemblée du Bureau pour examiner les réponses écrites (aux questions écrites que j'avais posées) de M. Thomas Westgarth, de Victoria, nommé inspecteur de la Colombie-Britannique, qui avait été nommé inspecteur des bateaux à vapeur de ce district.

Après ample examen des réclamations de M. Westgarth, le Bureau s'est convaincu de sa compétence, autant qu'il a pu en juger par ses réponses; mais comme M. Westgarth paraît laisser à désirer dans la connaissance des détails sur la force des chaudières et de leurs étançons, et qu'il a besoin de renseignements sur l'opération de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur dans ces provinces, le Bureau croit à propos que le président aille visiter la Colombie-Britannique pour se renseigner sur les exigences de la loi dans cette province, ainsi que pour mettre M. Westgarth au fait des détails en question.

Les règles adoptées l'année dernière par le Bureau à Ottawa au sujet des chaloupes de sauvetage, des yoles et des extincteurs, ont été examinées de nouveau dans cette assemblée; subséquemment, le président les a remaniées à la demande du département, et elles ont été finalement approuvées en Conseil le 13 septembre. Les voici :

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

Ottawa, 13 septembre 1875.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE L'ADMINISTRATEUR DU GOUVERNEMENT EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et en vertu des dispositions de la 16^{ème} section de l'Acte adopté durant la session du Parlement du Canada, tenue dans la 31^{ème} année du règne de Sa Majesté, chapitre 65, et intitulé: "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers," tel qu'amendé par la 2^{ème} section de l'Acte 32 et 33 Vict., chap. 39, et les 2^{ème}, 5^{ème} et 7^{ème} sections de l'Acte 37 Victoria, chap. 30, il a plu à Sa Majesté, par et de l'avis du Conseil Privé de la Reine pour le Canada, d'ordonner, et il est par le présent ordonné, que les règles et règlements suivants concernant les chaloupes de sauvetage, les yoles et extincteurs sur les bateaux à vapeur, passés par le bureau d'inspection des bateaux à vapeur à Ottawa le 19^{ème} jour de novembre, 1874, soient et ils sont par le présent approuvés et adoptés, savoir :

RÈGLE I.—La chaloupe de sauvetage mentionnée par la section 16, 31 Victoria, chap. 65, sera considérée d'une capacité suffisante si elle a les dimensions suivantes :

	PDS.	PCS.
Longueur de quille.....	22	0
Largeur de bau, de métal à métal.....	5	6
Profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord..	2	9

RÈGLE II.—La chaloupe de sauvetage mentionnée par la section 5 de l'Acte amendé 37 Victoria, chap. 30, sera considérée d'une capacité suffisante si elle a les dimensions suivantes :

	PDS.	PCS.
Longueur de quille.....	18	0
Largeur de bau.....	5	2
Profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord...	2	2

RÈGLE III.—La capacité de transport des yoles, quant au nombre de personnes, sera déterminée comme suit, savoir :

En multipliant la longueur de la quille par la largeur et la profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord en pieds, et en en divisant le produit par dix, le quotient sera le nombre de personnes que chaque chaloupe pourra contenir.

RÈGLE IV.—Il est par le présent décrété que le nombre suivant d'extincteurs chimiques sera tenu à bord des bateaux à vapeur des dimensions et classes suivantes, savoir :

Sur chaque remorqueur et bateau à vapeur à fret de plus de cent tonneaux, jaugeage brut, un extincteur ;

Sur chaque remorqueur et bateau à vapeur à fret de plus de cinq cent tonneaux, deux extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur d'un tonnage brut de cent tonneaux et au-dessus, mais de moins de 300, transportant des voyageurs, deux extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur d'un tonnage brut de trois cent tonneaux et au-dessus, transportant des voyageurs, trois extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur principalement employé au transport du fret, et ne transportant pas plus que cinquante voyageurs, deux extincteurs.

W. A. HIMSWORTH,

Greffier, Conseil Privé.

RELEVÉS DES ACCIDENTS DANS LES DIFFÉRENTS DISTRICTS.

ONTARIO-OUEST, HURON ET SUPÉRIEUR.

Le tillac du bateau à vapeur *Cumberland*, du lac Supérieur, prit feu pendant que ce vapeur était mouillé au quai de Collingwood; l'incendie fut aussitôt maîtrisé au moyen d'un extincteur chimique. Le capitaine du *Cumberland* fait rapport que ces extincteurs sont l'article le plus utile de l'équipement d'un navire, et qu'il ne s'en passerait pour aucune considération.

Le bateau à vapeur *Dominion*, de Chatham, brûlé, dans la nuit du 30 juillet, à 4 milles en aval de Chatham. Le feu prit près du poêle pendant que le bateau marchait, et en deux minutes celui-ci fut en flammes; bien que près de terre, l'équipage fut obligé de sauter par-dessus bord pour se sauver.

Vapeur *Manitoba*. Un abordage entre ce bateau et le propulseur américain *Comet* eut lieu, vers huit heures du soir le 26 août, à environ 6 milles au nord-ouest de la pointe du Poisson Blanc, lac Supérieur, et à 3 milles au large de l'île Parmisan. Le *Comet* sombra immédiatement après avoir été frappé par le *Manitoba*. Après avoir donné tous les secours possibles aux naufragés, le *Manitoba* retourna au Sault avec ceux qu'il avait sauvés, et comme ses avaries étaient peu considérables, il continua sa route jusqu'au Fort William.

Francis Smith. Vers la fin de novembre, ce bateau à vapeur essuya une violente tempête sur le lac Supérieur. Il lutta longtemps et reçut des avaries extrêmement graves.

Tommy Wright, brûlé au quai de Goderich au mois de juin dernier.

Le *City of Toronto*, en allant de Toronto à Niagara, brisa l'arbre de ses roues, et fut remorqué à Niagara n'ayant qu'une seule roue. L'accident eut lieu le 24 août.

Le *Bothesay Castle* en faisant l'entrée orientale du port de Toronto, frappa la chaudière d'un bateau sombré, et enfonça lui-même en quelques minutes dans une dizaine de pieds d'eau. Les passagers et l'équipage furent conduits à terre sains et saufs dans des chaloupes.

Le *Perry* fit côte sur le cap Beard pendant un épais brouillard, et se perdit.

Le propulseur à vapeur *Europe* brisa son cylindre en montant le lac Ontario; le mécanicien le répara temporairement avec des chevilles de bois, et le vapeur put entrer au port où il fut réparé.

Les propulseurs *R. W. Stanley* et *Bristol* furent tous deux incendiés au quai de Hamilton, le 8 octobre, et on n'a jamais pu découvrir l'origine du feu. Je crois que les compagnies d'assurance qui assurent les navires font actuellement une enquête à ce sujet.

20 novembre.—Malcolm Cummings, mécanicien du propulseur *L. Shickluna*, perdit la vie en négligeant d'assujétir l'extrémité du tuyau de la vapeur à la contre-fiche; il était à désarmer la machine pour l'hiver, il avait brisé le tuyau de la vapeur près de la machine et en avait recouvert l'extrémité avec un madrier; en faisant sortir la vapeur pour donner du vent à la chaudière, l'extrémité du tuyau sauta, et il fut tellement échaudé qu'il mourut au bout de quelques heures.

ONTARIO EST.

Le bateau à vapeur *Pierrepoint* brisa son arbre dans la nuit du 8 décembre, et fut remorqué à Kingston pour y être réparé.

Le bateau à vapeur *City of Kingston* brisa l'arbre de la machine qui fut remplacé par un autre plus solide.

Le propulseur à vapeur *Columbia* brisa son hélice.

Le 24 août le bateau à vapeur *Queen* brisa l'arbre horizontal de sa roue, et arriva à Kingston avec une seule roue.

Le 18 septembre le bateau à vapeur *Hiram A. Calvin* endommagea son balancier qui fut remplacé par un autre.

Le 1er novembre le bateau à vapeur *Corsican*, étant forcé de voiles par une goélette qu'il passait près la pointe de la baie du sud, reçut deux trous dans sa coque, et sombra dans 7½ pieds d'eau.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Le bateau à vapeur *Jacques-Cartier*, incendié le 18 octobre près le vieux quai.

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Aucun rapport d'accidents.

DIVISION DE QUÉBEC.

Le remorqueur à vapeur *Anglesea* brisa l'arbre de sa roue au mois de mai, en montant à Montréal avec un bâtiment à sa remorque.

Le bateau à vapeur *Gatineau* brisa son tuyau de la vapeur, échaudant un homme à mort.

PROVINCES MARITIMES.

Le navire à vapeur *Virgo* fit naufrage sur l'île de St. Pierre, au mois de juin dernier, en allant de Halifax, N. E., à Terre-neuve.—Perte totale du navire, aucune de vies.

Le navire à vapeur *Edgar Stuart* brisa le balancier de l'une de ses machines, en se rendant de Halifax à Liverpool, N. E., le 11 août. Il fut ramené au port avec une machine.

Le bateau à voyageurs *City of St. John*, au moment où il sortait du havre de Bathurst, N. E., le 31 juillet, se fit un trou dans le fond de cale en touchant sur une substance dure. Il fit eau et enfonça jusqu'au pont supérieur. Les passagers furent débarqués à terre sains et saufs. Ce bateau a été levé, réparé et a repris ses voyages réguliers jusqu'à la clôture de la navigation.

En terminant je suis heureux de pouvoir dire que je n'ai reçu aucun rapport d'ivrognerie ou de mauvaise conduite parmi les mécaniciens dans aucune des divisions du Canada.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,

Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Hope.....	Windsor.....	Benson.....	Fév. 19	147	110	10 43	8	.....	18 43	Bat-passeur, Windsor et Détroit.
Metamora.....	Sarnia.....	Mathewson.....	Avril 17	239	162	16 73	5	Avril 17	21 73	Remorqueur.
D. R. Vanallen.....	Windsor.....	Benson.....	do 21	260	177	18 20	5	do 21	23 20	Barge.
Bob Hackett.....	do	do	do 21	72	52	5 04	5	Mars 19	10 04	Str. à pass, Windsor et Leamington.
Arville.....	do	do	do 21	365	268	24 85	8	Avril 21	32 85	Propulseur, passagers et fret.
J. W. Steinhoff.....	do	do	do 21	182	124	12 74	1	do 1	20 74	Str. à pass, Chatham et Détroit.
Ada E. Allen.....	do	do	do 21	107	68	7 49	5	Avril 20	12 49	Bat-passeur, Windsor et Détroit.
Essex.....	do	do	do 22	89	51	6 93	8	Mai 28	11 93	Str. à pass, Chatham et Détroit.
Dominion.....	do	do	do 23	178	117	12 46	8	do 1	20 46	Barge à bois, Wallaceburg et Détroit.
W. S. Ireland.....	do	do	do 23	104	62	7 28	5	do 1	12 28	Propulseur, passagers et fret.
Asia.....	do	do	do 23	347	267	24 29	8	do 6	32 29	do
City of Montreal.....	Chatham.....	Pennefather.....	do 30	300	220	21 00	8	Avril 23	29 00	do
Alma Munro.....	Port Stanley.....	Findlay.....	do 30	364	289	25 48	8	Mai 4	33 48	do
Persia.....	St. Catharines.....	Clark.....	Ma 4	347	267	24 29	8	do 3	32 29	do
East.....	Bowmanville.....	Rankin.....	do 5	348	219	24 26	8	do 5	32 36	do
Enterprise.....	Collingwood.....	Ferguson.....	do 15	206	141	14 42	5	do 15	19 42	Barge.
Rothsay Castle.....	Toronto.....	Smith.....	do 16	427	269	23 96	8	do 22	37 96	Str. à pass, Toronto et Niagara.
Florence.....	Hamilton.....	Kirtson.....	do 8	108	73	10 80	5	do 7	18 80	Bate Burlington.
Transit.....	do	do	do 8	82	53	6 77	5	do 18	10 74	do
Dennis Bowen.....	do	do	do 8	11	.....	.....	.....	do 17	5 77	do
Great Western.....	Windsor.....	Benson.....	do 16	1,262	712	87 64	8	Mai 17	95 64	Bat. trav. du ch. de fer Grand Occid.
Michigan.....	do	do	do 16	1,344	908	94 08	8	do 17	102 08	do
Transit.....	do	do	do 16	759	327	53 13	8	do 17	61 13	do
Amherstburg.....	do	Anderson.....	do 17	1,222	591	86 54	8	do 17	93 54	do
Minnie Morton.....	do	do	do 17	28	18	1 96	5	Avril 27	6 95	do S. du Canada
City of Owen Sound.....	Owen Sound.....	Stephens.....	do 25	898	610	62 86	8	do 2	70 86	Remorqueur, rivière Détroit
William Seymour.....	Collingwood.....	Ferguson.....	do 14	77	46	5 39	5	do 14	10 39	Propulseur, fret.
Manitoba.....	Sarnia.....	Mathewson.....	Mai 12	358	236	23 66	8	Mai 14	31 66	Str. à passagers, lac Supérieur.
Ontario.....	do	do	do 6	1,103	751	77 98	8	do 7	85 98	do
Quebec.....	do	do	do 7	1,065	799	74 55	8	do 22	82 55	do
Huron.....	Pointe Eduoard.....	do	do 7	1,673	1,137	117 12	8	do 9	125 12	Trav. du ch. de fer le Grand-Tronc.
J. C. Clark.....	Sarnia.....	do	do 10	175	88	12 25	8	Avril 6	20 25	Bateau-passeur et remort, Sarnia.

NAVIGES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division d'Ontario Ouest—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
W. J. Spicer.	Pointe Édouard.	Mathewson.	Sept. 6	356	289	24 92	5	3	32 92	Bateau-passeur du Grand-Tronc.
Ontario.	Walkerville.	Benson.	Sept. 6	35	24	2 45	5	5	7 45	Remorqueur, rivière Détroit.
Wenohah.	Gravenhurst.	Smith, Toronto.	Juillet 23	62	62	4 84	5	23	9 34	Steamer à passagers, lac Muskoka.
Nipissing.	do	do	do 23	94	50	6 88	5	23	11 58	do do
Deane.	do	do	do 24	7	0	0 49	5	23	5 49	do do
Enterprise.	Port Dalhousie.	Clark.	do 31	564	594	39 48	8	Juillet 26	47 48	Str. à pass. et fret, ch. def. Welland.
Protest Beyer.	do	do	do 6	10	6	0 70	8	Août 21	5 70	do canal Welland.
Silver Spray.	Silver Islet, L.S.	Livingston.	do 15	130	130	9 10	8	do 15	17 10	Remorq. de la Cie. de Silver Islet.
Hattie Vinton.	do	do	do 15	55	55	3 86	5	do 15	8 86	do do
Vanderbilt.	Toronto.	Smith.	Oct. 6	169	90	11 83	5	Juin 1	16 83	Barge à fret.
Modoc.	do	do	do	26	11	1 82	5	do 19	6 82	Berge, baie Georgienne.
Lincoln.	Killarney, Baie G.	Clark.	Avril 19	378	355	26 46	8	Mai 1	34 46	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
James Norris.	do	do	do 20	47	41	3 25	5	Juillet 16	8 29	do remorq., hav. Port Dalhousie.
Acadia.	Hamilton.	Beatty.	do 20	339	217	23 73	8	Avril 21	31 73	do fret, Montréal et Chicago.
Watertown.	Toronto	Mackay.	do 21	205	154	10 78	8	Mai 10	18 78	A anbes, bateau-passeur, Toronto et Humber.
L. Shickluna.	do	do	do 21	362	295	25 34	8	do 10	33 34	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
J. S. Clark.	do	do	do 22	33	13	2 31	5	Avril 23	7 31	A hélice, remorq., havre de Toronto et lac Ontario.
City of Toronto.	do	do	do 23	403	255	28 21	8	do 23	36 21	A anbes, passagers et fret, Toronto, Niagara, et Lewiston.
Dromedary.	Hamilton.	Kitson.	do 24	219	174	15 33	5	do 21	20 33	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Mattawan.	do	do	do 24	369	42 91	50 91	8	Mai 5	50 91	do do
Nipigon.	do	Mewburn.	do 24	604	384	42 28	8	do 8	50 28	do do
Armenia.	do	do	do 26	361	241	25 27	8	Avril 21	33 27	do do
Celtic.	do	Kitson.	do 26	388	268	27 02	8	do 13	35 02	do do
Lake Michigan.	do	do	do 26	365	301	25 55	8	do 23	33 55	do do
Lake Erie.	do	do	do 26	347	267	24 29	8	do 23	32 29	do do
Lake Ontario.	do	do	do 26	375	306	26 25	8	do 23	34 25	do do
Canada.	do	do	do 27	363	267	24 71	8	do 24	32 71	do do
Bristol.	Toronto	Mackay.	do 28	188	114	13 16	5	Mai 1	18 16	A hélice, remorq., lac Ontario.
W. T. Robb.	Hamilton	Kitson.	do 30	360	244	25 20	8	Avril 21	33 20	do pass. et fret, Montréal et Chicago.
R. W. Standley.	do	do	do 30	340	275	23 80	5	Mai 1	28 80	do do

Nom du navire.	Port Colbourne.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Hector.	do	Routh.	Mai 1	43	35	3 01	5	Mai 1	8 01	A hélice, remorqueur, Port Colbourne et lac Erie.
W. A. Routh.	do	do	do 1	49	43	3 43	5	do 1	8 43	do do
Salty Jack.	do	do	do 1	45	28	2 17	5	do 1	8 15	A hélice, remorq., Canal Welland.
Vaggre.	do	do	do 1	31	21	1 61	5	do 1	7 17	do do
Mary A. Laughlin.	do	do	do 1	23	12	2 37	5	do 1	6 61	do do
Olivia Gordon.	do	do	do 3	51	24	3 57	5	do 1	7 31	do do et lac Erie.
Favorite.	do	do	do 3	45	24	3 15	5	do 1	8 57	do do
Jane Armstrong.	do	do	do 3	29	23	2 03	5	do 1	8 15	do do
Clara M. Carter.	do	do	do 3	49	36	3 43	5	do 1	7 03	do do
F. H. Nasmith.	do	do	do 3	60	28	4 20	5	do 13	8 43	do do
Kittie Haight.	do	do	do 3	11	7	0 77	5	Sept. 13	9 20	do do
L. N. G.	do	Clark.	do 4	361	284	25 27	8	Avril 30	5 77	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Clinton.	Ste. Catherine.	do	do 4	374	301	26 18	8	do 4	34 18	do pass. et fret, do do
Prussia.	do	do	do 4	368	287	25 97	8	do 11	33 06	do do
Ocean.	do	do	do 4	371	300	25 96	8	do 5	33 06	do do
Scotia.	do	do	do 4	374	301	26 18	8	do 11	34 18	do do
Sovereign.	do	do	do 6	606	516	42 42	8	do 5	50 42	do do
City of St. Catharines.	do	do	do 8	411	284	28 77	5	do 8	33 77	do do
Zealand.	Hamilton.	Bliss.	do 10	116	77	8 12	5	do 10	13 12	do baie Georgienne
Waubano.	Collingwood	Watson.	do 10	185	146	10 22	8	do 10	18 22	A anbes, passagers et fret do do
Mary Ann.	do	do	do 10	69	53	4 83	5	do 3	8 50	A hélice, remorq., baie Georgienne.
Collingwood.	do	do	do 10	50	23	3 50	5	do 3	6 50	do do
Fred. Hotchkiss.	do	do	do 11	15	7	1 05	5	do 8	11 54	baie Pénétanconchine.
Fanny Fern.	do	Ferguson.	do 11	7	7	0 49	5	do 11	5 49	do bateau-pêcheur, Baie Georgienne.
rescue.	do	Watson.	do 11	12	12	0 84	5	do 11	5 84	do do
Wales.	do	do	do 11	188	96	13 16	5	do 8	18 16	A hélice, rem. Collingwood et Buffalo.
Chicora.	do	do	do 11	415	373	29 05	8	do 8	37 05	A anbes, passagers et fret, Collingwood et Fort William.
Golden City.	Toronto	Mackay.	do 13	35	26	2 45	5	do 19	7 45	A hélice, rem. hav. de Port Dalhousie et passagers, Toronto et Humber.
Perry.	do	do	do 13	41	36	2 90	5	do 7	7 90	do do
Europe.	do	Clarke.	do 14	370	307	25 90	8	do 11	33 90	A hélice, remorq., passagers et fret, Montréal et Chicago.
Francis Smith.	Owen Sound.	Stephens.	do 15	462	109	32 34	8	do 15	40 34	A anbes, passagers et fret, Collingwood et Duluth.
Okonra.	do	do	do 15	37	10	3 70	5	do 5	8 70	A hélice, passagers et fret, Owen Sound et baie Colpoxy.
Silver Spray.	do	do	do 17	173	142	12 11	8	do 15	20 11	A anbes, passagers et fret, Owen Sound et Skuit Ste. Marie.
Lily Kerr.	Waubushene	Mackay.	do 21	58	26	4 06	5	Avril 9	9 06	A hélice, baie Georgienne.
Prince Alfred.	do	do	do 21	19	10	1 33	5	do 9	6 33	do do
Isaac May.	do	Routledge.	do 21	592	490	41 44	8	Juillet 19	49 44	do Waubushene et Tona-wanda.
Maid of Midland.	do	do	do 21	11	11	0 77	5	Jun 4	5 77	do passagers, Coldwater et Pénétanconchine.
Cumberland.	Collingwood.	Watson.	do 24	418	228	29 26	8	Mai 8	37 26	A anbes, passagers et fret, Collingwood et Fort William.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date d'inspection.	Tonnage brtt.	Tonnage enrè.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Mittie Grew	Collingwood	Watson	Mai 24	30	16	2 10	\$	25	7 10	A hélice, bateau-passeur.
Htite Hoyt	Toronto	Mackay	do 28	11	8	0 77	5	28	5 77	do Toronto et Humber.
Bouquet	do	do	do 29	196	162	13 72	8	Sept.	21 72	A aubes, Toronto et l'île.
A. Jones	Pointe Edouard	Mathewson	do 3	22	11	1 54	5	do	6 54	A hélice, bateau-passeur, Pointe Edouard et Fort Gratiott.
International	do	do	do 3	1,052	741	73 71	8	do	81 71	A hélice, bateau-passeur, Pointe Edouard et Fort Gratiott.
Sea Gull	Sarnia	do	do 4	51	43	3 57	5	do	8 57	A hélice, bateau-passeur.
Saginaw	do	do	do 4	227	154	15 89	8	do	23 89	Pointe Edouard et Sarnia.
Hiawatha	do	Fraser	do 4	82	56	5 74	5	do	10 74	A hélice, bateau-passeur, Port Huron Sarnia.
J Holt	do	do	do 4	70	45	4 90	5	do	9 90	A hélice, passagers et fret, Sarnia, Wallaceburg et Dresden.
E. Windsor	Wallaceburg	do	do 5	68	37	4 76	5	do	9 76	A hélice, fret, rivières Sydenham et Détroit.
J. B. Newman	do	do	do 5	17	12	1 19	5	do	6 19	do do do
Hero	do	do	do 5	38	19	2 66	5	do	7 66	Remorqueur à hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire.
Manitoba	do	do	do 7	81	69	5 67	5	do	10 67	Remorq. à hélice et barge, Wallaceburg et Détroit.
River King	do	do	do 7	53	34	3 71	5	do	8 71	A aubes, passagers et fret, rivières Sydenham et Détroit.
Jacques Cartier	do	Benson	do 7	74	66	5 18	5	do	10 18	A hélice do do
Coral	do	Fraser	do 7	93	58	6 51	5	do	11 51	Remorq. à hélice et barge, Dresden et Détroit.
Beaver	do	do	do 7	44	17	3 08	5	do	8 08	do do do
Thames	do	do	do 7	40	30	2 80	5	do	7 80	Remorq. à hélice, et barge, rivières Sydenham et Ste. Claire.
Jerome	do	do	do 7	43	36	3 01	5	do	8 01	Remorq. à hélice, et barge, rivières Détroit et Ste. Claire.
Victoria	do	do	do 7	88	70	6 16	5	do	11 16	A hélice, fret, Wallaceburg et Détroit.
Messenger	do	do	do 7	12	12	0 84	5	do	5 84	A hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire.

City of Dresden	Windsor	do	do 8	129	69	9 03	8	do	17 03	A hélice, passagers et fret, Dresden, Wallaceburg et Détroit.
Dominion	do	do	do 8	178	117	12 46	8	Mai	20 46	A aubes, passagers et fret, Chatham et Détroit.
J. S. Noyes	Chatham	Pennefather	do 9	34	22	2 38	5	do	7 38	A hélice, remorqueur, rivière Thames et lac Ste. Claire.
Alexander	do	do	do 9	129	77	9 03	5	do	14 03	Roue à l'arrière, fret, rivières Sydenham et Détroit.
Jennie G. Harper	do	do	do 9	20	18	1 40	5	do	6 40	A hélice, remorq., rivière Thames.
City of Sandusky	Port Stanley	Finlay	do 10	605	463	42 36	8	do	50 35	A aubes, passagers et fret, Port Stanley et Cleveland.
Colin Munro	do	do	do 11	26	20	1 82	5	do	6 82	A hélice, remorqueur, passagers, Port Stanley et bords du lac Erie.
Magdalena	Collingwood	Watson	do 15	26	14	1 82	5	do	6 82	A hélice, remorqueur, explorations, bords du lac Supérieur.
Minnie Hall	do	do	do 16	47	28	3 29	5	do	8 29	A hélice, remorq., baie Georgienne.
Albert Dymont	do	do	do 16	26	26	1 82	5	do	6 82	A hélice, remorq., la r. Thessalon do moulins de la r. Thessalon
Emily May	Barrie	Smith	do 25	181	104	12 67	8	do	20 67	A aubes, passagers et fret, lac Simcoe.
Carriella	Orillia	Mackay	do 25	29	19	2 03	5	do	7 03	A hélice, do lac Couchiching
Victoria	Barrie	do	do 26	64	39	4 48	5	do	9 48	do remorq., lac Simcoe.
Isabella	Orillia	do	do 26	43	14	3 33	5	do	8 33	do do do
Vanderbilt	Lindsay	Browne	do 28	109	53	7 63	8	do	15 63	A aubes, passagers et fret, Lindsay et Bobcaygeon.
Ontario	Bobcaygeon	do	do 28	49	21	3 45	5	do	8 45	A aubes, Bobcaygeon et Bridgeworth.
Novelty	Lindsay	do	do 28	75	65	4 74	5	do	9 74	A aubes, rem. do et port Perry.
Samson	do	do	do 29	68	19	4 76	5	do	9 76	do lac Ball et Lindsay.
Commodore	do	do	do 29	109	95	7 63	8	do	16 63	do fret, port Perry et Bridgeworth.
Ranger	do	do	do 29	54	40	3 76	5	do	8 76	do remorq., do do
Champion	do	do	do 29	82	73	5 74	5	do	10 74	do do do
Ogimah	do	do	do 29	102	79	7 18	8	do	19 18	do do do
Mary Ellen	do	do	do 29	31	14	2 17	5	do	7 17	do Lindsay et chutes Fénélon.
Victoria	do	do	do 29	95	83	6 63	5	do	11 63	do et fret, Port Perry et Bridgeworth.
Enterprise	do	do	do 29	93	88	6 55	5	do	11 55	A hélice, remorq., Lindsay et lac Ball
Maple Leaf	do	do	do 30	13	11	0 94	5	do	5 94	do passagers et fret, Lindsay et Port Perry.
Anglo Saxon	do	do	do 30	47	39	3 29	5	do	8 29	A aubes, remorq., Lindsay et Port Perry.
Lady Ida	do	do	do 30	18	18	1 26	5	do	6 26	do chutes Fénélon.
Princess of Wales	Toronto	Mackay	do 30	94	58	6 58	5	do	11 58	Bateau-passeur, Toronto et l'île.
C. W. Jones	do	Clark	do 9	37	25	2 38	5	do	7 38	A hélice, remorq., havre de Toronto.
Little Eva	do	Mackay	do 9	12 ¹⁵	12 ¹⁵	0 87	5	do	5 87	A hélice, remorq., havre de Toronto, faisant le service du dragueur.
C. W. Dennis	do	do	do 9	17	8	1 19	5	do	6 19	do do do
Flora L. Baines	do	do	do 10	9	6	0 63	5	do	5 63	A hélice, pass., havre de Toronto.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.—Division d'Ontario Ouest—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Minerva.....	Port Robinson.....	Clark	Juillet 13	27	19	\$ 1 89	\$ 5	Avril 23	\$ 6 89	A hélice, remorq., port Robinson et rivière Niagara.
Addie Carter.....	do	do	do 13	25	15	1 75	5	do 23	6 75	A hélice, remorq., canal Welland, faisant le service du dragueur.
R. B. McPherson.....	do	do	do 13	29	26	2 03	5	do 25	7 03	do touage.
Wm. Ross.....	do	do	do 13	11	11	0 77	5	do 25	5 77	do
J. H. Doyle.....	do	do	do 13	20	14	1 40	5	Sept. 25	6 40	A hél., rem. pte. Robinson et Chip'a
S. R. Norcross.....	do	do	do 13	27	19	1 85	5	Avril 23	6 85	do can. Welland, fais. le s. d. d.
M. R. Mitchell.....	Allanburgh.....	do	do 13	24	19	1 68	5	do 1	6 68	do
M. R. King.....	do	do	do 13	25	21	1 75	5	do 1	6 75	do
C. F. Wadsworth.....	do	do	do 13	11	11	1 12	5	Juillet 24	6 12	do
Sylvester Neelon.....	do	do	do 13	27	17	1 89	5	do 24	6 89	do
Jennie Griffen.....	do	do	do 14	46	29	3 22	5	do 14	8 22	do
Mary.....	Port Colborne.....	Routh	do 14	66	22	4 62	5	Mai 13	9 62	do
E. P. Day.....	do	Mathewson.....	do 15	15	6	1 05	5	do 2	6 05	do Grande Rivière.
Jessie.....	Dunville.....	do	do 16	115	91	8 05	5	Août 2	13 05	do lac Erie.
Sam Perry.....	Port Dalhousie.....	Clark	do 16	42	34	2 92	5	Juillet 16	7 92	do port Dalhousie et lac Ont.
Almeda Covel.....	Toronto.....	Mackay	do 17	9	6	0 63	5	do 20	5 63	do hav. de Toronto, f. le s. d. d.
Tecumseh.....	Port Colborne.....	Pennefather.....	do 26	633	643	44 31	5	do 5	49 31	do et barge, Port Colborne et Chicago.
Tommy Wright.....	Goderich.....	Doty	do 28	12	6	0 84	5	Juillet 17	5 84	do remorqueur, Goderich et lac Huron.
George Maythane.....	do	do	do 28	52	42	3 64	5	do 28	8 64	do
Minnie Walker.....	Bayhead.....	Doty	do 28	21	19	1 33	5	do 28	6 33	A hélice, remorq., havre de Bayfield.
Lizzie.....	do	Brownson.....	do 28	24	18	1 68	5	do 27	6 68	do
G. S. Hathaway.....	Collingwood.....	Ferguson.....	Août 7	145	14	1 01	5	Mai 13	6 01	service du dragueur.
S. C. Doty.....	Meaford.....	Song	do 16	21	17	1 47	5	Août 16	6 47	A hélice, remorq., baie Georgienne.
Kate Pilgren.....	do	Stephens.....	do 18	11	7	0 77	5	do 2	5 77	do
Louise.....	Port Dalhousie.....	Clark	do 18	573	470	0 40	5	Sept. 2	5 40	do
F. R. Secord.....	do	do	Sept. 14	18	14	0 98	5	Août 1	5 98	A hél., pass. dans le C. Welland.
Georgiana.....	Collingwood.....	Brownson.....	do 17	88	64	4 48	5	Sept. 3	9 48	do rem., C. Welland fais. le s. d. d.
Dominion.....	Ste. Catherine.....	Clark	do 22	352	285	24 64	8	Mai 11	32 64	A aubes, remorqueur et fret, Wau-
Argyle.....	Port Ryerse.....	Walsh	Oct. 6	121	82	8 47	5	Oct. 5	13 47	baushene et Collingwood.

Beaver.....	Wallaceburg.....	Mathewson.....	do 22	52	39	3 64	5	Avril	8 64	A hél., rivières Sydenham et Ste. Claire, fret.
Harry Sewell.....	do	Fraser	do 23	17	11	1 19	5	Oct. 23	6 19	A hél., rivières Sydenham et Ste. Claire, remorqueur.
Oswego Belle.....	Ste. Catherine.....	Benson.....	Nov. 10	362	378	Non payés.	.....	.....	.....	A hél., Belleville et Oswego, pas-
Union.....	Windsor.....	do	do 17	1,190	999	83 30	8	Nov. 2	91 30	sagers et fret.
Lake Breeze.....	do	do	do 17	192	171	13 44	8	do 17	21 44	A anbes, bateau-passeur, Sarnia et Port Huron.
A. Neff.....	Fort William, L.S.	Cousin.....	Août. 14	129	74	9 03	8	Août. 14	17 03	A hél., passagers et fret, Windsor et Leamington.
Watchman.....	do	do	do 14	13	13	0 91	5	do 14	5 91	Steamer à pass. et fret, Fort William.
M. J. Mills.....	do	do	do 14	15	15	1 05	5	do 14	6 05	Relevements et explorations.
Dine.....	Sault Ste. Marie.....	Wilson.....	do 14	9	7	0 63	5	Nov. 14	5 63	do
Osprey.....	Hamilton.....	.....	Non ins- pecté...	375	199	.....	Non payé	.....	.....	Bateau passeur, Sault Ste. Marie.
Simcoe.....	Orillia.....	.....	do ..	26	26	.....	.....	.....	.....	Dégréé; rien à faire.
St. Clair.....	Port Robinson.....	.....	do ..	36	15	.....	.....	.....	.....	do
Wm. Hall.....	do .....	.....	do ..	56	31	.....	.....	.....	.....	do
Algoma.....	Collingwood.....	.....	do ..	757	623	.....	.....	.....	.....	do
George Watson.....	do .....	.....	do ..	28	13	.....	.....	.....	.....	do
A. N. Pike.....	Chatham.....	.....	do ..	34	22	.....	.....	.....	.....	Ne marchait pas lors de sa première inspection.
Belle Taylor.....	Havre Victoria.....	.....	do ..	38	17	.....	Non payé	.....	.....	Dégréé; rien à faire.
Fairy Queen.....	Saugeen.....	.....	do ..	11	11	.....	.....	Hon. payé	.....	remorq. pour la pêche à Saugeen.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION D'ONTARIO EST.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Norseman	Port Hope	E. J. W. Burton	Avril 13	285	74	\$ 20 65	\$ 8	Avril 22	\$ cts. 28 65	A aubes, steamer à passagers, lac Ontario.
Albert Wright	do	do	do 13	29	29	2 90	5	do 13	7 90	A hélice, remorqueur, havre de Port Hope.
Lothair	do	do	do 13	351	248	24 57	5	do 21	29 57	A hélice, fret, entre Montréal et Chicago.
Jessie Hall	Kingston	W. R. Mingaye	do 16	57	30	3 99	5	do 20	8 99	A hélice, remorqueur, entre Montréal et Kingston.
Frank Perew	do	do	do 16	43	24	3 01	5	do 20	8 01	do do
H. F. Bronson	do	do	do 19	101	28	7 07	5	do 19	12 07	do do
Chieftain	Ile du Jardin	do	do 20	230	101	16 10	5	do 22	21 10	A aubes, remorqueur, lac Ontario et rivière.
Hiram A. Calvin	do	do	do 20	309	163	21 63	5	do 22	26 63	do do
Bay of Quinte	do	do	do 20	250	150	17 50	5	do 22	22 50	A aubes, remorqueur, fleuve St. Laurent.
Maud	Kingston	do	do 21	121	46	8 47	8	do 14	16 47	A aubes, passagers, Kingston et cap Vincent.
Queen	do	do	do 23	87	55	6 09	5	do 24	11 09	A aubes, passagers, fleuve St. Laurent.
Wren	do	do	do 26	57	15	3 99	5	do 29	8 99	A hélice, remorqueur, passagers, Montréal et Kingston.
Active	do	do	do 26	281	111	19 67	5	do 29	24 67	do do
Nile	do	do	do 27	89	59	6 23	5	do 28	11 23	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Norman	do	do	do 28	151	112	10 57	5	do 29	15 57	A hélice, fret, baie de Quinté et rivière.
Africa	Portsmouth	do	do 29	352	265	24 64	8	do 29	32 64	A hélice, fret et passagers, Montréal et Chicago.
Corsican	Kingston	do	do 1	435	244	30 45	8	Mai 4	38 45	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Corinthian	do	do	do 1	374	220	26 18	8	do 4	34 18	do do
Magnet	do	do	do 1	427	279	29 89	8	do 5	37 89	do do
Saxon	do	do	do 1	172	110	12 04	5	do 1	17 04	A hélice, fret, baie de Quinté et Oswego.

William	Ile au Jardin	do	do 3	267	109	18 69	5	Avril 22	23 69	A aubes, remorq., lac St. Louis.
John A. Macdonald	do	do	do 3	268	110	18 76	5	do 22	23 76	A aubes, remorq., Montréal et Québec.
Rochester	Kingston	do	do 3	211	77	14 77	8	Mai 3	22 77	A aubes, vapeur à passagers, baie de Quinté.
Glide	do	do	do 4	61	20	4 27	5	Avril 19	9 27	A hél., remorq., fleuve St. Laurent.
S-Kincardine	Belleville	Anthony Dixon	do 5	176	132	12 32	8	Mai 8	20 32	A hélice, passagers, baie de Quinté et Oswego.
Prince Edward	do	do	do 6	72	26	5 04	5	Avril 28	10 04	A aubes, bateau-passeur, Belleville et Prince-Edouard.
Eliza Bonar	do	do	do 6	25	12	1 82	5	do 28	6 82	A hélice, remorq., baie de Quinté.
Ulica	Pictou	John A. Clute	do 6	49	36	3 46	5	do 30	8 46	A hélice, passagers, baie de Quinté.
Alexandra	do	do	do 6	285	94	19 95	8	Mai 6	27 95	A aubes, passagers, Trenton et Montréal.
Pictou	do	do	do 6	248	76	17 36	8	do 6	25 36	do do
Shanton	do	do	do 7	39	25	2 73	5	do 8	7 73	A aubes, passagers, baie de Quinté.
Norfolk	do	J. Benson	do 7	70	42	4 80	5	do 10	9 90	do do
Adventure	Kingston	W. R. Mingaye	do 14	156	108	10 92	5	do 4	15 92	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Agnes McMahon	do	James Clark	do 15	55	46	3 75	5	Avril 27	8 75	A hélice, rem., Montréal et Ottawa.
Maggie McLaren	do	C. Sibbald	do 17	4	4	0 28	5	Mai 15	5 28	A hélice, yacht de plaisance, rivière St. Laurent.
Simon Davis	do	W. R. Mingaye	do 19	31	24	2 17	5	Avril 14	7 17	A hélice, remorq., baie de Quinté et bords du lac.
Florence	do	George Easton	do 20	4	4	0 28	5	Mai 9	5 28	A hélice, yacht de plaisance, fleuve St. Laurent.
Water Lily	do	W. R. Mingaye	do 21	97	74	6 79	5	do 21	11 79	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
R. Kendrick	Morrisburg	Hiram Carman	do 27	15	12	1 05	5	Jun 21	6 05	A hélice, bateau-passeur, Morrisburg et Waddington.
Arctic	do	do	do 27	35	29	2 45	5	Mai 27	7 45	A hélice, remorqueur, fret, fleuve St. Laurent.
City of Kingston	Kingston	W. R. Mingaye	do 28	253	176	17 71	8	do 8	25 71	A aubes, passagers, Kingston et Ottawa.
Lily	do	do	do 28	14	8	0 98	5	do 13	5 98	A hélice, rem., Kingston et Ottawa.
Mary R. Robertson	do	do	do 31	367	243	25 69	5	do 31	30 69	A hélice, fret, lacs d'en haut.
Pierrepoint	do	do	do 31	149	82	10 43	8	Avril 14	18 43	A aubes, passagers, Kingston et Cap Vincent.
S. S. Edsall	do	do	do 31	150	94	10 50	5	Mai 31	15 50	A hélice, rem., riv. et lac Ontario.
H. B. Sherwood	Mill Point	Anthony Dixon	Jun 1	36	21	2 45	5	Avril 19	7 45	do do
Wave	do	J. Benson	do 1	12	5	0 84	5	Jun 1	5 84	do do
Geneva	Portsmouth	W. R. Mingaye	do 3	97	39	6 79	8	do 3	14 79	A hélice, passagers, fleuve St. Laurent.
Cuba	Kingston	do	do 5	647	437	45 29	5	do 5	50 29	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Eleanor	do	do	do 10	23	11	1 61	5	Mai 18	6 61	A hélice, remorqueur, canal Rideau.
Eva	do	do	do 11	12	7	0 84	8	Jun 10	8 84	A hélice, passag., havre de Kingston.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Wellington	Ile au Jardin	W. R. Mingaye	Jun 11	400	221	28 00	5	Avril 22	33 00	A aubes, remorqueur, lac et rivière Ontario.
Jenny	Cornwall	R. K. Bullock	do 15	10	10	0 70	5	Jun 2	5 70	A hélic, b.-pas, Cornwall et Dundee
Victoria	do	do	do 15	104	26	7 28	8	Mai 27	15 28	A aubes, remorqueur, Cornwall et Montréal.
St. Jean Baptiste	Prescott	B. D. Jessup	do 16	116	74	8 12	8	Jun 16	16 12	A aubes, bat.-passeur, Prescott et Ogdenburg.
Flight	Portsmouth	W. R. Mingaye	do 21	37	27	2 59	8	do 30	10 59	A hélic, pass., riv. et baie de Quinté.
Peerless	Kingston	do	do 10	26	15	1 82	8	Juillet 3	9 32	do rivière St. Laurent.
Marquis of Lorne	do	do	do 10	20	10	1 40	8	Jun 18	9 40	do havre et rivière.
do Greenville	do	do	do 10	21	11	1 47	5	do 22	6 47	A hélice, remorq., canal Rideau.
do Lady Franklin	do	do	do 14	33	19	2 31	5	Avril 22	7 31	do do
do H. M. Mixer	do	do	do 14	21	9	1 47	5	do 22	6 47	do do
Whistle Wing	Peterboro	Charles Perry	do 16	31	17	2 17	5	Juillet 12	7 17	A aubes, passagers, Peterboro et lac Rice.
Col. Strickland	Lakefield	do	do 17	58	44	4 03	5	Avril 12	9 03	A aubes, passagers, lacs Clair et Stony.
Gipsy	Kingston	George Easton	do 21	2	2	0 14	5	do 16	5 14	A hélice, passagers, rivière St. Laurent.
Rose	Portsmouth	W. R. Mingaye	do 22	121	91	8 47	5	Mai 10	13 47	A hélice, vapeur à fret, canal Rideau.
Portsmouth	do	do	do 22	153	98	10 71	5	Jun 22	15 71	do do
Falcon	do	do	do 22	13	7	0 91	8	Mai 18	8 91	A hélice, passagers, fleuve St. Laurent.
Elswood	Kingston	do	do 24	25	7	1 75	5	do 12	6 75	A hélice, remorqueur, canal et rivière Rideau.
Enterprise	Carleton Place	Z. Wilson	do 10	41	18	2 87	5	Juillet 22	7 87	A aubes, remorq., Carleton Place et Quinsville.
Kitty Friel	Kingston	W. R. Mingaye	do 16	91	62	6 37	5	Avril 14	11 37	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Chaffey	Portsmouth	do	do 27	40	29	2 80	5	do 31	7 80	A hélice, bateau-passeur, entre Brockville et Morristown.
Ivanhoe	Napanee	John Benson	do 30	62	33	4 34	5	do 30	9 34	A hélice, fret, rivière et baie de Quinté.
Clyde	Harwood	George Perry	Oct. 12	62	44	4 34	5	Sept. 23	9 34	A aubes, remorq., sur le lac Rice.

Isaac Butts	do	do	do 12	132	67	9 24	8	Juillet 28	17 24	do passag., do
Emma Manson	Presqu'île	do	do 23	32	14	2 24	5	Oct. 21	7 24	A hélice, remorq., lac Ontario.
Witch of the Wave	Carleton Place	Z. Wilson	Non insp.	8	8	0 56	5	Sept. 17	5 56	A aubes, passagers, non préparé pour l'inspection.
Mary Ann	Merrickville	W. R. Mingaye	do	42	31	2 94	5	Aug. 3	7 94	A hélice, remorqueur, non employé.
North Port Ferry	North Port	J. S. Clute	do	9	9	0 63	5	do 25	5 63	A aubes, bat.-passeur, Port Nord.
R. S. S. Perry	Cornwall	R. K. Bullock	do	16	16	1 12	5	do 12	6 12	A hélice, passagers, non employé.
Gatineau	Kingston	Dues not paid	do	121	85	.....	.....	.....	.....	do do
Welshman	do	do	do	130	90	.....	.....	.....	.....	A hélice, fret, non employé.
Indian	do	do	do	308	163	.....	.....	.....	.....	do do
City of Hamilton	Ile au Jardin	do	do	224	120	.....	.....	.....	.....	A aubes, remorq., do
Carlyle	Portsmouth	do	do	114	75	.....	.....	.....	.....	A hélice, fret, do
R. Augin	do	do	do	105	68	.....	.....	.....	.....	do do
John Bright	Belleville	do	do	30	14	.....	.....	.....	.....	A hélice, remorq., do
Forest City	Harwood	do	do	104	46	.....	.....	.....	.....	A aubes, remorq., do
Starling	Belleville	do	do	6	2	.....	.....	.....	.....	A hélice, passagers, do
No. de vapeurs, 88	.....	.....	Totaux	11007	6,234	691 32	458	.....	1149 32	.....

NAVIRES A VAPEUR inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage entre-gâtée.	Droit de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
St. Paul	Montréal	W. Bleakley	Sept. 4	45	27	\$ 3 15	\$ 5	Oct. 21	\$ 8 15	A hélice, remorqueur; au service des commissaires du navire.
St. Anne	do	do	do	17	12	1 19	5	Sept. 25	6 19	A hélice, remorq., canal Lachine.
White Bird	do	do	do	18	19	1 26	5	Août 27	6 26	do Montréal et Carillon.
D. W. Robinson	do	do	do	108	37	7 56	5	do 26	12 56	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Mayflower	do	do	Nov. 3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A hélice, h.t.-pas, batre de Pictou.
John Egan	Pembroke	Z. Wilson	Août 13	238	98	16 66	8	Mai 20	24 66	A été examiné et les chaudières éprouvées, mais non mesurés et les droits de tonnage non-payés. et Joachim.
Ripple	do	John Slater	do	14	10	0 98	5	Août 14	5 98	A hélice, bateau-passeur, passagers, Ile Pembroke.
Allumette	Lac Allumette	Z. Wilson	do	22	15	1 54	5	Sept. 8	6 54	A aubes, remorq., lac Allumette.
Spray	Arnprior	do	do	11	.....	0 77	5	do 8	5 77	A hélice, bateau-passeur, Arnprior et Bristol.
A. H. Baldwin	do	do	do	177	98	12 39	5	do 9	17 39	do remorq., lac des Chats.
Emerald	Pontiac	do	do	90	56	6 30	5	Mai 20	11 30	A aubes, remorq. lac Décléne.
Chaudière	Alymer	do	do	234	68	16 38	5	do 20	21 38	do do
Jessie Cassels	do	do	do	17	265	18 55	5	do 20	26 55	do passagers, do
Edie May	do	do	do	9	.....	0 63	5	Août 1	5 63	A héli., bat.-pas. et rem. do
Monitor	do	do	do	144	58	10 08	5	do 2	15 08	A aubes, do do
Resolue	do	do	do	36	43	2 52	5	Oct. 4	7 52	A héliéc, do do
H. H. Whitney	Ottawa	B. Gordon	do	18	15	4 20	5	Jun 26	9 20	do Ottawa et Grenville.
Eclair	Hawkesbury	W. Bleakley	do	7	1	0 49	5	Août 27	5 49	A aubes, bat.-pas. et remorq., Grenville et Hawkesbury.
Nymph	do	do	do	31	7	2 17	5	Sept. 7	7 17	do do
British America	Carillon	do	do	84	52	5 88	5	Août 27	10 88	A aubes, bat.-pas. et remorq., Lachine et Carillon.
Louise	do	Z. Wilson	do	157	62	10 99	5	Jun 7	15 99	do fret et remorq., Montréal et Ottawa.

NH Desperandum	do	W. Bleakley	do	19	40	2 80	5	Sept. 8	7 80	Roue centrifuge, bateau-passeur, Carillon et Pointe Fortune.
Rover	Ottawa	do	do	5	114	7 98	5	Juillet 20	12 98	A aubes, remorq., Ottawa et Grenville.
Queen Victoria	do	do	do	5	217	15 19	8	do 9	23 19	do passagers, Ottawa et Grenville.
Jane	do	Z. Wilson	do	5	99	6 93	5	Août 5	11 93	do bat.-passeur, Ottawa et Hull.
Peerless	do	W. Bleakley	do	5	327	22 89	8	Juillet 9	30 89	do passagers, Ottawa et Grenville.
Maggie Bell	do	C. Charlton	do	6	146	10 22	5	Jun 9	15 22	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
Mac	do	B. Gordon	do	6	86	6 02	5	do 9	11 02	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
*Jacques Cartier	do	do	do	7	133	9 31	5	Juillet 9	14 31	do remorqueur, Ottawa et Montréal.
Maude	do	W. Bleakley	do	7	82	5 74	5	do 20	10 74	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
Lincoln	do	do	do	7	94	6 58	5	Jun 6	11 58	do bateau-passeur, Ottawa et Gatineau.
Gatineau	do	B. Gordon	do	7	94	6 58	5	Jun 6	11 58	do et Gatineau.
Dell	do	do	do	9	9	0 63	5	do 26	5 63	A hélice, remorq., canal Rideau.
Swan	do	Z. Wilson	do	9	39	2 73	5	Juillet 21	7 73	do Ottawa et Grenville.
Shickina	do	B. Gordon	do	9	54	3 78	5	Août 6	8 78	do do
Portage du Fort	do	Z. Wilson	do	10	75	5 25	5	Mai 20	10 25	A aubes, remorq., lac des Chats.
Oregon	do	do	do	10	191	13 37	8	do 20	18 37	do do
Alliance	do	do	do	10	239	16 73	8	do 20	24 73	do passagers, lac des Chats.
Prince Arthur	do	do	do	10	169	11 06	8	do 20	19 06	do passagers, Bryson et Chapéau.
Sir John Young	Bryson	do	do	10	158	11 06	8	do 20	19 06	do passagers, lac au Rat Musque.
Jason Gould	Cobden	do	do	11	37	2 59	5	do 20	7 59	do passagers, lac au Rat Musque.
Kippowa	Tête du Joachim	do	do	12	43	3 01	5	do 20	8 01	do passagers, Joachim et la Roche Capitaine.
Deux Rivières	do	do	do	12	84	5 88	5	do 20	10 88	do passagers, Roche Cap-taine, Deux Rivières.
Pembroke	Pembroke	do	do	13	62	4 34	5	do 20	9 34	do remorqueur, Pembroke et Joachim.
C. O. Kelly	do	do	do	13	308	21 56	5	Juillet 21	26 56	do do
Athenian	do	G. Peltier	do	13	604	42 28	8	do 2	50 28	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Élévateur à grain No. 1	do	W. Bleakley	do	6	75	5 25	5	do 7	10 25	Élévat. à grain, havre de Montréal.
Wood	do	do	do	10	97	6 79	5	Mai 7	11 79	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Randolph	do	do	do	13	16	1 12	5	Juillet 14	6 12	A hélice, remorqueur, Montréal et Bout de l'île.

* N'a jamais été mesuré; détruit par le feu le 18 octobre.

NAVIRES À VAPEUR inspectés, pour l'année expirée 31 décembre 1875—Division de Montréal—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Olive.....	Montréal.....	W. Bleakley.....	Juillet 15	122	84	\$ 8 54	\$ 8	Juillet 15	\$ 16 54	A hélice, fret et passagers, Montréal et canal Rideau.
Victory.....	do	do	do 19	42	15	2 94	5	do 22	7 94	A hélice, remorq, Montréal et Sorel.
New York.....	do	do	do 24	176	53	12 32	8	Juillet 29	20 32	A hélice, remorq, Carillon et Québec.
Calumet.....	do	do	do 26	40	27	2 80	5	do 29	7 80	A hélice, remorq, Montréal et Sorel.
Bruno.....	do	J. W. Pennyfather	do 28	359	236	25 13	5	Mai 21	30 13	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Charlott.....	do	W. Bleakley.....	do 2	41	10	2 87	5	do 29	7 87	A hélice, rem, Montréal et Kingston.
Cariboo.....	do	do	do 2	86	4	6 02	5	Juillet 30	11 02	do do Ottawa.
Canastá.....	do	Z. Wilson.....	do 3	81	11	5 67	5	do 22	10 67	A hélice, remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Élévateur à grain No. 10	do	W. Bleakley.....	do 4	100	.....	7 00	5	do 8	12 00	Élévateur à grain, hav. de Montréal.
do 11	do	do	do 5	100	.....	7 00	5	do 8	12 00	do do
Carillon.....	Lachine.....	B. Gordon.....	do 7	39	9	2 73	5	Mai 20	7 73	A hélice remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Mark Twain.....	Montréal.....	W. Bleakley.....	do 10	95	64	6 65	5	do 12	11 65	A hélice, fret et remorq, Montréal et Ottawa.
St. Catharines.....	do	do	do 10	8	5	0 56	5	do 20	5 56	A hélice, fret et remorqueur, canal Lachine.
Gantin.....	do	do	do 11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le propriétaire a failli depuis l'inspection; droits de tonnage non payés.
Beauharnois.....	do	do	do 12	165	44	11 55	8	do 26	19 55	A hélice, passagers, Montréal et Beauharnois.
City of Ottawa.....	do	do	do 14	123	65	8 61	5	Juillet 16	13 61	A hélice, fret, Montréal et Grenville.
Plover.....	do	do	do 15	45	16	3 15	5	do 22	8 15	Remorq. à hélice, Montréal et Sorel.
A. G. Nish, remorqueur à mancelle	do	do	do 16	136	76	9 52	5	Juillet 19	14 52	Remorq. à mancelle, Courant Ste. Marie, Montréal.
W. C. Francis.....	do	do	do 21	37	13	2 59	5	do 29	7 59	Remorq. à hélice, Montréal et Sorel.
Matilda.....	do	do	do 22	86	22	6 02	5	do 22	11 02	A hélice, remorq, Montréal et Ottawa.
St. Francis.....	do	do	do 23	803	471	56 21	8	Juillet 13	64 21	do do passagers, Montréal et Cornwall.
J. O. Brydges.....	do	do	do 23	39	21	2 73	5	do 3	7 73	A hélice, remorq, Montréal et Bout de l'Île.
Margaretha Stevenson.....	do	do	do 24	101	66	7 07	8	do 24	15 07	A hélice, passagers, fret, Montréal et Moisie.

Mink.....	do	E. Gordon.....	do 24	52	22	3 64	5	do 29	8 64	A hélice, rem, Montréal et Ottawa.
Messenger.....	do	W. Bleakley.....	do 26	28	12	1 96	5	do 22	6 96	do do Sorel.
Champlain.....	do	do	do 17	117	47	8 19	5	Juillet 14	13 19	A hélice, rem, Montréal et Ottawa.
Laprairie.....	do	do	do 19	342	168	23 94	8	Mai 21	31 94	A hélice, bateau-passeur, Montréal et Laprairie.
John Young.....	do	do	do 19	163	103	11 41	5	Juillet 10	16 41	A hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Beaver.....	do	do	do 21	220	104	15 40	5	Mai 17	20 40	A hélice, rem, Montréal et Québec.
Zebra.....	do	do	do 21	30	14	2 10	5	do 21	7 10	A hélice, rem, Montréal et Ottawa.
St. Louis.....	do	do	do 22	34	23	2 38	5	Juillet 10	7 38	Remorqueur à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Lake.....	do	do	do 24	145	89	10 15	5	do 3	18 15	Rem. à hélice, Montréal au Golfe.
Manitoba.....	do	R. Bullock.....	do 25	134	65	9 38	8	do 22	17 38	A hélice, passagers et fret, Montréal et Cornwall.
St. Peter.....	do	W. Bleakley.....	do 25	43	29	3 01	5	Juillet 10	8 01	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Portneuf.....	do	do	do 25	218	137	15 26	8	do 4	23 26	A hélice, passagers, Montréal et Beauharnois.
Ivy.....	do	do	do 26	76	34	5 32	5	Juillet 15	10 32	A hélice, rem, Montréal et Ottawa.
Jennie.....	do	do	do 27	9	.....	0 63	5	do 19	5 63	A hélice, bateau-passeur, Côteau Landing et Valleyfield.
Champion.....	do	do	do 27	124	36	8 68	5	do 9	13 68	Rem. à hélice, Montréal et Whitehall.
Élév. à grain No. 2	do	do	do 17	95	.....	6 65	5	Mai 18	11 65	Élevat. à grain, havre de Montréal.
do No. 5	do	do	do 17	95	.....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 8	do	do	do 17	132	.....	9 24	5	do 18	14 24	do do
do No. 7	do	do	do 17	98	.....	6 86	5	do 18	11 86	do do
do No. 3	do	do	do 17	95	.....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 1	do	do	do 17	95	.....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 4	do	do	do 17	95	.....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 9	do	do	do 17	100	.....	7 00	5	do 18	12 00	do do
do No. 6	do	do	do 17	100	.....	7 00	5	do 18	12 00	do do
Oka.....	Lachine.....	do	do 28	117	47	8 19	5	do 5	13 19	A hélice, remorqueur Montréal et Carillon.
Star.....	do	do	do 28	205	41	14 35	5	do 5	19 35	do do
Algerian.....	do	do	do 29	914	575	63 98	8	do 5	71 98	A hélice, passagers, Montréal et Hamilton.
Canadian.....	do	do	do 29	314	225	21 98	8	do 5	29 98	A hélice, passagers, Montréal et Cornwall.
Passport.....	do	do	do 29	346	184	24 22	8	do 5	32 22	A hélice, passagers, Montréal et Hamilton.
Bohemian.....	do	do	do 29	377	174	26 39	8	do 5	34 39	do do
Prince of Wales.....	do	do	do 29	214	68	14 98	8	do 21	22 98	A hélice, passagers, Lachine et Carillon.
John Pratt.....	Montréal.....	do	Mai 1	70	11	4 90	5	Juillet 19	9 90	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Richelieu.....	do	do	do 1	126	68	8 82	5	do 19	13 82	A hélice, remorq, service des commissaires du havre de Montréal.
John Brown.....	do	do	do 1	87	28	6 09	5	do 19	11 09	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.

NAVIRES A VAPEUR inspectés pour l'année expirée, le 31 décembre 1875—Division de Montréal.— Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droit de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Georgian	Montréal	W. Bleakley	Mai 4	448	345	31 36	8	20	39 36	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Montarville	do	do	do 5	253	114	17 71	8	10	25 71	A aubes, bateau-passeur, Montréal et Longueuil.
Frances	do	do	do 5	36	7	2 53	5	19	7 52	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Spartan	do	do	do 5	422	262	29 54	8	.....	37 54	A aubes, passagers, Montréal et Hamilt'on.
Longueuil	do	do	do 6	308	189	21 56	8	10	29 56	A aubes, bateau-passeur, Montréal et Longueuil.
Arctic	do	Z. Wilson	do 6	104	61	7 28	5	7	12 28	A hélice, fret et remorqueur, Montréal et Ottawa.
SAFawn	do	W. Bleakley	do 7	83	30	5 81	5	19	10 81	A aubes, remorqueur, Ottawa, Québec et lac Champlain.
America	do	do	do 8	330	302	23 10	8	7	31 10	A hélice, passagers et fret, Montréal et Hamilton.
Calabria	do	do	do 8	494	391	34 58	8	7	42 58	do do do
Minnie F. Parsons	do	do	do 8	45	23	3 15	5	19	8 15	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
California	do	James Clark	do 8	360	244	25 20	8	22	33 20	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Princess	do	W. Bleakley	do 11	180	40	12 60	8	21	20 60	A aubes, passagers et fret, Montréal et Carillon.
Caroline	do	Z. Wilson	do 13	101	46	7 07	5	7	12 07	A hélice, fret et remorq., Montréal et Ottawa.
Dagnar	do	W. Bleakley	do 14	141	55	9 87	8	21	17 87	A aubes, passagers et fret, Montréal et Carillon.
Elgin	do	do	do 14	74	10	5 18	5	9	10 18	Rem. à hélice, Montréal et Kingston.
C. Anderson	do	do	do 14	84	40	5 88	5	19	10 88	Remorqueur à hélice, ports sur le lac St. François.
Alice	do	Z. Wilson	do 17	83	33	5 81	5	7	10 81	A aubes, fret et remorqueur, Montréal et Ottawa.
St. John	do	W. Bleakley	do 17	55	37	3 85	5	10	8 85	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
St. Francis	do	do	do 17	55	37	3 85	5	10	8 85	do do do
				17,086	8345	1196 02	695		1,891 02	

NAVIGES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.—*Suite.*

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Montréal	Sorel	G. Peltier	Avril 14	570	284	39 90	8	Mai 5	47 90	A anbes, passagers, Montréal et Québec.
Terbonne	do	do	do 14	193	55	13 51	8	do 5	21 51	A anbes, passagers, Montréal et Terrebonne.
Ignatius Tyler	do	do	do 15	105	21	7 35	5	do 1	12 35	Remorqueur à anbes, Montréal et Québec.
Fire Fly	do	do	do 15	92	46	6 44	5	do 5	11 44	A anbes, passagers, Sorel et St. François.
Valetta	do	do	do 17	655	507	45 85	8	do 3	53 85	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Venezia	do	do	do 17	655	507	45 85	8	do 3	53 85	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Delisle	do	do	do 17	45	17	3 15	5	Jun 22	8 15	Remorqueur à hélice, Montréal et Cap Santé.
Quebec	do	do	do 20	838	527	58 66	8	Mai 5	66 66	A anbes, passagers, Montréal et Québec.
Roma	do	do	do 20	656	507	45 92	8	do 3	53 92	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Sorel	do	do	do 24	86	43	6 02	5	do 5	11 02	A anbes, passagers, Sorel et Berthier.
Chambly	do	do	do 24	238	76	16 66	8	do 5	24 66	A anbes, passagers, Montréal et Chambly.
Berthier	do	do	do 26	350	153	24 50	8	do 5	32 50	A anbes, passagers, Montréal et Berthier.
Bismarek	do	do	do 27	18	10	1 26	5	Jun 3	6 26	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Rivière-du-Loup.
Royal	do	Wm. Bleakley	do 27	260	164	18 20	5	do 28	23 20	Remorqueur à anbes, Montréal et Québec.
William	do	do	do 27	207	130	14 49	8	do 28	22 49	do do do
Champion	do	do	do 28	373	127	26 11	8	do 28	34 11	do do do
Meteor	do	G. Peltier	do 28	252	109	17 64	8	Avril 28	25 64	Remorqueur à anbes, passagers, Montréal et Québec.

NAVIGES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division des Trois Rivières—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Rocket	Sorel	G. Peltier	Avril 28	387	172	27 09	8	Avril 28	35 09	Rem. à aubes, passagers, Montréal et Pointe-aux-Pères.
Cultivateur	do	do	do 28	694	437	48 58	8	Ma 3	56 58	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
John	do	do	do 29	104	44	7 28	5	do 17	12 28	Remorqueur à aubes, Montréal et Whitehall.
Aries	do	do	do 29	7	inc'nu	0 49	5	Avril 30	5 49	Remorq. à hélice, Montréal et Sorel.
Hope	do	do	do 30	126	60	8 82	5	May 17	13 82	Remorqueur à aubes, Montréal et Chambly.
Rivière du Loup	do	do	do 30	41	25	2 87	5	do 5	7 87	A aubes, passagers, Sorel et Rivière-du-Loup.
Charlemagne	do	do	May 1	15	11	1 05	5	do 3	6 05	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Sorel.
Berthier	do	do	do 1	76	29	5 32	5	do 17	10 32	Remorqueur à aubes, Montréal et Chambly.
Como	do	do	do 1	75	47	5 25	5	do 17	10 25	Remorq. à aubes, rivière Ottawa.
L'Assomption	do	do	do 1	39	28	2 73	5	do 5	7 73	Roue centrifuge, passagers, Sorel et Berthier.
Abyssinian	do	do	do 3	610	359	42 70	8	Juillet 2	50 70	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Boston	do	do	do 4	177	33	12 39	5	May 8	17 39	Remorqueur à aubes, Montréal et Québec.
L'Assomption	do	do	do 4	176	80	12 32	8	do 17	20 32	A aubes passagers, bat. pas. de l'île.
Trois Rivières	do	do	do 5	503	225	35 21	8	do 5	43 21	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Albert	do	do	do 5	104	30	7 28	5	do 17	12 28	Remorq. à aubes, rivière Ottawa.
J. B. A.	do	do	do 5	124	93	8 68	5	do 5	13 68	Remorqueur à aubes, Carleton et Whitehall.
King Bird	do	do	do 5	7	3	0 49	5	Jun 1	5 49	A remorq. à roue centrif., riv. Nicolet.
Milford	do	Wm Bleakley	do 10	95	46	6 65	5	May 8	11 65	Remorq. à roue centrifuge fret et passagers, Montréal et Rivière-du-Loup.
Victoria	do	G. Peltier	do 10	274	144	19 18	5	do 17	24 18	Remorq. à aubes, Montréal et Sorel.
Lucinda	do	do	do 20	42	21	2 94	5	do 20	7 94	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Trois-Rivières.
Engineer	do	G. Wilson	do 24	27	9	1 89	5	do 19	6 89	Remorq. à héli., Ottawa et Whitehall.

Abenakis	do	G. Peltier	do 28	83	26	5 81	5	Jun 12	10 81	Remorq. à roue centrifuge, Sorel et St. François.
Canada	do	do	Jun 25	644	503	45 08	8	May 5	53 08	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Cyrce	do	do	Juillet 3	30	19	2 10	5	Juillet 15	7 10	Remorqueur à roue centrifuge, riv. St. Laurent et Richelieu.
Marie	do	do	do 5	23	15	1 61	5	do 5	6 61	Remorqueur à roue centrifuge, riv. St. Laurent et Richelieu.
Laval	Trois-Rivières	C. Godby	do 8	90	65	9 00	5	do 5	14 00	Bateau-passeur, à aubes, Trois-Riv. et Laval.
St. Nicholas	do	do	do 8	82	52	11 10	5	do 5	16 10	Bateau-passeur, à aubes, Trois-Riv. et Ste. Angèle.
Monasel	do	do	do 9	34	inc'nu	3 40	5	do 5	8 40	Remorq. à aubes, riv. St. Maurice.
La Tuque	do	do	do 9	49	31	3 40	5	do 5	8 40	do do Montréal et Québec.
Arthur	do	do	do 9	15	7	4 50	5	do 5	9 50	do do riv. St. Maurice.
Maskinongé	Maskinongé	G. Peltier	do 14	33	22	2 30	5	May 5	7 30	A aubes, passagers, Sorel et Maskinongé.
Lady of the Lake	Magog	C. S. Channell	do 20	278	175	19 46	8	Jun 2	27 46	A aubes, passagers, lac Magog.
Nora	do	do	do 20	60	19	4 20	5	do 2	9 20	do fret, lac Magog.
Dandy	Sorel	B. Gordon	Août 4	46	15	3 20	5	do 4	8 20	Remorq. à héli., Ottawa et Whitehall.
Total	Total		Total	10,763	6,128	765 88	309		1,074 88	

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.
DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du perceuteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Beaver	Québec	J. W. Dunscomb	Avril	147	100	10 29	8	Avril 28	18 29	Propulseur à hélice, passagers et fret, Québec et Cambellton.
Sampson	Lévis	do	Mai	168	106	11 78	5	Mai 5	16 76	A aubes, tonnage dans la rivière Saguenay.
Secret	Québec	do	do	466	293	32 62	8	do 11	40 62	A aubes, passagers, Québec et Picton, N.-E.
Anglesen	Lévis	do	do	153	96	10 71	5	do 14	15 71	A aubes, tonnage, Montréal et Bic.
Hercules	Lévis	do	do	200	125	14 00	5	do 14	19 00	do do do et Pot-à-l'Eau-de-Vie.
Miramichil	Estac de Hall, Q.	do	Avril 21	722	491	50 54	8	do 18	58 54	A aubes, passagers, Québec et Picton, N.-E.
Activity	Lévis	do	Mai 13	15	6	1 05	5	do 19	6 05	Remorq. à hélice, havre de Québec.
Alhambra	Québec	do	do 21	1063	722	74 41	8	do 21	82 41	Propulseur à hélice, fret, Montréal et Picton, N.-E.
Champion	Lévis	do	Avril 24	185	96	12 95	5	do 31	17 95	Propul. à hélice, tonnage, Montréal et goffe.
N. Dame de la Victoire	do	do	Mai 20	135	66	9 45	8	juin 22	17 45	Bat. pass., a aubes, Lévis et Québec.
North	do	do	do 28	268	163	18 06	8	do 22	26 06	do do do
National	Québec	do	do 26	122	77	8 54	8	do 28	16 54	A aubes, passagers, Québec et St. Nicolas.
New Dominion	do	do	juin 16	37	26	2 59	5	do 22	7 59	Remorq. à hélice, havre de Québec.
Progress	Est. de Lampson, Q.	do	Janvier	690	267	48 30	8	do 22	56 30	Propulseur à hélice, tonnage, Montréal et goffe.
Powerful	Lévis	do	Mai 12	199	126	13 93	5	do 22	18 93	A aubes, tonnage, Montréal et Pot-à-l'Eau-de-Vie.
Prince Edouard	Est. de Lampson, Q.	do	Avril 30	162	112	11 34	5	do 22	16 34	Propuls. à hélice, bat.-passeur d'hiver entre Lévis et Québec.
Resolute	do Dinning, Q.	do	Mai 1	139	40	9 73	5	do 12	14 73	Propulseur à hélice, tonnage, Montréal et Bic.
Ranger	do Lampson, Q.	do	do 26	241	152	16 87	5	do 22	21 87	A aubes, tonnage, Montréal et Pot-à-l'Eau-de-Vie.

Reindeer	do Dinning, Q.	do	do	127	64	8 89	5	do	13 89	Propulseur à hélice, tonnage, Montréal et Bic.
South	Lévis	do	do 29	255	161	17 85	8	do 22	25 85	A aubes, bat.-pass., Québec et Lévis.
Shannon	Québec	do	Avril	64	29	4 48	5	do 22	9 48	Remorq. à hélice, havre de Québec.
St. Lawrence	do	do	Mai 10	869	469	60 83	8	do 22	68 83	A aubes, passagers, Québec et Rimouski.
Saguenay	Est. de Lampson, Q.	do	Mai 31	1077	654	75 39	8	do 22	83 39	A aubes, passagers, Québec et Saguenay.
St. George	do do	do	do 14	203	128	14 21	8	do 22	22 21	A aubes, bat.-pass. du Grand-Tronc.
S. Andrew	do do	do	Avril 26	218	137	15 26	5	do 22	20 26	do tonnage, Montréal et Bic.
Scotchman	do do	do	juin 23	89	56	6 23	5	do 22	11 23	do do Montréal et Québec.
St. Antoine	do do	do	Mai 25	159	100	11 06	8	do 17	19 06	A aubes, passagers, Québec et St. Antoine.
Tiger	do do	do	do 4	141	89	9 87	8	do 22	17 87	A aubes, passagers, Québec et Ste. Anne.
Union	do do	do	juin 3	686	432	48 09	8	do 22	56 09	A aubes, passagers, Québec et Ch.-contimi.
Voyageur	Québec	do	Mai 19	137	17	9 59	5	do 22	14 59	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Tonerville	Lévis	do	do 12	72	33	5 04	5	do 15	10 04	Remorq. à hélice, havre de Québec.
Albion	Québec	do	do 15	171	108	11 97	5	do 22	16 97	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Conqueror, No. 1	Est. de Blais, Q.	do	Avril 28	199	15	13 93	5	do 12	18 93	A aubes, tonnage, Montréal et goffe.
Conqueror, No. 2	do do	do	do 27	233	25	16 31	5	do 2	21 31	A aubes, tonnage, Montréal et goffe.
Clyde	Québec	do	Mai 11	237	149	16 59	8	do 22	24 59	A aubes, passagers, Québec et St. Jean Des Chaillons.
Contest	Lévis	do	Avril 28	231	90	16 17	5	do 22	21 17	A aubes, tonnage, Montréal et Bic.
Canada	Est. de Lampson, Q.	do	Mai 4	144	19	10 08	5	do 22	15 08	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Challeng-f.	do do	do	do 1	67	34	4 69	5	do 2	9 69	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Danville	Québec	do	do 5	81	55	5 67	5	do 2	10 67	do do
Eclipse	do	do	do 12	216	33	15 12	5	do 22	20 12	A aubes, tonnage, Québec et Montréal.
Express	do	do	do	100	62	7 00	8	do 18	15 00	A aubes, passagers, Québec et L'Islet.
Eugenie	do	do	Avril 30	139	87	9 73	8	do 18	17 73	A aubes, passagers, Québec et St. Jean, Ile d'Orléans.
E. P. Dore	do	do	juin 11	42	26	2 94	5	do 12	7 94	Remorq. à hélice, hav. de Québec.*
Etoile	Québec	do	Mai 22	153	96	10 71	8	do 4	18 71	A aubes, passagers, Québec et Grondines.
Flora	Lévis	do	Avril 23	50	25	3 50	5	do 18	8 50	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Gatineau	Est. de Lampson, Q.	do	Mai 20	175	79	12 25	5	do 22	17 25	A aubes, tonnage, Montréal et Québec.
Hero	do	do	Avril 28	209	131	14 63	5	do 22	19 63	do do

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875--Division de Québec--Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
Helen	Est. de Lampon, Q.	J. W. Dunscomb, Q.	Mai 25	135	85	\$ 9 45	\$	22 Juin	14 45	A aubes, passagers, Québec et New-Liverpool.
James	New Liverpool	do	do	127	31	8 89	8	7 do	16 89	A aubes, touage, Québec et Montréal.
L. A. Senecal	Lévis	do	5	69	32	4 83	5	15 do	9 83	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Margaret	Québec	do	5	67	36	4 69	5	2 do	9 69	do
Mait of Orleans	do	do	26	120	76	8 40	8	2 do	16 40	A aubes, bat. passeur, Ile d'Orléans.
Mersey	do	do	22	60	34	4 20	5	22 do	9 20	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Georgiana	do	do	8	54	28	3 78	5	30 do	8 70	do
Astida	do	do	8	24	14	1 68	5	30 do	6 68	do
do Aurelia	do	do	10	32	19	2 24	5	30 do	7 24	do
do Amanda	Lévis	do	12	11	5	0 77	5	31 do	5 77	do
Providence	Québec	do	31	133	26	9 31	5	22 Juin	14 31	A. aubes, touage, Montréal et Québec.
St. Charles	do	do	28	103	65	7 21	5	22 do	12 21	do
Kate	do	do	3	24	16	1 19	5	23 Juillet	6 68	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Gertie	do	do	3	17	9	1 19	5	30 do	6 19	do
St. Joseph	Est. de Lampon, Q.	do	5	22	6	1 54	5	31 do	6 04	Remorq. à aubes, do
Montmagny	Québec	do	21	200	112	14 00	8	28 Août	22 00	A aubes, passagers, Québec et St Thomas.
Rivat	Est. de Hall, Q.	do	29	125	36	8 75	5	5 do	13 75	A aubes, touage, Montréal et Québec.
St. Croix	Québec	do	17	226	125	15 82	8	21 do	23 82	A aubes, passagers, Québec et Ste. Croix.
Sensation	do	do	4	15	4	1 05	5	6 do	6 05	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Humber	do	do	18	13	6	0 91	5	3 do	5 91	do
Rhodé	do	do	27	182	59	12 74	5	11 Sept.	17 74	A aubes, touage, Montréal et Bic.
Betsiamist	Betsiamist	do	15	50	25	3 50	5	11 do	8 50	A aubes, touage dans la rivière Betsiamist.
City	Lévis	do	7	52	33	3 64	5	29 do	8 64	Remorqueur à aubes, havre de Québec.
Hector	Québec	do	19	80	50	5 60	5	29 do	10 60	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Hope	Est. de Lampon, Q.	do	16	15	6	1 05	5	11 Oct.	6 05	Remorq. à hélice, havre de Québec.

Assama taquagan	Palais, Québec	do	26 Juin	65	65	4 55	5	27 do	9 55	Roue à l'arrière, fret à la rivière Betsiamist.
Lady Dufferin	Est. de Lampon, Q.	do	16 Sept.	5	2	0 35	5	18 Nov.	5 35	A hélice, remorq. hav. de Québec.
Aurora	Québec	do	14 Oct.	113	80	7 91	8	18 do	15 91	A aubes, passagers, Québec et St. Nicholas.
Maud	Lévis	do	23 Juin	54	34	3 78	5	10 Déc.	8 78	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Victor	Québec	do	27 Mai	35	18	2 45	5	15 do	7 45	A hélice, remorq. du hav. de Québec.
Rescue	do	do	20 Avril	350	248	24 50	5	17 do	29 50	A hélice, touage, Québec et Montréal.
Arctic	do	do	20 Déc.	153	103	10 71	8	17 do	18 71	A hélice, bat.-pas. d'hiver, Québec et chemin de fer Grand-Tronc.
Prince Edouard	Honor. (additionnel)	do	17 do	.....	.....	.....	3	17 do	3 00	A hélice, bat.-pas. d'hiver, Québec Lévis.
A cadian	Québec	Non payé	8 Sept.	931	596	.....	.....	.....	.....	A hélice, fret, Québec et Pictou, Nouvelle-Ecosse.
Fire Fly	do	do	29 Mai	28	18	.....	.....	.....	.....	A aubes, remorq. du hav. de Québec.
Fairy	Est. de Lampon, Q.	do	17 Sept.	13	9	.....	.....	.....	.....	A hélice, remorq. du hav. de Québec.
G. H. Souler	Québec	do	17 do	11	5	.....	.....	.....	.....	A hélice, remorq. du hav. de Québec.
Newfoundland	do	do	5 Oct.	919	568	.....	.....	.....	.....	A hélice, fret, Québec et Pictou, Nouvelle-Ecosse.
Mary	(Ne fait pas le serv. ni n'a été inspecté.)	do	.....	60	22	.....	.....	.....	.....	A aubes, remorqueur.
Québec	do	do	.....	92	56	.....	.....	.....	.....	do
Banshee	do	do	.....	294	108	.....	.....	.....	.....	do
Bienvenu	Québec	Non payé	31 Juillet	648	375	.....	.....	.....	.....	do
				17373	9712	1006 39	473		1479 39	Portneuf.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspec- tion.	Tonnage brut.	Tonnage enre- gistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paie- ment.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	
Derigo.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	Janv. 15	57	21	5 70	5	Janv. 15	10 70	Bat.-remorq. à hél., St. Jean, N.B.
Henry Hoover.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	Mars 23	34	32	2 38	5	Mars 23	7 38	do do Halifax, N.E.
Goliath.....	do do	do do	do 22	114	40	7 98	8	do 22	15 98	do do do do
St. John.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 30	34	7	2 38	5	do 30	7 38	St. Jean, N.B.
Xanthus.....	do do	do do	Avril 17	64	23	4 48	5	Avril 16	9 48	do do do do
Hiram Ferry.....	do do	do do	do 19	79	39	5 58	5	do 19	10 58	do do do do
Norman.....	do do	do do	do 20	46	12	3 21	5	do 30	8 22	do do do do
General.....	do do	do do	do 21	159	23	11 13	5	do 21	19 13	A aubes Remorq. à héléc
Heracles.....	do do	do do	do 22	87	23	6 09	5	do 24	15 14	Remorq. à aubes do
Ada G.....	do do	do do	do 23	102	30	7 14	5	do 24	11 09	do do do do
Lincoln.....	do do	do do	do 24	87	32	6 09	5	do 24	20 88	do do do do
Sunbury.....	do do	do do	do 26	184	108	12 88	8	do 24	20 88	Passagers, rivière, St. Jean.
David Weston.....	do do	do do	do 27	765	562	53 55	8	do 28	61 55	do baie de Fundy.
Empress.....	do do	do do	do 29	929	660	65 03	8	do 28	73 03	do do do do
Starr.....	do do	do do	do 30	461	128	32 27	8	do 28	40 27	Bat.-remorq. à hél., St. Jean, N.B.
St. George.....	do do	do do	do 5	37	18	2 59	5	do 4	7 59	do do do do
Dot.....	do do	do do	do 6	37	18	2 59	5	do 4	7 59	do do do do
Victor.....	do do	do do	do 8	29	9	2 03	5	do 5	7 03	do do do do
M. A. Starr.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 11	244	166	17 08	8	do 7	25 08	Passagers, côtes de la N.E.
Antelope.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 14	128	77	8 96	8	Avril 24	16 96	Bat.-remorq. à héléc riv. St. Jean.
Gladiator.....	Halifax, N.E.	J. R. Ruel	do 15	52	13	3 64	5	do 13	8 64	Service de phare.
St. Patrick.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 15	574	390	40 18	8	Mai 13	8 64	Bat.-remorq. à héléc, St. Jean, N.B.
Dominion.....	Yarmouth, N.E.	H. A. Hood	do 17	64	22	4 48	5	Avril 8	48 18	Passagers entre St. Jean, N.B., Yarmouth, N.E. et Boston, E.-U.
Alida.....	do do	do do	do 18	72	35	5 04	5	Mai 15	9 48	Bat.-remorq. à hél., Yarmouth, N.E.
G. W. Johnson.....	do do	do do	do 19	72	35	5 04	5	do 17	10 04	do do do do
Neptune.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 22	52	19	3 64	5	do 22	8 64	do do St. Jean, N.B.
Heather Bell.....	Charlottetown, P.E.	D. C. Currie	do 26	184	98	12 95	5	do 26	20 95	Passag., côtes de l'île du Prince-E.
Annie Stewart.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 29	35	21	2 45	5	do 28	68 69	Bat.-remorq. à héléc, Halifax, N.E.
Virgo.....	do do	do do	do 31	867	627	60 69	8	do 28	68 69	Passagers, vapeur océanique, N.E.
Cartain.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 31	68	21	4 78	5	Avril 21	9 78	Bat.-remorq. à héléc St. Jean, N.B.
Rothsay.....	do do	do do	Jun 3	839	627	58 73	5	Jun 8	66 73	Passagers, rivière St. Jean, N.B.
Perseverance.....	Woodstock, N.B.	D. F. Merritt	do 11	20	10	1 40	5	do 11	6 40	Bateau-passeur, Woodstock, N.B.

City of Fredericton.....	Fredericton, N.B.	A. F. Street	do 12	252	196	17 64	8	Mai 6	25 64	Pass. haut de la riv. St. Jean, N.B.
May Queen.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 4	502	141	35 14	8	do 29	43 14	do rivière St. Jean, N.B.
Derigo.....	do do	do do	do 14	57	21	3 99	5	Jun 16	8 98	Bateau-rem., à héléc, do
Gladiator.....	Richiboucton, N.B.	H. Livingston	do 16	70	36	4 90	5	do 16	9 90	do do do do
City of St. John.....	Shediac, N.E.	D. Harrington	do 21	709	518	49 68	8	do 21	57 63	Passagers, batiments Nord, du N.B.
Speck.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 22	36	7	2 52	5	do 21	7 53	Rem. à héléc, riv. St. Jean, N.B.
Western Extension.....	do do	do do	do 22	424	424	29 68	5	do 25	37 63	Bateau-pas., hav. de St. Jean, N.B.
Svea.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 24	8	2	3 22	5	do 25	6 33	Yacht, havre d'Halifax, N.E.
Utopia.....	Fredericton, N.B.	A. F. Street	do 26	46	46	3 22	5	do 26	8 22	Bateau-rem. à héléc, riv. Musquash
Xyphus.....	St. George, N.B.	J. A. Moran	do 29	17	17	1 19	5	do 6	5 91	do do do do
Fred Clinch.....	Musquash, N.B.	J. A. Moran	do 30	13	5	91	5	Mai 11	5 42	Yacht, havre d'Halifax, N.E.
Carrie.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 8	6	2	0 70	5	Jun 14	5 70	Remorq. à hél., riv. Wallace, N.E.
Lion.....	Wallace, N.E.	Wm. McNabb	do 6	10	10	2 69	5	do 10	7 59	do do hav. de Pictou, do
Alpha.....	Pictou, N.E.	D. McDonald	do 9	36	25	2 69	5	do 10	7 59	do do do do
Princess of Wales.....	Charlottetown, P.E.	D. Currie	do 12	835	620	65 45	8	do 13	73 45	Passagers, I.P.E., N.E. et N.B.
St. Lawrence.....	do do	do do	do 13	845	675	59 15	8	do 14	67 15	do do do do
Henry Aitken.....	do do	do do	do 15	38	26	2 66	5	do 14	7 66	Rem. à hél., Charlottetown, I.P.E.
Southern.....	do do	do do	do 16	239	186	16 73	8	do 19	24 73	Bateau-passeur do
Frank.....	Summerside, I.P.E.	Wm. Strong	do 17	48	48	3 36	5	do 14	8 36	do do Summerside, do
H. P. Plummer.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 19	5	5	0 35	5	do 16	5 35	Yacht, havre d'Halifax, N.E.
Water Boat.....	do do	do do	do 4	6	6	0 42	5	Août 4	5 42	Bateau à eau, do do
Delta.....	do do	do do	do 5	643	428	45 01	8	do 5	53 01	Pass. vapeur océanique, N.E.
Tiger.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 7	105	19	7 35	8	Avril 25	15 35	A aubes, rivière St. Jean, N.B.
Enterprise.....	St. Etienne, N.B.	H. Webber	do 10	126	62	8 82	8	Juillet 24	16 82	Passagers et fret, jusq. Gr. Manan.
J. M. Stroud.....	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 12	246	183	17 22	8	do 12	25 22	Passagers, côtes, N.E.
Edgar Stuart.....	Kingston, N.E.	E. Rand	do 14	74	64	5 18	5	do 12	10 18	do bassin de Minas, N.E.
G. A. Good.....	Charlottetown, P.E.	D. Currie	do 19	122	34	8 64	8	do 18	16 54	Bateau-passeur, havre de Char- lottetown, I.P.E.
Dragon.....	Pictou, N.E.	D. McDonald	do 20	136	116	9 12	8	do 20	17 52	A aubes, Pictou, N.E.
Gipsy.....	do do	do do	do 20	16	11	1 23	5	do 20	6 12	A héléc, do do
Tiger.....	do do	do do	do 21	60	28	4 20	5	do 21	9 20	do do do do
Mayflower.....	do do	do do	do 21	136	92	9 52	5	do 28	17 52	Bat.-passeur, do do
Enterprise.....	Millidgeville, N.B.	J. R. Ruel	do 26	72	72	4 21	5	do 27	10 04	do do Millidgeville, N.B.
Lady of the Lake.....	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	Sept. 8	61	32	4 27	5	Sept. 8	9 27	do do Sydney, C.B.
Neptune.....	do do	do do	do 9	138	72	9 66	8	do 8	17 66	Passagers, lac du Bras d'Or, C.B.
Unicorn.....	do do	do do	do 10	46	20	3 22	5	do 8	8 22	Remorq. à héléc, Sydney, C.B.
Dolphin.....	Baie des Veaux, C.B.	Wm. Bowin	do 10	72	45	5 04	10	do 10	15 04	A aubes, Lingan, C.B.
D. P. Ingraham.....	N. Caledonia, C.B.	D. McDonald	do 11	140	84	9 80	5	do 10	17 80	Rem. à héléc, Baie des Veaux, C.B.
L. Boyer.....	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	do 11	56	56	3 92	5	Oct. 15	8 92	do do Nouv. Caledonia, C.B.
Annie.....	do do	do do	do 13	13	8	0 91	5	do 15	5 91	Yacht, havre de Sydney, C.B.
Richmond.....	Grande Digue, C.B.	S. Donnovan	do 13	44	44	4 40	8	Oct. 23	9 40	A aubes, bat.-pas., Gr. Digue, C.B.
Earl Dufferin.....	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 17	170	77	11 90	5	do 22	19 90	Passagers, Baie de Fundy, N.B.
J. C. Vail.....	Gondola Pt., N.B.	J. R. Ruel	do 21	28	14	1 96	5	do 22	6 96	Bat.-pass., Pointe Gondola, N.B.
Geo. D. Hunter.....	St. Jean, N.B.	do do	do 22	67	54	3 43	5	do 22	9 69	Bat.-rem. à héléc, St. Jean, N.B.
Forty-Second.....	Fredericton, N.B.	A. F. Street	do 24	18	18	1 26	5	do 24	6 26	Bateau-passeur, Fredericton, N.B.
New Dominion.....	do do	do do	do 25	25	25	1 75	5	do 24	6 75	do do do do
Mayville.....	do do	do do	do 25	49	10	3 43	5	do 24	8 43	Bateau-rem., à aubes do
Bismarck.....	do do	do do	do 25	49	10	3 43	5	do 24	8 43	do do do do

NAVIRES À VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division des Provinces Maritimes—Suite.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
New Era.....	Newcastle, N. B.....	R. B. Haddow.....	Sept. 28	54	43	3 78	5	1 ^{er} Août	8 78	Bat.-passeur, riv. Miramichi, N. B.
Andover.....	do	do	do 28	185	139	12 95	8	do 18	20 95	Passagers do
Lady Dufferin.....	do	do	do 28	47	38	3 29	5	do 18	8 29	Bateau passeur do
Sultan.....	do	do	do 29	50	15	3 50	5	Sept. 29	8 50	Bateau-remorqueur do
Relief.....	Chatham, N. B.....	D. Ferguson.....	do 29	59	59	4 13	5	do 28	9 13	do do
Teaser.....	do	do	do 30	42	24	2 94	5	do 30	7 94	Bateau-passeur, Chatham, N. B.
Laddie.....	do	do	do 30	42	42	2 94	5	do 29	7 94	Bat.-remorq. riv. Miramichi, N. B.
Albert.....	Pictou, N. E.....	D. McDonald.....	do 30	174	87	12 18	8	do 13	20 18	Passagers, Iles de la Madeleine, N. B.
C. A. Whitney.....	Halifax, N. E.....	Wm. Ross.....	do 15	126	60	4 20	5	do 18	9 20	Bat.-remorq. à hélice, Halifax, N. E.
Sir C. Ogle.....	do	do	do 15	196	126	8 82	8	Oct. 16	16 82	Bateau-passeur, Halifax, N. E.
Geo. Shattuck.....	do	do	do 19	361	257	25 27	8	do 18	33 27	Pass. vapeur océanique, N. E.
Micmac.....	do	do	do 16	150	150	10 50	8	do 16	18 50	Bateau-passeur, Halifax, N. E.
Chebucto.....	do	do	do 18	108	108	7 56	8	do 16	15 56	do do
Soud.....	St. Jean, N. B.....	J. R. Ruel.....	do 29	481	285	33 67	8	do 29	41 67	Passagers, Baie de Fundy, N. B.
Onarogony.....	do	do	do 22	294	98	20 58	8	Nov. 20	28 58	Bateau-passeur, St. Jean, N. B.
Effort.....	do	do	Nov. 23	23	15	1 61	5	do 18	6 61	Yacht à hélice, St. Jean, N. B.
E. M. Gates.....	P. B. des Glaces.....	C. H. Rigby.....	do 24	46	42	4 60	5	Juillet 8	9 60	Rem. à hél., Petite B. des Glaces, C. B.
Mayflower.....	Pictou, N. E.....	D. McDonald.....	do 26	250	207	Non enregistré.	.....	Oct. 18	8 60	Bateau-pass. à hélice, Pictou, N. E.
Ida Whittier.....	Frédéricton, N. B.....	A. F. Street.....	Pas insp.	250	207	.....	.....	Pas de certif. accord.	.....	Vapeur à passagers, St. Jean, N. B., non employé—dégréé.
Highlander.....	do	do	do	184	184	.....	.....	do	.....	do do
Fawn.....	St. Jean, N. B.....	J. R. Ruel.....	do	621	457	.....	.....	do	.....	do do
Olive.....	do	do	do	366	257	.....	.....	do	.....	do do
La Have.....	do	do	do	47	32	.....	.....	do	.....	Remorq. à hél., non inspecté, 1875.
Daisy.....	Liverpool, N. E.....	J. Harley.....	do	47	30	.....	.....	do	.....	do do
Alpina.....	Summerside, I. P. E. C. W. Strong.....	do	do	222	149	.....	.....	do	.....	Steam. à hél. à fret do
Winnie.....	Halifax, N. E.....	Wm. Ross.....	do	12	12	.....	.....	do	.....	Remorq. à hélice, non employé.
Sienna.....	do	do	do	3	1	.....	.....	do	.....	Yacht à hélice, do
106 bateau à vapeur.....	.....	Totaux.....	.....	17572	11616	1112 02	594	.....	1706 02	.....

W. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Division des Provinces Maritimes.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, 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.

ONTARIO-OUEST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Kittie Haight.....	33	A hélice.....	Bois.....	60	28	Buffalo, 1874.....	Port Colborne, canal Welland; remorqueur.
Zealand.....	66	do.....	do.....	410-74	284-98	Hamilton, 1875.....	Montréal et Chicago, propulseur; fret.
Rescue.....	3	do.....	do.....	12	12	Pointe aux Pins, 1874.....	Baie Georgienne, remorq. pour la pêche.
Golden City.....	18-69	do.....	do.....	36-27	26-94	Buffalo, 1873.....	Havre de Fort Dalhousie; remorq.
Jacques Cartier.....	11-05	do.....	do.....	73-70	66-20	Détroit, 1870.....	Rivières Sydenham et Détroit; fret.
Jennie G. Harper.....	3	do.....	do.....	20	18	Chatham, 1874.....	Rivière Thames; remorq.
Magdalena.....	3-16	do.....	do.....	26	14	Buffalo, 1875.....	Bat. d'explor. sur le lac Supérieur et remorq.
Albert Dymont.....	3	do.....	do.....	26	11-03	Gollingwood, 1875.....	Moulins de la riv. Thessalon; remorqueur.
Maple Leaf.....	1-5	do.....	do.....	13-03	6	Port Hoover, 1875.....	Lindsay et Port Perry; passagers.
Flora L. Baines.....	31	do.....	do.....	9	6	Pénétancouine, 1874.....	Havre de Toronto; do
Mary.....	5-16	do.....	do.....	66-18	22-52	Port Huron, 1874.....	Canal Welland; remorqueur.
E. P. Day.....	6	do.....	do.....	15	6	Buffalo, 1876.....	Grande Rivière; do
Kate Pilgrew.....	1-14	do.....	do.....	11-21	7-63	Meaford, 1875.....	Baie Georgienne; remorq. pour la pêche.
Louise.....	9	do.....	do.....	5-73	4-70	Port Dalhousie, 1875.....	Canal Welland; passagers.
Harry Sewell.....	27-62	do.....	do.....	17-14	11-68	Wallaceburg, 1875.....	Rivières Sydenham et St. Clair; remorq.
City of Owen Sound.....	155-94	do.....	do.....	898-28	610-83	Owen Sound, 1875.....	Haut du lac; steamer à fret.
Huron.....	3	do.....	do.....	10	6	Pointe Edouard, Ont., 1875.....	Bat.-passeur du Grand-Tronc, Pte.-Bonard.
Prowett Beyer.....	30-08	do.....	do.....	462	378	Buffalo, 1874.....	Bat.-pass., Ste. Catherine et Fort Dalhousie.
Dime.....	29-04	do.....	do.....	192	171	do.....	do Sault Ste. Marie.
Oswego Belle.....	449-19	do.....	do.....	4045-42	2828-36	Stc. Catherine, 1875.....	Belleville et Oswego, passagers et fret.
Lake Breeze.....		do.....	do.....			Toledo, 1868.....	Windsor et Leamington, do

W. J. MENEILLEY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.
 Ontario-ouest.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, etc.—*Suite.*
ONTARIO—EST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregist.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Jessie Hall	30	A hélice.....	Bois	56	29	Buffalo, N.Y.....	Kingston et Montréal; remorqueur.
Frank Perew	28	do	do	43	23	do	do
Maggie McLaren	3	do	do	4	4	Port Dalhousie	Rivière St. Laurent; yacht de plaisance.
Florence	3	do	do	4	4	Millhaven	do
R. Kendrick	6	do	do	15	12	Morrisburg	Morrisburg et Waddington; bat.-passeur.
Arctic	10	do	do	35	29	Buffalo, N.Y.....	Rivière St. Laurent; remorg. et fret.
de Geneva.....	12	do	do	97	39	Portsmouth	do
de Cuba.....	72	do	do	647	434	Kingston	Montréal et Chicago, fret.
Flight	6	do	do	37	27	Portsmouth	do
Peerless.....	7	do	do	24	14	Hamilton	Rivière St. Laurent; passagers.
Gipsy	2	do	do	2	2	Brookville	do
Chaffey	6	do	do	40	29	Portsmouth	do
	185			1004	646		

J. TAYLOR,
Inspecteur de bateaux-à-vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.—*Suite.*

MONTREAL.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer	Tonnage brut	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
St. John.	35	A hélice.	Bois	55	37	Montréal.	Service des commissaires du havre de Montréal
St. Francis.	35	do	do	55	37	do	do
John Young.	70	A aubes.	do	163	103	do	do
St. Louis.	25	A hélice.	do	34	23	Buffalo	do
Lake.	70	do	do	145	89	Philadelphie	do et golfe, touage.
St. Peter.	35	do	do	43	29	Buffalo	do des commissaires du havre de Montréal.
Elevateur à grain No. 10.	20	do	do	100	29	Montréal.	do do élévateur à grain.
Elevateur à grain No. 11.	20	do	do	100	29	do	do
Cantin	35	do	do	N'a jamais été mesuré.	66	do	do
W. C. Francis.	30	do	do	37	13	Buffalo	do et Ottawa, touage.
St. Francis.	75	A aubes.	do	799	471	Montréal.	do et Sorel, do
Elevateur à grain No. 1.	20	A hélice.	Fer	75	471	do	do et Cornwall, passagers.
Olive.	20	do	do	122	84	Smith's Falls	do élévateur à grain du havre de do
Calumet.	30	do	do	40	27	Buffalo	do Canal Rideau, fret.
C. O. Kelley.	45	A aubes.	do	210	153	Pembroke	do Sorel, touage.
Ripple.	5	A hélice.	do	13	10	Portsmouth	Pembroke et Joachim, touage.
A. H. Baldwin.	50	do	do	177	98	Arnprior	do et Ile, bateau-passeur.
Eddie May.	5	do	do	9	10	Morristown.	Lac des Chats, touage.
Resolute.	12	do	do	36	23	De Chêne.	do touage.
St. Paul.	25	do	do	45	27	Buffalo	Service des commis. du havre de Montréal.
St. Anne.	20	do	do	17	12	Montréal.	do Canal Lachine, touage.
Mayflower.	60	do	do	Pas mesuré.	12	do	Havre de Picton, bateau-passeur.
Total	742			2275	1236		

JOHN BURGESS,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.—*Suite.*

TROIS-RIVIÈRES

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Cultivateur	65-65	Passagers.....	Bois ...	694-00	437-00	Sorel	Chambly et Montréal, passagers. Rivière Ottawa, remorqueur. Fleuve St. Laurent et riv. Richelieu, remorq.
Como	8-70	Remorqueur.....	do ...	75-00	47-00	do	
Cyrce	11-10	do	do ...	30-00	19-00	do	
	85-45			799-00	503-00		

XAVIER BEFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1875., etc.—*Suite.*

QUÉBEC.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage entré-gistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Activity.....	12	A hélice.....	Bois.....	15-00	6-00	Lévis, 1875.....	Havre de Québec, remorqueur.
Bienvenu.....	35	A aubes.....	do	648-00	375-00	Pointe au Trembles, 1875...	Passagers, Québec et Fortneuf.
Challenger.....	37	A hélice.....	do	67-00	31-00	Québec, 1875.....	Havre de Québec, remorqueur.
Montmagry.....	30	A aubes.....	do	200-00	112-00	do do	Passagers, Québec et St. Thomas.
Newfoundland	140	A hélice.....	do	919-00	568-00	do 1872.....	Fret, Québec et Pictou, N.E.
Progress.....	140	do	do	690-00	267-00	do 1874.....	Touage, Québec et le Golfe. Ainsi que le s.d'hiver
Sensation.....	7	do	do	15-00	4-00	Buffalo, do	do do
Victor.....	19	do	do	35-00	18-00	Québec, 1875.....	Havre de Québec, remorqueur.
St. Croix.....	22	A aubes.....	do	226-00	125-00	St. Croix	do do
	442			2815-00	1506-00		Passagers, Québec et Ste. Croix.

J. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ÉTAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, etc.—*Suite.*

PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Annie Stewart.....	10	A hélice.....	Bois.....	35-00	21-00	Halifax, N.E.....	Passagers et bateau-remorq., Halifax, N.E.
Xyphias.....	12	A aubes.....	do	46-00	46-00	Frédéricton, N.B.....	Bateau-remorq., rivière St. Jean, N.E.
Harry Atkins.....	18	A hélice.....	do	38-00	26-00	Charlottetown, I.P.E.....	Bateau-remorq., Charlottetown, I.P.E.
Southport.....	35	A aubes.....	do	239-00	186-00	Summerside, I.P.E.....	Bateau-remorq., do
Alpha.....	25	A hélice.....	do	36-00	25-00	Pictou, N.E.....	Bateau-remorq., Pictou, N.E.
Svea.....	9	do	do	8-00	2-00	Portland, E.U.....	Yacht à passagers, Halifax, N.E.
Carrie.....	2	do	do	6-00	2-00	Halifax, N.E.....	do
H. J. Plummer.....	1	do	do	5-00	5-00	Portland, E.U.....	do
Annie.....	10	do	do	13-00	9-00	Sydney, C.B.....	Sydney, C.B.
Effort.....	21	do	do	23-00	15-00	England, G.B.....	St. Jean, N.B.
G. A. Good.....	4	A aubes.....	do	74-00	64-00	Maitland, N.E.....	Passagers, bassin de Minas, N.E.
	147			523-00	401-00		

W. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

41	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Nom du navire.		Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.																																																																																													
Perry.....	5-60	A hélice	Bois.....	41-05	36-05	Rochester, 1869.....	Toronto à Penetancouchine, remorqueur.																																																																																														
Dominion.....	58-35	A aubes.	do	178-00	117-00	Wallaceburg, 1867.....	Chatham et Détroit, passagers et fret.																																																																																														
Advance.....	23-67	A hélice.	do	41-00	26-00	Bedford Mills, 1860.....	Lac Simcoe, touage.																																																																																														
Champion.....	9-03	do	do	51-00	34-00	Lac Seneca, 1867.....	Rivière Detroit, passagers et fret.																																																																																														
E. L. Stoddard.....	9-00	do	do	12-00	12-00	Rondeau, 1865.....	Wallaceburg et Pointe Baby, remorqueur.																																																																																														
Indian.....	55-32	do	do	452-00	307-00	Buffalo, 1868.....	Hamilton et Montréal, fret.																																																																																														
Ida Burton.....	16-92	A aubes.	do	54-00	20-00	Barrie, 1866.....	Lac Couchiching, passagers.																																																																																														
Reindeer.....	4-98	A hélice.	do	35-00	23-00	Wallaceburg, 1868.....	Rivières Sydenham et Détroit, fret.																																																																																														
W. J. Spicer.....	57-36	A aubes.	do	356-00	239-00	Sarnia, 1854.....	Pte. Edouard et Fort Gratiot, bat., pas., c. de fer.																																																																																														
R. W. Standley.....	58-56	A hélice.	do	340-00	275-00	Chatham, 1873.....	Montréal et Chicago, fret.																																																																																														
Bristol.....	63 15	do	do	340-00	277-00	Brockville, 1862.....	do Hamilton, do																																																																																														
	363-21			1900-05	1366-05																																																																																																

W. J. MENEILLEY,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Ontario-Ouest.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Aucun bateau à vapeur n'a été perdu, désarmé ou condamné comme impropre au service dans cette division, pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

JOSEPH TAYLOR,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Ontario-Est.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Jacques Cartier.....	44-00	A aubes.....	Bois.....	Non mesuré.	Montréal.....	Oka, brûlé le 18 octobre.	

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

État du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Cygne	8-70	Remorqueur	Bois.....	44-00	16-00	Sorel	Désarmé.

XAVIER BÉFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division des Trois-Rivières.

ÉTAT du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Mars.....	37-38	A hélice.....	Bois.....	37-00	24-00	Buffalo, 1862.....	Hayre de Québec, remorqueur. Fret et passagers, Montréal et Pictou, N.-E. Passagers, Québec et Ste. Croix. Passagers et fret, Natas Kuan.
Georgia.....	130-00	do.....	Fer.....	648-00	427-00	Dumbarion, 1863.....	
Ste. Croix.....	27-00	A aubes.....	Bois.....	149-00	94-00	Ste. Croix, 1864.....	
Arcté.....	40-00	A hélice.....	do.....	126-00	79-00	St. Jean, T.-N., 1863.....	
	254-38			960-00	624-00		

J. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désarmés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Fred. Leavitt.....	9 00	Remorqueur à hélice.	Bois.....	18 00	14 00	Annapolis, N. E.....	Désarmé à Pictou, N. E.
Virgo.....	168 00	A hélice, passagers...	do ...	867 00	658 00	Philadelphie, E. U.....	Perdu à St. Pierre, près de Terre-Neuve.
Antelope.....	87 00	Remorqueur à aubes.	do ...	128 00	77 00	St. Jean, N. B.....	Désarmé à St. Jean, N. B.
3 vapeurs.....	246 00			1013 00	749 00		

WM. M. SMITH,

Inspecteur de bateaux à vapeur, Division des Provinces Maritimes.

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et lieu de résidence, l'année de leur premier examen et nombre de renouvellements, le nom du bateau à vapeur sur lequel ils ont servi en dernier lieu, la date de leur certificat, et le montant des honoraires.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du premier examen.	Nombre d'examens	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires
Allen, Geo. W.	1	1	1868	1	3	1875	1	Mars.	Yarmouth, N. E.	G. W. Johnson	Par le bureau	1er janvier 1875.	3 00
Allen, Alonzo B.	1	1	1869	1	5	1871	1	do	Chatham, N. B.	Relief	do	do	2 00
Atkins, Wm. G.	1	1	1872	1	3	1874	1	do	Annapolis, N. E.	Geo. Shattuck	do	do	1 00
Angell, Wm. G.	L	L	1875	1	1	1875	1	Juillet.	Canada.	Allison	J. Taylor	1er juillet	5 00
Allison, J. L.	L	L	1875	1	1	1875	1	Mai.	Waubushene	Prince Alfred	S. Risley	20 mai.	5 00
Anderson, Dugald B.	L	L	1873	2	4	1874	2	Juin.	Hamilton	Transit.	do	9 août.	5 00
Athaws, C. S. B.	L	L	1869	2	4	1874	2	do	Port Colborne	Favorite	do	1er janvier 1876	1 00
Anderson, Wm.	3	2	1876	1	16	Nov.	1	Nov.	Montréal	Miramichi	do	do	1 00
Audette, Pierre.	3	2	1860	1	16	do	1	do	St. Roch	St. Croix	do	do	1 00
Aubain, Michel	2	1	1868	1	5	do	1	do	St. Nicholas	Humber	do	do	1 00
Auger, Edouard	3	3	1869	4	4	do	4	do	Lévis	Activity	do	do	1 00
Alard, François	3	3	1876	2	7	do	2	do	Sorel	Boston	do	do	1 00
Alard, Alfred	3	3	1868	2	6	do	2	do	do	Rivière du Loup	do	do	5 00
Arpin, Louis, Jun	3	2	1872	2	6	do	2	do	do	St. Louis	do	do	5 00
Auger, Nemissé	2	1	1872	2	7	do	2	do	do	Ni	do	do	1 00
Atherton, T. C.	1	1	1868	1	2	do	1	do	Fredericton	Ni	do	do	1 00
Atkinson, Wm.	2	2	1873	1	5	do	1	do	do	Forty-Second	do	do	1 00
Allen, Bradford	2	2	1870	1	6	do	1	do	St. Jean	Ni	do	do	1 00
Allen, Hernan.	3	3	1868	1	6	do	1	do	do	Hercules	do	do	1 00
Anderson, John	3	3	1875	2	6	do	2	do	Pictou	Gipsy	do	do	1 00
Alexander, N. L.	3	3	1876	1	6	do	1	do	Halifax	Beta	do	do	5 00
Andrews, Alex	2	2	1875	2	6	do	2	do	St. Jean	Dominion	do	do	5 00
Allan, Geo. W.	1	1	1871	1	6	do	1	do	St. Jean	Wren	do	do	1 00
Allan, A. B.	1	1	1869	1	6	do	1	do	Yarmouth	Relief	do	do	1 00
Ahern, John	2	2	1872	1	10	Dec.	1	Dec.	Chatham	City of Kingston	do	do	1 00
Alexander, James	2	2	1865	1	6	do	1	do	Kingston	Pictou	do	do	1 00
Allen, James	2	2	1869	1	6	do	1	do	It au Jardin	Bay of Quinte	do	do	1 00
Allen, Thomas	3	3	1873	1	2	do	1	do	Kingston	Maud	do	do	2 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du premier examen.	Nombre d'examens	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires
Allison, John L.	L	L	1876	1	1	1875	1	do	Morrisburg	R. Kendrick	do	do	5 00
Allison, W. H.	2	2	1876	1	1	do	1	do	do	Eureka	do	do	5 00
Armstrong, John	3	3	1869	1	5	do	1	do	do	do	do	do	1 00
Arnold, John	L	L	1874	2	5	1874	1	do	Kingston	Rochester	do	do	5 00
Andrews, Alex	L	L	1876	2	5	1874	1	do	Gananoque	Norman	do	do	5 00
Anderson, Dugald S.	L	L	1873	3	3	do	3	do	Yarmouth, N. E.	Dominion	do	do	5 00
Befort, F. X.	L	L	1874	1	7	do	1	do	Waubushene	Prince Alfred	do	do	5 00
Burns, Henry	3	3	1868	1	3	do	1	do	Sorel	L'Assomption	do	do	1 1 00
Banks, Erastus	3	3	1871	1	3	do	1	do	Kingston	Kepve	do	do	1 1 00
Begay, James	L	L	1869	2	4	1875	1	do	Port Dalhousie	Lincoln	X. Befort	Avril	1 5 00
Bailey, Thomas	2	2	1867	1	8	do	1	do	England	Bellevue	Par le bureau	Janvier	1 2 00
Barthé, Henry	3	3	1868	2	6	do	2	do	Kingston	Scotia	do	do	1 1 00
Bee, James	2	2	1875	1	6	do	1	do	Chatham	Ni	do	do	5 00
Berthiaume, Isid.	L	L	1875	1	6	do	1	do	Hamilton	Essex	do	do	5 00
Berthiaume, Xavier	L	L	1874	2	6	do	2	do	Sorel	Alice	X. Befort	Avril	5 00
Bruet, Kenneth S.	L	L	1872	1	8	do	1	do	do	Sorel	do	do	5 00
Benois, Sousins.	L	L	1874	1	9	do	1	do	do	Sorel	do	do	5 00
Boandette, Lazaire	2	2	1874	1	7	do	1	do	Kincardine	Minnie Walker	W. J. Menelle	do	1 1 00
Blais, Joseph	2	2	1873	1	3	Juillet.	1	Juillet.	Sorel	Champion	do	Janvier	1 5 00
Black, Lawrence	2	2	1871	1	3	do	1	Juin	Quebec	Ni	do	Juin	1 3 00
Bellier, Laurent	2	2	1860	1	15	do	1	do	Levis	Tourville	I. Samson	Janvier	1 1 00
Bute, George	3	3	1874	1	15	1875	1	Sept.	Brockville	Providence	Par le bureau	Ja vier	5 00
Black, Robert J.	L	L	1872	2	2	do	2	do	Collingwood	Cumberland	S. Risley	Sept.	5 00
Batchelor, William	2	2	1866	2	9	1872	1	Déc.	Ste. Catherine	Persia	Par le bureau	Janvier	1 1 00
Banning, J. A.	3	3	1873	2	2	do	2	do	Chatham	Pike	do	do	1 1 00
Burrows, Charles	L	L	1873	1	2	do	1	do	do	Shop	do	do	1 5 00
Blondin, Moses	2	2	1868	2	9	do	2	do	Wallaceburg	Manitoba	do	do	1 1 00
Brackner, John	1	1	1874	2	4	do	2	do	Hamilton	Lake Erie	do	do	1 1 00
Brown, James	3	3	1874	1	4	do	1	do	Collingwood	Waubuno	do	do	1 1 00
Bransbury, Thos. C.	2	2	1868	1	7	do	1	do	Hamilton	Canada	do	do	1 1 00
Bice, James	2	2	1871	8	9	do	1	do	Prescott	Columbia	do	do	1 1 00
Bison, William	3	3	1867	1	7	do	1	do	do	do	do	do	5 00
Baudet, Noel	L	L	1874	2	11	do	2	do	Sorel	Express	do	do	1 5 00
Burk Francis	L	L	1865	1	11	do	1	do	Lindsay	Lady Ida	do	do	1 5 00
Burk, Michael	3	3	1873	1	9	do	1	do	do	Anglo Saxon	do	do	1 1 00
Bennett, Alfred	3	3	1865	3	9	do	3	do	Ste. Catherine	Steam Mill	do	do	1 1 00
Bampton, Wm.	L	L	1874	1	6	do	1	do	Port Robinson	Mirva	do	do	5 00
Bogardus, J. O.	L	L	1876	1	6	do	1	do	Chippewa	S. R. Norcross	do	do	1 5 00
Bell, James	2	2	1874	2	1	do	2	do	Ste. Catherine	Prussia	do	do	2 00
Bute, George	2	2	1869	1	1	do	1	do	Collingwood	Cumberland	do	do	1 1 00
Brown, Henry	2	2	1873	2	4	do	2	do	Lachine	Matawan	do	do	1 5 00
Brown, A. J.	1	1	1873	2	1	do	2	do	Ottawa	Ni	do	do	1 5 00
Bentley, F. J.	1	1	1869	3	4	do	3	do	Kingston	Dredge	do	do	1 5 00
Barlow, Thomas	1	1	1876	1	11	do	1	do	do	Alexander	do	do	1 1 00
Batelle, Fred	3	3	1861	1	11	do	1	do	Belleville	EllenBoner	do	do	1 5 00
Bonar, John	1	1	1876	1	1	do	1	do	Peterboro	Whistle Wing	do	do	1 1 00
Boswell, H. F.	3	3	1876	1	1	do	1	do	do	do	do	do	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1875—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe de l'aidé-mécanicien.	Classe du mécanicien.	Date du premier examen.	No. d'examens de bureau.	No. de renouvellement.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens local.	Date de l'examen.	Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Boyd, George			1876	1				Déc. 1875.	Garden Island	Chieftain	Par le bureau.	Janvier 1876.	\$ 5 00
Boyd, Isaac			1876	1				do	do	Jessie Hall	do	do	5 00
Brown, John	1		1860	1	16			do	Kingston	Coriscan	do	do	1 00
Buchanan, James B.			1873	1	2			do	Keene	Forest City	do	do	1 00
Bell, Wm.	2		1867	2	7			do	Collingwood	Shannon	do	do	1 20
Bolduc, Jean B.	3		1868	2	6			Nov.	Lévis	Cumberland	do	do	1 00
Biette, Pierre			1864	1	12			do	Sorel	Cygne	do	do	1 00
Broule, Henry			1869	2	5			do	do	Berthier	do	do	1 00
Beauregard, François			1869	1	6			do	do	J. Taylor	do	do	1 00
Beauregard, Eli			1872	2	2			do	do	Quebec	do	do	1 00
Biggar, James			1876	1				do	do	Roma	do	do	5 00
Barbel, Narcisse			1869	2	6			do	do	Abyssinian	do	do	1 00
Béfort, François X.	3		1875	1	1			do	do	Victoria	do	do	1 00
Berthoumeau, Xavier	3		1876	1				do	do	Hope	do	do	5 00
Bigetlow, Ezra	2		1876	1				do	Georgeville	Mary	do	do	5 00
Barri, Leude	3		1876	1				do	St. Pierre	Sorel	do	do	5 00
Boncher, Alexander	3		1876	1				do	Sorel	Meteor	do	do	5 00
Begunette, Charles	3		1876	1				do	do	Aqueduc	do	do	5 00
Burrows, George	1		1872	1	3			do	Halifax	Goliath	do	do	1 00
Barton, William J.	2		1873	2	1			do	St. Jean	City of St. John	do	do	5 00
Bell, John	3		1869	1	6			do	New Castle	Sultan	do	do	1 00
Boutillier, Thos.	1		1874	1	1			do	Sydney, C. B.	Neptune	do	do	1 00
Botte, Hugh	2		1869	1	6			do	St. Jean	Speck	do	do	1 00
Bushby, William	L					1875	1	Avril.	Halifax	M. A. Starr	Wm. H. Smith	1875.	5 00
Brown, William	3		1866	1	10			Nov.	Kingston	Mack	Par le bureau.	Janvier 1876.	2 00
Bergeron, Honore			1872	1	4			do	St. Appolinaire	Hope	do	do	1 00
Bouchard, Pierre	3		1876	1				do	Lévis	Maid Orleans	do	do	5 00
Biais, Joseph	1		1868	2				do	do	Trug Tourville	do	do	5 00
Bergeron, Elize	1		1868	1	7			do	St. Appolinaire	Stranger	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe de l'aidé-mécanicien.	Classe du mécanicien.	Date du premier examen.	No. d'examens de bureau.	No. de renouvellement.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens local.	Date de l'examen.	Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Boufort, Xavier B.	3		1875	3	2			do	Lévis	Beaver	do	do	1 00
Bolduc, Jean B.	3		1874	3	1			do	St. Raphaël	Nil	do	do	5 00
Blanchette, Désiré	3		1874	3	1			do	St. Jean, Q.	Sensation	do	do	5 00
Blanchette, Eugène	2		1874	2				do	do	Napoleon III	do	do	1 00
Bélangier, Germaine	2		1874	2	1			do	do	Éolipne	do	do	5 00
Beaudou, Luc	3		1874	3	5			do	Lévis	Contest	do	do	5 00
Berry, William	2		1861	3				do	Halifax	Normanton	do	do	5 00
Bell, David	1		1875	1				do	New Castle	New Era	do	do	5 00
Boutillier, Fred	3		1876	1				do	Halifax	Beta	do	do	5 00
Bak, George	3		1876	1				do	Halifax	Scud	do	do	5 00
Batt, George	3		1876	1				do	St. Jean	H. Active	do	do	5 00
Beaudoin, Nap.	3		1876	1				do	Charlottetown	John Brown	do	do	5 00
Béard, Pierre	2		1866	3	10			do	do	Beaver	do	do	1 00
Black, W. A.	3		1869	3	4			do	do	Élev. Cie. du St.L.	do	do	1 00
Bellefleur, Leon	3		1874	1	15			do	Québec	Druid	do	do	1 00
Carroll, Stephen	1		1860	1				do	Montréal	Maxman	do	do	1 00
Collot, Léon A. D.	3		1873	1	1			do	St. Catherine	Lake Erie	do	do	5 00
Ohestnut, James	3		1871	3				do	St. Catherine	Dime	W. J. Menelley	Mars 24	1 00
Cameron, Duncan	L		1868	1	4			do	Woodville	City of Toledo	do	Avril	5 00
Cummings, Malcolm	L		1867	1	1			do	Beauvais	Shickuna	do	do	5 00
Cummings, Donald	L		1875	1				do	do	Normanton	do	do	5 00
Chetwynd, Robert	L		1875	1				do	Halifax, N.-E.	Commadore	Wm. M. Smith	do	5 00
Curté, Robert	L		1875	1				do	Lindsay	Commodore	S. Risley	do	5 00
Cusshott, Joseph	L		1875	1	4			do	Goderich	Tommy Wright	do	do	5 00
Crosbie, Philp.	L		1872	1	2			do	Walsburgh	Windsor	do	do	1 00
Cuninghame, Wm.	L		1868	4	4			do	Sorel	Dominion	Par le bureau	Janvier	5 00
Campbell, John W.	L		1871	2	1			do	Kingsthn	Acadia	Par le bureau	Janvier	5 00
Carro, James	L		1871	2	1			do	Pictou, N.-E.	Charlotte	Wm. W. Smith	Sept. 13	5 00
Cahoon, Wm. R.	L		1871	2	1			do	Kingston	Wave	J. Taylor	Sept. 9	5 00
								Sept.	Ottawa	Réd River	S. Risley	do	5 00
Costin, Fredk	2		1875	2				Nov.	Lévis	Resolute	Par le bureau	Janvier 1876.	5 00
Carrigan, Delphin	3		1876	1				do	Bainscan	Conqueror	do	do	5 00
Couture, Louis	3		1876	1				do	St. Michel	Fire Fly	do	do	5 00
Charland, Eugène	3		1876	1				do	St. Jean	Anglesia	do	do	5 00
Cattellier, Pierre	3		1862	1	14			do	Lévis	Noire Dame Vic	do	do	1 00
Coté, Germain	1		1869	2	6			do	do	Voysager	do	do	5 00
Charland, H.	2		1874	2				do	St. Jean	Rasget	do	do	5 00
Coté, Augustin	3		1861	1	15			do	St. Appolinaire	James	do	do	1 00
Cayer, Napoleon	1		1864	2				do	Ile d'Orléans	City	do	do	5 00
Carboneau, P.	2		1860	1	15			do	Québec	Lady of the Lake	do	do	1 00
Cain, John E.	1		1872	3				do	Lévis	Napoleon III	do	do	5 00
Clement, Maxime	1		1860	2	14			do	Québec	Richelieu	do	do	1 00
Charland, Nère	1		1872	3	1			do	Sorel	Mill	do	do	1 00
Chapdelaine, F. père.	1		1860	1	16			do	Sorel	Québec	do	do	5 00
Casby, Charles	3		1876	1	4			do	do	Beaver	do	do	1 00
Charboneau, Albert	1		1871	2				do	do	do	do	do	1 00
Charlier, François	3		1874	1	1			do	Ferreboune	Ferreboune	do	do	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre d'examens locaux.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émis-sion.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Goldwell, F. E.	3	2	1876	1				Nov.	Wolfville, N.E.	C. A. Good.	Par le bureau.	1876	\$ 5 00
Crundall, George.	L	1	1860	1	16	1874	1	do	Lindsay	Lindsay Steamer.	do	do	5 00
Corrin, Charles			1874	2				do	Lindsay	Champion	do	do	5 00
Corrin, John F.			1871	3	2			do	do	Vanderbilt	do	do	5 00
Crundall, Franklin			1874	1				do	do	do	do	do	5 00
Cherry, Albert	3		1865	1	11			do	Merrion	R. B. McPherson.	do	do	5 00
Cook, Wm.	2		1874	2	2	1874	1	Déc.	Port Colborne	Sally Jack	do	do	5 00
Chapman, John	1		1871	3				do	Dunnville	Lizzie	do	do	5 00
Camp, Robert	2		1874	4	2			do	Port Robinson	R. B. McPherson.	do	do	5 00
Colecutt, Wm.	3		1870	4	2			do	Spe. Catherine	America	do	do	5 00
Chestnut, James	3		1871	4	4			do	do	M. R. Robertson	do	do	5 00
Chesbrough, Alfred	3		1872	1	3	1872	1	do	Goderich	J. H. Doyle	do	do	5 00
Crossland, James	2	L	1872	3	1	1872	1	do	Collingwood	P. E. McKerrall	do	do	5 00
Catharine, M. H.	3		1866	2	9			do	Amherstburg	Isaac May	do	do	5 00
Clark, James	1		1872	1	3			do	Gobourg	Emma Munson	do	do	5 00
Clément, Charles	1		1871	1	4			do	Sorel	Artes	do	do	5 00
Clément, Napoléon	3		1876	1	16	1875	1	do	do	Alice	do	do	5 00
Coutin, J. B.	3		1860	4	3			do	do	Nil	do	do	5 00
Chapdelaine, Frs, fils	2		1870	1	7			do	Charlottetown	Quebec	do	do	5 00
Cunningham, John	2		1868	1	7			do	St. Jean, N.B.	Prince of Wales	do	do	5 00
Cannpoell, Mark	1		1873	2	6			do	do	Tiger	do	do	5 00
Cox, C. H.	1		1869	1	6			do	do	Scud	do	do	5 00
Carriock, John	2		1869	1	7			do	Frédéricton	Sunbury	do	do	5 00
Christie, John	2		1868	1	4			do	Halifax	Ira Whittier	do	do	5 00
Cligg, Wm.	1		1871	1	6			do	do	H. Hoover	do	do	5 00
Umanning, J. O.	2		1872	1	3			do	St. Jean, N.B.	General	do	do	5 00
Collins, Thomas	1		1875	1	3			do	do	Nil	do	do	5 00
Clark, James	3		1875	2	3			do	Pictou	Dragon	do	do	5 00
Cooke, John	3		1873	1	2	1874	1	do	Frédéricton	Bismark	do	do	5 00
Casseboune, G. B.	2		1873	1	2			do	Farmouth	Dominion	do	do	5 00
Crosby, Randolph	3		1876	1	1			do	Pictou	Kingdom	do	do	5 00
Cooke, J. R.	3		1876	1	1			do	Halifax	Fiamborough	do	do	5 00
Crawford, George	3		1876	1				do	do	do	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre d'examens locaux.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émis-sion.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Clark, Joseph	1	1	1876	1				Nov.	Charlottetown.	Enterprise.	do	do	5 00
Gunning, Charles	3		1875	1	1			do	do	Frank	do	do	5 00
Chanjraque, Ed. fils.	2		1868	2	1			do	Montreal	John Brown	do	do	5 00
Casongway, Ernest	3		1870	2	1			do	do	Elevator	do	do	5 00
Champagne, Eugène	2		1866	1	16			do	do	Maggie Bell	do	do	5 00
Charland, Pierre	1		1871	2	2			do	Portage-du-Fort	Wink	do	do	5 00
Collins, Antoine	2		1873	1	9			do	Ottawa	Del	do	do	5 00
Corrigan, Thomas	3		1865	1	11			do	Hull	H. H. Whitney	do	do	5 00
Corrigan, Martin	3		1872	1	3			do	do	Nil	do	do	5 00
Garfield, Edouard	2		1874	1	1			Déc.	Kingston	Nil	do	do	5 00
Garr, Alex	1		1871	3	2			do	Bellefleur	Adventure	do	do	5 00
Carroll, James	1		1868	2	7			do	Portsmouth	Rafael	do	do	5 00
Comartin, Patrick	1		1873	2	1			do	Collingwood	Mary Ann	do	do	5 00
Chaifey, George	2		1871	3	2			do	Montreal	Armenia	do	do	5 00
Cameron, James	2		1872	2	3			do	Hamilton	Lake Michigan	do	do	5 00
Cawley, John	L		1874	2	4			do	Goderich	Minnie Walker	do	do	5 00
Carroll, Alex	L		1870	4	3			do	Hamilton	Acadia	do	do	5 00
Cuningham, Wm.	L		1866	2	4			do	Windsor	Lothair	do	do	5 00
Chater, Thomas	1		1874	2	1			Fév.	Spe. Catherine	Shickluna	do	do	5 00
Chater, John	2		1872	2	4			do	Kingston	Maud	do	do	5 00
Davidson, John	3		1869	2	8			do	Montréal	Elgin	do	do	5 00
Derry, William	3		1867	1	4			do	Dundas	R. R. Launch	do	do	5 00
Daoust, Baptiste	2		1873	1	4			do	Lucan	Valetta	do	do	5 00
Daly, William	3		1870	1	4			do	Québec	do	do	do	5 00
Diamond, Wm.	3		1873	2	1			do	do	do	do	do	5 00
Drysdale, W. S.	2		1873	1	13			do	do	do	do	do	5 00
Dayton, J. M.	L	1	1875	2				1873	Port Colborne	J. W. Gordon	W. J. Menelly	1875	5 00
Dunn, C. G.	L	1	1875	1	2			1873	Toronto	Lake Michigan	do	do	5 00
Dunne, John	2		1863	1	1			1872	Silver Islet.	Silver Spray	Par le bureau.	22	5 00
Dungan, James	2		1863	1	1			1872	Prescott	John Young	do	do	5 00
Dunning, Charles	3		1876	1				Nov.	Halifax, N.E.	Newfoundland	do	do	5 00
Doyle, Patrick	2		1872	3	2			do	Pictou, N.E.	Secret	do	do	5 00
Derocher, Louis	3		1868	3	5			do	Beaver	do	do	do	5 00
Dion, Michel	2		1860	2	15			do	Lévis	Clyde	do	do	5 00
Delisle, Simeon	2		1864	2	10			do	do	Canada	do	do	5 00
Ducep, Mathias	2		1864	1	12			do	Sorel	Oulivateur	do	do	5 00
Ducep, Edouard	2		1865	3	9			do	do	do	do	do	5 00
Dumas, Edouard	1		1873	2	1			do	do	Dredge	do	do	5 00
Dumas, Alexis	1		1874	1	9			do	do	Rivière du Loup	do	do	5 00
Denis, François	3		1867	1	14			do	do	Lévis	do	do	5 00
Ducharme, Alexis	3		1862	1	11			do	do	Nil	do	do	5 00
Delaire, Edmond	1		1860	1	11			do	do	Montreal	do	do	5 00
Dunn, Peter	2		1869	1	16			do	do	Chambly	do	do	5 00
Dumas, Laurent	2		1873	1	2			do	do	St. John	do	do	5 00
Douquette, Basil	3		1869	4	4	1869	1	do	do	Quebec	do	do	5 00
Dulac, Elie	3		1875	1	1			do	do	Rocket	do	do	5 00
Dupré, Hyacinthe	3		1875	1				do	do	do	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examen du bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Desjardin, Hermidas.....	2	2	1874	1		1874	1	Nov 1875	Sorel	Nora	Par le bureau.	Janvier 1876	5 00
Desjardin, Eugène.....	2	2	1860	1	16			do	do	Lincoln	do	do	1 00
Donovan, Daniel.....	2	2	1872	1	3			do	St. Jean	Fred Clinch	do	do	5 00
Devine, Daniel.....	2	2	1876	1				do	Sidney, C.B.	Dolphin	do	do	1 00
Davidson, W. J.....	3	3	1872	3	4			do	Montreal	Aroic	do	do	1 00
Drew, Nathaniel.....	3	3	1869	1	7			do	Sorel	Calabria	do	do	3 00
Dunbar, David.....	3	3	1868	1	13			do	Prescott	John Young	do	do	1 00
Dungan, James.....	2		1863					do			do	do	
Davy, John.....		3	1875	1		1874	1	Déc 1875	Parry Sound	Mettie Grév	do	Janvier 1876	5 00
Dewsbury, Fred.....	2	2	1862	2	13			do	Kingston	Lake Ontario	do	Janvier 1876	1 00
Dion, Léon.....	2	2	1871	1	4			do	Peterboro'	Whistie Wing	do	do	1 00
Dodds, John.....	3	3	1876	1				do	Kingston	Ni	do	do	5 00
Donnelly, John.....	3	3	1873	2	2	1873	1	do	Île au Jardin	Chieftain	do	do	1 00
Dawson, Charles.....	3	3	1867	1	9			do	Belleville	Gas Works	do	do	1 00
Dunn, Henry.....	3	3	1865	1	11			do	Chatham	City of M. treal.	do	do	3 00
Dee, John.....	2	2	1874	2				do	Collingwood	Lily Kerr	do	do	5 00
Duyal, Francis.....	2	2	1873	2				do	Windsor	Michigan	do	do	5 00
Davidson, John.....	2	2	1872	2				do	St. Catherine	Clinton	do	do	1 00
Doran, John.....	2	2	1860	3	15			do	do	Europe	do	do	5 00
Dawson, Joseph.....	3	3	1876	1		1875	1	do	do	R. W. Standley	do	do	1 00
Doran, William.....	3	3	1872	1	2			do	do	Europe	do	do	1 00
Davy, John.....	3	3	1874	1	2	1874	1	do	Parry Sound	Mettie Grév	do	do	1 00
Dunn, C. J.....	3	3	1876	1	3	1873	2	do	Toronto	Transit	do	do	5 00
Donovan, D.E.....	3	3	1876	1	6			do	Hamilton	Tecumseh	do	do	5 00
Dunham, Isaac.....	1	1	1868	1				do	Wisarton	Okours	do	do	1 00
Elliot, Thomas.....	3		1862	1	13			Mars 1875	Kingston	East	do	Janvier 1876	1 00
Ellis, John.....	3	3	1871	1	4			do	2 Toronto	Bouquet	do	do	1 00
Etridge, Jessie.....	1	1	1869		5			Avril 1875	Port Colborne	Aucun	do	do	2 00

52

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examen du bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Banoor, Fred. Wm.....	3	L	1875	1		1875	1	Mai 1875	Chatham	Vaughan	S. Risley	Mai 1876	5 00
Braas, B. W.....	2	2	1875	1				Avril 26 1875	St. Jean, N.E.	David Weston	Wm. M. Smith	do	5 00
Ellis, James Howard.....	3	3	1875	1				Mars 26 1875	Toronto	Bouquet	W. Mendell	do	5 00
Ellis, James Howard.....	2	2	1875	2				Sept. 26 1875	do	Zealand	do	Sept.	5 00
Echemberg, Charles.....	3		1860	1	16			Nov 1875	Loris	Fog Alarm	Par le bureau	Janvier 1876	1 00
Fittenburg, Pierre.....	3	3	1865	1	4			do	Loris	Aurore	do	do	1 00
Eddy, Alexander.....	1	1	1872	1	4			do	St. Jean, N.B.	Robesay	do	do	1 00
Ericson, Martin.....	3	3	1876	1				do	New Bra	New Bra	do	do	5 00
Erond, J. R.....	1	1	1870	2	3			do	Newcastle	Venezia	do	do	1 00
Eaton, John E.....	1	1	1874	2	3			Déc 1875	Frenon	Lothar	do	do	5 00
Ellison, John.....	2	2	1871	1	3	1871	1	do	Port Stanley	Colin Munro	do	do	1 00
Edgar, James.....	3	3	1872	1	3			do	Dunnville	Jessie	do	do	1 00
Ellis, Jas. H.....	2	2	1876	1		1875	2	do	Toronto	Prussia	do	do	5 00
Filreau, Octave.....	2	L	1860	1	15			Mars 3 1875	Montréal	British America	do	Janvier 1876	1 00
Fillion, Paul.....	L	L	1869	1	13			do	Lindsay	Comodore	do	do	5 00
Franklin, Archibald H.....	3	3	1862	1	6	1876	1	do	Brookville	Greenville	do	do	7 00
Fernie, Wm.....	1	1	1873	1	2			Jun 1875	Québec	Alhambra	do	do	1 00
Fernie, Peter.....	L	L	1875	1		1872	1	do	do	do	J. Samson	Jun 1876	5 00
Finch, James.....	L	2	1875	1				Août 1875	Fort William, L.S.	A. Nef	S. Risley	do	1 00
Fréchette, Louis.....	3		1868	1	10			Nov 1875	Levis	Montgomery	Par le bureau	Janvier 1876	1 00
Fréchette, Michel.....	2	2	1860	1	5			do	St. Nicolas	Poverful	do	do	1 00
Fortier, Michel.....	1	1	1869	1	5			do	Notre Dame	Marguerite	do	do	1 00
Fagot, George.....	2	2	1874	1				do	Levis	Fog Alarm	do	do	5 00
Fregal, John.....	2	2	1872	1				do	Montreal	Mark Twain	do	do	5 00
Fugere, Uideric.....	3	3	1876	1	1			do	Sorel	Abernetby	do	do	5 00
Frenaste, Alphonse.....	3	3	1876	1	6			do	Deschambault	Matilda	do	do	5 00
Fugere, Narcisse.....	2	2	1869	1	3			do	Sorel	Mary	do	do	5 00
Fonagnay, John.....	1	1	1872	1	7			do	St. Jean, N.E.	Neptune	do	do	1 00
Fox, James.....	3	3	1865	1	6			Déc 1875	Lachine	British America	do	do	1 00
Financu, Wm.....	3	3	1868	2	6			do	Gananogue	Queen	do	do	1 00
Flanagan, John.....	2	2	1865	1	11			do	Kingston	Norman	do	do	1 00
Flanagan, Patrick.....	1	1	1869	1	4			do	Montréal	Cuba	do	do	1 00
Francœur, Edward.....	3	3	1868	2	6			do	Owen Sound	Silver Spray	do	do	5 00
Francombe, John.....	1	1	1876	1	14			do	Windsor	Lothar	do	do	1 00
Fortin, John B.....	3	3	1862	1	15			do	Sorel	G Taylor	do	do	1 00
Fillion, Paul.....	L	L	1869	1	2	1875	1	do	Lindsay	Champion	do	do	5 00
Fautus, Wm. F.....	1	1	1870	1	5			do	St. Catherine	M. R. Robertson	do	do	1 00
Fletcher, Walter S.....	2	2	1864	1	8			do	Port Robinson	America	do	do	1 00
Fero Solomon.....	3	3	1874	1	3			do	St. Catherine	M. R. Mitchell	do	do	1 00
Fairbairn, Richard.....	3	3	1869	1	1			do	St. Catherine	Dominion	do	do	1 00
Fournier, Joseph.....	3	3	1874	1	1			do	do	do	do	do	1 00
Goyette, Charles.....	1	1	1868	1	5			do	Kingston	Osprey	do	do	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—Suite

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classes de l'aidemécanicien.	Date du 1er examen.	mla.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émision.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Goodwin, Wm. J. H.	L	1	1875		1		1875		1875	St. Jean, N.B.	Remory, St. John.	Wm. M. Smith.	1875	5 00
Gouguier, Pierre.			1875		1		1875		1875	Brockville	Conqueror	J. Sampson.	Avril	5 00
Gardner, F. A.	L	1	1875		1	9	1875		1875	Halifax, N.E.	Chili	Wm. M. Smith.	Mai	5 00
Gullen, Andrew G.	L	1	1875		1	3	1875		1875	Collingwood	Victoria	W. J. Menelle.	do	5 00
Gregory, James	L	3	1875		1	9	1875		1875	Halifax	Acadia	J. Sampson.	do	5 00
Girard, Charles	L	3	1875		1	2	1875		1875	Orleansburg, E.U.	Fairfield	J. Taylor.	Sept.	5 00
Gibson, Wm. H.	L	1	1875		1	16	1875		1875	Halifax, N.S.	M. A. Starr.	Wm. M. Smith.	do	5 00
Green, James	L	1	1875		1	1	1875		1875	Lévis	Conqueror	Par le bureau.	1876	5 00
Gouguier, Pierre.			1867		1	9			1867	do	Flora	do	do	1 00
Goite, Faust.	3		1861		1	16			1861	St. Antoine.	Aurelia	do	do	1 00
Garneau, Xavier	2		1872		2	3	1870		1870	Lévis	Napoleon III.	do	do	1 00
Gilbrai, Theophile.			1860		2	3			1860	Sorel	Bismarck	do	do	1 00
Guillette, Nazaire	3		1865		3	9			1865	do	Delisle	do	do	1 00
Gondron, Charles			1872		3	1	1872		1872	do	Berthier	do	do	1 00
Gilbault, Joseph			1872		2	10	1871		1871	do	Trois-Rivières	do	do	1 00
Godin, Leandre	2		1860		2	16			1860	do	Sorel	do	do	1 00
Gendron, Jean Bte.	3		1872		3	1	1872		1872	do	Champion	do	do	1 00
Ginac, Alfred	2		1860		2	16			1860	do	Jean	do	do	1 00
Ginac, Olivier	2		1872		3	1	1872		1872	do	Abyssinian	do	do	1 00
Gendron, François	2		1875		4	16			1875	St. Hyacinthe.	Spartan	do	do	1 00
Girard, Edouard	2		1860		2	15			1860	Sorel	Montreal	do	do	1 00
Gervais, Michel	2		1869		1	6			1869	Halifax	A. C. Whitney.	do	do	1 00
Gossip, John G.	1		1868		1	7			1868	Fédération.	New Dominion	do	do	1 00
Gill, John A.	1		1868		1	7			1868	do	Maryville	do	do	1 00
Gill, F. H.	1		1868		1	7			1868	do	Aunc.	do	do	1 00
Gill, Justus	1		1868		1	7			1868	do	Ferry	do	do	1 00
Gately, Andrew	3		1873		1	2			1873	Halifax	G. Shattuck	do	do	5 00
Greys, Charles	2		1876		1	1			1876	Wallace, N.E.	Lion	do	do	5 00
Gallagher, John	3		1876		1	2			1876	Montreal	Passport	do	do	5 00
Graham, Edward	3		1870		4	2			1870	do	do	do	do	5 00
Gabraith, James	3		1876		3	3			1876	do	Aunc.	do	do	5 00
Glandin, F. X.	2		1860		1	16			1860	do	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classes de l'aidemécanicien.	Date du 1er examen.	mla.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émision.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Glandin, A.	3		1860		1	16			1860	do	NY.	do	do	1 00
Garthiere, Désire	3		1876		1	16			1876	do	City of Ottawa	do	do	1 50
Gray, William	3		1868		1	16			1868	Hudson	Fawn	do	do	1 00
Goulet, Ambroise	2		1865		2	11			1865	Aylmer.	Monitor	do	do	1 00
Gallivan, James	3		1865		1	11			1865	Kingston	Elevator	do	do	1 20
Gallivan, John	3		1867		1	9			1867	do	Gatineau	do	do	1 00
Gillespie, Oliver	3		1866		1	10			1866	do	Manitoba	do	do	1 00
Gilhe, James	3		1868		4	1			1868	do	Pierpoint	do	do	1 00
Gorrel, Charles	2		1876		1	4			1876	Brockville	Wenona	do	do	1 50
Gowan, John W.	3	L	1872		4	5			1872	Windsor.	Alma Munro.	do	do	1 50
Gordon, James	L	L	1869		1	2			1869	Annersburg	Minnie Morton.	do	do	1 50
Good, Thomas	L	L	1871		3	2			1871	Port Colborne.	I. F. Nasmith.	do	do	1 00
Groth, Freeman	L	L	1873		2	1	1873		1873	Dunaville	E. P. Day	do	do	1 00
Gaye, John M.	2		1873		2	1	1873		1873	Owen Sound.	Shop	do	do	1 00
Haywood, John	3		1867		1	7			1867	Kingston.	Norman	do	do	1 00
Hay, John	2		1867		1	13			1867	Toronto	Silver Spray	do	do	1 00
Hughes, James	2		1862		1	13			1862	Hull	Allumette.	do	do	1 00
Horgan, Thomas	L	L	1873		1	10	1874		1874	Collingwood.	Collingwood.	S. Risley.	Avril	5 00
Hunter, Walter	3	L	1865		1	10	1874		1874	Wallaceburg.	Héro	Par le bureau.	Janvier	5 00
Harrison, John.	L	L	1869		3	3	1869		1869	Newboro.	Adventure.	J. Taylor.	Juillet	5 00
Halla, Robert	1		1873		3	3			1869	Prescott.	Alliance.	Par le bureau.	Janvier	1 00
Hicks, Henry	3		1876		2	1			1873	Québec.	Druid	do	do	1 50
Haines, Ferdinand	3		1874		2	1			1874	Lévis.	Ship	do	do	5 00
Hamilton, Gavin	1		1873		2	1			1873	Québec.	Miramichi	do	do	5 00
Hami, Alfred	2		1868		2	16			1868	St. Croix.	St. Lawrence	do	do	1 00
Houde, Eusèbe	3		1860		1	16			1860	Sorel.	Scotchman	do	do	1 00
Hunter, James	1		1875		1	4			1875	do	Dredge	do	do	1 00
Hamil, Urbain	3		1871		1	7			1871	Lotbinière	NH.	do	do	1 00
Haviland, Thomas	1		1868		1	4			1868	Chatham, N.B.	Frazer	do	do	1 00
Hethaway, H. A.	3		1876		1	7			1876	St. Jean, N.B.	Empress.	do	do	1 50
Hune, James	2		1876		1	10			1876	Sidney, C.B.	NH	do	do	5 00
Happeney, Patrick	3		1875		2	4			1875	Charlottetown.	do	do	do	5 00
Hodgins, George	3		1873		1	4			1873	Gomo.	Peerless.	do	do	1 50
Robert, Paul	3		1873		1	2			1873	Montréal.	Elevator	do	do	1 00
Hanauli, Xavier	3		1873		1	1			1873	St. Pierre	do	do	do	1 00
Houle, Ernest	3		1873		1	2			1873	Montréal	St. Ann	do	do	1 00
Hanaul, Pierre	2		1873		2	3			1873	Champlain	St. Ann	do	do	5 00
Hamelin, Hercules	2		1873		3	10			1873	Québec.	Corinthian	do	do	1 50
Halle, Joseph	2		1876		1	1			1876	Aberdeen	Venezia	do	do	1 00
Harvey, William	3		1865		1	1			1865	Kingston.	Oregon	do	do	1 00
Hardy, Joseph.	2		1874		1	3			1874	Newboro.	Marquis of Lorne.	do	do	1 00
Harrison, John.	3		1874		5	3			1874	do	Rose.	do	do	5 00
Hart, John	2		1873		3	4			1873	do	Cuba	do	do	5 00
Hazlett, John	1		1873		3	3			1873	do	Africa	do	do	1 00
Hazlett, William	1		1869		3	14			1869	do	Glide.	do	do	1 00
Henderson, George	2		1862		1	2			1862	do	William	do	do	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émision.	Lieu de résidence.	Nom du bat.-à-vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.	
Hiscock, Edgar		3	1876	1				1875	Kingston	Africa	Par le bureau.	Janvier 1876	5 00	
Hurst, William		1	1870	2	4			do	Portsmouth	Rose	do	do	1 00	
Hunter, Walter	3	1	1865	1	10			do	Wallaceburg	J. Holt	do	do	1 00	
Holmes, W. O.		3	1874	1		1874	1	do	Chatham	Mill	do	do	5 00	
Hugo, T. W.	2	L	1869	5	2			do	Owen Sound	City of Owen Sound	do	do	5 00	
Hawkins, Luke		2	1874	2		1874	2	do	Hamilton	Columbia	do	do	5 00	
Horgan, Thos.	L	1	1874	2	9			do	Windsor	Collingwood	do	do	1 00	
Hammou, John		2	1869	1		1874	1	do	Wallaceburg	Nil	do	do	5 00	
Hunter, Robert		2	1873	2	1			do	Port Dalhousie	Sam Ferry	do	do	1 00	
Hall, John	L	3	1874	1	1			do	Port Colborne	Lincoln	do	do	1 00	
Hatchinson, James		3	1874	1	1			do	Port Robinson	Tag.	do	do	1 00	
Henry, Wm. I.		2	1873	1	3			do	Kincardine	Minnie Hall	do	do	5 00	
Hill, Joseph E.	L	1	1876	1		1874	1	do	Toronto	Champion	do	do	1 00	
Johnston, James		2	1866	1	9			do	Port Hope	Francis Smith	do	do	5 00	
Irwin, William		2	1874	2		1875	2	do	Kingston	Norman	Joseph Taylor	do	5 00	
Irving, Andrew S.	L	3	1876	1		1875	1	do	Kingston	George Watson	W. J. Menaille	April	5 00	
Jameson, Isaac		3	1871	4		1875	2	do	Bell Ewart	Hope	S. Risley	do	5 00	
Jeffers, L. W.		2	1873	1	2			do	Sandwich	Ogemah	do	22	5 00	
Jones, Frank S.	L	1	1869	2	4			do	Lindsay	Bob Hackett	do	22	5 00	
Jones, Wm. Morgan		L	1874	2		1874	2	do	Amherstburg	R. N. Lamush	Par le bureau.	Janvier	1 00	
Irwin, William		L	1874	2		1874	1	do	Ottawa	Norman	S. Risley	do	5 00	
Irving, Andrew S.	L	3	1876	1		1874	1	do	Kingston	P. E. McKerrall	Par le bureau.	do	5 00	
Jameson, Isaac		1	1869	1	5			do	Collingwood	do	do	do	1 00	
Jeffers, L. W.		2	1865	1	10			do	Kingston	City of Kingston	do	do	2 00	
Jones, Frank S.		L	1862	1	13			do	Wallaceburg	NI	W. J. Menaille	do	16	1 00
Jones, Wm. H.		1	1870	1		1875	1	do	St. Catharine	NI	Par le bureau.	do	16	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émision.	Lieu de résidence.	Nom du bat.-à-vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Jacques, Louis		1	1875	2		1874	1	1874	St. Ronald	Lady Dufferin	do	do	5 00
Jacques, Simon		3	1876	1		do		do	St. Antoine	Rover	do	do	5 00
Jean, Marie Xavier		1	1869	1	6			do	Sorel	Jean	do	do	5 00
Joley, Joseph, fils		3	1876	1		do		do	Quio	Chaudière	do	do	5 00
Jones, Wm. Morgan		3	1876	1		1872	2	do	Montréal	Resolute	do	do	5 00
Johnson, Isaac		2	1876	2		do		do	Ottawa	do	do	do	5 00
Johnson, George		3	1869	2	5			do	Kingston	Geneva	do	do	1 00
Johnson, Wm.		2	1864	3	11			do	do	Utica	do	do	1 00
Johnson, Gilbert		3	1871	4		do		do	Ile au Jardin	Wellington	do	do	1 00
Jones, Felix		3	1874	3	2			do	Kingston	Jessie Hall	do	do	1 00
Johnson, Hamilton		1	1869	2	4			do	Ile au Jardin	Chiefain	do	do	1 00
Johnson, James		2	1876	1		do		do	Amherstburg	Lake Breeze	do	do	5 00
Jacob, Silas		2	1872	1	9			do	Sandwich	Hope	do	do	1 00
Johnson, Joseph D.		1	1872	2	2			do	Port Hope	Francis Smith	do	do	1 00
Johnson, Nichol.		2	1871	3	2			do	Lindsay	Maple Leaf	do	do	5 00
Kelly, James H.		2	1874	2	9			do	Belle Ewart	Metamora	do	do	1 00
Kilcauley, Patrick	L	1	1871	2	2			do	do	Victoria	do	do	5 00
Kenny, Charles	L	1	1876	2		1875	1	do	Brockville	Shop	do	1875	1 00
Kenny, Wm.		3	1874	1		1875	1	do	Kingston	Marquis of Lorne	J. Taylor	Janvier	5 00
Kelley, John		1	1866	2		do		do	Portland, E.-U.	Hunter	Wm. M. Smith	do	5 00
Kelley, William		3	1872	3	1			do	St. Jean	Dufferin	Par le bureau.	1876	5 00
Kenny, Philip		1	1871	3	9			do	Ile au Jardin	Gladiator	do	do	1 00
Kilcauley, Patrick		1	1871	3	3			do	Kingston	Bay of Quinte	do	do	1 00
Kerr, Hugh		1	1874	2	2			do	do	Argyle	do	do	5 00
Kerr, David		2	1872	1	3			do	Hamilton	Swan	do	do	5 00
Kerr, James		2	1876	1	3			do	Canada	Enterprise	do	do	5 00
Kerr, Adam		2	1868	1	5			do	do	do	do	do	1 00
Keats, George		3	1872	2	2			do	Amherstburg	Lake Breeze	do	do	5 00
Kerr, Archibald, père		1	1880	1	16			do	P. Edouard	International	do	do	1 00
Kerr, Archibald, fils		1	1872	1	1			do	Lindsay	NI	do	do	1 00
Kennedy, John		2	1874	2	1			do	Orillia	Emily May	do	do	1 00
Laqueuness, N.		3	1873	1	1			do	Toronto	Nipissing	do	do	1 00
Long, Henry		3	1867	1		1875	1	do	Ile d'Orléans	Bouquet	do	do	1 00
Lemai, Isai		3	1865	1	9			do	Oshawa	Sampson	do	1875	5 00
Linter, Charles		2	1870	1	3			do	Montréal	Easton	do	April	1 00
Lachance, Joseph		1	1870	3		do		do	St. Catherine	California	do	Janvier	1 00
Lapine, Natlie		3	1870	1	5			do	Sorel	Montréal	do	do	1 00
Lapine, Natlie		3	1870	1	5			do	Carillon	Canada	do	1876	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX À VAPEUR—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'acte-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examen par le bureau.	Nom de renouvellements.	Date du 1er 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.	Honoraires.
Long, John A.	1	1	1872	3	1			Nov 1875	Ottawa	H. H. Whitney	Par le bureau	Janvier 1876	1 00
Ladonière, Louis	2	2	1868	2	6			do	St. André	do	do	do	1 400
Lacoste, Rod	1	1	1872	1	2			Déc	Dundas	Jenny	do	do	1 000
Lockerbie, Wm.	3	2	1873	2	2			do	Collingwood	Lily Kerr	do	do	1 100
Little, Richard	2	2	1872	2	2			do	Wallaceburg	Victoria	do	do	1 500
Leitch, Robert	L	L	1872	3	10			do	Welland	Sam Perry	do	do	1 000
Lawrence, Peter	L	L	1870	3	2			do	do	C. W. Jones	do	do	1 000
Linter, Charles	2	2	1865	2	2			do	St. Catharine	Dominion	do	do	1 000
St. Leitch, Thos.	L	L	1872	2	2			do	Port Robinson	Wm. Ross	do	do	1 500
Leamy, Walter	2	2	1871	3	1			do	Sarnia	Thames	do	do	1 000
Lovely, Edward	2	2	1873	3	9			Mai	Southampton	Waubuno	do	do	1 200
Lee, John	2	2	1866	2	5			Avril	Hamilton	Warrior	W. J. Menelleil	Janvier 1876	1 500
Lloyd, William	2	2	1869	1	5			Juillet	Carleton	Canada	Par le bureau	Janvier 1876	1 000
Lapine, Natie	L	L	1871	2	2			do	Wallaceburg	Ireland	St. Risley	Janvier 1876	1 500
Lapointe, Frank	L	L	1873	2	2			do	Port Lambton	Thames	W. J. Menelleil	Juillet 1876	1 000
Lovely, Edward	L	L	1872	1	1			do	Port Dalhousie	Sam Perry	Par le bureau	Janvier 1876	1 000
Long, Edward	L	L	1872	1	1			Sept	do	Prowell Beyet	W. J. Menelleil	Avril 1876	1 500
Loyer, Theodore	2	2	1874	2	2			Nov	Gatineau	Mack	Par le bureau	Janvier 1876	5 00
Lard, Elois	3	3	1876	1	1			do	Port Edward	Touville	do	do	5 00
Lavoite, Louis	2	1	1860	1	16			do	St. Croix	National	do	do	1 00
Lavallier, François	1	1	1873	2	4			do	Levis	Gerud	do	do	1 000
Langlois, Olivier	1	1	1869	3	3			do	do	New Dominion	do	do	1 000
Lamotte, Nazarre	1	1	1870	3	2			do	St. Antoine	Rover	do	do	1 000
Lapointe, Usebe	2	2	1872	2	8			do	Levis	Arctic	do	do	1 000
Lard, Rennie	3	3	1869	1	8			do	Lotbinière	Hercules	do	do	1 000
Lapointe, Jean B.	3	3	1870	3	3			do	Levis	Kate	do	do	1 000
Lacout, Zoligue	3	3	1876	1	16			do	St. Roch	Québec	do	do	5 00
Lacroix, Trefe	2	3	1860	1	16			do	St. Jean	Ételle	do	do	1 000
Lapont, Joseph G.	3	3	1876	1	16			do	Lotbinière	Clyde	do	do	1 000
Lapont, Joseph	3	3	1860	1	16			do	Levis	Reindeer	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'acte-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examen par le bureau.	Nom de renouvellements.	Date du 1er 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.	Honoraires.
Lamotte, Octave	1	1	1871	3	2			Nov	Ste. Croix	Powerful	do	do	1 00
Lapointe, Michel	1	1	1868	1	7			do	Levis	Express	do	do	1 00
Lafleur, Xavier	2	2	1860	1	16			do	St. Antoine	Héro	do	do	1 000
Lafliche, A.	3	3	1876	1	16			do	Sorel	Trois-Rivières	do	do	1 000
Lamotte, Napoleon	2	2	1860	1	16			do	Champlain	Montreal	do	do	1 000
Lusier, Raphael	2	2	1860	1	16			do	Sorel	Fire Fly	do	do	1 000
Lacombe, Louis	3	3	1860	1	16			do	do	Hope	do	do	1 000
Lacroix, Louis	3	3	1870	1	7			do	Trois-Rivières	Arthur	do	do	1 000
Lanervilly, Achille	1	1	1860	1	16			do	do	St. Nicolas	do	do	1 000
Lacroix, Pierre	3	3	1864	1	12			do	do	Laval	do	do	1 000
Lablanc, Pierre	3	3	1875	1	1			do	do	Berthier	do	do	1 000
Lachaire, Pierre	3	3	1875	1	1			do	do	Aunc	do	do	1 000
Lachaire, Narcisse	3	3	1870	3	3			do	do	Berthier	do	do	1 000
Lachance, Joseph	1	1	1860	1	16			do	do	Aunc	do	do	1 000
Laclaire, Michel	2	2	1876	1	12			do	do	Montreal	do	do	1 000
Lepine, Isadore	3	3	1876	1	12			do	Pointe Clair	Vermont	do	do	1 500
Lamotte, Olivier	3	3	1864	1	8			do	Sorel	Nicolet	do	do	1 000
Lamoite, William	3	3	1868	1	6			do	do	L'Assomption	do	do	1 000
Lachaire, Jean B.	3	3	1869	1	1			do	do	Lisa	do	do	1 500
Lafleur, Jean B.	3	3	1876	1	1			do	St. Jean	Aunc	do	do	1 500
Lindsay, Michel	1	1	1876	1	1			do	Fédération	Xaphias	do	do	1 500
Lyons, J. A.	1	1	1876	1	1			do	do	Spartan	do	do	1 000
Leclaire, Joseph	3	3	1876	1	1			do	Lachine	Meteor	do	do	1 000
Leslie, James H.	1	1	1860	2	15			do	Montreal	Aunc	do	do	1 000
Leclaire, James H.	1	1	1871	2	3			do	Rigo	John Young	do	do	1 000
Leclaire, Alphonse	1	1	1874	1	1			do	do	Masawan	do	do	1 000
Lelonde, Alphonse	1	1	1866	1	10			do	do	Rodolphe	do	do	1 000
Leclaire, D.	2	2	1873	1	2			do	Lachine	Eclair	do	do	1 500
Leclaire, Louis	2	2	1868	2	5			do	St. André	Resolute	do	do	1 000
Lachance, Henry	3	3	1870	2	11			do	Levis	Conqueror	do	do	1 000
Lamont, Joseph	2	2	1864	2	10			do	Collingwood	Waubuno	do	do	1 000
McQuade, James	2	2	1875	2	2			do	Windsor	Tecumseh	do	do	1 000
McDonald, David	2	2	1866	1	3			Fév	Hamilton	Osprey	W. J. Menelleil	Fév. 1876	2 000
McMillan, John	2	2	1871	1	3			Avril	Goderich	Aunc	Par le bureau	Janvier 1876	2 000
McQuade, David	1	1	1875	1	1			Avril	Montreal	Shickuna	do	do	1 500
McLoud, Robert	L	L	1875	1	1			Mai	Kingston	Norman	J. Taylor	Mai 1876	1 500
McLoud, William	L	L	1875	1	1			do	St. Jean, N.B.	Shop	Wm. Smith	do	5 00
McCallum, John	L	L	1860	1	15			do	Markham	Bouquet	Par le bureau	Janvier 1876	1 500
McLoughlin, Alex.	3	3	1866	1	9			do	Chatham	Boquet	do	do	1 900
McCallum, Charles	3	3	1866	1	9			do	Chatham, I.P.E.	Aunc	Wm. Smith	do	5 00
McPherson, Robt	3	3	1875	1	1			Mai	Dundas	Lady of the Woods	S. Risley	Mai 1876	5 00
McCardell Samuel	3	3	1875	1	1			Juillet	do	do	do	Juillet 1876	5 00
McDonald, Angus	2	2	1870	2	4			Nov	do	Aunc	Par le bureau	Janvier 1876	1 00
McFarlane, D. H.	1	1	1871	2	3			do	do	Aunc	do	do	1 00
McMurray, J. B.	1	1	1871	1	7			do	Kingston	Aunc	do	do	1 00
McAulay, Michael	1	1	1868	1	4			do	St. John, N.B.	Aunc	do	do	1 00
McDonald, John	3	3	1873	2	4			do	New Castle	Andover	do	do	5 00
McGachey, Henry	1	1	1873	1	2			do	St. Jean	Ferry	do	do	1 00

MÉCANIENS DE BATEAUX À VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aidé-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre des renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen local.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
McMurray, G. F.	1869	1	7	.....	.....	Nov 1875	Kingston, N.B.	Ferry	Par le bureau.	Janvier 1876	1 00
McKinnon, A.	1874	1	1	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Tiger	do	do	1 00
McDonald, Alex.	1876	1	6	.....	.....	do	Piston	Aucun	do	do	1 00
McKenzie, Allen	1876	1	1	.....	.....	do	Halifax	Lady of the Lake	do	do	5 00
McKenzie, John T.	1876	1	.....	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Dragueur	do	do	5 00
McKenzie, D. H.	1876	1	.....	.....	.....	do	B. des Glaces, C.B.	Aucun	do	do	5 00
McCarthy, Daniel.	1876	1	2	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Soud	do	do	5 00
McKenzie, Wm.	1874	1	2	.....	.....	do	do	Mill	do	do	1 00
McAlur, Edward.	1871	3	4	.....	.....	do	Ottawa	Dandy	do	do	1 00
McNeil, John.	1869	3	4	.....	.....	do	do	Maud	do	do	1 00
McElroy, Thos.	1867	3	6	.....	.....	do	Montréal	St. John	do	do	1 00
McCaw, John.	1860	2	8	.....	.....	do	Chateauguay	Dagmar	do	do	1 00
McRobert, Alex.	1875	2	16	.....	.....	do	Montréal	Dragueur	do	do	5 00
McQuade, Daniel.	1872	2	2	.....	.....	do	do	St. Peter	do	do	5 00
McPherson, W. C.	1872	3	2	.....	.....	do	do	St. Derriok	do	do	5 00
McKenzie, Donald.	1876	1	.....	.....	.....	Dec	Kingston	Magnet	do	do	1 00
McBride, Arch.	1863	2	12	.....	.....	do	do	do	do	do	1 00
McBride, Robert.	1863	1	13	.....	.....	do	do	H. B. Sherwood	do	do	1 00
McFaul, Michael.	1865	1	11	.....	.....	do	Aylmer	Algerian	do	do	1 00
McLean, David.	1860	2	5	.....	.....	do	Newbor'	Water Lily	do	do	1 00
McNamee, Peter.	1870	3	3	.....	.....	do	do	do	do	do	1 00
McReady, Wm.	1873	2	1	.....	.....	do	Ile au Jardin	H. A. Calvin	do	do	1 00
McDonald, Hector L.	1870	2	.....	.....	.....	do	Wallaceburg	J. Holt	do	do	5 00
McMillan, Daniel.	1876	1	.....	.....	.....	do	Hamilton P.O.	Columbia	do	do	5 00
McDonald, Charles	1872	2	1	.....	.....	do	Dundas	D. R. Vanallen	do	do	5 00
McLaren, Ronald.	1876	2	.....	.....	.....	do	Sarnia	Shop	do	do	5 00
McArthur, Alex.	1871	3	2	.....	.....	do	Lindsay	Victoria	do	do	1 00
McCulloch, John.	1871	2	2	.....	.....	do	Port Colborne	C. M. Carter	do	do	1 00
McKe, John.	1872	1	1	.....	.....	do	Dumville	Jas. Norris	do	do	1 00
McClea, Thos.	1869	5	2	.....	.....	do	St. Catherine	Sovereign	do	do	5 00
McLaugh, A. W.	1874	2	.....	.....	.....	do	do	Ocean	do	do	5 00
McLaugh, W. J.	1871	4	.....	.....	.....	do	do	do	do	do	5 00
McQuade, James.	1864	1	11	.....	.....	do	Nottawassa	Waubuno	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aidé-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre des renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen local.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
McQuade, Henry.	1874	1	1	.....	.....	do	Collingwood	Cumberland	do	do	1 00
Morrison, Hugh.	1869	1	5	.....	.....	Fév	Wallaceburg	Argyle	do	Janvier 1875	1 00
Mathew, Thomas.	1864	2	12	.....	.....	Nov	Sorel	Royal	do	Janvier 1876	2 00
Matte, John.	1860	1	16	.....	.....	do	do	Canada	do	do	1 00
Martin, Ass.	1860	1	16	.....	.....	do	do	John Young	do	do	1 00
Mercotte, Thos.	1873	1	2	.....	.....	do	do	Champlain	do	do	1 00
Montaille, François.	1860	1	16	.....	.....	do	do	Dredge	do	do	1 00
Mallote, Pierre.	1865	1	10	.....	.....	do	do	King Bird	do	do	1 00
Martin, Alexis.	1862	2	13	.....	.....	do	do	Victoria	do	do	1 00
Matte, John B.	1866	1	10	.....	.....	do	do	Terrebonne	do	do	1 00
Matte, William.	1866	2	10	.....	.....	do	do	Rocket	do	do	1 00
Martin, Joseph.	1872	2	3	.....	.....	do	do	Meteor	do	do	1 00
Martin, Charles.	1873	3	1	.....	.....	do	do	M. F. Perrine	do	do	1 00
Marchand, Narcisse.	1860	1	16	.....	.....	do	Champlain	Bohemian	do	do	1 00
Mathews, Jesse.	1872	2	7	.....	.....	do	Fredericton	City of Fredericton	do	do	1 00
Morton, William.	1869	1	7	.....	.....	do	Halifax, N.B.	Ferry	do	do	1 00
Mowbray, James.	1871	1	6	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Ni	do	do	5 00
Mason, William.	1871	1	4	.....	.....	do	Halifax	M. A. Starr	do	do	5 00
Millaney, James.	1876	1	.....	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Ni	do	do	5 00
Means, W. H.	1872	1	2	.....	.....	do	Toronto	Armenia	do	do	1 00
Martin, Pierre.	1872	1	3	.....	.....	do	Montréal	Elevator	do	do	1 00
Minish, George.	1867	2	7	.....	.....	do	do	Passport	do	do	5 00
Morin, Demase.	1874	2	.....	.....	.....	Fév	do	Elevator	do	do	1 00
Minish, Angus.	1868	1	6	.....	.....	Mars	Alton Corners	Georgan	do	do	5 00
Madden, Michel.	1861	1	15	.....	.....	do	Kingston	Osprey	do	do	1 00
Murray, James.	1861	1	14	.....	.....	do	do	Spartan	do	do	1 00
Maxwell, David.	1873	1	1	.....	.....	do	Alton Corners	America	do	do	1 00
Mariotte, Thomas.	1870	1	4	.....	.....	do	St. Jean, N.B.	Ni	do	Janvier 1875	1 00
Moir, Charles.	1874	1	.....	.....	.....	Avril	Toronto	Silver Spray	S. Risley	Avril 1875	5 00
Martineau, Joseph.	1873	2	1	.....	.....	.....	Montréal	Louise	Par le bureau	Janvier 1875	1 00
Morrison, R. A.	1870	1	3	.....	.....	.....	Lac Magog	Ni	do	do	1 00
Mathewson, John.	1868	3	4	.....	.....	.....	Portsmouth	Victoria	J. Taylor	Mai 1875	5 00
Murphy, Peter.	1870	3	4	.....	.....	.....	Kingston	Dredge	Par le bureau	Janvier 1875	1 00
Morrison, Peter.	1870	1	4	.....	.....	.....	Montréal	Jessie	do	do	5 00
Miller, Sophia.	1870	1	3	.....	.....	.....	Dunville	Prince of Wales	W. J. Menelley	Jun 1875	5 00
Mitchell, William.	1871	1	.....	.....	.....	.....	Ile du P. E.	do	Wm. M. Smith	Août 1875	5 00
Morrison, Donald.	1872	1	2	.....	.....	.....	Silver Islet	Silver Spray	Par le bureau	Janvier 1875	2 00
Martin John.	1875	1	.....	.....	.....	Sept	Oswego, E-U	Spinney	J. Taylor	Septemb. 1875	5 00
Morreau, Guillaume.	1860	2	15	.....	.....	Nov	St. Appolinaire	Eugenie	Par le bureau	Janvier 1876	1 00
Morreau, Louis.	1869	3	4	.....	.....	do	Lévis	Georgina	do	do	1 00
Martin, Ernest.	1874	2	.....	.....	.....	do	do	Champion	do	do	5 00
Montgomery, Lancelot.	1874	2	.....	.....	.....	do	Québec	Rocket	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'acte mécatien.	Date du premier examen.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer, sur lequel il a servi, en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
Morrison, Robert.....		3	1874	1	1	1874	1	Nov. 1875	Lévis	Noyan.....	Par le bureau.....	Janvier 1876	6 00
Many, Edward.....	1	1	1860	2	2			do	do	Express.....	do	do	1 00
Marchand, Norbert.....		1	1868	2	5			do	Montréal.	Athenian.....	do	do	1 00
Marcuau, Joseph.....		2	1873	2	5			do	do	Nil.....	do	do	5 00
Maxwell, James.....		1	1869	2	5			do	Allan Corners	Pictou.....	do	do	5 00
Maßen, Michael.....	2	1	1860	1	16			Déc	Kingston	City of Kingston.....	do	do	1 00
Maguen, Daniel.....	3	1	1867	1	9			do	Newboro'	Elwood.....	do	do	1 00
Marchand, A.....		1	1864	3	4			do	Hastings	Clyde.....	do	do	1 00
Mathews, Jacob.....	2	1	1869	1	12			do	Kingston	Leprairie.....	do	do	1 00
Mariam, Charles.....		1	1874	1	5			do	Belleville	E. Bonar.....	do	do	1 00
Miller, John.....	2	2	1865	1	11			do	Kingston	do	do	do	1 00
Miller, William.....		3	1876	2	1	1873	1	do	Collingwood	Kate Kearney.....	do	do	5 00
Mills, Thomas.....		2	1873	1	1			do	Morrisburg	R. Kendrick.....	do	do	5 00
Monck, R. C.....	L	3	1872	2	2	1872	1	do	North Port	Shannon.....	do	do	1 00
Morrison, Stephen.....		1	1872	1	3			do	Moston	Straw Mill.....	do	do	5 00
Muchmore, Laugelin.....		3	1876	2	1	1872	1	do	le au Jardin	Nil.....	do	do	5 00
Mundell, John.....	3	2	1874	2	3	1874	1	do	Elgin	East.....	do	do	5 00
Mulholland, James.....		2	1868	3	5			do	do	Frank Perew.....	do	do	1 00
Murphy, Martin.....		2	1874	3	5			do	do	do	do	do	2 00
Murphy, Peter.....		1	1868	2	2	1872	2	do	Newboro'	S. J. Esdale.....	do	do	1 00
Murphy, Thomas.....		1	1872	2	4			do	Kingston	Spartan.....	do	do	1 00
Murray, James.....	2	3	1861	1	15			do	Kingston	California.....	do	do	1 00
Mine, Wm.....	3	3	1869	2	9			do	Hamilton	Acadia.....	do	do	1 00
Macomson, Samuel.....	2	2	1869	3	4			do	St. Catherine	Asia.....	do	do	1 00
Mills, James A.....	2	2	1869	5	2	1873	1	do	Dresden	Alexander.....	do	do	1 00
Merritt, Simeon G.....		3	1876	3	11			do	Pointe Edouard	International.....	do	do	1 00
May, John.....	1	3	1864	2	2			do	Wallaceburg	do	do	do	5 00
Mellon, George.....		3	1876	1	6			do	Windsor	Jacques Cartier.....	do	do	1 00
Morrison, Hugh.....		1	1869	1	3			do	South Finch, P. O.	Transit.....	do	do	1 00
Miller, John.....		1	1872	1	3			do	do	Stamp Mill.....	do	do	1 00
Morrison, Donald.....		1	1872	2	2			do	do	do	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouv. de certificats pendant l'année exp. le 31 déc. 1875—Suite.

Munro, Francis.....	2	1	1862	1	14	1875	1	do	Howe Island	Argyle.....	do	do	1 00
Montgomery, Samuel.....		1	1872	3	1			do	Bobbygeon	Novely.....	do	do	5 00
Mallory, Chas.....		1	1872	2	7			do	Lindsay	Commodore.....	do	do	1 00
Mitchell, Angus.....	3	1	1868	1	8			do	Allan Corners	Georgian.....	do	do	2 00
Malcomson, S. S.....	2	2	1867	2	14			do	Port Colborne	Kittie Haight.....	do	do	1 00
Malcomson, Wm. Harvey.....		3	1876	1	1	1874	1	do	St. Catharine	Prussia.....	do	do	5 00
May, William.....		2	1876	1	1			do	Port Dalhousie	James Norris.....	do	do	5 00
Munro, Daniel.....		1	1872	3	1			do	Glencoe	Pictou.....	do	do	5 00
Millar, John B.....		2	1874	2	1	1873	1	do	Montreal	Quebec.....	do	do	5 00
Marshall, Thos.....	L	1	1873	3	1			do	Orillia	Arctic.....	do	do	5 00
Mepphan, Wm.....		1	1874	2	1			do	Collingwood	William Seymour.....	do	do	5 00
Norton, Francis.....	L	1	1874	1		1874	2	Jun	Brng Inlet	Minnie Hall.....	S. Risley.....	Janv	5 00
Nisbet, John.....		2	1874	1		1875	1	do	Owen Sound	Shop.....	W. J. Menelley.....	do	5 00
Niles, Thomas.....	L	1	1874	1		1875	1	Août	Cobourg	Niagara	do	Août	5 00
Nadeau, Jean.....		1	1869	1	6			Nov	Lévis	Maid of Orleans.....	Par le bureau.....	Janvier	1 00
Neilson, Robert.....		2	1872	1	3			do	Chatham, N.B.	Laddec.....	do	do	13 00
Norval, Robert.....	2	1	1870	3	18	1875	1	do	Beauharnois	St. Francis.....	Payé les arrérages	do	8 00
Nash, Russel.....	L	1	1872	1	3			Déc	Morrisburg	Arctic.....	Par le bureau	do	1 00
Nichol, Abner.....		2	1876	1	3			do	Carlton Place	Enterprise.....	do	do	5 00
Nisbet, John.....		2	1874	2	13			do	Owen Sound	City of Owen Sound.....	do	do	1 00
Norton, James Henry.....	3	1	1863	1	5			do	St. Catherine	Lincoln.....	do	do	1 00
Norcross, S. R.....		3	1869	2	1			do	do	Favorite.....	do	do	1 00
Norcross, E. R.....		1	1874	1	5			do	Port Colborne	W. A. Routh.....	do	do	1 00
Nef, Sylvanus.....		3	1874	2	1			do	Whitly	J. Neelon.....	do	do	5 00
Niles, Thomas.....	L	3	1873	1		1875	1	do	Windsor	Niagara	do	do	5 00
O'Hara, John.....		3	1873	1		1875	1	Mars	Windsor	Transit.....	S. Risley.....	Avril 1876	5 00
Oustrout, George.....	1	3	1863	1	13			Nov	Portage-du-Fort	Prince Arthur.....	Par le bureau	Janvier	1 00
O'Neill, James.....	3	3	1867	1	9			Dec	Newboro'	America.....	do	do	1 00
O'Reilly, James.....	2	1	1865	2	10			do	Port Hope	Norseman.....	do	do	1 00
Odette, Henry.....		1	1870	1	5	1870	1	do	Pt. Edward	Sea Gull.....	do	do	1 00
Powers, Jeffrey.....	3	1	1868	1	9			do	Grenville	Deux Rivières.....	do	Janvier	1 00
Parent, Pierre.....	2	2	1860	1	16			do	Beauharnois	H. H. Bronson.....	do	do	1 00
Paquette, Modet.....	3	1	1873	1	2			do	Montreal	City of Ottawa.....	do	do	1 00
Phelps, A. B.....		1	1869	1	4			do	St. Jean, N.B.	St. John.....	do	do	1 00
Pelletier, Edward.....		2	1870	2	4			do	Sorel	Foundry.....	do	do	1 00
Port, Andrew.....		2	1870	1	5			Jun	Collingwood	Rescue.....	do	do	5 00
Piche, Prosper.....	3	1	1874	1	7			do	St. Hyacinthe	Straw Mill.....	do	do	5 00
Price, Alfred E.....	L	1	1874	1		1875	2	do	St. Catharine	C. Wadsworth.....	W. J. Mentelley.....	do	19 5 00
Pepper, Wm. Henry.....	L	1	1874	1		1875	1	do	Toronto	Flora L. Barnes.....	S. Risley.....	do	5 00
Pritchard, Warrington.....	L	2	1874	1		1874	1	Août	B. du Tonnerre, L. S.	Watchman.....	Par le bureau	Janvier	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aidemécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellemens.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.	
													\$	cts.
Patrie, Berthelme.....		1	1872	3	2	1872	1	Nov. 1875	Lévis.....	Saw Mill.....	Par le bureau.....	Janvier 1876	1	5 00
Pari, Joseph.....		2	1876	1	1			do	do	St. Joseph.....	do	do	1	5 00
Pilot, Philips.....		3	1873	1	2			do	do	Contest.....	do	do	1	1 00
Pierce, Abraham.....	3	2	1869	1	6			do	do	Kerry.....	do	do	1	1 00
Pierre, William.....	3	2	1869	1	6			do	do	Nic. Nac.....	do	do	1	1 00
Porter, Robert.....	2	1	1871	1	7			do	do	D. Weston.....	do	do	1	1 00
Ferkins, Edward.....	3	1	1873	1	2			do	do	G. A. Good.....	do	do	1	5 00
Phelps, A. J.....	3	1	1872	3	2			do	do	W. D. Robinson.....	do	do	1	5 00
Picote, Michel.....	3	2	1870	4	2			do	do	Byrdges.....	do	do	1	5 00
Picote, Napoleon.....	3	2	1874	2	11			do	do	Athenian.....	do	do	1	5 00
Perrault, Gideon.....	3	1	1865	1	11			do	do	City of Ottawa.....	do	do	1	1 00
Paquette, Modest.....	3	1	1870	3	7			do	do	Engineer.....	do	do	1	1 00
Piche, Ferdinand.....	3	2	1868	1	4			do	do	Lady Franklin.....	do	do	1	1 00
Pendergast, J.....	3	2	1871	2	3	1871	2	Dec. 1875	Kingston.....	Norseman.....	do	do	1	1 00
Power, Patrick.....	3	2	1870	1	5			do	do	Elevator.....	do	do	1	1 00
Proulx, Olivier.....	2	2	1868	1	6			do	do	William.....	do	do	1	1 00
Pettigrew, George.....	2	2	1874	2	11	1874	1	do	do	Transit.....	do	do	1	5 00
Paré, Joseph.....	2	2	1865	1	11			do	do	Isaac Butis.....	do	do	1	5 00
Polson, Wm.....	2	2	1876	1	4			do	do	St. Catherine.....	do	do	1	1 00
Price, Alfred E.....	3	3	1874	1	1	1874	2	do	do	Welland.....	do	do	1	1 00
Poor, George.....	L	1	1871	3	2			do	do	Wexford, P. O.....	do	do	1	5 00
Parsal, Thomas.....	L	1	1866	1	11			do	do	Collingwood.....	do	do	1	1 00
Pettigrew, Thos.....	3	3	1869	1	4	1873	1	do	do	Quebec.....	do	do	1	1 00
Faterson, Joseph.....	3	3	1873	3	1	1873	1	do	do	Shop.....	do	do	1	1 00
Quinn, George.....	3	3	1873	3	1	1873	1	do	do	Union.....	do	do	1	1 00
Quay, Onisime.....	3	3	1860	1	16	Nov. 1875	1	Nov. 1875	Sorel.....	Beauharnois.....	do	do	1	1 00
Quig, Samuel.....	2	2	1862	1	14	do		do	do	Port Neuf.....	do	do	1	1 00
Quig, James.....	2	2	1860	1	16	do		do	do	St. Frances.....	do	do	1	1 00
Quig, John.....	2	3	1874	1	1	do		Dec. 1875	Kingston.....	Forstmouth.....	do	do	1	1 00
Quigly, James.....	2	1	1869	1	6	do		do	Montréal.....	Wren.....	do	do	1	1 00
Quinn, Michel.....	2	1	1860	1	16	do		do	Montréal.....		do	do	1	1 00

Quail, George.....	2	2	1873	2	1	1873	1	do	Oroville.....	Lewis Thompson.....	do	do	1	5 00
Quinn, George.....	3	3	1873	1	1	1873	1	do	Toronto.....	W. T. Robb.....	do	do	1	1 00
Russell, Wm.....	3	2	1873	1	1	1873	1	do	Sarnia.....	Saginaw.....	do	do	1	1 00
Roach, Thomas.....	3	2	1868	1	6	1873	1	do	Frédéricton, N.B.....	Ad. Enterprise.....	do	do	1	2 00
Robitaille, Louis.....	3	2	1864	1	11	1873	1	do	Montréal.....	Geo. Shattuck.....	do	do	1	2 00
Reardon, Samuel.....	L	1	1871	1	3	1872	2	do	St. Edward.....	Shop.....	do	do	1	5 00
Riddle, John.....	L	1	1871	2	4	1875	1	do	Morrisburg.....	Arctic.....	W. J. Mencilley.....	do	31	5 00
Russel, Wash.....	L	1	1870	1	4	1875	1	do	Cap à la Madeleine.....		Joseph Taylor.....	do	20	5 00
Roy, François.....	3	1	1863	1	12	1875	1	Janv. 1876	Ottawa.....	Beauharnois.....	do	do	22	5 00
Racicot, Antoine.....	3	1	1873	1	1	1875	1	do	Halifax.....	Matilda.....	Par le bureau.....	Janvier 1876	1	1 00
Ritchie, G. Alex.....	3	3	1873	1	1	1875	1	do	Halifax.....	Acadia.....	J. Samson.....	do	7	5 00
Reeve, Elgie.....	3	3	1873	1	1	1875	1	do	Chatham.....	Nellie Mill.....	Par le bureau.....	Janvier 1876	1	1 00
Ritchie, Geo. A.....	3	1	1876	1	1	1875	1	do	Halifax.....	Acadia.....	do	do	1	5 00
Roger, Joseph.....	3	3	1860	1	16	1875	1	do	St. Antoine.....	Hero.....	do	do	1	1 00
Roy, Alfred.....	3	1	1869	3	4	1875	1	do	Lévis.....	Ranger.....	do	do	1	1 00
Rouleau, Madré.....	3	3	1873	3	7	1875	1	do	do	Conqueror, No. 1.....	do	do	1	9 00
Ralph, Joseph.....	3	3	1867	1	9	1871	1	do	do	Maude.....	do	do	1	1 00
Rondeau, Louis.....	3	3	1864	1	9	1871	1	do	Québec.....	Napoleon No. 2.....	do	do	1	1 00
Robert, Placide.....	3	2	1871	1	5	1871	1	do	Sorel.....	Alice.....	do	do	1	1 00
Robitaille, Charles.....	3	3	1876	1	1	1875	1	do	do	Charlemagne.....	do	do	1	1 00
Reardon, Onisime.....	3	3	1873	1	3	1875	1	do	do	Aucun.....	do	do	1	5 00
Ritter, Edmond.....	3	1	1875	1	1	1875	1	do	St. Etienne.....	Victoria.....	do	do	1	5 00
Roy, Thomas.....	3	1	1871	1	4	1875	1	do	Yarmouth.....	Wm. Stroud.....	do	do	1	1 00
Riddle, G. W.....	3	1	1868	1	7	1875	1	do	St. Jean, N.B.....	Neptune.....	do	do	1	1 00
Robson, William.....	3	1	1875	1	1	1875	1	do	St. Jean, N.B.....	Dufferin.....	do	do	1	1 00
Russel, Mathew.....	3	6	1873	1	1	1875	1	do	Newcastle.....	Aucun.....	do	do	1	5 00
Reed, John.....	3	3	1876	1	1	1876	1	do	Pictou, N.E.....	do	do	do	1	5 00
Ross, G. A.....	3	2	1876	1	1	1876	1	do	Halifax.....	do	do	do	1	5 00
Ritchie, William.....	3	2	1871	1	4	1872	1	do	do	Dominion.....	do	do	1	1 00
Roy, Wm. C.....	3	2	1872	1	4	1870	1	do	Yarmouth.....	W. Extension.....	do	do	1	5 00
Retallic, John.....	3	3	1876	1	1	1876	1	do	St. Jean, N.E.....	Aucun.....	do	do	1	1 00
Reardon, Samuel.....	3	3	1866	1	10	1876	1	Dec. 1875	Montréal.....	Calumet.....	do	do	1	5 00
Roberts, Louis.....	2	2	1868	1	7	1872	1	do	Kingston.....	Queen.....	do	do	1	1 00
Robertson, Henry.....	3	1	1868	1	6	1872	1	do	Belleville.....	Prince Edward.....	do	do	1	1 00
Robinson, Wm. F.....	3	3	1869	1	4	1872	1	do	Kingston.....	Grenville.....	do	do	1	5 00
Rockfort, A.....	3	L	1872	3	2	1872	1	do	Prescott.....	St. Jean Baptiste.....	do	do	1	5 00
Roy, François.....	3	L	1872	3	2	1872	1	do	Waltham.....	Cora.....	do	do	1	1 00
Roberts, D. H.....	L	1	1872	1	1	1876	1	do	do	D. H. Van Allen.....	do	do	1	1 00
Reeve, Elgie.....	3	3	1876	1	1	1876	1	do	do	do	do	do	1	1 00
Ross, John.....	3	3	1872	1	1	1872	1	do	do	do	do	do	1	1 00
Reynolds, Thos.....	3	2	1869	1	5	1872	1	do	do	do	do	do	1	1 00
Robert, Joseph.....	2	2	1869	1	1	1872	1	do	Port Edward.....	International.....	do	do	1	1 00
Ridley, Robert.....	L	1	1875	1	1	1875	1	do	do	A. Jones.....	do	do	1	5 00
Riddle, John.....	L	1	1875	1	1	1875	1	do	do	do	do	do	1	1 00
Russel, Wm.....	3	3	1873	1	2	1871	1	do	Windsor.....	Michigan.....	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouvel. de certificats pendant l'année exp. le 31 déc. 1875—Suite.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanique.	Date du premier examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par le bureau.	Date du certificat.	Honoraire.
Rogers, Benjamin		3	1874	1	1			Déc. 1875	Boboygeon	MILL	Par le bureau	1875	\$ 1 00
Ransley, Alex.	3		1868	1	7			do	St. Catherine	Lincoln	do	do	1 00
Ross, John		3	1869	1	6			do	Port Robinson	M. R. Mitchell	do	do	1 00
Ross, George		1	1872	1	3			do	do	M. R. King	do	do	1 00
Ross, William		1	1869	1	6			do	do	do	do	do	1 00
Ross, Robert		2	1873	2	4			do	Dundas	Argyle	do	do	5 00
Reynolds, James	3		1869	2	4			do	Port Hope	Dreage	do	do	1 00
Reynolds, Samuel		2	1872	2	4			do	Gollingwood	Silver Spray	do	do	1 00
Rennie, Robert	3		1874	1	1			do	Morrisburg	Chertain	do	do	1 00
Somersville, Francis	2		1871	1	4			do	Kingston	Nile	do	do	1 00
Sullivan, Wm.		1	1868	1	4			do	Hamilton	Celtic	do	do	1 00
Scott, Walter	2		1860	1	16			do	Chatham	Hiawatha	do	do	1 00
Sutherland, David	2		1872	1	16			do	Kincardine	Doty	do	do	1 00
St. Pierre, David		2	1874	2				do	Trois-Rivières	La Lique	do	do	5 00
St. Pierre, Alfred		1	1868	3	5			do	do	Saw Mill	do	do	5 00
St. Pierre, Antoine		1	1874	2				do	Lindsay	Mary Ellen	do	do	5 00
Smith, Fred E.		1	1874	2	1			do	Dunnville	Jas. Morris	do	do	5 00
Smith, William		3	1871	1	9			do	St. Catherine	Gilston	do	do	1 00
Stevens, John	2	L	1866	2	1			do	Dunnville	W. J. Aitkens	do	do	5 00
Swanson, John		L	1871	3	6			do	Port Colborne	Rector	do	do	1 00
Smith, John H.		L	1868	3	5			do	St. Catherine	Ontario	do	do	5 00
St. John, Oliver P.	2		1873	1	2			do	Kingston	City of St. Catharines	do	do	5 00
Swift, John		2	1874	1	1			do	Toronto	Irwin & Marshall	do	do	1 00
Smith, James G.		2	1874	1	1			Fév. 1875	Collingwood	Chicora	do	1875	1 00
Sherwin, James B.	3		1870	3	2			Mars	do	Lily Kerr	do	Janvier	1 00
Sherwin, Joseph B.		1	1869	2	3			Avril	Kingston	Algerian	do	do	1 00
Somersville, Alex.	2		1870	1	2			do	Québec	Druid	do	do	1 00
Staveley, Thomas		1	1871	2	2			do	Chatham	Alexander	do	do	1 00
Stringer, H. A.		L	1873	1				do	Crosbie Sud.	Rose	S. Risley	20	5 00
Simmons, Thomas		L	1873	2				do	Montreal	Swan	J. Taylor	25	5 00
Short, Alex. L.		L	1873	2				do	Dundas	Black Maria	W. J. Burgess	25	5 00
Smith, John O.		L	1875	1				do			W. J. Menelle	13	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanique.	Date du premier examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par le bureau.	Date du certificat.	Honoraire.
Smith, J. H.	L	1	1871	1	4			Avril 1875	Port Colborne	Jane Armstrong	do	Avril	5 00
Smith, F. E.	L	1	1874	3	3			do	Boboygeon	Mary Ellen	do	do	5 00
Smith, John	L	1	1863	1	1			do	Akron, Ohio	City of Sandusky	do	do	5 00
Smith, W. H.	L	1	1874	3	1			do	Thorold	Jennie Griffin	do	do	5 00
Schrag, David D.	L	2	1871	1				do	Bas de la Tonnerre	M. J. Mills	Par le bureau	Janvier	1 00
St. Hillair, R.		1	1869	1	6			Nov.	Lévis	Dauntless	do	1876	1 00
Steele, Jean		1	1870	3	3			Nov.	Québec	Miramichi	do	do	1 00
Steel, Wm.	1		1873	2	1			do	Sorel	Vermont	do	do	1 00
St. Arnaud, Honore.	3		1867	1	9			do	do	Messenger	do	do	1 00
St. Martin, Felix		2	1870	2	4			do	do	John Brown	do	do	1 00
Steadworthy, Wm.		2	1871	2	5			do	do	Montreal	do	do	1 00
Shendan, Michel		1	1869	2	6			do	do	Cygne	do	do	1 00
St. Michel, Pierre		1	1870	1	6			do	do	Aucun	do	do	1 00
Spinard, Jean B.		3	1871	2	4			do	St. Jean, N.B.	Rothsey	do	do	1 00
Stevenson, Patrick	3		1871	2	4			do	do	Aucun	do	do	1 00
Stinclair, Peter	2		1869	2	6			do	Pictou	Mayflower	do	do	1 00
Sweeton, Wm.	1		1868	2	6			do	Newcastle	St. Pa rick	do	do	1 00
Smith, Daniel		3	1876	1	7			do	do	do	do	do	5 00
Smith, S. W.		3	1868	1	1			do	St. Jean, N.B.	Aucun	do	do	1 00
Smith, A. B.		2	1876	1	1			do	Sorel	Richmond	do	do	5 00
Sweet, William		1	1860	1	16			do	do	Rocket	do	do	1 00
Smith, Wm.	1		1860	2	15			do	Montreal	California	do	do	1 00
Spedding, Henry, sén.	2		1872	3	1			do	do	Caroline	do	do	5 00
Spedding, Henry, jun.		1	1870	2	4			do	do	Arcot	do	do	1 00
Segin, Jean B.		1	1870	3	4			do	do	Charlotte	do	do	1 00
Shanks, James C.		3	1870	2	2			do	do	M. Stevenson	do	do	1 00
Scott, Charles	3		1863	3	4			do	do	St. Ann	do	do	1 00
Seguin, Jean B.		1	1870	2	4			do	do	H. G. Nish	do	do	1 00
Short, W. H.	1		1863	3	11			do	do	Oxford	do	do	1 00
Short, Thomas	3		1871	2	3			do	do	Alpena	do	do	5 00
Short, Urish		3	1871	1				do	Windsor	Propeller West	do	do	1 00
Seaton, George		3	1870	3	2			do	Brockville	Saxon	do	do	5 00
Sharkey, John		2	1876	1				do	Portsmouth	Eleanor	do	do	1 00
Simmons, George	3		1868	4	4			do	Edin.	John A. Macdonald	do	do	5 00
Simmons, Thos.		2	1873	2	2			do	do	H. A. Galvin	do	do	5 00
Simons, John		2	1870	2	4			do	do	Manitoba	do	do	1 00
Smith, James		2	1872	2	2			do	do	H. A. Galvin	do	do	1 00
Smith, James		2	1870	3	3			do	do	do	do	do	1 00
Smith, John		1	1870	3	1			do	do	do	do	do	1 00
Smith, Thomas		3	1862	1	14			do	do	do	do	do	1 00
Thorburn, John		2	1871	1	4			Fév.	Kincardine	Aucun	do	1875	1 00
Tonkin, John		2	1870	2	4			do	Sarnia	Manitoba	do	Janvier	5 00
Thorley, Samuel		L	1875	1	1			do	Welland	Marygold	do	Avril	5 00
Thurston, Henry		L	1869	4	2			do	Kingston	Active	J. Taylor	do	5 00
Tobin, James		2	1874	1	1			do	Port Robinson	C. W. Denis	do	do	5 00
Taylor, Wm. H.		L	1874	1	2			do	Saugeen	Fairy Queen	do	do	5 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'aide-mé-	Date du 1er examen	No. d'examen lo-	Date de l'émis-	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Turner, Angus.....	2	L 1	1865	1	1875	Napawee	Kincardine.....	J. Taylor.....	1876	\$ 5 00
Tedman, Eli E.....	L 2	L 1	1872	2	do	Newmarket.....	Perry.....	S. Risley.....	do	5 00
Terribul, James.....	2	L 1	1875	1	do	Prescott.....	Garden City.....	J. Taylor.....	do	5 00
Tetreau, François.....	3		1869	1	juillet	Montréal.....	Prover.....	Par le bureau.....	Janvier	4 00
Turner, William.....		2	1871	1	do	Toronto.....	Shop.....	do	Mai	3 00
Trick, James.....		2	1872	3	Sept.	do	Sarah Morrelle.....	S. Risley.....	Sept.	5 00
Stardie, Napoleon.....		2	1874	2	Nov	Lévis.....	Raindeer.....	Par le bureau.....	1876, Janvier	5 00
Thiroult, Jean B.....	1		1860	1	do	do	Saguenay.....	do	do	1 00
Thoumay, X.....	3		1860	1	do	do	St. Andrew.....	do	do	1 00
Thompson, Thos.....	3		1869	1	do	Québec.....	Shop.....	do	do	1 00
Thoumay, Joseph.....	2		1860	1	do	St. Gervais.....	Champion.....	do	do	1 00
Trempé, Pierre.....	3		1864	1	do	Sorel.....	Champion.....	do	do	1 00
Terrien, Liab.....	3		1860	1	do	do	Maskinongé.....	do	do	1 00
Thebedeau, Alexis.....	3		1869	3	do	do	Maskinongé.....	do	do	5 00
Turner, James.....	1		1868	1	do	Charlottetown.....	St. Lawrence.....	do	do	1 00
Tral, William.....	1		1869	1	do	do	do	do	do	1 00
Thorn, J. F.....	3		1870	2	do	St. Jean, N.B.....	Norman.....	do	do	1 00
Tobin, S. K.....	3		1874	1	do	do	Enterprise.....	do	do	1 00
Todrin, David.....	3		1876	1	do	Charlottetown.....	H. Bell.....	do	do	1 00
Thomas, Etienne.....	3		1876	1	do	Boucherville.....	Rover.....	do	do	5 00
Thopin, Frelise.....	3		1871	1	Déc	Montréal.....	Dredge.....	do	do	4 00
Thomson, Andrew.....	3		1872	1	do	do	St. Francis.....	do	do	1 00
Teterau, François.....	3		1869	1	do	do	Plover.....	do	do	1 00
Therail, François.....	2		1866	1	do	Beauharnois.....	John A. Macdonald.....	do	do	5 00
Thurston, Henry.....	2		1869	3	do	Kingston.....	Cuba.....	do	do	1 00
Trickey, Alex.....	2		1864	1	do	Cornwall.....	Wren.....	do	do	1 00
Turner, Angus.....	2		1865	1	do	Toronto.....	Kincardine.....	do	do	1 00
Trotter, Samuel.....	3		1872	1	do	Chatham.....	City of Montreal.....	do	do	5 00
Taylor, Andrew.....	3		1873	1	do	Windsor.....	Aucun.....	do	do	1 00
Thorpe, George.....	1		1873	2	do	do	Mohigan.....	do	do	1 00
Taylor, William.....	2		1872	2	do	do	do	do	do	1 00

Nom du mécanicien.	Classe du méca-	Classe de l'aide-mé-	Date du 1er examen	No. d'examen lo-	Date de l'émis-	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Taylor, William.....			1872	1	do	Sarnia.....	do	do	do	5 00
Teakin, John.....			1870	1	do	Port Robinson.....	Manitoba.....	do	do	5 00
Tobin, James.....	L		1876	2	do	Port Colborne.....	C. W. Dennis.....	do	do	5 00
Thornley, Samuel.....	3		1876	1	do	Port Dalhousie.....	Jane Armstrong.....	do	do	1 00
Townshend, Wm.....	1		1861	15	do	St. Catherine.....	James Norris.....	do	do	1 00
Taylor, Joe. F.....	1		1874	2	do	Kingston.....	M. R. Robertson.....	do	do	5 00
Thornton, Edward.....	2		1874	2	do	do	Ch. de fer Welland.....	do	do	5 00
Taylor, J. H.....	2		1874	2	do	Collingwood.....	Chicoira.....	do	do	5 00
Thorne, Wm.....	2		1874	2	do	do	do	do	do	5 00
Thorne, Robert.....	2		1873	3	do	Newmarket.....	Perry.....	do	do	5 00
Thorne, Eli E.....	L		1872	2	Avril	Toronto.....	Regulator.....	W. J. Menzies.....	Avril	5 00
Taylor, George.....	L		1876	1	Nov	Ottawa.....	Cariboo.....	Par le Bureau.....	Janvier	5 00
Vickery, William.....	3		1876	1	Dec	Port Edouard.....	International.....	do	do	1 00
Yreeaud, David.....			1866	10						
Williamson, Andrew.....	L		1869	5	Mai	Goderich.....	Maythan.....	S. Risley.....	1875, Mai	5 00
Welsh, John.....	L		1872	2	do	St. Jean, N.B.....	Aucun.....	Par le Bureau.....	Janvier	1 00
Williamson, Andrew.....	2		1869	3	do	Goderich.....	F. Rancman.....	do	do	1 00
Williams, Skumel.....	3		1875	1	do	Toronto.....	J. S. Clarke.....	W. J. Menzies.....	Avril	5 00
Wilder, Wm. J.....	L		1875	3	do	Robygeon.....	Ontario.....	Par le Bureau.....	Janvier	5 00
West, James.....	L		1874	1	do	Sarnia.....	International.....	S. Risley.....	Mai	5 00
Whitney, James.....	L		1875	2	do	Augusta.....	Florence.....	J. Taylor.....	Juin	5 00
Waterfall, Wm.....	1		1875	2	do	Halifax, N.E.....	Virgo.....	Jos. Samson.....	Mai	5 00
Wilder, Willard.....	3		1874	2	Mai	Rockland.....	Canada.....	Wm. M. Smith.....	do	5 00
Wood, James.....	L		1865	1	juillet	Cap Breton.....	St. Lawrence.....	Par le Bureau.....	Janvier	1 00
Walker, David.....			1870	3	Août	Lakefield.....	Col. Strickland.....	Wm. M. Smith.....	Août	5 00
Wright, W. H.....	2		1876	1	Nov	Halifax.....	Newfoundland.....	Par le Bureau.....	1876, Janvier	5 00
Wells, Wm. F.....	2		1870	4	do	Halifax.....	Polino.....	do	do	5 00
Waterfall, W. F.....	1		1876	1	do	Quebec.....	Lake.....	do	do	1 00
Warner, Archd.....	1		1868	7	do	Halifax.....	Lady Head.....	do	do	1 00
Watson, Thomas.....	2		1874	1	do	do	Henry Hiram.....	do	do	1 00
Wilson, Alex. sen.....	1		1868	7	do	St. Jean, N.B.....	Envelope.....	do	do	1 00
Wilson, Alex. jun.....	3		1870	2	do	do	Anongony.....	do	do	1 00
Walsh, John.....	1		1873	1	do	Pictou, N.E.....	Aucun.....	do	do	1 00
White, Wm.....	2		1876	1	do	Halifax.....	Dragon.....	do	do	1 00
Webster, James.....	2		1876	1	do	Montréal.....	Lady Head.....	do	do	5 00
Weir, Wm.....	3		1872	2	do	do	Aucun.....	do	do	1 00
Watson, George.....	3		1872	2	do	do	Aucun.....	do	do	1 00
Weir, Robert.....	3		1872	2	do	do	Aucun.....	do	do	5 00
Weir, Robert.....	3		1865	1	do	Rockland.....	Canada.....	do	do	1 00
Wood, James.....	3		1876	1	Dec	Goderich.....	Canada.....	do	do	5 00
Wat, James S.....	3		1876	1	do	Toronto.....	Dominion.....	do	do	5 00
Williams, Samuel.....	3		1874	2	do	Hamilton.....	Enterprise.....	do	do	5 00
Williamson, Andrew.....	L		1869	5	do	Goderich.....	Florence.....	do	do	5 00
				1	do		Mary Robertson.....	do	do	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX À VAPEUR—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Suite

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—Fin.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lien de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
Wells, Joseph.....	.....	2	1874	2	.....	.....	.....	1875	Dresden.....	Jacques Cartier.....	Par le bureau.....	1876	\$ 5 00.
Wilson, James H.....	.....	L	1869	3	3	1870	1	Déc.....	Bell Ewart.....	City of Dresden.....	do.....	Janvier	5 00
Webster, R A.....	3	2	1875	2	.....	.....	.....	do.....	Florence, P. O.....	Rainy Lake.....	do.....	do	5 00
Walker, David.....	.....	1	1870	3	2	.....	.....	do.....	Peterboro'.....	Col. Strickland.....	do.....	do	1 00
Wilcox, David.....	.....	1	1867	3	7	.....	.....	do.....	Port Colborne.....	A. Carter.....	do.....	do	1 00
Wright, Emerson.....	2	L	1868	3	5	.....	.....	do.....	Ste. Catherine.....	City of St. Cath rns.....	do.....	do	5 00
Wright, Robert.....	.....	2	1872	1	3	.....	.....	do.....	Allenburg.....	T. R. Seacord.....	do.....	do	1 00
Wilcox, George.....	.....	3	1876	1	.....	.....	.....	do.....	Port Robinson.....	Ach Carter.....	do.....	do	5 00
Walsh, Wm.....	2	.....	1865	1	11	.....	.....	do.....	Ste. Catherine.....	Persia.....	do.....	do	1 00
Wilder, Wm. J.....	.....	3	1876	1	1	1874	1	do.....	B-beaugeon.....	Ontario.....	do.....	do	1 00
Wilson, Saml. Taylor.....	2	.....	1870	3	3	.....	.....	do.....	Turonto.....	Rothsay Castle.....	do.....	do	1 00
Wardell, Wm.....	.....	1	1872	2	2	1871	1	do.....	Baile Ewart.....	Stouffville.....	do.....	do	1 00
Young, Francis.....	.....	2	1873	1	2	1872	1	.....	Owen Sound.....	Francis Smith.....	do.....	1875	1 00
Young, James.....	.....	3	1876	1	.....	.....	.....	Nov.....	Montréal.....	Miramichi.....	do.....	1876	5 00
Young, Francis.....	.....	2	1873	1	2	1872	1	Déc.....	Owen Sound.....	Francis Smith.....	do.....	do	1 00

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX A VAPEUR DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR L'ANNÉE FINISSANT LE
31 DÉCEMBRE 1875.

VICTORIA, C. B., 31 décembre 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport allant jusqu'à la fin du mois de décembre 1875, pour l'information du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai commencé à remplir mes devoirs d'inspecteur des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, le 17 juin dernier. Je suis heureux de dire qu'il n'est arrivé aucun accident ni aucune perte de vie, durant l'année, à bord des bateaux à vapeur, par suite de défauts dans leurs chaudières et machines.

Quatre bateaux à vapeur ont navigué sur la rivière Stikeen, et je crois qu'on pourrait leur permettre de faire usage d'une plus forte pression de vapeur que 100 livres, quand ils sont sur cette rivière, disons 125 livres par pouce carré. Il y a plus de danger que les vapeurs soient jetés sur les rochers, qu'il n'y en a d'une haute vapeur dans les chaudières.

Il y a quatre bateaux à vapeur sur le Burrard Inlet, deux à New-Westminster, onze à Victoria et trois dans la partie haute du pays. Je n'ai pas eu le temps d'inspecter, cette année, les trois qui sont dans le haut du pays. Il y en a un à Soda Creek et l'autre est au lac Kamloops. S'il est voté un crédit suffisant pour solder mes frais de route, et si je puis m'entendre avec le ministère au sujet de mon salaire, je ferai le voyage l'année prochaine, et j'inspecterai les bateaux conformément à la loi. Le vapeur *Hope* a été brisé sur la rivière Stikeen dans le mois d'août dernier, et le *Onward* le sera l'année prochaine. Cependant, trois nouveaux bateaux seront finis pour la prochaine saison, ce qui fera vingt-quatre bateaux à vapeur en tout dans la Colombie-Britannique.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS WESTGARTH,

I. B. à V. pour la Colombie-Britannique.

Samuel Risley, écr.,

Président, Bureau des

I. B. à V., Toronto.

ETAT du tonnage brut et du tonnage enregistré ainsi que des honoraires de tous les bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, inspectés ou non, pour l'année finissant le 31 décembre 1875.

District.	Total du tonnage brut.	Total du tonnage enregistré.	Total des honoraires.
Colombie-Britannique	4,136.62	3,080.22	\$ cts. 383 24

THOS. WESTGARTH,

Ins. des bat. à vapeur de la Colombie-Brit.

31 décembre 1875.

ETAT du nombre total des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique ainsi que le montant total de leur tonnage brut et enregistré, des bateaux à aubes, à hélice, pour transporter les passagers, les marchandises, ou remorquer, pendant l'année finissant le 31 décembre 1875.

District.	No. de bateaux à vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes	A hélice	Transport de passagers et marchandises.	Remorqueurs.
Colombie-Britannique.....	23	4,136.62	3,080.22	16	7	14	9

THOS. WESTGARTH,

Ins. des bat. à vapeur de la Colombie-Brit.

31 décembre 1875.

ETAT du nombre des navires à vapeur ajoutés à la marine canadienne, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Royal city....	87-00	A hélice.....	Bois ...	438-74	322-16	Victoria, C.B..	Pour transporter les passagers et les marchand. de New Westminster à Yale.
Gertrude.....	56-00	do ..	do ...	301-69	178-23	do ...	Pour transporter les passagers et les marchandises sur la rivière Stikeen.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, leur classe et force motrice, soit en bois ou en fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment perdus.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et comment perdu.
Hope.....	34-2	A hélice.....	Bois.....	166-70	131-20	Victoria, C.B..	Abandonné comme étant impropre au service dans le mois d'août dernier, sur la rivière Stikeen; la machine a été enlevée, et la coque brisée.

NAVIRES A VAPEUR inspectés durant l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Honoraires de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						\$ cts.	\$		\$ cts.	
Grappler	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	18 mars	185	128	13 02	8	31 mars	21 02	Vapeur à fret et remorqueur.
Royal City	do	do	15 avril	438	322	31 73	8	15 avril	39 73	Passager et fret, de New Westminster à Yale.
Gertrude	do	do	23 do	301	178	21 14	8	25 do	29 14	Passagers et fret sur la rivière Skekeen.
Glenora	do	do	4 mai	192	149	13 58	8	14 mai	21 58	do
Isabel	do	do	14 do	407	300	28 52	8	14 do	36 52	Vapeur à fret et remorqueur.
Hope	Riv. Skekeen.	Alex. Hunter	20 do	166	131	11 69	8	26 do	19 69	Le "Hope" a été brisé dans le mois d'août dernier sur la riv. Skekeen et la machine en a été ôtée.
Otter	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	2 juillet	289	219	20 23	8	15 juillet	28 23	Passagers et fret entre Victoria et Fort Wrangle.
Maude	do	do	5 do	213	166	14 98	8	5 do	22 98	Passagers et fret entre Victoria et Nanaimo.
Emma	do	do	13 do	35	25	2 45	5	15 do	7 45	Ce remorqueur est maintenant arrêté afin d'y poser une chaudière neuve et de réparer la machine.
Gem	do	do	1er sept.	60	27	4 25	5	3 sept.	9 25	Passagers et fret, sur la rivière Skekeen.
Enterprise	do	do	6 do	542	442	38 00	8	6 do	46 00	Passagers et fret entre Victoria et New Westminster.
Lily	Anse Burrard.	Geo. Clarkson	9 do	13	9	91	5	6 do	5 91	Sert comme traversier sur l'anse Burrard.
Chinaman	do	do	9 do	15	11	1 05	5	6 do	6 05	Remorqueur pour billets.
Maggie	do	do	13 do	30	24	2 00	5	6 do	7 00	do
Etta White	do	do	14 do	97	78	6 68	5	6 do	11 68	Remorqueur, maintenant arrêté pour réparer la coque et la mach.
Leviathan	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	19 oct.	28	19	1 96	5	21 oct.	6 96	Remorqueur.
Beaver	do	do	21 do	159	109	11 13	8	23 do	19 13	do
Union	Anse Burrard	Geo. Clarkson	8 nov.	30	22	2 10	5	12 nov.	7 10	do
Ada	New Westminster	W. H. Lowe	17 déc.	71	56	4 99	5	18 déc.	9 99	Passagers et fret, entre New Westminster et Nanaimo.

Onward	do	do	do	283	220	19 83	8	do	27	27 83	Vapeur à passager et à fret, entre New Westminster et Yale. La coque du "Onward," est tellement mauvaise, qu'on a donné un certificat que pour un voyage; son propriétaire a l'intention de le briser l'année prochaine.
Victoria*	Quesnelle	do	do	3561	2630	250 24	133	do	do	383 24	
Maryn*	Lac Kamloops	do	do	575	450	do	do	do	do	do	
Kamloops*	do	do	do	4136	3080	do	do	do	do	do	

* Ces trois vapeurs n'ont pas été inspectés, et leur tonnage n'a pas été mesuré; la jauge moyenne des trois bateaux est d'environ 575 tonneaux bruts et de 450 tonneaux enregistrés.

(Signé),

THOS. WESTGARTH,
Insp. des bateaux à vapeur de la Colombie-Britannique.

31 Décembre, 1875.

ANNEXE No. 2

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES
CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE FINISSANT
LE 31 DÉCEMBRE 1875.

HALIFAX,
3 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, le rapport annuel du bureau des examinateurs des capitaines et seconds pour l'année 1875.

Le capitaine David Hunter ayant, par un arrêté du conseil en date du 22 décembre 1874, été nommé examinateur des capitaines et seconds pour le port d'Halifax, le capitaine Mackenzie et moi lui fîmes subir, le 5 janvier, conformément à la loi, un examen auquel il a pleinement satisfait; c'est pourquoi il fut admis membre du bureau. Le capitaine Hunter avait passé son examen, pour le grade de capitaine, à Glasgow, le 25 janvier 1856, et il possède un certificat de capacité comme capitaine, No. 15,800, de la Chambre de Commerce.

Le bureau s'est réuni au port d'Halifax, N.-E., à St. Jean, N.-B., et à Québec comme suit:

A Halifax N.-E., les 7 et 8 janvier:—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	1
Un candidat qui s'est présenté pour obtenir le grade de capitaine, n'a pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 janvier---	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	0
Un candidat pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N.-E., le 20 et le 21 janvier—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	0
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N.-E., le 2 et le 3 février—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	0
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N.-B., les 9 et 10 février—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N.-E., les 18 et 19 février—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	0
Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation,	

A Halifax, N.-E., les 2 et 3 de mars—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N.-B., les 5 et 6 mars—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1
A Saint Jean, N. B., le 25 et le 27 mars—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	8
do second do	2
Cinq candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 31 mars et le 1er avril—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1
Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Québec, le 7 avril—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats	0
do seconds do	1
Quatre candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Saint Jean, N. B., le 10 et le 12 avril—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	7
do seconds do	1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 20 et le 21 avril—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
do seconds do	0
Six candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Québec, le 28 avril—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	1
A St. Jean, N. B., le 1er et le 3 mai—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	1
A Halifax, N. E., le 6 et le 7 mai—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	0
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.	
A Saint Jean, N. B., le 18 et le 19 mai—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	0
Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 25 et le 26 mai—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	6
do seconds do	2
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.	

A Saint Jean, N. B., le 8 et le 9 juin—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	2
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 16 et le 17 juin—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	1
do seconds do	1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Saint Jean, N. B., le 29 et le 30 juin—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	0
Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 7 et le 8 juillet—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi sur la navigation et un pour celui de second n'a pas réussi sur le matelotage.	
A St. Jean, N. B., le 21 et le 22 juillet.	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	7
do seconds do	1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 28 et le 29 juillet—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	0
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 12 et le 13 août—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	1
Cinq candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 25 et le 26 août—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	2
Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 2 et le 3 septembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	1
Huit candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 9 et le 10 septembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	1
A Qu'ébec le 23 et le 24 septembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
A Saint Jean, N. B., le 27 et le 28 septembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	0
Quatre candidats pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation,	

A Halifax, N. E., le 5 et le 6 octobre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	5
do seconds do	1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 21 octobre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	2
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 27 et le 29 octobre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats....	3
do seconds do	0
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 16 novembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds do	1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur navigation.	
A Halifax, N. E., le 18 et le 19 novembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	3
do seconds do	2
Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 9 et le 10 décembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	4
do seconds do	1
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A Halifax, N. E., le 15 et le 16 décembre—	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	2
do seconds.....	0
Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	
A St. Jean, N. B., le 29 décembre.	
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.....	0
do seconds do	1
Un candidat pour la grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.	

A St. Jean, N. B., le nombre des capitaines qui ont subi leur examen avec succès a été de 68, tandis que celui des candidats malheureux a été de 52 ; le nombre de ceux qui ont été admis au grade de seconds a été de 16, et 10 n'ont pas réussi dans leur examen. Au port d'Halifax, pour le grade de capitaines, il y a eu 53 candidats heureux, contre 34 candidats malheureux, et pour celui de seconds 13 candidats heureux contre 8 candidats malheureux. Au port de Québec 7 candidats pour le grade de capitaines, et deux pour celui de seconds ont subi leur examen avec succès, tandis que quatre candidats pour le premier grade et un pour le second n'ont pas réussi aux examens précédents.

On pourra constater que Québec compte bien peu de candidats, et ceux qui prennent avantage des examens ne résident pas dans ce port.

On éprouve encore beaucoup de difficultés à faire fournir aux candidats des certificats authentiques de leurs états de service, grâce à l'absence d'un bon système d'enregistrement. Les billets de licenciement dont on fait usage actuellement, peuvent éventuellement remédier à ce mal. J'ai notifié les candidats qui résident dans les ports de mer, qu'ils devront faire vérifier leurs certificats par le percepteur des

douanes ou par le préposé à l'engagement des matelots, et je suis heureux de dire que cela est maintenant fait.

Quatre-vingt-trois certificats de service pour le grade de capitaines et quarante pour celui de seconds ont été accordés durant l'année. A l'égard de cette espèce de certificats, j'ai toute raison de croire que plusieurs de ceux qui cherchent à les obtenir sont totalement incapables. Chaque fois qu'une demande est faite nous prenons toutes sortes de renseignements sur la capacité du candidat, et nous lui refusons le certificat s'il est trouvé entièrement inapte ; mais la loi telle qu'elle existe actuellement nous laisse bien peu de discrétion à cet égard.

On a dit qu'il serait avantageux pour les seconds maîtres d'équipages qui voyagent en Angleterre si on leur permettait de subir un examen volontaire de manière à pouvoir passer avec ce grade dans un port britannique, ce qu'ils ne peuvent pas faire maintenant, ainsi que vous le savez ; car, comme nous n'avons pas de grades de seconds maîtres d'équipage, ils sont dans la nécessité de passer dans un port britannique comme maîtres d'équipage, reprenant leur véritable attribution après que le vaisseau est rendu en mer. Cet examen placerait ceux qui le subiraient sur le même pied que leurs camarades en Angleterre et leur permettrait de se présenter pour obtenir le grade de capitaines, après un an de service comme seconds, au lieu de deux ans comme cela est actuellement exigé.

Il est très-regrettable que l'acte concernant les certificats des capitaines et seconds des cabotiers et bâtiments de l'intérieur qui a été présenté à la dernière session de la Chambre des Communes, ne soit pas devenu loi, car nous savons que plusieurs en auraient profité pour subir un examen afin de montrer qu'ils sont dignes de la confiance placée en eux par leurs bourgeois. Encore dans ce cas il a été souvent recommandé qu'une occasion soit fournie à ceux qui désirent obtenir un certificat de capacité pour la navigation des lacs ou le long des côtes, de se présenter pour subir un examen volontaire, et s'ils sont trouvés capables, de leur accorder le certificat nécessaire. Si le premier projet de loi ne peut pas être représenté devant le Parlement, je recommande respectueusement qu'un autre lui soit substitué avec de bonnes raisons pour exiger que tous les capitaines de bâtiments ou de navires mûs par la vapeur ou autrement et transportant des passagers sur les lacs ou naviguant sur les côtes du Canada, soient tenus de posséder des certificats de capacité pour la navigation des lacs et le long des côtes, suivant le cas, ou un certificat d'un grade supérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,
(Signé)

P. A. SCOTT,
Président.

LISTE DES CERTIFICATS de capacité accordés aux capitaines et seconds par le ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

CAPACITÉ.

N ^o . du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
645	1875.	Joseph Benjamin Tooker	Capitaine.	St. Jean, N.-B.	St. Jean.	\$ 10 00
646	Janvier	John Clark-Magnus	do	do	do	10 00
647	do	James Cochran	do	Mount Dennis, N.-E.	Halifax	10 00
648	do	Alexander McLeod	do	Point Prim, P. E. I.	do	10 00
649	do	William McLean	Second	De Gross Marsh, I. du P.-E.	do	5 00
650	do	Thomas Charles Bissett	Capitaine.	St. Jean, N.-B.	St. Jean.	10 00
651	do	Benjamin Lewis	do	Yarmouth, N.-E.	do	10 00
652	do	William Russell Potter	do	Canning, N.-E.	Halifax	10 00
653	do	Robert Corbett	do	Canning, N.-E.	do	10 00
654	Février	Charles Willis Clare	do	Cing Iles, N.-E.	do	10 00
655	do	John Mocker	do	Hantsport, N.-E.	do	10 00
656	do	Charles Sears Bannister	do	Pugwash, N.-E.	do	10 00
657	do	Francis Homer Powell	Second.	St. Jean, N.-B.	St. Jean.	5 00
658	do	James William Gerow	Capitaine.	do	do	10 00
659	do	George Gilbert Odell	do	do	do	10 00
660	do	Mathias Mathison	do	do	do	10 00
661	do	Adam Ormiston Brown	do	do	do	10 00
662	do	Alfred Potter	do	Canning, N.-E.	Halifax	10 00
663	do	Clement Merram	do	Parisbury, N.-E.	do	10 00
664	do	Henry Haxton McLean	do	Pictou, N.-E.	do	5 00
665	do	Albert Lawrence	Second	Hantsport, N.-E.	do	10 00
666	do	John Tupper Jean	Capitaine.	Arichat, N.-E.	do	10 00
667	do	Charles Robert Foster	do	Pictou, N.-E.	do	10 00
668	do	Thomas Porter McConnell	do	Yarmouth, N.-E.	St. Jean.	10 00
669	do	William Lipsett	do	St. Jean, N.-B.	do	5 00
670	do	Augustus Cann	Second	Yarmouth, N.-E.	do	10 00
671	do	John Stewart Maloney	Capitaine.	St. Andre, N.-B.	do	10 00
672	Avril	Richard Whiteside Larratt	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
3	do	Parker Bishop	do	Dorchester, N.-B.	do	10 00
4	do	Stephen Isaiah Berryman	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00

LISTE DES CERTIFICATS de capacité accordés aux capitaines et seconds.—Suite.

No. du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
675	1875	David Thomas Lewis	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St. Jean	10 00
676	do	Thomas Olyphant Bell	do	do	do	10 00
677	do	William McDonald	do	Brighton, N.-E.	do	10 00
678	do	Albert Sylvester Thomas	Second	Yarmouth, N.-B.	do	5 00
679	do	Robert William McCormack	do	Hillsboro, N.-B.	do	10 00
680	do	John Wright	Capitaine	St. Jean, N.-B.	do	10 00
681	do	William E. Atkinson	do	Maitland, N.-E.	Halifax	10 00
682	do	John Graham Cox	do	Summerside, I. du P.-E.	do	10 00
683	do	Daniel McKinnon	do	Canning, N.-E.	do	10 00
684	do	Francis Nicholas Lecain	do	Noel, N.-E.	do	10 00
685	do	James Hunter O'Brien	Second	St. Jean, Port-Joli, Québec	Québec	5 00
686	do	Michel Gagnon	do	Portland, N.-B.	St. Jean	10 00
687	do	George Kyffin	Capitaine	St. Jean, N.-B.	do	10 00
688	do	George Benson Bulmer	do	do	do	10 00
689	do	James Edward Brown	do	do	do	10 00
690	do	William Shrewsbury	Second	do	do	5 00
691	do	Robert Robertson	Capitaine	do	do	10 00
692	do	James Burton Downey	do	do	do	10 00
693	do	Thomas Quigley	do	do	do	10 00
694	do	William Thomas Frost	do	Pictou, N.-E.	Halifax	10 00
695	do	Alexander Currie	do	St. Thomas, Québec	Québec	10 00
696	do	Cleophas Boulanger	do	L'Islet, Québec	do	10 00
697	do	Arthur Morin	do	St. Michel, Québec	do	5 00
698	do	Andrew Avelin Santerre	do	St. Michel, Québec	do	10 00
699	do	Télesphore Rousseau	Second	Rivière Ouelle, Co. Kamouraska	do	10 00
700	do	Fernand Ouellet	do	Portland, St. Jean, N.-B.	St. Jean	10 00
701	do	Henry Augustus Bennett	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
702	do	James Francis Dunham	do	do	do	10 00
703	do	Otto J. A. Hottendorff	do	do	do	10 00
704	do	James Quinn	do	do	do	5 00
705	do	Charles Glynn	Second	Pictou, N.-E.	do	10 00
706	do	Alfred Newton Kimball	do	do	do	10 00
707	do	James Innes	do	Wood Island, I. du P.-E.	Halifax	10 00
708	do	Archibald McNeill	do	Liverpool, N.-E.	do	10 00
709	do	John Gluess	do	do	do	10 00

710	do	John Robertson	do	Charlottetown, I. P. E.	do	10 00
711	do	Hugh Forbes	do	Pictou, N. E.	do	10 00
712	1876	Charles Drury Allen	do	St. Jean, N. E.	St. Jean	10 00
713	do	Humfrey Jones	do	do	do	10 00
714	do	William Joseph Robinson	Second	Halifax, N. E.	Halifax	5 00
715	do	William Jacob Messervey	Capitaine	Chestnut Place, Halifax	do	10 00
716	do	Joseph White Priest	do	Carnarvon Wales, G. B.	do	10 00
717	do	William Henry Smith	do	do	do	10 00
718	do	Ronald Morrison	do	do	do	10 00
719	do	Judson Newcomb	do	Pereaux, comté de King, N. E.	do	5 00
720	do	Samuel Phillips	Second	Princeport, N. E.	do	10 00
721	do	Jacob Horne	Capitaine	Port Medway, N. E.	do	10 00
722	do	Amos Denis Hillon	do	St. Jean, N. B.	St. Jean	10 00
723	do	George Lavery	Second	do	do	5 00
724	do	Norman Roop	do	do	do	10 00
725	do	Isaac Webster	Capitaine	do	do	10 00
726	do	Joshua Levitt Corbett	do	do	do	10 00
727	do	John Smith Brooks	do	do	do	10 00
728	do	William Henry Horne	do	Middle LaHave, comté de Lunenburg, N. E.	do	10 00
729	do	Archibald Sidney Campbell	Second	Summerside, I. P. E.	Halifax	5 00
730	1876	Robert Thomson	Capitaine	St. Jean, N. B.	St. Jean	10 00
731	do	Samuel Gourley McKay	do	do	do	10 00
732	do	Henry William Cumping	do	do	do	10 00
733	do	Isaac Hilyer	do	Halifax, N. E.	Halifax	10 00
734	do	William Mounce Lockhart	do	Windsor, N. E.	do	10 00
735	do	Charles Miggah Marvin	do	Halifax, N. E.	do	5 00
736	do	John Thomas Liscomb	Second	Sydney, C. B.	do	10 00
737	do	John Kilam	do	St. Jean, N. B.	St. Jean	10 00
738	do	Charles York Florian	Capitaine	do	do	10 00
739	do	Bartlett Adams	do	do	do	10 00
740	do	Charles Peter Johnson	do	do	do	10 00
741	do	Charles Wentworth Upham	do	do	do	10 00
742	do	Edmund Lewis	do	do	do	10 00
743	do	Jesse Pierce	do	do	do	10 00
744	do	Thomas Lutherford	do	do	do	10 00
745	do	John Flynn	do	do	do	10 00
746	do	Richard Avery Williams	do	Halifax, N. E.	Halifax	10 00
747	do	Charles Johnson	do	Wolfeville, comté de King, N. E.	do	10 00
748	do	Abner McDonald	do	Rivière Jean, comté de Pictou, N. E.	do	10 00
749	do	Charles Samuel Smith	do	Pictou, N. E.	do	10 00
750	do	Felix Charles Sellen	do	St. Jean, N. B.	St. Jean	10 00
751	do	Wm. John McNally	do	do	do	10 00
752	do	John James Fleet	Second	do	do	5 00
753	do	Thomas Dauphny	Capitaine	Petite Rivière, N. E.	Halifax	10 00
754	Sept.	George Osborn Reid	do	Liverpool, N. E.	do	10 00
755	do	Roderick McKay	do	New Glasgow, N. E.	do	5 00
756	do	Thomas Gibson Taylor	do	Pictou, N. E.	do	10 00
757	do	Richard Bennett	do	St. Jean, N. B.	St. Jean	10 00
758	do	Robert Faddie Gray	do	do	do	10 00

Liste des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite*

No. du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraire.
759	1875	Samuel Thompson	Capitaine	St. Jean, N.B.	St. Jean.	\$ 10 00
760	do	Alvin Wm. Robbins	do	do	do	10 00
761	do	Oscar Horatio Aekles	Second	do	do	5 00
762	do	Amrose Jus. Clarke	do	Canning, N.E.	Halifax	5 00
763	do	James Alexander Gavin	Capitaine	Halifax, N.E.	do	10 00
764	do	Alexander Russel O'Brien	do	Wallace, comté de Cumberland, N.E.	do	10 00
765	do	Hector Murchison	do	Pointe Prim, I.P.E.	do	10 00
766	do	Chas. Townley Tonker	do	Canning, N.E.	do	10 00
767	Oct.	Ludger Bolduc	do	Liverpool, Québec	Québec	10 00
768	do	John Phillips	do	Berthier, Québec	do	10 00
769	do	Thomas Robson	do	Gaspé, Québec	do	10 00
770	do	John K. Kirkham	do	St. Jean, N.B.	St. Jean.	10 00
771	do	James Bruce Pearson	do	do	do	10 00
772	do	Alonzo Hindon	do	do	do	10 00
773	do	Archibald D. McLeod	do	do	do	10 00
774	do	Lemuel Cook Crosby	do	do	do	10 00
775	do	John McDonald	do	do	do	10 00
776	do	Albon Stewart Main	do	Catalone, Cap-Breton	Halifax	10 00
777	do	Charles Edward Fulton	do	Noel, comté de Hants, N.E.	do	10 00
778	do	Henry Dolton Kerrison	do	Londonderry, N.E.	do	10 00
779	do	Charles Archibald Cox	do	Halifax, N.E.	do	10 00
780	do	Joseph Howe	Second	Maitland, N.E.	do	5 00
781	do	Archibald McLean	Capitaine	do	St. Jean.	10 00
782	do	Arthur Wesley Burns	do	do	do	10 00
783	do	Andrew Hugh McDonald	do	do	do	10 00
784	do	Nelson Howard Crowell	Second	do	do	5 00
785	do	Stephen Alpine Steele	do	do	do	5 00
786	do	Andrew Jackson Jr.	Capitaine	do	do	10 00
787	Nov.	Martin Leslie Forbes	do	Barrington, N.E.	Halifax	10 00
788	do	John Maloney Muggah	do	Sydney Sud, C.B.	do	10 00
789	do	Bernat Bent Cogswell	do	Aylesford, N.E.	do	10 00
790	do	William Watson Leary	do	St. Jean, N.B.	St. Jean.	10 00
791	do	Hugh McPherson	do	do	do	10 00
792	do	Nells Andrew Olson	Second	do	do	5 00
793	do	Thomas McClure	Capitaine	do	do	5 00
			Second	Havre Murray I.P.E.	Halifax	5 00

794	do	Charles Hayward Bridge	Capitaine	Sydney Nord, C.B.	do	10 00
795	do	Samuel McLean	do	Charlottetown, I.P.E.	do	10 00
796	do	Benjamin Robert Smith	do	Barrington, N.E.	do	5 00
797	do	Lewis Fulton	Second	Londonderry, N.E.	do	10 00
798	Déc.	Sabert Andrew Anderson	Capitaine	St. Jean, N.B.	St. Jean.	10 00
799	do	Alfred Oliver Copp	do	do	do	10 00
800	do	George Lyon	do	do	do	10 00
801	do	William White Orfeur	do	do	do	5 00
802	do	Stephen Henry Holley	Second	do	do	10 00
803	do	Thomas Ryan	Capitaine	Sydney, C.B.	Halifax	10 00
804	do	Robert Murray	do	Pictou, N.E.	do	5 00
				Honoraire reçus des candidats pour obtenir leurs certificats		1,450 00
						265 00
						\$1,715 00
LES PERSONNES SUIVANTES ONT REÇU DES RENOUELEMENTS DE CERTIFICATS DE CAPACITÉ.—						
609		J. M. Rudolf	Capitaine	Lunenburg, N.E.		5 00
418		Thomas Davies	do	Pictou, N.E.		5 00
5251		Wm. Honore Bernier	do	Cap St. Ignace, Québec		5 00
265		Wm. McPhenney Urquhart	do	Village Folly, N.E.		5 00
166		Robert Patterson	do	Halifax, N.E.		5 00
262		Richard N. Wadman	do	Cinq Iles, N.E.		5 00
				Total des honoraires reçus pour certificats de capacité pour l'année expirée le 31 déc. 1875.		\$1,745 00

LISTE des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.

SERVICE.

No. du Certificat.	Date du Certificat.	Nom.	Grade.	Adresse.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
873	1874	Alexander Wentworth Macdonald.....	Capitaine	Antigonish, N.E.	Halifax	5 00
874	do	Jeremiah Beanséjour.....	do	Archat, N.B.	do	5 00
875	do	Eugène N. Hultman.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
876	do	George Lowrey.....	Second	do	do	5 00
877	do	Joseph Durkee Payson.....	Capitaine	Westport, N.E.	do	5 00
878	do	John Ambrose Piper.....	do	Beaver River, N.E.	Halifax	5 00
879	1875.	George James Leach.....	do	S. S. Polino	do	5 00
880	do	George Edward Stevens.....	Second	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
881	do	John Gallihar.....	do	Guyshere, N.E.	Halifax	5 00
882	do	Murdoch Bondrot.....	Capitaine	Archat, N.E.	do	5 00
883	do	William McDonald.....	Second	Main-a-Dieu, N.E.	do	5 00
884	do	Hugh Maloney.....	Capitaine	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
885	do	William Medecott.....	Second	Liverpool, N.E.	Halifax	5 00
886	do	Benjamin Leblanc.....	Capitaine	Archat, N.B.	do	5 00
887	do	Jacob DeLong.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
888	do	Henry Stinson.....	do	St. André, N.B.	do	5 00
889	do	John Munro.....	do	Sydney Nord, C.B.	Halifax	5 00
890	do	Robert Roberts.....	do	Baltimore, E.U.	do	5 00
891	do	Charles West.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
892	Fév.	John E. McDonald.....	do	Harrisport, N.E.	do	5 00
893	do	Jeffrey Clory.....	Second	Port Royal, N.E.	do	5 00
894	do	George Marsters.....	do	Summerville, N.E.	do	5 00
895	do	John Haley.....	Capitaine	Sandpoint, N.B.	St. Jean	5 00
896	do	Charles Daley.....	Second	Portland, N.B.	do	5 00
897	Avril	Simon Bouché.....	Capitaine	Archat, N.E.	Halifax	5 00
898	do	John Nicholson.....	do	Charlottetown, I.P.E.	do	5 00
899	do	Harvey Kinney Hersey.....	do	Arctadia, N.E.	do	5 00
900	do	Joseph David.....	do	Archat, N.E.	do	5 00
901	do	Leander Hatfield.....	do	Farrsboro, N.E.	do	5 00
902	do	William Church Card.....	do	Burlington, N.B.	do	5 00
903	do	Ebenezer Cole Palmer.....	do	Dorchester, N.B.	St. Jean	5 00
904	do	Thomas Day, sen.....	do	Liverpool, N.E.	Halifax	5 00
905	do	Peter McKay.....	do	Bridgetown, N.E.	do	5 00

906	do	Thomas Kyffin.....	do	Portland, N.E.	St. Jean	5 00
907	do	Charles Jones.....	Second	Liverpool, N.E.	Halifax	5 00
908	do	Timothy Boudreau.....	Capitaine	Weymouth, N.S.	do	5 00
909	do	Alexander Boutin.....	do	Archat Ouest, N.E.	do	5 00
910	do	Joseph Dillon.....	do	Rivière Diligente, N.E.	do	5 00
911	do	James Henry Hayes.....	do	Halifax, N.E.	do	5 00
912	do	Simon Venon.....	Capitaine	Archat, N.E.	do	5 00
913	do	Wm. Robert Covert.....	do	Belleisle, N.E.	do	5 00
914	do	Samuel Cadwell Le Cain.....	Second	Annapolis, N.E.	do	5 00
915	do	William Gould.....	Capitaine	Canada Creek, N.E.	do	5 00
916	do	Charles Hatfield.....	do	Parrsboro, N.E.	St. Jean	5 00
917	do	Robert James Holder.....	do	Portland, N.B.	Halifax	5 00
918	do	William Parker.....	do	Granville, N.E.	do	5 00
919	do	James Currie.....	do	Wallace, N.E.	do	5 00
920	do	John S. Dotton.....	do	do	do	5 00
921	do	John Olston.....	do	Tiverton, N.E.	do	5 00
922	do	Henri Yskes Portma.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
923	do	John Gallihar.....	do	Guyshere, N.E.	Halifax	5 00
924	do	George Buck.....	do	Dorchester, N.B.	St. Jean	5 00
925	do	Alexander McAlway.....	do	Port Prim.....	Halifax	5 00
926	do	Edward Gould.....	do	Canada Creek, N.E.	do	5 00
927	do	Samuel Lennan.....	do	Port Medway, N.E.	do	5 00
928	do	Rufus Acker.....	do	Shelburne, N.E.	do	5 00
929	do	Edward Richard.....	do	Port Dalhousie, N.E.	do	5 00
930	do	David Fraser.....	do	Darimouth, N.E.	do	5 00
931	do	William Henry Pye.....	do	Liscomb Harbor, N.E.	do	5 00
932	do	Robert Harlow.....	do	Liverpool, N.E.	do	5 00
933	do	Jason Gardner.....	do	Brooklyn, N.E.	do	5 00
934	do	George Booth.....	do	Liverpool, N.E.	do	5 00
935	do	Jacob Brockhous.....	do	do	do	5 00
936	do	Angus McInnis.....	do	Summerside, I.P.E.	do	5 00
937	do	Lendall Atwood.....	do	Annapolis, N.E.	do	5 00
938	do	Alexander Boudrot.....	do	Port Royal, N.E.	do	5 00
939	do	Alfred McNutt.....	do	Messoum, N.E.	do	5 00
940	do	Christopher John McLean.....	do	Pictou, N.E.	do	5 00
941	do	Maurice S. Bailey.....	do	St. Jean, N.B.	do	5 00
942	do	Wm. Smithson Guigley.....	do	Rivière à Ours, N.E.	do	5 00
943	do	William Thompson.....	do	Liverpool, N.S.	do	5 00
944	do	Francis Glawson.....	do	Rivière au Saumon, comté d'Halifax, N.E.	do	5 00
945	do	Sabert Andrew Anderson.....	do	Sackville, N.B.	do	5 00
946	do	Charles Thomas Esterbrooks.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
947	do	Peter McConnell.....	do	Le Brier, N.E.	do	5 00
948	do	Henry Ewbank Harris.....	do	Caspe, Québec	do	5 00
949	do	Charles Robson.....	do	Corwallis, N.S.	do	5 00
950	do	Joatham Ward Gould.....	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
951	do	William Clark.....	do	Quoddy Ouest, N.E.	do	5 00
952	do	John Francis O'Leary.....	do	Halifax, N.E.	Halifax	5 00
953	do	John Henry Conway.....	do	do	do	5 00

* Navires grées en goëlette

Liste des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du Certificat.	Date du Certificat.	Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
954	1875	Samuel Prank Copeland	Second.	Rivière à l'Ours, N.E.	Halifax.	3 00
955	do	Charles Arichat Martell	Captaine.	Main-à-Dieu, C.B.	do	5 00
956	do	William Penn Green	do	Summerside, I.P.E.	St. Jean.	5 00
957	do	George Whelpley	Second.	St. Jean, N.B.	do	3 00
958	Octobre	James Parks	Captaine.	Port George	Halifax.	3 00
959	do	Thomas Day, jun.	Second.	Liverpool, N.E.	do	3 00
960	do	Henry Bennett	Captaine.	Charlottetown, I.P.E.	do	5 00
961	do	John McMahon	do	do	do	5 00
962	do	Stephen McLellan	do	Rivière au Sauvage, I.P.E.	do	5 00
963	do	Edmund Farrel Balcam	do	Rivière au Saumon, N.E.	do	5 00
964	do	Dougald McArthur	do	Summerside, I.P.E.	do	5 00
965	do	Oliver James Perry	do	Havre Nord-est, N.E.	St. Jean.	5 00
966	do	John Coffin	do	Hantsport, N.E.	Halifax.	5 00
967	do	Edward Gerhardt	do	Lunenburg, N.E.	do	5 00
968	do	Daniel Landry	Second.	Arichat, N.E.	do	5 00
969	do	David Pinckney	Captaine	Yarmouth, N.E.	do	5 00
970	do	Timothy Deroche	Second.	Arichat, N.E.	do	3 00
971	do	Hiram Nickerson	Captaine.	Barrington, N.E.	do	5 00
972	do	Richard Walsh	do	St. Pierre, I.P.E.	do	5 00
973	do	Charles F. Peters	do	Summerside, I.P.E.	do	3 00
974	do	Charles Fisher Williams	do	Yarmouth, N.E.	do	5 00
975	do	Roderick Grant	do	Pictou, N.E.	do	5 00
976	do	Peter Ganion	Second.	Arichat, N.E.	do	5 00
977	do	Charles Lavacke	Captaine.	do	Québec	5 00
978	Nov.	Thomas Howard Holder	do	Portland, N.B.	Halifax.	3 00
979	do	John William Bill	Second.	St. Jean, N.B.	do	5 00
980	do	Joseph Willard Smith	Captaine.	Olemtes, N.E.	St. Jean.	3 00
981	do	Angus McDonald	do	Hamilton, Bernuda.	do	5 00
982	do	James Key	Captaine	Bayfield N.E.	Halifax.	3 00
983	do	Edmund R. Wyman	do	Yarmouth, N.S.	do	5 00
984	do	John Martell	do	Main-à-Dieu, C.B., N.S.	do	5 00
985	do	George L. Morris	Second.	St. Jean, N.B.	do	5 00
986	do	Alexander Hood Perry	Captaine.	Havre Nord-est, N.E.	St. Jean.	3 00
987	do	Charles Corbett	Second.	Farrshore, N.E.	Halifax.	5 00
988	do	Charles M. Ford	Captaine.	Liverpool, N.E.	do	3 00

989	do	James Keating	Second.	Halifax, N.-E.	do	3 00
990	do	Alexander Neil Steele	Captaine.	Georgetown, I. du P.-E.	do	5 00
991	Décem.	William McConnell	do	Indian Harbour, N.-E.	do	5 00
992	do	Michael Barrett Wrayton	do	Barrington, N.-E.	do	5 00
993	do	Joseph Edward Priest	do	Shufie, N.-E.	St. Jean.	3 00
994	do	John King Swaine	Second.	North-east Harbour, N.-E.	Halifax.	3 00
995	do	Nelson Clark	Captaine.	St. Jean, N.-B.	St. Jean.	5 00
996	do	John Edgett	Second.	do	do	3 00
997	do	Maxman Joyce	do	D'Esouse, N.-E.	do	3 00
998	do	Charles Wellington Dickson	Captaine.	Cap Hopevell, N.-B.	Halifax.	5 00
999	do	David McDonald	do	St. Jean.	do	3 00
1000	do	Edwin Walter Jones	Second.	Cheshire, Angleterre.	Halifax.	5 00
1001	do	John Henry Pallett	do	Dartmouth, N.-E.	do	3 00
1002	do	Joseph Johnson, jun.	Captaine.	Lower Granville, N.-E.	do	5 00
1003	do	Patrick Brett	do	St. André, N.-B.	St. Jean.	5 00

LES PERSONNES SUIVANTES ONT REÇU DE NOUVEAUX CERTIFICATS DE SERVICE.

502	R. Wagner	Captaine.	St. Jean, N.-B.	2 50
432	Peter King	do	West Arichat, N.E.	2 50
643	Oakley J Purdee	do	Sackville, N.-B.	2 50
530	Banford Spragg	do	Springfield, N.-E.	2 50
5289	Thomas Balc	do	Halifax, N.-E.	2 50
Total des honoraires reçus en rapport avec les certificats de service pour l'année expirée le 31 déc. 1875.				\$585 50

SOMMAIRE.

Total des honoraires reçus pour certificats de capacité	1,745 00
do do service	585 50
Montant total des honoraires reçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1876.	\$2,330 50

* Navires grées en goëlette.

ANNEXE No. 3.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, du 1er janvier 1875, au 31 décembre 1875.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grèment.	Tonnage enregistré.	Lien de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875.												
Jan. 7	Agnes Raymond	4	Digby, N.E.	Inagua, Ant., à Halifax.	Brigantin	195	Ile Blanche, Dover Est près de Prospect, N.E.	Echoué.	Temp. de neige	8	Totale	\$ 7,800
Fév. 11	A. M. Owen	2	Lunenburg, N.E.	St. Martin, Ant. à Lunenburg, N.E.	do	189	Tête St. André, côté est, N.E.	do	Se trompant de phare.	do	do	12,200
Fév. 11	Azalia	1½	do	Boston, E.-U., à Lunenburg, N.E.	do	140	Rose Head, Co. de Lunenburg, N.E.	do	Vent et tempête de neige.	Partiell.	do	6,000
Jan. 2	Annie Maud	1	Sackville, N.B.	Liverpool, à St. Jean, N.B.	Barque	448	En mer.	Epontilles, etc., brisées.	Brouillard.	do	do	800
Mai 2	Alhambra	10	Boston, E.-U.	Boston à Halifax.	Steamer	764	Cap de Sable, N.E.	Echoué.	Brume.	Totale	do	70,000
Jun 6	Anna Lindsay	7	St. Jean, N.B.	New-York à St. Jean, N.B.	Brigantin	217	Handkerchief, bateau Vinyard St.	do	Gros temps.	Partiell.	do	800
Jan. 4	Alex William	9	Yarmouth, N.E.	Surinam, G. Holland à Boston, E.U.	do	166	Lat. 10° 46' N., Lon. 55° 58' O.	Perte d'ég. pars, etc.	Brouillard.	Totale	do	6,000 carg.
Mai 27	Ajax	16	Shelburne, N.E.	Caledonie, N.E., à Halifax, N.E.	Goëlette	53	Cap Canso, N.E.	Echoué.	Com pas dérangé par la chaudière sur le pont.	Totale	do	7,000 carg.
Mars 12	Amélia	3	St. Jean, N.B.	Matanzas à New-York.	do	147	Anse de l'île aux Pours, I. Longue	do	Gros vent et foudres voisine.	do	do	8,000 Parfil 5,000
Sept. 16	Alida	4	do	Yarmouth, N.E. à Shelburne, N.E.	Steamer	64	Half Moons, comté de Shelburne, N.E.	do	Brouillard.	Partiell.	do	600
Sept. 30	Agamemnon	30	Glasgow	Québec à Greenock.	Barque	1047	Havre de Québec, au large de St. Joseph de Lévis.	Abordage	Inconnue.	do	do	1,000
Mai 22	Anna	neuf	Île du Prince-Edouard	Charlottetown, I.P.E. à Queenstown, G.B.	Brigantin	199	Cap Jack, grève, Nouvelle-Ecosse.	Echoué.	Gros temps et fort vent.	Totale	do	9,250

Août 13	Alice	.....	Norvégien	Québec à Londres.	Navire	.....	Sault au Mouton, St. Laurent, Canada.	do	Inconnue	.....	Partiell.	2,140
Sept. 18	Amelia	11	Shelburne, N.E.	Brunswick, Georgie à Rio de Janeiro.	Brigantin	256	Lat. 32° 18' N., Lon. 79° 28' O.	Voie d'eau.	Brouillard	.....	Totale	5,120
Août 1	Aurélié	6	Québec	Barbades à Montevideo.	Barque	548	En mer.	Abandonné en mer.	Feu	.....	do	16,440
Oct. 23	A. R. Dall	3	Shelburne, N.E.	Halifax, N.E., à Baie aux Vaches, N.E.	Goëlette	63	Côté nord du Cap Canso, N.E.	Chassé sur ses ancres et frappé sur un roch.	Brouillard	.....	do	3,500
Nov. 17	Adeline	16	Windsor	Pointe du Chêne à Newcastle, N.B.	Goëlette	63	Au fin bout de la barre, baie de Miramichi.	Echoué	Ignorance du capitaine.	405	Totale	600 Carg. 600
Nov. 21	Annie E.	7	St. Jean, N.B.	Dorchester, N.B., à Boston, E.U.	do	149	Défilé de l'Homme-Mort, trois milles du havre au Cas-tor, comté de Charlotte, N.B.	do	Tempête de neige.	.....	do	5,000 Carg. 1,000
Oct. 1	Argo	.....	Christiana	Londres à Québec.	Barque	760	Bersimis, rivière St. Laurent.	do	N'empl. pas la sonde.	Partiell.	do	12,000
Nov. 28	Acadia	10	St. Jean, N.B.	A l'ancre dans le havre de St. Jean.	Goëlette	73	Havre de St. Jean.	Abordage	Négligence de la part du pilote ou du capitaine de l'autre navire.	do	do	15,000
Nov. 12	Arcté	6	Amherst, I. M.	Halifax à l'île de la Madeleine.	do	50	Berge de Margaree Cap-Breton.	Echoué	Brouillard	do	do	500
Nov. 12	Albion	7	New London, Ile P. E.	Madeline, à Shédiac, N.B.	do	28	Environ deux milles au nord de l'entrée du havre de Bouctouche.	do	do	.....	Aucune	.....
Déc. 2	Argo	6	Digby, N.E.	Boston, E. U., à Digby, N.E.	do	150	Fen and Chickens, Yarmouth Sound	do	Brisés ses chaînes et s'est jeté à la côte	.....	Partiell.	200
Sept. 8	Athetète	10	Digby N.E.	Digby à Demerara.	do	174	Lat. 34° 25' N., Long. 57° 50' O.	Abandonné.	Brouillard	.....	Totale	5,000 Carg. 1,700
Déc.	Amelia	9	Pugwash, N.E.	Inconnu	do	29	Roch. au Goëland, co. de Pictou, N.E.	Echoué	Gros temps	.....	do	350
Janv. 29	Bessie	4	Halifax, N.E.	Halifax à Boston	do	62	Marshfield, baie de Boston.	do	Temp. de neige	do	do	2,480
Fév. 15	Birkmyre	new	Miramichi	Gonaires Hayti à Boston, E.U.	do	101	Bat. Georges, au-delà du cap Cod, et de voiles.	Perte de mât	Brouillard	.....	Partiell.	10,000
Mars 24	Birkmyre	new	Miramichi	Shelburne, N.E., à Boston.	do	101	Rocher au Cap ou au Goëli, Ile des Bat., N. Hampshire	Echoué	Grain et tempête de neige.	2	Totale	6,000 Carg. 15,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grèement.	Tonnage enregistré.	Lien de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875. Août 11	Bonnie Jean.....	4	Charlottetown I.P.E.	New London à Rustico, I.P.E.	Goëlette.....	34	Barre de Rustico, côté N., I.P.E.	Echoué.....	Erreur de ju- gement.	Totale..	Totale..	\$ 1,600
Juil. 17	Barbara.....	17	Arichat, C.B.	Sydney, N.E. à Halifax, N.E.	do.....	109	Anseaux Portugais Havre d'Halifax.	do.....	Brume épaisse.	do....	do....	900 Carg. 175
Juil. 11	Bloomingdale.	24	Américain.....	Port Mulgrave, N.E. à Grand Banks.	do.....	59	St. Esprit, côté sud de l'île du Cap-Breton.	do.....	Brouillard.....	do....	do....	600
29 Oct. 17	Bessie Young.	14	Liverpool.....	Maryport à Québec.	Barque.....	322	Pointe St-Laurent, île d'Orléans.	do.....	do.....	Aucune.	Aucune.	.....
Oct. 29	Bianche.....	10	Sunderland.....	Portland, Oregon, à Falmouth.	do.....	499	Cinquante milles à l'ouest de la barre de la rivière Co- lombie.	Chaviré.....	Cargaison mal assortie.	Partiell.	Partiell.	Inconnue.
Nov. 12	Bianche.....	12	Liverpool, N.E.	St. Thomas, Ant., à Liverpool.	Brigantin.....	220	Grève de Pubnico, Nouv.-Ecosse.	Echoué.....	Brouillard et bris de chaînes.	do....	do....	4,000
Sept. 28	Boston.....	8	Montréal.....	Remorq. de Montréal.	Steamer.....	30	St. Lambert, vis-à- vis Montréal.	do.....	Courant fort.....	do....	do....	300
Jan. 1	Comet.....	14	Port Hawkes- bury, N.E.	Port Hawkesbury à Halifax, N.E.	Goëlette.....	62	Tête du havre aux Navires, port d'Hawkesbury.	do.....	do.....	do....	do....	400 400 carg.
do	Carl. D. Le- throp.	1	Lubec, Me.....	St. Jean, N.B., à Cardenas, Cuba.	do.....	292	Île à la Pierre Meul- bate de Fondy.	do.....	Glace et perte de voiles.	do....	do....	500 168 carg.
do	Chas. E. Scam- mell.	3	St. Jean, N.B.	Bahia à Baltimore ...	do.....	254	Cap Faux, près du Cap Henry.	do.....	Courants ve- nant de l'ouest	do....	do....	9,000 carg. 13,000

Juil. 30	City of St. John.	5	do	Bathurst à Dalhousie.	Steamer.....	518	Sur la bar. a. Phoq. à mi-ch. en av. du hav. de Bathurst.	Echoué.....	Eau basse.....	Totale..	Totale..	40,000
Mai 13	Chesapeake...	3	Londres.....	Hull à Québec et Montréal.	Steamer gréé en brick.....	1074	An large de Mata- ne, St. Laurent.	A brisé sa poupe.	Glace.....	Partiell.	Partiell.	20,000
Avr. 23	Ohester.....	13	Sydney, C.B.	Baie Fortune à Halifax, N.E.	Goëlette.....	87	An large de Scar- terre.	Echoué.....	Frappé la glac.	Totale..	Totale..	850
Sep. 9	Chillianwallah.	11	Liverpool.....	Londres à Québec.	Navire.....	1216	Chicoite, 25 milles est de la Pte. S. O., Anticosti.	Echoué.....	Brouillard.....	do....	do....	24,000
Août 15	Cherokee.....	6	Ayr, Ecosse.....	Londres à Montréal.	Barque.....	540	Pointe Est de l'île Madeline.	do.....	Brouillard.....	do....	do....	20,000
do	Capella.....		Christiana.....	Québec à Belfast.	.....		Métis, St. Laurent, Canada.	do.....	do.....	Partiell.	Partiell.	carg. 45,000 7,834
Nov. 8	Calcutta.....	1	Québec.....	Québec à Liverpool.	Navire.....	1428	Côté nord de l'île à la Pierre Meul- une des îles de la Madeline.	do.....	Gros temps et fort courant du sud-ouest	Totale..	Totale..	50,000 carg. 20,000
Oct. 14	Comet.....	14	Port Hawkes- bury, N.E.	Port Hawkesbury à Halifax, N.E.	Goëlette.....	62	Bord Est de l'île aux îles, N.E.	do.....	Erreur de ju- gement.	Partiell.	Partiell.	200
Nov. 22	Clara.....	6m.	Île du Prince- Edouard.....	Livertown, I.P.E.	Brigantin.....	298	Récif N.E. du phare Cranberry, N.E.	do.....	Gros temps.....	Totale..	Totale..	15,000 2,000 carg. 6,000
Fév. 13	Cha. A. Bovey	3	St. Jean, N.B.	Newport, Wales, à Havannah.	Goëlette.....	172	Océan Atlantique.	Démâté.....	Brouillard.....	do....	do....	6,000
25 Mai 21	Chas. E. Sears		Lubec, Maine, E.-U.	Shulee, N.E., à New York, E.-U.	do.....		Un mille en amont du Cap Enragé, B. de Fundy.....	Echoué.....	Brume épaisse.....	do....	do....	1,500
Sep. 12	Chilton.....	11	Lunenburg, N.E.	Kingston, Jamaïque, à Inagua, I.O.	Brigantin.....	133	An large du bout ouest de l'île de St. Domingue.....	Démâté.....	Ouragan.....	do....	do....	.....
Oct. 1	Degmar.....	9	Liverpool, G.B.	Québec à Plymouth.	Barque.....	1177	Bout ouest de l'île d'Orléans.	Echoué.....	Négligence du pilote.	Aucune.	Aucune.	.....
.....	Dominion.....	1	do	Québec à Montréal.	Nav. à vap.....	3176	Port de Québec.	Abordage.....	Manque d'att- ention du pilote.	Incon- nue.	Incon- nue.	2,500
do	Dani. W. Clark	11	St. Jean, N.B.	Vineyard Haven à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	116	Cinq milles O. du phare Highland, cap à la Merie.	Echoué.....	Gros temps et perte de voi- les.	Totale..	Totale..	14,944
Nov. 7	Daniel Rankin	17	North Shields, E.-U.	Québec à Glasgow.	Navire.....	93	Environ sept milles en amont de Na- taue, golfe St. Laurent.	do.....	Courant d'ind- et regr. d'ind- pl. la sonde.	do....	do....	.....
Oct. 18	Dunbrody.....	30	Québec.....	Québec à Liverpool.	Barque.....	423	Grève S. du Bras d'Or, côté du La- brador.	do.....	Déviaton du compas et courant N.	do....	do....	10,000 carg. 12,500
Nov. 2	Duke of New- castle.	14	St. Jean, N.B.	Frédéricton, N.B., à Providence, I.C.I.	Goëlette.....	86	Marsh Bank Bar Liv. d'Harwich, Cap à la Morue, E.U.	do.....	Brouillard et la barre pas indiquée sur la carte mar.	Partiell.	Partiell.	229 100 carg.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875.											\$
Nov. 11.	D. W. Hennessey.	5	Port Hawkesbury, C.B.	Port Hawkesbury à Miramichi.	150	Ravin de l'île au Renard, B. de M. 37° O.	Echoué.	Chassé sur ses ancres.	Aucune.	Aucune.	11,800
Jan. 14.	Emma	2	Québec.	St. Jean, Terre, à Pemaquid.	237	Lat. 33° N.; Long. 76° O.	Sombrié	Brouillard	Totale.	Totale.	3,200
Fév. 6.	Edward Albro	2	Shelburne, N.E.	Ponce, Porto Rico, à Boston, E.U.	do	do	Echoué	Inconnue	Partiell.	Partiell.	2,500
Jun. 29.	E. L. Perkins	25	Gloucester, E.U.	Gloucester, E.-U., à la pêche.	do	do	do	Erreur de jugement.	do	do	150
do	Elbe	4	Lunenburg, N.E.	Boston à Halifax, N.E.	149	Île de Petite Espérance, N.E.	do	Gros temps	do	do	3,400
Jan. 13.	Eliza S. Milligan.	4	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Liverpool, G.B.	885	Dans le havre de St. Jean, N.B.	Abordage.	Le mécanisme du remorquin ne fonc. pas.	do	do	93
Juil. 17.	Ellida	7	Norvège.	Richibouctou, N. B., à Greenock.	258	Sur le côté nord du chenal, près de la bouée rouge.	Echoué	Brouillard	do	do	6,000
Mai 16.	Earl of Elgin.	23	Port Glasgow.	Port Glasgow à Québec.	379	1 mille à l'est du Cap Chatte.	do	Faute de sondage régulier.	Totale.	Totale.	30,000
do	Earnesh	8	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Riv. Herbert, N.E.	79	Grève Enragée, Co. Albert, N.B.	do	Tempête, et déviation supposée du compas.	Partiell.	Partiell.	200
Sept. 24.	Emma E. Potter.	5	Digby	Sydney, C.B., à Yarmouth, N.E.	146	Rochers Seuls, Havre de Yarmouth	do	Pas vu la bouée sur les rochers.	do	do	600
do	Emmanuel	9	Halifax, N.E.	Pictou, N.E. to Charlottetown, I.P.E.	27	Île St. Pierre à l'entrée du havre de Charlottetown.	do	Gros temps et marée basse.	Totale.	Totale.	400
Août 22.	Ecuador	1	Saint Jean, N.B.	Sydney à St. Jean, N.B.	1053	Île aux Éclantiers, baie de Fundy.	do	Brouillard épais et erreur de jugement.	Partiell.	Partiell.	12,000
Oct. 10.	Emmeline	14	Anglais	Boston à Port au Prince.	116	L. N., 35.10; L. O., 65.30.	Abandonné en mer.	Ouïragan	Totale.	Totale.	3,000

do	Elida	11	Londres.	Trois-Riv. à Glasgov.	247	Havre de Québec.	Abordage	Fort courant.	Partielle	Partielle	250
do	E. P. Taché	13	Québec.	Goëlette de Pilote.	58	Au large du Bic.	Abordage	Inconnu	do	do	260
Sept. 10.	Elizabeth	6	Halifax, N.E.	Halifax à Port au Prince.	142	Récif de Philips, Caicos Est, I.Oc.	Echoué	Chronomètre douze milles en dehors.	Total	Total	8,000
Août	Evangeline	6	Yarmouth, N.E.	Montevideo à Queenstown.	325	Almiran, riv. Bar, Uruguay.	Brulée	Incendie de sa cargaison.	do	do	25,000
Nov. 10.	Elizabeth	15	Arichat, C.B.	Arichat à Charlottetown, I.P.E.	115	Île du Gouverneur, entrée du havre de Charlottetown.	Echouée	Temp. de neige	do	do	1,800
Nov. 20.	Ellen	9	St. Jean, Terre-Neuve.	Charlottetown, I.P.E. à Pictou, N.E.	49	Entrée du havre de Caribou, N.E.	do	Pris une lum. de mais. pour le ph. Pictou.	Partielle	Partielle	450
do	Exchange	36	Liverpool, N.E.	Crapaud, I. P. E., à Halifax, N.E.	do	do	do	Gros vent.	do	do	400
Mars 9.	Eliza McLaughlin.	14	Yarmouth, N.E.	Dobey, Jamaïque, à Harlowpool-ouest.	684	Bassin de radoub de Harlowpool-ouest.	Frapp. sur une jetée.	Ne voulant pas obéir gouv. l.	do	do	19,400
Nov. 28.	E. B. Ketchum	7	St. Jean, N.B.	Maitland, N.E., à St. Jean, N.B.	41	Près du brise-lame du havre St. Martin, N.B.	Echouée	Inconnu	do	do	5,000
Avril 21.	Enchantress	5	St. Jean, N.E.	Île Lobos à Queens-town	597	Bout N.-E. de l'île Lobos.	do	Courant.	do	do	300
Jun. 27.	Edwin & Eva.	10	Halifax, N.E.	Yarmouth, N.E., à Pictou, N.E.	91	À la tête de McKenzie, près du phare Pictou.	do	Gros temps.	Total	Total	800
Nov. 28.	Edwin	1	Windsor, N.E.	Inconnu	636	13 milles au N. du cap Hatteras.	do	Brouillard	Partielle	Partielle	8,600
Oct. 10.	Ellen	19	Halifax, N.E.	Pictou, N.E., à Halifax, N.E.	50	À la tête du havre au Navire, Port Hawkesbury.	do	Deux nav. dérivant sur elle a défilé sur sa chaîne et s'est jetée sur la côte.	Total	Total	400
Mai 20.	Francis	14	Yarmouth, N.E.	Bridgewater, N.E., à Pubnico, N.E.	do	do	do	Erreur de jugement.	do	do	800
Juil. 26.	Forest Queen.	13	Belfast	Dublin à Chatham, N.E.	548	Phare du cap N. Ile P.-E., dominant à l'ouest, distance magnétique de 3 à 1 mille.	do	N'ayant pas de sonde.	Sans importance	Sans importance	700
Jun. 23.	Farto	23	Lisbonne	Lisbonne à Halifax, N.E.	152	Île de Sabie.	do	Brume	3	Total	4,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875.												\$ 1,934
Mai 21	Finland	.....	Drammen	à Québec	Barque	.....	Cap Bon Deau, St. Laurent.	Echouée	Inconnue	.....	Partielle	200
Nov. 6	Fawn	.....	St. Jean, N.B.	Pointe Wolf à Harvey Bank.	Goëlette	.....	Rivière de la pointe Wolf, N. B.	do	Eau basse	.....	Totale	7,000
Juin 20	Favourite	.....	Liverpool, G. B.	St. Jean, N. B. à Miramichi.	Barque	.....	Au large du Cap Breton, N. B.	Abandonnée	Pris dans la glace.	.....	do	12,000
Nov. 9	Francis Bourneuf	.....	Yarmouth, N. E.	Chatham, N. B. à Liverpool, G. B.	do	.....	570 Latitude 47° N., Lon. 41° O.	do	Gros temps	.....	do	75,000
Jan. 14	Georgia	.....	Québec	à Portland.	Steamer	.....	Triangle nord de Penobscot, Me.	Echouée	Courant inconnu et déviation du compas.	.....	Totale	Carg. 5,000
26												793
Juil. 8	G. F. Baird	.....	St. Jean, N. B.	Providence, R. I., à St. Jean, N. B.	Goëlette	.....	91 1/2 milles à l'ouest de l'anse l'arpentine, Vineyard Sound.	Abordage	Manque de tefon du pilon du S. l'aliposa	.....	Partielle	300
Mai 2	G. W. Moore	.....	Sydney, C. B.	Barbades à Sydney, C. B.	do	.....	89 Prés Canso, N. E.	do	Gros temps	.....	do	4,500
do	Goldfinder	.....	New Castle	Londres à Québec	Barque	.....	1217 Récif de Beaumont, St. Laurent.	Défilé sur sa chaîne et échoué	Jeté sur la côte	.....	do	24,280
do	Giants Causeway	.....	Dublin	à Québec	Navire	.....	1214 Pointe Cormorant, près de la pointe E. d'Anticosti.	Echoué	Brouillard et courant	.....	Totale	32,000
Juil. 15	General Wolsely	.....	St. Jean, N. B.	Liverpool, G. B. to St. Jean.	Barque	.....	720 B. du R. au Goëland Ile Brier, N. E.	Echouée, gros brouil.	Gros brouil et grosse mer.	.....	do	35
Oct. 28	Gold Hunter	.....	do	St. Jean au Grand Lac, N. B.	Goëlette	.....	42 Tête ouest, dans la chôte de la riv. St. Jean.	Echouée	.....	.....	Partielle	4,000
do	Glynwood	.....	Charlottetown, I. P. E.	Savannah à l'île du Prince-Edouard.	do	.....	92 A la tête de Port Jollie, N. E.	Abordage	Gros brouil et obscurité.	.....	Totale	100
Juil. 12	Glenora	.....	Liverpool, N. E.	Mayaguez à Montréal.	Brigantin	.....	263 Récif Caché, près Canso, N. E.	Voie d'eau	Gros temps	.....	Partielle	4,000

Date	Navire	Port	Provenance	Grément	Tonnage	Lieu	Nature	Cause	Pertes	Montant
Nov. 26	General Carrobert.	20	Arichat, N. E.	Baies des Glaces, C. B. jusq. Halifax, N. E.	do	134 Cap Augét, anse Hureans, U. B.	Sombmé	Temp. de neige	Totale	\$ 3,000
5	Golden Rule	20	Boston, E. U.	Dans le havre de St. Jean.	1195	Quai Robertson, havre de St. Jean, N. B.	Abordage	Inconnu	Partiel	120
Nov. 9	George V. Richards.	4	St. Jean, N. B.	Maracaibo jusq. New York, E. U.	136	Lat. 30° N., Long. 81° O.	Abandonné	Gros temps	Totale	6,000 cargo 105,000
Avril 29	Go Ask Her	18	do	A St. Jean, N. B.	do	Dans la chôte de la Rivière St. Jean.	Sombmé	Equipage insuffisant.	Partiel	300
Jan. 7	Helen	7	Halifax, N. E.	Halifax à Demerara.	136	Roche Holystone, Pte. Sandwich, havre d'Halifax.	Sombmé	Temp. de neige	Totale	8,000
do	Hyack	10	St. Jean, N. B.	St. Jean, N. B., à Queensstown.	430	Rive de l'île Kent, baie de Fundy.	do	do	do	12,000 cargo 4,100
Fév. 18	Hattie Ellen	5	Calais, Me.	Calais à New-York.	155	Pointe Cegoogrin, comté de Yarmouth, N. E.	do	Gros temps	do	8,000
Mars	Henrietta	.....	Saco, Me, E. U.	Inconnu	do	190 Inconnu	Abandonné	do	do	7,600
do	Harmony	4	St. Jean, N. B.	Liverpool à St. Jean, N. B.	624	Lat. 43° 3' N.; lon. 43° 0' O.	Partiellem. démasé.	do	Partiel	5,000
Juin 21	Henrys	11	Sunderland	Montréal à Cork.	285	Récif sud-ouest, Ile Verre.	Sombmé	Néglig. de jeter la sonde	Totale	5,700
do	Hesse Darmstadt.	12	Whitby	Anvers à Montréal.	338	Côté sud, en bas de la bag. Beaujeu, Golfe St. Laurent.	do	Erreur du pilot.	Partiel	.....
Sept. 8	H. M. Norris	2	Guysboro, N. E.	Baie Mahone à Boston, E. U.	154	Baie Carlisle, Bades.	do	A chassé sur ses mâtores.	Totale	8,000 cargo 7,000
do	H. Fenwick	7	Halifax, N. E.	Halifax à Tor Bay, N. E.	43	Environ 400 verges à l'est du phare.	do	Mal étayé	Partiel	.....
Oct. 3	H. P. Kitchen	10	Liverpool, N. E.	Londron à Sydney, C. B.	524	St. Pierre Miqelon	Sombmé	Gros temps	Totale	30,000
Nov. 11	Heroine	9	Percé, Québec	Québec, en voyage de pêche.	98	Anse au Cap, Golfe St. Laurent.	Sombmé	Gros temps et temp. de neige	Partiel	1,000
Mars 25	Henrietta	4	St. Jean, N. B.	Baltimore, E. U., à Hamburg.	562	Heligoland	do	Err. de jugem. et brume.	do	2,700 cargo 3,260
Nov. 30	Henrietta	5	do	Chaloupe à pilote	18	Anse Ste. Croix, comté d'Annapolis, N. E.	do	Gros temps	Totale	1,000
Mai 17	Irene	24	Liverpool	Carnarvon à Québec.	823	Vers l'est du Cap Châte, Golfe St. Laurent.	do	Gros temps et courants inconnus	Partiel	6,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—Suite.

Date de l'accident	Nom du navire	Port d'enregistrement	Port de partance. Port de destination.	Grément.	Endroit où l'accident est arrivé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Janv. 10	Iris.....	St. Jean, N.B.	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	Briganin	237 Baie Swirel, entré à la Baie Espagnole, C.B.	Sombré.....	Temp. de riges, glace et mal dirigé.	Partiel..	Partielle.	\$ 500
Nov. 2	Iris.....	do	Chester, G. B., à Sydney Nord, C.B.	do	237 Scatterie, C.B.	do	Gros temps.....	Totale..	Totale..	9,000
Nov. 11	Ira.....	Ile du Prince-Edouard	Pointe du Chêne à Malpeque, I.P.E.	Goëlette.....	32 Ile de la Baie du Vin Miramichi, N.B.	do	Temp. de neige.....	Partiel.	Partiel.	400
Nov. 30	Iris.....	St. Jean, N.B.	Pugwash, N.E., à Bayfield, N.E.	do	113 Grande Anse, com-ité d'Inverness, N. E.	do	Gros temps.....	do	do	1,500
Avril 18	India.....	Glasgow.....	Chargé à St. Jean, N.B., pour Glasgow	Steamer.....	1444 Quai de la Pointe Reed, havre de St. Jean, N.B.	Abordage...	Ses amarres furent cassées par un vent fort.	Aucune.	Aucune.	9,000 carg. incem. cargaison.
Déc. 1	Isabella Hayden.....	Ile du Prince-Edouard	Liverpool à Charlottetown, I.P.E.	Brick.....	241 Baie Roch, co. de Richmond, N.B.	Sombré.....	Temp. de neige.....	Totale..	Totale..	250
Déc. 2	Isabella.....	Victoria, B.C.	Victoria, B.C., à Nanaimo, B.C.	Goëlette.....	43 Détroit de Dodd, six milles de Nanaimo, B.C.	do	Faute d'attention de la part du capitaine.	Partiel.	Partiel.	1,200
Nov. 11	Island Queen.....	Newport.....	Belfast, Irlande, à St. Jean, N.B.	Barque.....	365 Lat. 44°30' N., Lon. 40° 20' O.	Per. de verges et voil.	Gros temps.....	do	do	1,000
Janv. 8	Julia A. Merritt.....	St. Jean, N.B.	Ile des Turcs à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	175 Lat. 44° N., Lon. 67° 30' O.	Endomagé, per. de voil.	do	do	do	1,000
Janv. 5	Janett F. Hibbard.....	Parrishoro, N.E.	Halifax à Salem, Mass.	do	145 Rvage de Mescher, havre d'Halifax.	Sombré.....	Temp. de neige.....	do	do	3,000
Fév. 10	John Norris.....	Halifax, N.E.	Cienfuegos à Boston	do	107 5 milles N.E. du ph. du Cap à la Morue de Boston.	Abordage.....	Pas de vigie, équip. épuisé.	Totale..	Totale..	1,000
Mars 5	J. T. Smith.....	Parrishoro, N.E.	do	Barque.....	386 Entre Cienfueg et Boston.	Endommagé à la mer.	Gros temps.....	1	Partiel.	2,000
Mars 5	J. L. Cotter.....	St. Jean, N.B.	Boston à Washing- ton.	Goëlette.....	139 Ile Longue, havre de Boston.	Sombré.....	T. de neige et pris dans la gl.	do	do	125

Jun 16	James R. Lithgow.....	Halifax, N. E.	Boston à Arichat, C.B.	Goëlette.....	110 Ile Verte, Baie de Chebouctou, N.E.	Echoué.....	Brouillard et courant.	Totale..	Totale..	5,000
Mai 24	J. K. Howard.....	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Philadelphie.	do	99 Ba mer, Ocean Atlantique.	Perte de voiles et grém.	Gros temps.....	Partiell.	Partiell.	1,100
Mars 1	John Stewart.....	Québec.....	St. Pierre à Halifax, N. E.	do	65 Sheet Harbour N.E.	Brûlé.....	Carg. pris feu.	Totale..	Totale..	2,200
Nov. 4	John W. Dodge.....	Etats-Unis.....	Argyle, N. E., à Gloucester, Mass.	do	83 Rocher du Vieil Homme, N. E.	do	Brouillard.....	do	do	2,800
Août	Julia Fisher.....	St. Jean, N.B.	Liverpool, G. B., à Sydney, C.B.	Briganin.....	386 En mer.....	Abordage...	Autre vaisseau ne montrant aucune lum.	Partiell.	Partiell.	4,000
Déc. 22	J. K. Howard.....	do	Yarmouth, N.E., à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	99 Sunday Point, Yarmouth Sound.	Echoué.....	Gros temps.....	Totale..	Totale..	4,000
Fév. 10	Kittie Stevens.....	Boston, U.E.	Cienfuegos à St. Jean N.B.	do	134 Lat. 35°40' N., Lon. 74° 15' O.	Per. de voiles	do	Partiell.	Partiell.	2,000
do	Kewadin.....	Charlottetown, I. du P.E.	Havana à Baltimore	Briganin.....	268 Cap Henri, Virginie, E.U.	Echoué.....	do	do	do	3,200
Mai 21	Kate Troop.....	St. Jean, N.B.	A l'ancre au havre de St. Jean.	Barque.....	748 Héage dans le port à la charge du pilote.	Abordage.....	Gros temps.....	do	do	1,000
Jan. 8	L. H. Deyeber.....	do	Troon à Demerara.....	do	615 Sur la côte ouest d'Irlande.	Perte d'es-pars et grément.	Gros temps.....	do	do	4,000
do	Leila.....	Québec.....	Inconnue.....	do	732 Angler.....	Echoué.....	Inconnue.....	Totale..	Totale..	28,000
Fév. 18	Louisa D.....	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B.	Goëlette.....	158 Lat. 40° 01' N., Lon. 60° 45' O.	Abandonné	Gros temps ...	1	do	8,000
do	Lothair.....	do	Galveston à Liverpool, G.B.	Barque.....	861 15 milles à l'est de Tuskar.	Abordage.....	do	Partiell.	Partiell.	1,000
Jun 13	Liberty.....	Newcastle.....	Québec à Dundee.....	do	576 Lat. 49°50' N., Lon. 59° 11' O.	Frappé sur un b. de gla. Echoué.....	Brouillard.....	Totale..	Totale..	10,000
Août	Lady Elgin.....	Québec.....	Québec à Labrador.....	Goëlette.....	84 Quai des Commissaires h. de Québec	do	Nuit noire et marée desc.	do	do	2,000
Juil. 6	Lochinvar.....	Shelburne, N.E.	New York à Newambuco.	Briganin.....	265 Partie S.E. du récif de Roccos S. A. I.	do	Erreur de jugement.	do	do	8,000
Août	La Canadienne.....	Québec.....	Sydney, C.B., à Lauront, Golfe St. Laurent.	Goëlette.....	101 Anse de la Trinité, Ile St. Paul, golfe St. Laurent.	do	Fort vent.....	do	do	50,000
Oct. 2	Lancaster.....	St. Jean, N.B.	Louisburg, C. B., à St. Jean, N.B.	do	132 50 milles au N. O. de l'Ile Sambro au-de- la d'Halifax, N. E.	Voie d'eau.....	Gros temps.....	do	do	4,000
Juil. 26	Lake St. Clair.....	Montréal.....	Liverpool à Mon-treal.	Navire.....	1061 Cap Rosier, por-tant au N.O. à O. 12 m. de distance	Abordage.....	Enfoncé par le navire 'Un-derwriter,' de S. Shields	Partiell.	Partiell.	10,000
Sept. 9	Louise.....	Sandeford.....	Québec.....	do	.....	do	Inconnue.....	do	do	carg. 1,000
Nov. 3	L. W. Eaton.....	Yarmouth, N.E.	St. Martin to mouth, N.E.	Briganin.....	140 Lat. 54° 0' N., Lon. 66° 0' O.	Echoué.....	Gros temps.....	do	do	500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident	Nom du navire.	Années de serv.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage entre ponts.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Nov. 8	Lizzie Dakers.	4	St. Jean, N.B.	Québec à Halifax, N.E.	Goëlette.....	121	Banc S. E. de Country Harbor, Nouvelle-Ecosse.	Echoué.....	Inconnue.....	.....	Partiell.	\$ 1,500 carg. 2,000
Oct. 21	Little Fury.....	9	do	Sydney, C.B., à Cardenas, Cuba.	Brigantin.....	350	Lat. 36° N., lon. 47° O.	Abandonné.	do	.....	Totale...	10,000 carg. 2,000
Mai 7	Lady Westmoreland.	21	Québec	New York à Anvers.	Barque.....	863	Près Anvers.....	Echoué.....	Remorqueur brisé.	.....	Partiell.	15,560
Nov. 17	L'Espérance.....	12	Amherst, Iles de la Madel.	Halifax aux Iles de la Madeleine.	Goëlette.....	52	Chimney Corner, comté d'Inverness, N.E.	do	Gros temps.....	5	Totale...	1,200
Nov. 29	Lois.....	19	St. Jean, N.B.	Boston, E. U., à Charlottetown, I.P.E.	do	66	Grève de Pubnico N.E.	do	Entrant dans le havre pour sûreté; étant l'ancre; châteaux brisés.	.....	Partiell.	400 carg. 200
Déc. 1	Los Angeles...	8	Américain.....	San Francisco à Victoria, C.B.	Goëlette à vapeur.	493	100 milles au S. de la rivière Cotorado, Oregon.	Esiens brisé	Inconnue.....	1	Aucune.....	.....
Fév.	M. P. Harrington.	10	Liverpool, N.E.	Liverpool, N.E., aux Barbades.	Brigantin.....	314	Lat. 41° 30' N., Lon. 63° 53' O.	Endommagé en mer.	Gros temps.....	.....	Partiell.	9,000
Jan. 3	Maria.....	12	Halifax, N.E.	Halifax, N.E., à Humberston.	à Goëlette.....	101	Lat. 41° 50' N., Lon. 63° 10' O. à Lat. 33° 59' N., Lon. 63° 20' O.	do	do	.....	Totale	3,000
Mai 10	Montana.....	.....	Etats-Unis.....	Gloucester, E. U., à la côte de la N.E.	do	63	Banc de la Trinity, Cap Ste. Marie, Nouvelle-Ecosse.	Echoué.....	do	.....	do	4,000
Juil. 30	Marie Beatrice	10	Québec.....	Cap La Baleine à Québec.	do	118	Environ six milles de la Pointe Des Monts.	Sombé.....	do	.....	do	2,000 carg. 600
Juin 12	Maud.....	16	Newcastle.....	Greenock à Québec.	Barque.....	1172	Sur les bancs de Terrebonne.	Endommagé par la glace.	Frappé sur un banc de glace.	.....	Partiell.	2,000
Mai 9	Maggie M.....	5	St. Jean, N.B.	Philadelphie à Cork, Irlande.	do	430	300 milles à l'est de Terrebonne.	Perte de voiles et grén.	Gros temps.....	.....	do	7,000

Juin 21	Monadnock.....	2	Gloucester, E.U.	Gloucester aux Bancs de Terrebonne.....	Goëlette.....	74	046 S.O. d'Amherst, I. Madel.	Echoué.....	Négligence de devoir.	.....	do	10,000 carg. 2,000
Sept. 19	Martha A.....	3	St. André.....	Pictou, N.E., à St. Jean, N.B.	do	179	Jail Rock, Hèvre de L'Etang, N.E.	do	Brouill. épais.	.....	do	3,500 carg. 250
do	4 Moravian.....	neuf	Charlottetown I.P.E.	Shédiac, N.B. à Liverpool, G.B.	Brick.....	249	Lat. 45° N., Lon. 49° O.	Léger dom-mage.	Gros temps	.....	do	Légers dommages.
do	30 Marion.....	27	Greenock.....	Québec à Greenock.	Barque.....	703	Hèvre de Québec, au large de St. Joseph, Lévis.	Atordage.....	Inconnu.	.....	do	8,750
do	27 Mary Kate.....	10	Charlottetown I.P.E.	St. Pierre, C.P. à Charlottetown, I.P.E.	à Goëlette.....	42	Ile du Gouverneur, I.P.E.	Echoué.....	Gros temps.	.....	Total...	1,000
do	28 Martha T. Kike	6	Newbury Port, E.U.	Ganso, N.E., au Golfe St. Laurent.	do	80	Pointe N.O. de la batture de Sandy Hook, B. de plaisance, I. Madel.	do	Gros temps et perdu ses voiles.	.....	Partiell.	4,000
Juin 10	Martha McNiel	8	Américain.....	St. Jean, N.B., à Liverpool, G.B.	à Barque.....	1010	Banc N.O. de l'île Brier, Baie de Fundy.	do	Erreur de jugement.	.....	do	21,000
Oct. 16	Marie Delvina.....	.....	Montréal.....	Québec à Berthier.....	Chalan.....	109	Hèvre de Québec.	Abordage.....	Remorqueur à vap. n'étant pas assez puissant.	.....	do	60
Oct. 30	Mary Covell...	7	Halifax, N.E.	Riv. Vernon, I.P.E., à Yarmouth, N.E.	Goëlette.....	47	Tom Cod Rock, Country Harbor N.E.	Echoué.....	Manque de connaissance du capitaine.	Total...	do	1,200
Sept. 26	Mary.....	neuf	Québec.....	Cap Charles à Québec.	do	36	Au large de Pointe Beresimis, Golfe St. Laurent.	Abordage.....	Manque de lumière.	.....	do	2,600 carg. 1,700
Oct. 23	Mary Pickard..	1	St. Jean, N.B.	Portland, Me., à St. Jean, N.B.	do	89	Au large de Wolfes Bay, Baie de Fundy.	do	Erreur de jugement de la part d'autres navires.	.....	Partiell.	600 carg. 800
Oct. 24	Mary Hart.....	16	Arichat, C.B.	Cheticamp, C.B., à Halifax, N.E.	do	26	Batture de l'île au Caribou, Havre de Pictou.	Echoué.....	Gros temps.	.....	Total...	1,000 carg. 200
Nov. 23	Modoc.....	4	Miramichi.....	La Have, N.E., à Boston.	do	99	à 6 milles du phare de l'île Cross N.E.	do	Tempête de neige.	.....	do	5,000
Nov. 6	Minnie Cronan	3	Halifax, N.E.	Sheet Harbour à Tracadie, N.E.	do	86	Embouche du havre de la grande Tracadie, N.E.	do	Gros temps.	.....	Partiell.	1,500
Juil. 5	M. A. Starr.....	6	do	Halifax, N.E., à Pictou, N.E.	Pic-Vapeur.....	166	Tête de Jeudon, sud, 7 milles.....	do	Négligence des mécaniciens.	.....	do	Inconnu.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Partielle.	Montant.
Août 19	M. Wood	9	St. Jean, N.B.	Sydney, C. B., à Charlestown, E.U.	à Barque	550	Bâtures de la côte de Pumpkin, Havre de Charlestown.	Echoué	Incapacité du pilote.	Partiell.	Inconnu.	\$
Août 19	M.L. St. Pierre	4	do	Port Caladonia, C.B. à St. Jean, N.B.	Goëlette	98	Au large du Cap de Sable, Baie de Fundy.	Perdu ses mâts.	Gros temps.	Partiell.	750	
Mars 9	Nereus	5	do	New York à St. Jean, N.B.	Brigantin	210	86 milles E.S.E. du Cap Anne.	Sombré	do	Total	10,000 carg. 1,500	
21 Juil. 19	Nova Scotian	17	Montréal	Moville à Québec et Montréal.	Vapeur	2082	Au large de l'île aux Grues, Riv. St. Laurent.	Abordage	Frapé par le SS. Québec.	Partiell.	5,000	
Sept. 10	North Star	20	Gaspé	Bassin de Gaspé à Anticosti.	Goëlette	27	Baie de la Pointe S. O., Anticosti.	Echoué	Gros temps.	Total	600	
Août 21	Nyanza	new	Port Medway, N.E.	Port Medway à Liverpool, G.B.	Barque	984	Point Breme, N.F.L.	do	Courant et brouillard.	do	40,000	
Avril 24	N. Mosher	10	Québec	Buenos Ayres à Calao.	Navire	798	Au large du Cap Horn, lat. 57° 10' S., Lon. 63° 40' O.	Endommagé	Gros temps.	Partiell.	25,000	
Nov. 6	Normanton	3	Hull	Pictou, N.E., à Montréal.	Vapeur	544	Environ 9 milles en haut du ph. Métis avec N. Churchhill.	Abordage	Inconnue.	Total	76,000 carg. 4,500	
Nov. 6	N. Churchill	7	Liverpool	Montréal à Londres.	Barque	598	Environ S.S.E. de la Pt. Métis, 12 milles du phare.	do	do	Partiell.	Inconnu.	
Août 17	Northern Home	3	Windsor, N.E.	Pernambuco à New York.	Goëlette	162	Sur mer entre les Bermudes et le Cap Hatteras.	do	Temps brumeux.	do	3,000	
Oct. 29	Nation's Hope	21	Sydney, N.E.	Japan à la Colombie Britannique.	Navire	741	Royal Roads au large du H. d'Esquimaux, près du phare de Fisgard.	Echoué	do	do	Inconnu.	
Juin 6	Nazarene	10	Halifax, N.E.	Halifax aux Barbades	Brick	151	Sur mer env. une semaine après avoir laissé le P. Medway.	Voie d'eau	Gros temps.	Inconnu	do	

Sept. 1	New Wabeno	5	Miramichi, N.B.	Le Lobos à Queens-town.	Navire	873	Pointe est de l'île Noire, à l'entrée ouest du Déroit de Magellan.	Sombré	Brouillard	Totale	\$40,000 carg. 20,000	
Jan. 29	Nellie Moody	2	Yarmouth, N.E.	Liverpool à Boston, E.U.	Barque	746	Molefried, Galles.	Echoué	Mal-étayé	Partiell.	15,000	
.....	Ocean Lily	3	Halifax, N.E.	Halifax aux Antilles.	Goëlette	114	En voyage aux Antilles.	do	Brouillard	do	Inconnu.	
Sept. 1	Ocean	.....	Memel	Gardiff à Québec	Barque	383	I. Carillon, G. St. L.	Echoué	Brume	Totale	3,500	
Nov. 9	Ouin	17	Kragero	Québec à Hartepool Ouest.	do	444	Batture St. Anne, devant St. Laurent.	do	Imprudence de part du pilote.	Partiell.	5,000	
Nov. 6	Orpheus	19	Américain	San Francisco à la baie du Départ.	Navire	1067	Pr. S. O. de l'île Quivre, C.B.	Abordé le Pacific, et s'est échoué ensuite sur l'île de Quivre.	Négligence	Totale	Inconnu.	
Déc. 27	Oysterbed Lass	1 1/2	St. Jean, N.B.	Sydney, C. B., à St. Jean, N.B.	Brigantin	155	Entre le havre de Jones et le port Herbert, comté de Shelburne, N.E.	Echoué	Brume épaisse, compas défectueux.	do	11,000 carg. 1,000	
Mai 28	Prince of Wales	15	do	Au quai de Carlton, St. Jean, N.B.	Steamer	68	Au quai, Carlton, St. Jean, N.B.	Brûlé	Étincelles d'un moulin en feu.	do	4,500	
Mai 17	Polino	5	Sunderland	Sydney à Montréal.	do	524	Angle E. du récif de l'île Basque, St. L.	Echoué	N'usant pas la sonde.	Partiell.	9,500	
103 Juil. 7	Pampero	5	St. Jean, N.B.	St. Jean à Caledonia, N.E.	Goëlette	130	Banca de la baie de Mace, B. de Fondville, N.E.	do	do	do	350 carg. 160	
Août 27	Prairie Bird	8	Windsor, N.E.	Debarcad. de Horton, N.E. à Wolfville, N.E.	do	128	Orque de Wolfville, N.E.	do	Inconnue	do	400	
Sept. 28	Pierre Nolasque	10	Québec	B. aux Vaches, C.B., à Québec.	Brick	166	Ôté S. O. de l'île à la Pierre Meulière, une des îles de la Madeleine.	do	Brouillard	7	5,000	
Sept. 29	President	new	Windsor, N.E.	New York à Hamburg, N.E. aux îles de la Madeleine.	Barque	874	Heaks Sud, Mer du Nord.	do	Courant fort, grosse mer.	do	47,500 carg. partiel. 400	
Sept. 29	President	20	Amherst, M.I.	Halifax, N.E. aux îles de la Madeleine.	Goëlette	40	Inconnue. Gréement et cinq cadavres trouvés à la Grande Anse, Cap Nord.	do	On suppose qu'elle a sombré.	do	do	
Nov. 4	Pacific	25	Américain	Victoria, B.C., à Francisco.	Steamer	876	Environ 30 milles S. S. O. du Cap Factory.	Abordage	Négligence	do	Inconnu.	
Jan. 23	Quaco	4	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Matanzas, Cuba.	Brigantin	186	Au nouveau quai, Feu.	do	Poêle du coqueron.	Partiell.	50	
Août 19	Queen of England	17	North Shields, land.	Québec à Grimsby	Navire	1195	4 milles à l'ouest de Matane, fleuve St. Laurent	Echoué	Force du courant et n'usant pas la sonde.	do	5,000	

TABIEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistre.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Oct. 24	Queen of Hearts.	7 1/2	Miramichi, N.B.	Liverpool, G. B., à Chatham, N.B.	à Barque	856	4 1/2 milles au large de la pointe de Terre-neuve.	Perdu ses mâts, es-pars, etc.	Brouillard	Partiell.	10,000 carg.	500
Jan. 1	Bossignol	3	Yarmouth, N.E.	Cardiff à Callao	Navire	1509	Bassins Cardiff, Galles.	Brûlé	Inconnue	do	do	50
Fév. 7	Reaper	1	St. Jean, N.B.	Nassau, P. N., à Cardenas, Cuba.	Brigantin	350	Courant du golfe.	Perte de voiles et d'esp.	Brouillard	do	do	4,000
Mars 8	Rietta	6	Londonderry, N.E.	Baltimore à Queens-town.	do	370	Church Bay, Irlande.	Echoué	Gros temps	Totale	15,000	4,000
15	Record	21	Liverpool	Liverpool à Québec	Navire	1033	Lat. 44° 26' N.; Long. 49° 3' O. par la glace.	Endommagé	Glace	Partiell.	12,000	40
do	Rising Sun	17	Newcastle, Tyne	Swansea à Québec	Barque	827	3 milles au aval du Cap Chatter.	Echoué	Brouillard	do	do	40
do	Reindeer	10	Montréal	à Montréal	Goëlette	508	Pointe aux Trembles, neuve St. L.	do	Jeté à la côte par la glace.	Totale	40,000	2,500
Nov. 26	Roma	3	St. Jean, N.B.	Pictou, N. E., à Montréal	Steamer	138	Près de White Head, Maine.	do	Pte. de voiles.	Partiell.	12,450 carg.	12,000
Oct. 31	Rubina	2	Liverpool, N.E.	Cienfuegos à Port-Land, E.-U.	Brigantin	229	Au large du Cap Antonio, résidu du Colorado, Cuba.	do	Brouillard	Totale	4,000	3,000
Jan. 30	Storm King	2	do	Havane à Port-Land, E.-U.	Goëlette	99	Grève de Rockport à Boston.	do	do	do	do	13,000
Mars 8	Sea Lion	5	Yarmouth, N.E.	North Shields à New-York.	à Barque	757	Lat. 42° 49' N., Lon. 35° O.	Vote d'eau.	do	Partiell.	2,000	4,000
Fév. 10	Sarah B. Cann.	new	Windor, N. E.	Harbourville, N. E., à Baltimore, E.-U.	à Brick	561	Grève de Cune-truck, Caroline du N.	Echoué	do	do	do	2,000
Jan. 19	Sabra	4	St. Jean, N.B.	Pernambuco à New-York.	Brigantin	230	Océan Atlantique.	Perte de voiles et d'esp.	do	do	4,000	500
do	Silas Alward	4	Halifax, N.E.	Halifax à Main-d-Dieu, C.B.	Goëlette	108	Havre de Young, Cap-Breton.	Echoué	Frap. la glace.	Totale	do	do
Mai 1	Stronza	25	Pictou, N.E.	Pictou à Halifax	do	49	Tête du H. Ketch, N.E.	do	Brouillard	do	do	do

Jun 19	Strathway	4	Dundee, G. B.	Montréal à Londres	Vapeur	798	Réef N. O., au-delà du R. St. Laur.	Echoué	Erreur de jugement.	Totale	75,000
do	Saracac	23	Etats-Unis	Navire de guerre	do	1300	Rocher Ripple Seymour Narrows, C.B.	do	Pas attendu les eaux hautes.	do	15,000
do	Shediac	23	Shediac, N. E.	à Liverpool	à Navire	798	Au N. du Cap Tourmente, N. E.	do	Fausse position du phare sur la carte.	Partiell.	18,000
1	Sabra Moses	8	Yarmouth N. E.	Gloucester, G. B., à New-York.	à Barque	695	Half Moons, près du Cap Nègre, C. de Suelburne, M. E.	do	Gros temps	do	1,000
Sept. 27	Seth Stockbridge.	2	Gloucester, E. U.	Gloucester golfe St. Laurent	Goëlette	80	Entrée du havre de Amherst, lies de la Madeleine.	do	Gros temps	do	1,190
do	Six Frères	12	St. Jean, Terre-neuve	St. Jean, Porto Rico	Brigantin	119	Côté nord du récif Aagada, W. I.	do	Erreur de jugement.	Totale	Pas de perte.
Oct. 1	Standard	new	Hartlepool Ouest.	Midd'sbro à Québec	Vapeur	1014	Beis au Renard c. de N. de l'E. Antic.	do	Attraction lo-cale.	Partiell.	6,273
May 21	Sophia	6	Christiansna	Québec à Londres	Barque	117	Barre du Signal, havre de St. Jean	do	do	Totale	4,000
Oct. 26	Sinope	24	St. Jean, N. B.	Halifax à St. Jean, N. B.	Goëlette	1180	Ile au Canard, Terre-neuve.	do	Erreur de jugement.	do	do
do	Sanspareil	24	Liverpool, G. B.	Londres à Québec	Navire	765	Environ six milles au-dessus de Matane, golfe St. Laurent.	do	Gros temps	do	20,000
Sept. 18	Siam	5	Christiansna	Matane à Waterford	do	460	2 milles à l'est du phare Escuminac, Bate Miramichi.	do	do	do	14,000
Nov. 11	St. Michel	15	Irvine	Port Hawkesbury, N. E., à Dalhousie, N. B.	Brigantin	132	Environ 50 verges à l'est du quai.	do	do	do	Pas de dom.
do	Sophia Bowen	10	Arichat, C. B.	Arichat à la Baie aux Vaches, C. B.	Goëlette	1020	90 milles au sud du détroit de Magellan	Incendié	Charbon prit en feu.	Totale	52,000
Sept. 19	Senator	2	Windsor, N. E.	Philadelphie à Panama.	à Pa-Barque	47	Anse Large, Cap Breton.	Supposé être échoué.	Gros temps	6	7,500 carg.
do	Stella Maris	15	Arichat, C. B.	Arichat à la Baie aux Vaches, C. B.	Goëlette	96	Lat. 40° N.; lon. 68° O.	Incendié	do	Partiell.	300
Nov. 15	Sophia	1	Yarmouth, N. E.	Porto Rico à Yarmouth, N. E.	Brigantin	197	Second étang, côté est du détroit de Canso, entre N. Cap-Breton.	Echoué	do	Totale	12,000
do	Swiftsure	6	Charlottetown, I. du P. E.	Charlottetown, I. du P. E.	do	91	Baie de Plaisance, Cap-Breton.	do	Incapacité du capitaine.	do	1,500
Déc. 28	Scud	4	Halifax, N. E.	Halifax à Kingston, Jamaïque	Goëlette	149	Côté sud de St. Domingue.	do	Gros temps	2	2,500 carg.
Avril 17	Thalia	4	Halifax, N. E.	Halifax à Kingston, Jamaïque	Brigantin	149	Côté sud de St. Domingue.	do	Gros temps	2	8,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de serv.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Sept. 16	Tigress	4	St. Jean, Terre-Neuve.	Baieaux Vaches, C.B. à Montréal.	Vapeur.....	213	Côté S. E. de l'île de l'Entrée—une des îles de la Madeleine.	Echoué.....	Voie d'eau.....	Totale.....	Pas de dom.	\$ 40,000
Déc. 14	Tropic	5	Yarmouth, N.E.	St. Jean, N.B., aux Barbades.	Brigantin.....	145	Récif Rond, dans le havre de St. Jean.	do	Le courant l'a jeté sur un récif en levant l'ancre. Profondeur d'eau insuffisante.	do	Partiell.	150
Nov. 28	Tormentor	22	St. Jean, N.B.	Chaloupe de pilote...	Goëlette.....	24	En dedans du bris-ames, havre de James, N. B.	do	Perte du gouvernail.	Totale.....	do	1,000
Jan. 2	Union	27	Arichat, C.B.	Arichat à Halifax, N.E.	do	34	Île Timin près de Marie Joseph, N.E.	do	Brume épaisse.	do	do	3,500
Juil. 25	Union	14	Arichat, C.B.	Baieaux Vaches, C.B. à New York.	Barque.....	310	Un quart de mille S. O. du phare de Liverpool, sur l'île Coffin, N.E.	do	Fort courant et houles, ancres ne pouvant tenir.	do	do	3,000
Sept. 5	Unexpected	10	St. Jean, N.B.	Pictou, N.E., à Pembroke, Me.	Goëlette.....	124	Rocher au Phoque, à l'ouest de Quoddy, Bate de Fundy	do	Gros temps.....	Partiell.	Pas de perte sur le nav. Car.	\$15, 4,800
Oct. 27	Uialume.....	1	St. Jean, N.B.	St. Jean, N.B., à Philadelphie.	do	95	20 milles S.O. au-delà du Cap à la Morue.	Perd. une p. du chargem.	do	Totale.....	do	70,000
Jan. 10	Volant	10	St. Jean, N.B.	Inconnue.....	Brigantin.....	242	Un mille en dedans du phare de la Pointe Bassé, Cap-Breton.	Echoué.....	do	do	do	3,500
Juin 12	Virgo	10	Halifax, N.E.	Sydney, C.B. à St. Jean, Terre-Neuve.	Vapeur.....	114	Pointe S.O. de l'île St. Pierre, Terre-Neuve.	do	Courant.....	do	do	4,600
Jan. 8	Wm. Nash.....	10	Windsor, N.E.	Rivière aux Pommes, N.E., à Havara.	Brigantin	124	Anse au Homard, à l'E. du h. Dip't, N.E.	do	Temp. de neige.	Totale.....	do	5,000
Fév. 23	W. Jenkins	23	Lunenburg, N.B.	Demerara à Boston E.U.	Goëlette.....	117	Pointe Blanche, c. de Sheburne, N.E.	do	Erreur de jugement.	do	do	5,000

109

Fév. 29	Wm. H. Thurs- ton.	.....	Gloucester, E.U.	N.E.	Voyage de pêche.....	Goëlette.....	54	Roch. au Goëlands, près Livery, N.E.	Echoué.....	Brouillard épais.	Totale.....	2,700
Mai 9	Wimburn.....	11	Pictou, N.E.	Glasgow à Pictou, N.E.	Barque.....	489	45° N. L., 45° L. O.	Frappé par la glace.	Cros temps.....	Partiell.	do	500
Mai 31	William.....	5	Québec.....	Québec à Montréal.	Steamer.....	130	Quai des commissaires, Montréal.	Feu.....	Étincelles d'un remorqueur.	do	do	3,000
Sept. 8	Water Lily.....	3	Digby, N.E.	Port Medway, N.E. à St. Vincent, Ant.	Goëlette.....	125	Baie Kingston, St. Vincent.	Echoué.....	Ouregan.....	Totale.....	do	3,750
Oct. 31	Walrus.....	3	London.....	Labrador à Québec.	do	68	Au-delà du Bic, St. Laurent.	do	do	Partiell.	do	250
Nov. 11	White Starr....	4	St. Jean, N.B.	Lingan, C.B. à Portsmouth, N.H.	do	133	Rivage de York, au-delà de York, État du Maine, E.U.	Echoué.....	Erreur de jugement.	do	do	2,300
Nov. 28	Wm. Wallace....	2	Parrsboro N.E.	Hillsboro', N.B. à St. Jean, N.B.	do	61	Quai de Ballastage havre de St. Jean.	do	Temp. de neige.	do	do	70
Sept. 17	Wilhelmine .....	.....	Skain, Norvège.	Cowes à Québec.	Barque.....	640	St. Nicholas, havre de Québec...	do	Gros temps.....	Totale.....	do	14,000
Oct. 28	W. J. Hatfield	10	Yarmouth, N.E.	Anvers à Philadelphie.	Navire.....	891	Inconnu.....	Abordage avec un navire inconnu.	Inconnu.....	Partiell.	do	120
Juil. 30	Zetland.....	3	Liverpool, N.E.	New-York à Gloucester, Angleterre.	Brigantin.....	288	Environ 10 mil. S.E. de l'île Little Hope, côte de la N.E.	Echoué.....	Pompe engorgée de grain.	Aucun domage.	do	.....

107

ANNEXE No. 4.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires naviguant sur les eaux de l'intérieur, du 1er janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1875.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge du navire.	Port d'enregistrement.	Port de partance. Port de destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Endroit où l'accident est arrivé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
.....	Arabian.....	1½	Buffalo.....	Milwaukee à Buffalo.	Steamer.....	1395	Riv. Détroit au-des- de Malvern, Ont., vis-à-vis du bassin du c. f. du C. Sud	Echoué.....	Inconnu.....	.....	Partiel.	\$ 800 carg. 200
.....	Algerian.....	20	Montréal.....	Cornwall à Mont- réal.	do	575	Split Rock vis-à- vis Vaudreuil, P. Q.	do	Se. perte fut causée par un vent fort.	.....	do	200
Oct. 8	Bristol.....	13	Brockville.....	En hivernement.....	do	271	Quai fédéral, Port d'Hamilton.	Feu.....	Inconnu.....	1	Totale.	12,500
Avril 29	Clara Bell.....	.....	Baie Putin, Ohio, E. U.	Learnington à l'île de la Pie. Pelée pour l'abriter.	Goëlette.....	14	Sur le rivage, près de Learnington.	Echoué.....	Gros temps.....	.....	do	200
Nov. 1	Corsecan.....	4	Montréal.....	Baie Sud à Hamil- ton.	Steamer.....	244	Pointe de la Baie Sud.	do	Essay'nt d'évi- ter l'abr'dage	.....	Partiel.	6,000
Juil. 29	Dominion.....	8	Wallaceburg, Ont.	Détroit à Chatham, Ont.	do	117	Rivière Thames, 5 milles en bas de Chatham, Ont.	Brûlé.....	Inconnu.....	.....	Totale.	carg. 1,300 10,000
Nov. 14	Fearless.....	15	Hamilton.....	Oswego à Toronto.	Goëlette.....	190	Environ trois mil. à l'est du phare.	Echoué.....	Chaine de l'an- cre rompue.	1	do	11,000
Oct. 31	Gibson.....	5	Buffalo, E. U.	Toledo à Buffalo.....	do	257	Environ 500 pds. S. E. de la jetée, Pte. Burwell.	do	Gros temps.....	.....	do	12,000
Oct. 8	Grace Sherman	9	Cleveland, Ohio.	Buffalo à Détroit.....	do	73	Environ ½ mille à l'est du havre du Port Burwell.	do	Voie d'eau.....	.....	do	carg. 16,750 4,000
Mai 19	Jane C. Wood- ruff.	9	Ste. Cathrine, Ont.	Ste. Catherine à la Riv. Wye, comté de Simcoe.	Barque.....	338	Douze milles N. O. de l'île Mattawa- saga.	Abordage.....	Gros temps.....	.....	Partiel.	4,000
Nov. 14	Mary Foster...	6	Belleville.....	Île Wolf à Oswego, E. U.	Goëlette...	45	Pointe de la Baie Sud.	Sombré.....	Voie d'eau.....	.....	do	Inconnu.

Avril 29	Minnie Mitchell	11	Sarnia.....	Île de la Pointe Pelée à Learnington, Ont.	Goëlette.....	35	Lot 12, concession C. Mersea.	Echouée.....	Gros-temps.....	.....	Totale.....	1,000 Carg. 50
Mai 12	Mary Battle.....	3	Ste. Catherine, Ont.	Ste. Catherine à la Rivière Wye, comté de Simcoe, Ont.	Barqué.....	373	Douze milles N. O. de l'île Mattawa- saga.	Abordage.....	do	.....	Partiel.	50
Août 26	Manitoba.....	4	do	Sault Ste. Marie à Duluth, E. U.	Steamer.....	338	Six milles de la Pointe au Pois- son Blanc.	do	Remorq. Co- met est venu en travers.	.....	do	1,000
Sept. 16	Norway.....	4	Kingston, Ont.	Toledo à l'île au Jar- din.	Goëlette.....	.....	Terrain du Milieu étant le N. E. du phare.	Echoué.....	Erreur de ju- gement.	.....	do	Inconnu.
Av. 14	Olive Branch...	11	Oswego, E. U.	Oswego à Toronto.....	do	160	Deux milles plus bas que le phare à Toronto.	do	Perte du grand mât.	.....	Totale.....	do
Sept. 2	Perry.....	8	Montréal.....	Goderich à Midland.	Steamer.....	36½	Cep Hurd, à quinze milles du phare de l'île aux Anses nord de la Pointe Clark, lac Huron	do	Variation du compas.	.....	do	3,500
Nov. 17	Penokie.....	.....	Amérique.....	Chicago à Milwan- kee.	Goëlette.....	.....	Deux milles au nord de la Pointe Clark, lac Huron	do	Brouillard.....	.....	.....	Inconnu.
Nov. 12	Pandora.....	7	Port Colborne, Ont.	Chicago à Prescott, Ont.	do	303	Vis-à-vis le petit phare à l'entrée du havre.	do	Frappé un ro- cher.	.....	Partiel.	1,200
109 Août 15	Rothersey Castle.	13	Halifax, N. E.	Niagara à Toronto...	Steamer.....	269	Entrée E. du havre de Toronto.	do	Une bouillotte submergée au côté E. du havre de Toronto.	.....	do	15,000
Oct. 8	Stanley.....	13	Chatham, Ont.	En hivernement.	Sloop à vap.	275	Quai fédéral, Port d'Hamilton.	Feu.....	Inconnu.....	.....	Totale.....	35,000
Mai 2	Three Friends.	11	Port Dover, Ont.	Oswego à Toronto.....	Goëlette.....	115	Baie Weller, lac Ontario.	Echoué.....	Brouillard.....	.....	.....	1,100
Sept. 8	Wabarnie.....	13	.....	Victoria Harbor à Dresden.	do	75	Cep Crocker.....	do	Perte des voi- es par un gros temps.	.....	Partiel.	7,900
Janv. 21	Young Lion.....	11	Ste. Catherine, Ont.	Port Dalhousie à Toronto.	Remorqueur à vapeur...	70	Dix milles au-delà de la Pointe Cré- dit, rive nord, Lac Ontario.	Brûlé.....	Encaillote du fourneau.	.....	Totale.....	7,900

ANNEXE No. 5.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, depuis le 31 décembre 1874 jusqu'au 31 décembre 1875, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses données.
Les trois orphelins du Capt. Downey, du brigantin "Iris," de St. Jean, N.-B.	Les nobles efforts tentés par le capitaine Downey, en risquant sa vie et en perdant pour sauver celle de quelques-uns de ses compagnons que le naufrage du brigantin <i>J. G. Troop</i> , de St. Jean, N.-B., avait mis en grand danger.	Déc. 1874	\$750 en argent.
Capt. Jas. Hugham, du navire "Birdston."	La goëlette <i>Emma</i> , de Québec, en se rendant du Havre de Grâce, Terre-Neuve, à Pernambuco, ayant été désemparée, l'équipage, après être resté six jours à son bord, fut sauvé par le <i>Birdston</i> qui approcha si près que les naufragés purent sauter sur son pont.	8 Janv. 1875.....	Remerciements du gouvernement.
MM. John Hayes, J.P.; Thos. Hayes, Joseph Higgins, Charles Thomas et Fred. Reyno, de l'Anse aux Hareng, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse.	Le brigantin <i>Helen</i> , de Halifax, N.-E., fit naufrage sur le Rocher Holystone, et des habitants de l'Anse au Hareng ayant entendu les cris de l'équipage, équipèrent une chaloupe qu'il l'ancrèrent à la mer pour aller à son secours; après avoir ramé l'espace d'un mille par une mer très-grosse, un vent violent et une tempête de neige, ils arrivèrent au bâtiment naufragé et constatèrent que l'équipage avait pu mettre pied à terre en sûreté.	Janv. 1875.....	\$10 à chacun de ceux qui monteront la chaloupe.
Les patrons de la barque américaine "Lepanto," de la barque Norvégienne "Beile," et du steamer Norvégien "Hakon Adeliston."	La barque <i>Hesperus</i> , de St. Andrew, N. B., allant de Ste. Marie, Etats-Unis, à Monte Video, s'étant désemparée, le patron et 9 hommes de l'équipage furent sauvés par le capitaine de la barque américaine <i>Lepanto</i> , qui les traita avec beaucoup de bonté et prit tous les moyens pour alléger leurs souffrances; quatre hommes de l'équipage furent transférés à la barque norvégienne <i>Beile</i> , et le reste, y compris le patron, furent embarqués à bord du steamer norvégien <i>Hakon Adeliston</i> , dont le capitaine refusa d'accepter le paiement qui est d'ordinaire accordé pour la subsistance des marines naufragés.	Mars 1875.....	Remerciements du gouvernement.
Le percept. des douanes à Portland, Maine, E.-U., et Lieut. Chase, de la patache américaine "Dallas."	Pour avoir envoyé la patache <i>Dallas</i> à Tennant's Harbour recueillir les passagers et l'équipage du steamer <i>Georgia</i> , qui avait fait naufrage, et les transporter à Portland.	14 Janv. 1875...	Remerciements du gouvernement.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées par le gouvernement de la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Nom et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses données.
Capt. Willam Vigneault, ci-devant de Natashquan, Saguenay, P.Q.	Pour avoir sauvé les équipages de deux goélettes faisant la chasse aux phoques, l' <i>Angelika</i> et la <i>Wide-awake</i> , écrasées par la glace, et les avoir transportés, au nombre de 16, à la Pointe aux Esquimaux, lieu de leur résidence. En accomplissant cet acte d'humanité, le capt. Vigneault a généreusement sacrifié l'occasion de prendre plus de 500 phoques. N'ayant pas à bord les aliments nécessaires pour subvenir aux besoins de son équipage et des 16 naufragés, il n'avait que deux alternatives à suivre : soit abandonner les naufragés à leur sort et prendre les phoques, ou bien faire le sacrifice de cette riche capture et de gagner terre en toute hâte. C'est ce dernier parti qu'il prit.	14 mai 1875.....	Remerciements du gouvernement et \$200 en argent.
<p>Capt. James, du navire à vapeur "Nederland," d'Anvers, Belgique.</p> <p>M. Joseph Stokes, 2e officier.</p> <p>M. Joseph Dekinder, passager.</p> <p>M. Ernest Wisenberg, 4e officier.</p> <p>M. Martin E. Hendricks, second maître d'équipage.</p> <p>M. Wm. Bremer, quartier-maître.</p> <p>M. Wm. Liebegott, quartier-maître.</p> <p>M. Martin Coleman, matelot.</p> <p>M. Auguste Collatz, matelot.</p> <p>M. Francis Samuels, matelot.</p>	<p>La goélette <i>Louisa D</i>, de St. Jean, N.B., dans le trajet de ce port à la Havane, ayant fait eau au milieu de violentes tempêtes, s'est trouvée pendant cinq jours dans une condition désespérée, et à court de provisions. Elle fut aperçue par le steamer <i>Nederland</i> qui se porta à son secours et essaya de lancer une chaloupe; mais n'y pouvant parvenir à cause de la violence de la bourrasque, le <i>Nederland</i> mit en panne toute la nuit pour attendre l'occasion d'opérer le sauvetage. Le lendemain, après avoir cherché la goélette, on s'aperçut qu'elle sombrait. Une chaloupe fut lancée, montée par huit officiers et hommes de l'équipage ainsi que par un passager; et après des efforts inouïs, les naufragés, à l'exception du premier second que la mer avait emporté la veille, furent arrachés des cordages où ils étaient restés cramponnés toute la nuit. La chaloupe de sauvetage fut perdue.</p>	Mars 1874.....	<p>Montre d'or; valeur \$100, au Capt.</p> <p>Montre d'or; valeur \$80, au 2nd officier</p> <p>Montre d'or; valeur \$40, au passager.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30 au 4e officier.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30, au second maître d'équipage.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30, à Bremer.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30, à Liebegott.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30, à Coleman.</p> <p>Montre d'argent; valeur \$30, à Collatz.</p> <p>Montre d'argent; val. \$30, à Samuels.</p>

ANNEXE No. 6.

Liste des personnes, sujettes du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements anglais et étrangers, depuis le 31 décembre 1875, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses accordées.	Octroi du gouvernement
Capitaine Lee, de la barque "l'Osseo," de Charlottetown, Ile du Prince-Édouard.	L'Osseo était en panne sous la voile de grand hunier, le 16 déc. 1874, pendant une forte bourrasque de vent, au moment où le Corvée était abandonné. Apercevant le signal de détresse, il éventa sa voile de grand hunier et se porta au secours des naufragés; mais la mer était si grosse que ce ne fut qu'en manœuvrant avec la plus grande dextérité, et non sans danger pour son propre bâtiment, que le Capt. Lee réussit à sauver deux des chaloupes du Corvée qui contenaient quelques hommes de l'équipage. Apercevant une autre chaloupe qui était chavirée et qui contenait la plus grande partie de l'équipage, l'Osseo resta sur le théâtre du désastre jusqu'au jour, dans l'espoir de recueillir quelques-uns des naufragés.	16 déc. 1874.	Montre d'or.	Gouv. Britannique.
M. Edward Pope, gardien de phare, pointe Sud-ouest, Ile Anticosti. M. William Nadeau, assistant de Mr. Pope. Capt. Coalfleet, de la barque "Montreal," de Windsor, Nouvelle-Ecosse.	Pour bravoure déployée à l'occasion du naufrage de la barque <i>Russia</i> , de Sligo, Irlande. Pour avoir sauvé l'équipage naufragé de la barque <i>Smile</i> , de Swansea, Angleterre, et pour les bontés qu'il lui a témoignées à bord de son navire.	7 déc. 1871. 12 sept. 1875.	Montre d'or. Montre d'argent. Télescope.	Gouv. Britannique. Gouv. Britannique. Gouv. Britannique.

ANNEXE No. 7:

RAPPORT D'UNE ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE DU STEAMER
"DELTA."

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC, 3 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les dépositions reçues lors de l'enquête préliminaire tenue sur la cause du naufrage du steamer "Delta", sur la pointe du Cap Chatte, fleuve St. Laurent, le 5 novembre 1874. Le seul témoignage donné a été celui du Capt. Craven, la seule personne présente qui fût alors à bord du navire. Étaient présents à cette enquête, le Capt. Anselme Marmen et le Capt. Antoine Desprès, qui sont d'avis, comme moi, que la perte du steamer "Delta" est due aux causes suivantes:—

1. Il appert que la direction à suivre a été exactement indiquée, et que si elle n'eût pas été changée, le bâtiment eût évité la pointe sur laquelle il est allé se heurter.

Nous sommes d'opinion en conséquence que les compas ont été dérangés par une attraction locale ou par d'autres causes, sans tenir compte de l'action des courants.

2o. Comme le bâtiment s'avancait près de terre par un temps sombre, il était prudent de ralentir la vitesse du navire et de jeter fréquemment les sondes, ce que l'on a fait, d'après les témoignages, jusqu'à ce que l'on eût atteint St. Paul, le temps étant alors très-brumeux. Il est fort douteux qu'il eût été possible de distinguer le phare d'aucun point.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du département de la Marine et des Pêcheries.

WM. SMITH, écr.,
Député ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

Enquête préliminaire tenue dans l'affaire du naufrage du steamer "Delta," sur la pointe du Cap Chatte, fleuve St. Laurent, le 5 novembre 1874, conformément à l'acte 32-33 Vict., chap. 38, tenu en présence de J. U. Gregory, écr., receveur des épaves, au port de Québec, le 27 janvier 1875.

Wm. Smith Craven étant dûment assermenté, dépose et dit:

J'étais capitaine du Steamer "Delta," à son dernier voyage de Londres, *via* Plymouth, à destination de Québec.

Chiffre officiel du bâtiment: 68,245; tonnage enregistré: 1599; tirant du navire au temps de l'accident: 18 pieds, 2 pouces à l'arrière, et environ 14 pieds à l'avant. Chargé de 1,600 à 1,700 tonnes de marchandises générales, et de 19 passagers, en outre de 40 hommes d'équipage parmi lesquels je suis compris.

Je n'ai rien à signaler qui se rattache à l'accident après avoir quitté la pointe Lizard, Angleterre. Lorsque nous fûmes en vue du Cap Race, Terre-Neuve, le temps devint sombre et brumeux, et se maintint dans cet état jusqu'à ce que nous atteignîmes l'île St. Paul. L'on jeta la sonde fréquemment. Le temps s'éclaircit lorsque St. Paul fut en vue. Le temps devint sombre et brumeux, et une fraîche brise souffla jusqu'à ce que nous fûmes en vue du Cap Rosier à 6 a.m., le 4 novembre. Le phare nous restait ouest-sud-ouest, à 10 ou 12 milles. Le temps s'assombrit jusqu'à 2 p.m., et commença à s'éclaircir à 2.20 p. m. Le phare du Cap Magdeleine nous restait au sud-ouest-sud, à 5 ou six milles. Le temps était encore très-sombre à 10.15 p. m.,

(le loch à la hauteur du Cap de la Magdeleine indiquait 2,505); j'aperçus ce que je supposai être le phare du Cap Chatte; il nous restait au sud-ouest à environ six milles; la lumière s'obscurcit aussitôt après. A 10.40 p. m., le même phare nous restait au sud-sud-ouest à 4½ milles; nous consultâmes le loch qui indiqua 2,565. A minuit le bâtiment s'avavançait encore lentement, le temps était sombre et brumeux, et un léger vent soufflait de l'ouest au nord-ouest; le loch indiquait 2,572. J'avais été sur le pont (montant et descendant), durant les trois derniers jours. C'était alors le temps du quart du premier officier. Lorsque j'aperçus d'abord le Cap Chatte à 10.15, le bâtiment suivait une direction ouest qrt., nord ¼ nord et continua de s'avancer ainsi jusqu'à minuit; je le dirigeai alors un quart de plus au nord jusqu'à 12.25 a. m., le 5; le navire marchait lentement, le temps était très brumeux, je m'aperçus qu'il avait touché. Les machines furent alors immédiatement arrêtées et la vapeur renversée. Je m'assurai par les pompes que le navire ne faisait pas eau. Le phare n'était pas visible. On jeta les sondes dès que le navire eut touché; une chaloupe fut employée à cette fin. Comme l'eau était haute alors, je considérai qu'il était impossible de déséchouer le navire, il y avait alors environ 16 pieds d'eau au milieu du vaisseau. Je fis descendre une ancre dans quatre brasses d'eau à l'arrière. Au lever du soleil, je reçus à bord Louis Roy, écr., J. P. et John Perry, écr., J. P., du Cap Chatte, qui m'informèrent que le navire s'était échoué sur la pointe du Cap Chatte. Je pensais être à quelques milles à l'ouest de la pointe du Cap Chatte, en calculant la distance par mon loch au moyen du phare que j'avais vu. Je me rendis à terre pour obtenir du secours, et j'amenai dix-huit à vingt hommes pour aider l'équipage à alléger le bâtiment et à arranger la cargaison. A midi, un frais vent de l'ouest souffla, la marée avait atteint alors son plus haut niveau; la machine commença à fonctionner à toute vapeur de l'arrière, et nous levâmes l'ancre pour faciliter le recul, mais sans succès. Les aides et l'équipage avaient été employés jusqu'alors à arranger la cargaison. Je me rendis à terre pour nolisier des bateaux afin d'alléger le bâtiment. Je nolisai la seule goëlette d'une certaine grandeur que je pus trouver, mais je n'ai pu la faire placer le long du navire, vu qu'elle n'était pas gréée et qu'il n'y avait pas suffisamment d'eau dans le fleuve à cet endroit pour qu'elle fût à flot.

Je commençai à faire enlever le charbon, vu que le navire ne reculait pas. A minuit, la marée étant sur le point de devenir haute, je me préparai à faire un nouvel effort pour déséchouer le bâtiment à l'eau haute; mais cet effort fut également infructueux, bien qu'on eût enlevé une grande quantité de charbon, qu'une fraîche brise soufflât, que toutes les voiles fussent mises sur le mât, que le courant fût fort, que l'ancre fût à l'arrière, que la machine fonctionnât activement, et que la vapeur fût renversée. Je continuai de faire enlever le charbon toute la nuit et d'arranger la cargaison. Aux premiers feux du jour, le 6, je commençai à faire décharger la cargaison dans des bateaux de pêche, et je continuai de faire enlever le charbon. A la marée de midi, je fis un autre effort pour le remettre à flot. Le vent soufflait alors légèrement de l'est; je fis alors renverser la vapeur, et je levai l'ancre à l'arrière, mais sans plus de succès. Comme le ressac se faisait sentir fortement vers deux heures p. m., je ne pus faire débarquer sur le rivage la cargaison des petits bateaux, mais nous la déposâmes aussi près du rivage que possible afin de pouvoir la faire enlever à l'eau basse. Je commençai en même temps à faire enlever du navire une très-lourde cargaison. Vers 7 heures p. m. le vent et la mer augmentèrent de violence et peu après 8 p. m. le navire commença à s'élever lentement. Vers 10 p. m. des bandes en fer du fond de cale commencèrent à être enlevées. Je fis discontinuer le transport du charbon et de la cargaison, de crainte de faire de plus grands dommages au fond du bâtiment. J'entendis aussitôt après un bruit éclatant, et je constatai que la cloison en fer en travers du vaisseau avait été enlevée; elle s'éleva bientôt de plusieurs pieds dans toute la cale, ce qui eût pour effet d'éteindre tous les feux. Les virevants et les grues furent immédiatement mis en opération pour diminuer la vapeur. Le navire pendant tout ce temps s'agitait en frappant de grands coups sur les rocs. Je fis préparer les chaloupes en cas de danger. A l'aurore, le 7, je débarquai les passagers et je commençai à décarmer le navire, après avoir envoyé un messager spécial à Matane, chargé de

faire connaître par télégraphe la condition du navire; un message précédent avait été expédié, le 5, annonçant l'accident, et disant qu'on pourrait probablement remettre le bâtiment à flot avec la prochaine marée. Une enquête fut tenue après que j'eusse fait ma protestation. Les inspecteurs condamnèrent le navire et recommandèrent de ne pas faire enlever une plus grande quantité de cargaison, vu que des navires allaient arriver de Québec et que les petits bateaux que nous pouvions obtenir en cet endroit étaient insuffisants. Je continuai avec les aides et l'équipage de désarmer le navire. Dimanche, le 8, vers 10 a. m., je m'embarquai à bord du steamer de la ligne Allan, le "*Corinthian*," en route pour Québec, et je demandai au capitaine d'envoyer mon télégramme (contenant le résultat de l'enquête), de la Pointe-aux-Pères aux agents de Québec.

Le 9 au matin, la goëlette "*Marie Aglaé*" que nous avions nolisée quelques jours auparavant, put sortir de la rivière Ste. Anne, et une fois placée le long du navire, nous commençâmes à transporter à son bord notre cargaison. Mardi, les goëlettes "*Maria Loda*" et "*Maria Louise*" nolisées à la Pointe-aux-Pères et à Rimouski par les agents de Québec, vinrent aussi se placer le long du navire, et elles reçurent une partie de la cargaison. Mercredi, le 11, le navire "*Conqueror*" accompagné d'un brigantin et de deux goëlettes de Québec vinrent également se placer le long du navire, et nous commençâmes de suite à les charger. Le "*Conqueror*" remorquait es deux goëlettes chargées la veille dans le fleuve; elles firent voile ensuite pour Québec. Une enquête subséquente fut tenue par M. Coker, inspecteur du Lloyd au port de Québec et M. Louis Roy, du Cap Chatte, qui condamnèrent le navire et recommandèrent de le vendre au profit des intéressés. J'ai fait tout en mon pouvoir pour continuer de sauver les marchandises du naufrage.

En réponse à la question de savoir si j'avais quelques raisons de douter de l'exactitude de mon compas, je dois dire que je n'avais aucune raison antérieure de la mettre en doute; mais si je considère la direction que j'ai prise, celle qu'il fallait prendre pour éviter la terre, j'ai lieu de craindre que quelque attraction locale n'ait agi sur ma boussole et que le courant ne m'ait fait dévier de ma route; les brouillards m'empêchèrent d'observer la distance où je me trouvais de la terre.

Je crois qu'il est de mon devoir de dire, dans l'intérêt de la navigation, que le phare du Cap Chatte n'est pas visible du lieu où le "*Delta*" est maintenant échoué, et que je l'eusse vu de ce point s'il eût été bien placé, et je suis d'avis que j'aurais dû voir le phare et sauver ainsi mon navire.

Après avoir entendu lecture de ma déposition, je la déclare exactement écrite.

WILLIAM SMITH CRAVEN.

Étaient présents à cette enquête: le capitaine Anselme Marmou, commandant du navire du gouvernement "*Druid*" et pilote lamaneur pour le fleuve St. Laurent, en bas de Québec; le capitaine Auguste Desprès, commandant du navire du gouvernement "*Napoléon III*" et pilote lamaneur pour le fleuve St. Laurent, en bas de Québec; Louis Roy, écr., J. P., du Cap Chatte; et James Gibb, écr., agent, navire "*Delta*."

ANNEXE No. 8.

RAPPORT D'UNE ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE DU STEAMER
"STRATHTAY" ET SUR LA CONDUITE DU PILOTTE EN
CETTE CIRCONSTANCE.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC, 14 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, par ordre de la Maison de la Trinité, copie du dossier dans la cause : le Maître du havre *vs.* Laurent Tremblay, pilote du steamer "Strathtay."

Votre obéissant serviteur,

A. LINDSAY,

Assistant Secrétaire-Trésorier.

WM. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

PROVINCE DE QUÉBEC, }
DISTRICT DE QUÉBEC. }
A savoir :

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC,

24 août 1875.

LE MAÎTRE DU HAVRE,

vs.

LAURENT TREMBLAY.

James Welch étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit : J'étais le capitaine du steamer "Strathtay" qui est maintenant échoué sur le récif nord-ouest à la hauteur du Bic, dans le fleuve St. Laurent.

Je quittai Québec, le 20 juin dernier, avec mon navire, à destination de Londres, Angleterre. Il était conduit par Laurent Tremblay, le défendeur, un pilote lamaneur. Il jaugeait 798 tonneaux et avait une cargaison de grain et de farine.

Tout alla bien jusqu'au vingt et jusqu'à environ trois heures et demie dans la matinée du vingt-et-un. Le temps était brumeux ce matin, surtout dans la direction du rivage, quoiqu'il fut clair au-dessus de nos têtes, et bien propre à tromper pour juger des distances ; une bonne brise soufflait du nord-ouest. Nous nous avançons à toute vapeur et filions huit nœuds. Je n'étais pas sur le pont lorsque la goëlette du pilote fut vue pour la première fois. Le défendeur et le second, Charles Foster, qui agissait sous lui, étaient alors sur le pont et dirigeaient le bâtiment. Lorsqu'on m'eut averti que la goëlette du pilote était en vue, je me rendis sur le pont et je demandai au défendeur quel était le point en descendant où nous nous trouvions. Il me répondit que nous étions en aval du Bic ou vis-à-vis. La chaloupe de la goëlette du pilote avait alors quitté la goëlette pour se rendre au steamer, afin de pouvoir ramener le défendeur à la goëlette, vu qu'il disait avoir parcouru la distance voulue et qu'il était à la hauteur du Bic. Je lui demandai de hêler la goëlette afin de savoir dans quelle direction nous nous trouvions quant au Bic. Le défendeur hêla la goëlette trois fois et reçut chaque fois une réponse, mais dans la langue française, que je ne comprends pas. Après avoir reçu la dernière réponse, le défendeur se tourna vers moi et me dit que nous étions à l'est du Bic. La chaloupe avait accosté le navire, et après m'avoir donné cette réponse, il me dit bonjour, embarqua dans la chaloupe et se dirigea vers la goëlette du pilote.

Voilà toute la conversation qui a eu lieu entre nous.

La terre n'était pas visible pendant que j'étais sur le pont et que je tenais cette conversation, et je ne la vis qu'après le départ du pilote. Aucune lumière n'était alors allumée, et je n'entendis aucun coup de canon.

Je ne demandai pas d'instructions au défendeur, et il me déclara seulement que nous nous trouvions au milieu du chenal et en bonne voie.

Un quart d'heure environ après le départ du pilote, je commençai à apercevoir la haute terre qui paraissait être très-éloignée; elle restait sur la perpendiculaire. Je constatai subséquemment qu'elle était à une distance d'environ sept milles. Dès que j'eus découvert la haute terre, je crus voir devant nous un brouillard. J'attirai l'attention du second sur ce fait, et je lui dis de prendre les lunettes, d'aller sur l'avant du navire, et de voir ce que ce pouvait être. Mais pendant qu'il se rendait à l'avant, je constatai moi-même que c'était la terre, et je supposai que c'était le Bic.

Je fis exécuter immédiatement le mouvement de tribord la barre afin de pouvoir nous avancer au nord, et le vaisseau alla frapper un roc enfoncé sous l'eau après avoir doublé à peu près trois ou quatre points.

Depuis le moment où le pilote nous quitta jusqu'à celui où j'avais fait exécuter le mouvement de tribord la barre, j'avais dirigé le navire de l'est au nord, parcourant quatre à cinq milles dans l'espace d'environ vingt minutes, la marée descendante accélérant notre course.

Lorsque j'eus découvert, comme je l'ai déjà dit, que le brouillard supposé était la terre, celle-ci était alors éloignée de nous d'environ un mille et demi.

L'équipage était sur le pont, les hommes à leur poste ainsi que la vigie; mais lorsque je découvris la terre, l'homme chargé de faire la découverte s'occupait de descendre la lumière, et ne faisait réellement pas la découverte lorsque j'aperçus la terre. Du pont où je me trouvais avec le second lorsque je vis d'abord la terre, nous avioas une splendide vue, et nous ne faisons pas autre chose que d'observer les alentours.

Le navire frappa très-violemment le roc, passa au-dessus, puis alla frapper un second roc sur lequel il s'échoua, puis il se remplit d'eau. Nous constatâmes par les pompes qu'il y avait sept pieds et demi d'eau dans le navire; tous les autres trous se remplirent également, et dans une heure et quart le navire était complètement rempli d'eau; elle était alors au niveau de l'eau à l'extérieur.

Je m'embarquai dans une chaloupe et me rendis au rivage pour demander de l'aide par télégraphe. Le temps était tellement défavorable que je ne pus retourner à mon navire avant le lendemain matin suivant, je le trouvai alors dans la même état.

Le navire resta tout le temps dans la même position, et, dans la soirée du 22, le navire *Ranger* vint à mon aide ainsi que deux goélettes pour emporter la cargaison. Nous travaillâmes jour et nuit, et nous pûmes enlever la cargaison en cinq jours.

Je fis alors des arrangements pour obtenir l'aide de steamers afin de mettre à flot mon navire. Le 3 août, les deux steamers *St. Andrew* et *Conqueror No. 2* s'efforcèrent, conformément à un arrangement pris avec M. Dinning, de déséchouer le *Strathtay*. Ils parvinrent à remettre à flot mon bâtiment, mais par quelque fausse manœuvre de la part des remorqueurs, le mât de touée du *St. Andrew* se brisa, et le reflux de la mer le jeta de nouveau sur les rocs, où il gît maintenant avec un faux côté de treize pieds; il a été condamné depuis par l'agent du Lloyd et le gardien du port.

Une partie de la cargaison a été envoyée à Québec, et l'autre partie qui est endommagée a été vendue à Rimouski.

Si le *Strathtay* eut été à la hauteur de l'extrémité-est du Bic lorsque le défendeur quitta le bâtiment, conformément à ce qu'il nous a dit, il eut fallu alors le diriger de l'est au nord.

Si j'eusse su, lorsque le défendeur me quitta, que mon navire était à l'ouest du Bic, je l'aurais dirigé du nord-est à l'est; j'aurais ainsi évité la batture à la hauteur du Bic, atteint le chenal, puis suivi la direction ordinaire de l'est au nord.

Lorsque le défendeur quitta le navire je lui donnai le certificat ordinaire qu'il avait conduit mon navire à ma satisfaction, mais je lui ai donné ce certificat parce que je croyais que mon navire était à l'est du Bic, suivant ce qu'il m'avait dit. Le brouillard était alors épais, et je n'aurais pas consenti au départ du défendeur, si j'eusse su

que nous étions en amont du Bic ; si le temps out été clair, j'aurais pu consentir à son départ.

J'attribue l'échouement de mon navire au fait que le défendeur m'a dit que nous avions dépassé le Bic, lorsque de fait nous étions en deça.

Les derniers phares que nous vîmes avant le départ du défendeur étaient les phares des îles Verte et Rouge ; nous ne vîmes ensuite ni phare ni terre après son départ.

Lorsque le pilote nous quitta, la marche du navire fut complètement arrêtée, mais il ne dévia pas de la route suivie jusqu'alors. La pièce marquée A, qui m'est communiquée, est la plainte faite et signée par moi, et envoyée au maître du havre par la malle. J'allai voir le maître du havre, le 28 juin dernier ; je lui fis plus tard une plainte verbale que je consignai ensuite par écrit, comme il est dit dans la pièce A.

Contre-interrogatoire.—Pour débarquer le pilote, la machine cessa de fonctionner, puis le bateau s'avança à toute vapeur jusqu'à ce qu'il échouât. Lorsque je demandai au pilote là où nous étions, lorsque la goëlette du pilote fut en vue, il me dit qu'il nous pensait vis-à-vis ou en aval du Bic ; c'est l'opinion qu'il m'a exprimée sur la position du navire.

Lorsque nous approchâmes de la goëlette, je dis au pilote de demander où l'on pensait que nous nous trouvions, et la réponse fut que nous étions à l'est du Bic. Je crus que la réponse que l'on nous donnait de la goëlette était exacte, et j'ai agi en conséquence. Ce fut vingt minutes après le départ du pilote que mon navire échoua.

Après le départ du pilote le navire s'avança à toute vitesse, la marée diminuait alors ; le navire avait parcouru, depuis le départ du pilote jusqu'au moment où il toucha, une distance d'environ cinq milles.

Je n'ai pas jeté la sonde après le départ du pilote ; je n'ai pas constaté la profondeur de l'eau où nous nous trouvions ; je n'ai pas songé à la chose et je n'en ai pas eu le temps.

Un quart d'heure après le départ du pilote je vis une haute terre que je crus être la continuation de la haute terre à l'est du Bic. Je n'ai pas donné ordre de jeter la sonde alors—le temps était brumeux et sombre—et ce n'était pas le temps d'ordonner de jeter la sonde.

Q. Pourquoi ? Dites ce que vous avez fait après le départ du pilote.

R. Je me rendis à l'arrière du bâtiment pour corriger le compas du gouvernail au moyen du compas du mât. Je retournai au pont, et ce fut alors que j'aperçus la terre, puis un brouillard plus épais. Je ne tardai pas à m'apercevoir que ce brouillard c'était la terre et j'ordonnai le mouvement de tribord la barre ; ce brouillard était presque devant le navire—il ne restait pas plus à sabord qu'à tribord, il était tout à fait au devant de nous. Je n'ai donné aucun ordre d'arrêter ou de diminuer la marche du bâtiment ; je le fis avancer à pleine vapeur.

L'ordre que je donnai était celui de tribord la barre et pas d'autre.

Je pensai que la terre que je voyais était éloignée d'environ quatre milles, tandis qu'elle n'était qu'à un mille et demi.

Il eut été facile d'arrêter en peu de temps la marche de mon navire ; lorsque j'aperçus cette terre en avant, j'aurais pu arrêter la marche du bâtiment dans environ sept longueurs du navire.

Après le départ du pilote, je pris une direction est $\frac{1}{4}$ nord, je suis certain de cela—et j'allai de cette manière frapper sur le récif nord-ouest vis-à-vis du Bic, au lieu que je viens de marquer sur la carte.

Mon vaisseau doubla quatre ou cinq points après avoir poussé la barre à tribord.

Le pilote ne m'a jamais dit à son départ de suivre une direction est $\frac{1}{4}$ nord.

Mon navire a 232 pieds.

Mon navire filait huit nœuds lorsqu'il alla frapper le récif ; il allait à toute vitesse. La marée le favorisait, ce qui lui permettait de faire un nœud de plus au moins.

Interrogé de nouveau.—Ce fut le premier jour de mon arrivée à Québec, après l'échouement de mon navire, que je me rendis auprès du maître du havre et que je lui écrivis comme je l'ai dit plus haut.

(Signé)

JAMES WELCH.

Charles Foster étant ducement assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit:—

J'étais le second du steamer "Strathtay." Je faisais la découverte sur le pont, le 21 juin dernier au matin, lorsque le défendeur quitta le navire pour s'embarquer à bord de la goëlette du pilote.

Je faisais le quart depuis minuit : c'était mon tour. Je remarquai les phares de l'île Verte et de l'île Rouge lorsqu'ils furent en vue du bâtiment. Je ne puis préciser la direction que suivait alors le navire.

Environ un quart-d'heure avant d'apercevoir la goëlette du pilote, et après cela, nous suivions une direction N. E. qrt. E.

Le défendeur changea ensuite sa route d'un point ou deux en gouvernant de manière à s'approcher d'un navire au devant de nous par le bossoir de tribord, afin de s'assurer de l'endroit où nous étions, vu qu'il ignorait la chose.

Pendant que nous nous dirigeons vers ce navire, nous aperçûmes une goëlette de pilote à une distance d'environ un demi-mille. Je ne puis dire si le défendeur changea la direction du bâtiment après avoir aperçu la goëlette.

En apercevant la goëlette, j'annonçai la chose au capitaine, qui monta sur le pont de suite, puis je me rendis dans l'intérieur du navire pour aller chercher l'habit du pilote.

Lorsque je revins sur le pont, le capitaine demanda au défendeur dans quelle position se trouvait le navire, et le pilote hêla la goëlette des pilotes. Je ne connais pas la réponse du défendeur au capitaine. Je quittai le pont immédiatement, et je n'ai compris aucune parole échangée entre le pilote et le capitaine.

Une demi-heure environ avant d'apercevoir la goëlette des pilotes, le défendeur me dit de faire la découverte, car il croyait que nous devions voir le phare du Bic, ou que nous devions être à l'extrémité du Bic, ou quelque chose dans ce sens là : je fis la découverte en conséquence avec beaucoup de soin au moyen d'une lunette et je vis un navire au-devant de nous à environ cinq ou six points par le bossoir de tribord ; nous nous dirigeâmes alors vers le navire pour connaître notre position, comme je l'ai déjà dit.

Je ne puis dire quelle est la direction que le navire a suivie après le départ du défendeur.

Le navire échoua vingt minutes environ après le départ du pilote.

Le capitaine vit d'abord la terre ou comme un brouillard au-devant de nous, et il m'envoya sur le gaillard d'avant pour en faire l'observation ; cette terre touchait au récif sur lequel nous avons frappé ; le capitaine découvrit, je crois, que c'était la terre avant de retourner au pont. Le capitaine descendit immédiatement pour aller consulter la carte marine, et il sortait de la chambre destinée aux cartes marines lorsque le navire se heurta sur le récif. Il ne s'était pas écoulé cinq minutes au plus depuis le moment où j'allai sur l'avant du navire pour constater si c'était le brouillard ou la terre, lorsque le navire toucha.

La sonde n'a pas été jetée depuis le moment où nous avons dépassé les phares de l'île Verte et Rouge jusqu'à celui où nous avons échoué ; elle n'avait pas été jetée depuis le moment où je fis la découverte.

Le navire toucha, comme je l'ai dit, et a été depuis condamné.

Contre-interrogatoire—Le navire fut arrêté dans sa marche pour permettre au pilote d'embarquer dans la chaloupe ; le capitaine ordonna de faire avancer le navire après le départ du défendeur. Je ne sais pas quelle direction le navire a suivie ensuite ; j'étais l'officier de service, mais je n'ai pas fait attention à la route du vaisseau, étant occupé à orienter les voiles et à mettre la misaine au vent.

Q. Quelle était la route du navire lorsqu'il a touché fond, à votre meilleure connaissance ?

R. Je l'ignore, mais après que le navire eut touché, il nous restait à l'E. qrt. N. $\frac{1}{2}$ N. du compas.

Le navire ayant touché fit son évolution à l'est, mais je ne saurais dire jusqu'à quel point.

Quelque temps après le départ du pilote, la terre commença à apparaître au

milieu du brouillard ; le capitaine m'envoya de l'avant pour me faire constater ce que pouvait être le brouillard sur l'avant ; avant de revenir auprès de lui il avait découvert que c'était la terre et qu'elle nous restait, si je m'en rappelle bien, par le bossoir de tribord ; notre navire continua sa marche et nous n'avons pas jeté la sonde après le départ du pilote. Avant d'apercevoir la terre au-devant de nous, le capitaine me dit qu'il avait vu la terre par le bossoir de tribord.

Lorsque j'allai sur l'avant du navire à la demande du capitaine, je vis un homme sur le gaillard d'avant ; il ne fit aucun rapport ; cet homme faisait la découverte et il n'a jamais fait aucun rapport.

La barque que j'ai vue avant de faire rencontre de la goëlette du pilote était au sud à environ un mille et demi, elle descendait le fleuve vent devant.

Notre navire fut arrêté dans sa marche environ cinq minutes après que la goëlette du pilote fut en vue ; cette barque était encore au sud de nous à environ un demi-mille.

Interrogé de nouveau.—Lorsque j'étais de service, comme je l'ai déjà dit, le capitaine était sur le pont, examinant la route du navire ; il y a une bien meilleure vue du pont où il était alors et où j'avais été, que du gaillard d'avant.

Contre-interrogatoire.—On arrêta la marche de notre navire en deux ou trois minutes lorsqu'il avance avec toute la vitesse possible, en renversant la vapeur en arrière.

(Signé,)

CHARLES FOSTER.

William Lawrence étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

J'étais marin à bord du "Strathtay" lorsqu'il a fait naufrage vis-à-vis du Bic. J'étais sur le pont, le 21 juin dernier, au matin, lorsque la goëlette du pilote se dirigea vers mon navire.

Je ne saurais dire si quelqu'un a alors hélé la goëlette. La première chose que j'ai observée au sujet de la goëlette, c'est que sa chaloupe était le long de notre navire. Je ne sais pas que le capitaine Welch ait rien dit au défendeur ; j'étais occupé alors à faire le service dans différentes parties du navire.

Avant que le défendeur embarquât dans la chaloupe de la goëlette, il demanda au maître de la chaloupe, ou à l'homme de service, dans quelle direction se trouvait le Bic. Il répondit au défendeur :—sud-ouest ; je ne me souviens pas avoir entendu autre chose.

Je ne me rappelle pas avoir entendu le pilote dire quelque chose au capitaine en aucun temps ce matin-là.

Le navire toucha environ vingt-cinq minutes après le départ du pilote. Je ne sais pas quelle route il suivit ensuite ; je m'occupais de mes fonctions ; je n'ai pas aperçu la terre avant que le navire eut touché ; il me fallait donner mon attention à autre chose.

Je comprends le français ; c'est dans cette langue que le pilote et l'homme dans la chaloupe se sont exprimés.

Contre-interrogatoire.—J'étais supposé faire la découverte ce matin.

J'avais à m'occuper de poser les lampes, et je donnai mon attention à ce service. J'ôtai la lampe de la tête du mat ; je la descendis, puis la mis à sa place dans la chambre des lampes, sous le pont du gaillard d'avant.

J'étais sur la rampe de tribord entre les agrès de devant et le devant du pilote lorsque le pilote adressa la parole à l'homme dans la chaloupe de la goëlette.

Avant cela j'étais occupé à faire la découverte sur le gaillard d'avant. Ce fut après le départ du pilote que je descendis la lampe de la tête du mat.

(Signé,)

WILLIAM LAWRENCE.

7 septembre 1875.

Pierre Ruelland, pilote, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles dépose et dit :

J'étais le capitaine de la goëlette des pilotes, dans laquelle le défendeur a pris place, après avoir quitté le steamer "Strathtay," le matin du 21 juin dernier.

Lorsque je reçus à bord le défendeur, nous nous trouvions à trois ou quatre milles en amont du récif nord-ouest du Bic. Je me suis assuré de ce fait par la suite en découvrant la terre.

J'ai fait attention à la route suivie par le "Strathtay," après que ce navire eut renvoyé son pilote. Ce navire suivait une direction E. S. E., qui n'était pas la bonne. Si le navire se fut trouvé à trois ou quatre milles en amont du récif nord-ouest, il aurait dû suivre une direction N. E. qrt. E. ou E. qrt. N. moitié N.

La direction E. S. E., qu'il a suivie n'était pas bien choisie dans le cas où le navire eût été vis-à-vis ou en aval du Bic. Cette route l'aurait fait toucher quelque part vers l'extrémité de Barnaby ou de la Pointe-aux-Pères.

Je crois que nous étions à environ un mille ou un mille et quart à la hauteur du récif nord-ouest, lorsque le pilote vint prendre place dans la goëlette.

Il y avait alors une barque au sud du "Strathtay." Elle suivait une route N.E. qrt. E.

Le vent soufflait ce matin de l'ouest sud-ouest; le bras de bâbord fut hâlé à bord, et les voiles étaient gonflées facilement par le vent, ce qui eut pour effet de faire échouer le navire plus tôt.

Il nous était impossible de l'avertir du danger lorsque je m'aperçus que le navire prenait cette fausse route.

Lorsque je jure que le navire suivait une direction E.S.E., je dis cela parce que je me suis alors assuré du fait par ma boussole.

Je suis convaincu que le vent n'était pas N.O. S'il eût été N. O., le navire n'aurait pas pu se servir de voiles comme il l'a fait; elles auraient été brassées à tribord.

Le temps était brumeux, et nous ne pouvions distinguer la terre à une certaine distance lorsque le pilote quitta le navire et avant son départ.

Q. Trouveriez-vous prudent pour un navire de s'avancer à pleines voiles ou à toute vapeur dans cette partie du fleuve sans voir la terre, les phares, ou sans entendre le canon par un temps semblable à celui de ce matin-là, et sans jeter la sonde?

R. Certainement non. Je pense que le "Strathtay" a touché à trois ou quatre milles en bas de l'endroit où il a renvoyé son pilote.

Contre-interrogatoire.—Nous n'avons pas entendu le canon cette nuit. Nous pouvions voir quelquefois à une distance d'un demi-mille ou d'un quart de mille; d'autres fois pas du tout, vu la température.

Nous étions à une distance d'environ deux cables du navire lorsque nous reçûmes à bord le défendeur.

Nous avions une fort bonne idée de l'endroit où nous nous trouvions—un peu en amont ou vis-à-vis du Bic.

A la place du défendeur, j'aurais cru de mon devoir en quittant le navire de voir à ce qu'il fut en bonne position, et le navire était alors en bonne position.

Je crois qu'il eût été de mon devoir, vu les circonstances dans lesquelles se trouvait le défendeur, qui avait eu le navire sous sa direction, d'indiquer au capitaine la route à suivre.

Q. Jurez-vous positivement que la route du navire, après le départ du défendeur, était E.S.E.?

R. Oui, d'après ma boussole, que je crois exacte, car je la fais souvent vérifier.

Après nous avoir quitté, le navire prit une direction E.S.E., et je le vis suivre cette route pendant un mille ou un demi-mille. En le voyant prendre cette direction, je dis à mes hommes qu'il irait s'échouer s'il continuait de suivre cette route.

Si le défendeur se trouvait sur le pont de la goëlette après avoir quitté le navire, il n'y est pas resté longtemps, car il se rendit presque immédiatement dans la partie inférieure.

Q. Si le "Strathtay" eût été à l'est du Bic, eût-il été prudent pour ce navire de suivre la direction qu'il avait prise avant de toucher?

R. Oui; mais il lui aurait fallu changer sa route après avoir franchi quelques milles.

Q. Jurez-vous positivement que le navire suivait une direction E. S. E. depuis le départ du défendeur jusqu'au moment où le bâtiment toucha?

R. Non, parce que je ne l'ai pas vu.

Q. Jurez-vous positivement que le navire n'a pas pris une direction E. qrt. N. aussitôt après le départ du défendeur ?

R. Je pense qu'il suivait une direction E.S.E. d'après ma boussole. Je ne sais pas ce qu'elle pouvait être d'après sa boussole.

J'ai été sur le pont de la goëlette toute la nuit et le lendemain.

Interrogé de nouveau—Q. Les règles sur la navigation exigent-elles que dans les temps brumeux comme ce matin-là, un steamer ne puisse pas s'avancer avec toute sa vitesse de crainte qu'il ne touche ou qu'il ne se heurte contre d'autres navires ?

R. Oui, un navire devrait ralentir sa marche.

(Signé),

PIERRE RUELLAND.

7 septembre 1875.

Victor Demers étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit : J'étais sur le pont de la goëlette cinq minutes après l'arrivée à bord du pilote Tremblay ; je vis le *Strathtay* ; le capitaine de notre goëlette, Ruelland, le témoin qui vient de déposer, me fit observer que le bâtiment se dirigeait trop au sud. Je suppose que sa direction était E. S. E.

Cette direction serait suivie à tort par un bâtiment qui est vis-à-vis ou en bas du Bic, car il ne pourrait pas, je pense, éviter la Pointe-aux-Pères de cette façon.

Nous reçûmes à bord un pilote d'une barque qui était un peu au sud du steamer ; après que son pilote l'eut quittée, elle prit une direction N. E.

Une forte brise soufflait alors ; je ne pus voir la terre, car le temps était très-brumeux.

Après avoir quitté le *Strathtay*, nous jetâmes la sonde et trouvâmes trente brasses ; pas de fond.

Le vent était O. S. O. ; les bras de bâbord du *Strathtay* étaient arrangés de manière à laisser le vent gonfler librement les voiles.

Je suis certain que le vent n'était pas N. O.

Q. Trouvez-vous qu'il soit prudent pour un navire à voile ou à vapeur de s'avancer rapidement dans cette partie du fleuve, sans voir la terre, le phare, ou sans entendre le canon, par un temps semblable à celui de ce matin-là, ou sans jeter la sonde ?

R. Non.

Le pilote a été débarqué à environ trois milles à l'ouest de l'île au Bic.

Q. Les règles de la navigation exigent-elles lorsque le temps est brumeux comme il l'était ce matin, qu'un steamer n'aille pas à toute vitesse, de crainte qu'il ne touche ou qu'il ne se heurte contre d'autres navires ?

R. Le temps était trop sombre ce matin-là pour permettre la pleine vitesse.

Contre-interrogatoire.—J'ai vu le *Strathtay* au plus un demi-mille durant, et j'aurais été surpris de la route qu'il suivait même s'il eût été à l'est du Bic.

Mon attention a été attirée sur ce fait par le capitaine qui examinait alors la boussole.

Je n'ai pas examiné moi-même notre boussole ; les boussoles de nos goëlettes sont généralement exactes.

Je ne puis jurer que notre boussole était exacte ce matin-là, car je n'en ai pas fait l'épreuve moi-même.

Lorsque le défendeur embarqua dans la goëlette, nous ne connaissions pas exactement l'endroit où nous nous trouvions. Ce fut environ vingt-cinq minutes plus tard lorsque nous aperçûmes la terre au sud, vis-à-vis les balises, à la hauteur du roc Alcide, que nous pûmes nous rendre compte de notre position.

Le bâtiment aurait dû, lorsque je l'ai vu, suivre une direction E. N. E. En suivant une route est $\frac{1}{2}$ nord, il eut pu peut-être éviter le récif, mais je crois qu'il s'est avancé un peu trop au sud.

Il était très difficile, vu les brouillards, de se rendre compte, ce matin-là, de la position d'un navire.

Si le capitaine du bâtiment a consenti à laisser partir le pilote en amont du Bic, c'est son affaire.

Si le capitaine savait là où il était, c'est-à-dire à environ trois milles en amont du Bic, il n'était pas prudent de renvoyer alors le pilote.

Tremblay a été débarqué à une station de pilote là où les pilotes s'embarquent ou débarquent en tout temps.

Contre-interrogatoire.—Je ne puis jurer que le bâtiment suivit réellement une direction E. S. E. après le départ du défendeur du *Strathtay*, le matin en question, et pendant que je vis le navire. C'est une observation faite par le capitaine de la goëlette, qui m'a fait croire que telle était sa route.

(Signé)

VICTOR DEMERS.

7 septembre 1875.

Alfred Turgeon, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit : Je suis un pilote novice ; j'étais dans la chaloupe dans laquelle s'est embarqué Tremblay après avoir quitté le "*Strathtay*."

Le défendeur me demanda où nous pensions que nous nous trouvions, et je lui répondis que nous croyions être à environ trois milles en aval du Bic.

Je remarquai alors que Tremblay parlait au capitaine du bâtiment.

Lorsque Tremblay atteignit la goëlette nous jetâmes la sonde : il y avait trente brasses d'eau.

Le vent était S. S. O. Je suis certain qu'il n'était pas N. O.

Contre-interrogatoire.—J'ai dit au défendeur que je pensais que nous nous trouvions en amont du Bic.

ALFRED TURGEON.

In re FRANÇOIS GOURDEAU,

vs.

TREMBLAY.

QUÉBEC, 7 septembre 1875.

Le défendeur s'objecte à ce que la présente cause soit décidée par un jury ou par un tribunal différent de celui qui en a d'abord été saisi le 19 août dernier.

LANGLOIS, ANGERS et COLSTON,

Pour le défendeur.

JEUDI, 7 septembre, 1875.

PRÉSENTS :

V. Têtu, écr., maître,

John Roche, écr., membre de la commission

H. N. Jones, écr., membre de la commission,

J. Smith, écr., surintendant des pilotes.

R. H. Smith, écr., membre de la commission,

Jos. Hamel, écr., membre de la commission.

LE MAITRE DU HAVRE

vs.

LAURENT TREMBLAY.

Pierre Ruelland, Victor Demers, pilotes, et Alfred Turgeon, pilote novice, ont été respectivement assermentés, et entendus en faveur du défendeur.

Le défendeur a produit un certificat de renvoi, qui lui a été donné par le capitaine Welch en quittant le "*Strathtay*," le 21 juin dernier.

Le défendeur s'est objecté à ce que cette cause soit décidée par un jury ou par un tribunal différent de celui qui en a d'abord été saisi le 19 août dernier.

La maison de la Trinité de Québec, après avoir entendu les témoins et examiné la preuve dans cette cause, puis avoir entendu les parties par leurs avocats et avoir délibéré attentivement sur la question, est d'opinion que le demandeur n'a pas établi la culpabilité du défendeur, et elle déboute en conséquence l'action avec dépens.

Copie conforme,

A. LINDSAY,

Assistant Secrétaire-Trésorier.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

*Secrétaire de la commission du havre en compte avec les commissaires du havre pour
1875. Bilan général.*

Dr.

1875.

Déc. 31.	Quais et phares.....	\$66,937 15
	Ameublement de bureau.....	757 23
	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	1,672 53
	Chaloupe de sauvetage.	762 70
	Ouvrage du havre à l'extrémité est.....	22,896 77
	Frais judiciaires.....	405 81
	Argent en caisse.....	541 30
		\$93,973 49

Av.

1875.

Déc. 31.	Compte en souffrance.....	344 00
	Banque de Toronto, crédit dépassé.....	13,943 09
	Balance au crédit des profits et pertes.....	79,686 40
		\$93,973 49

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et avoir comparé la feuille de balance ci-dessus avec les livres, nous certifions que cet état est exact et représente fidèlement les affaires jusqu'au 31 décembre 1875.

E. G. HELLIWELL,
Député-Maitre du havre.

JAMES E. DAY,
SAMUEL SPREULL, } *Auditeurs.*

JOHN CARR,
Maitre du havre.

JAMES G. WORDS, *Président,*

GEO. H. WYATT,
RICHARD TINNING, } *Commissaires du havre.*
JOHN BAXTER.

TORONTO, 4 janvier 1876.

 ETAT EN DÉTAIL.

1875.

HONORAIRES DES COMPTES.

12 janv.	Auditeurs pour 1874.....	\$ 50 00	
12	Honoraires des commissaires pour 1874.....	188 00	
31 mars.	Divers items payés comptant.....	12 00	
30 juin.	Loyer de la maison du capt. Kerr pour un trimestre.	36 00	
30 sept.	Divers items payés comptant.....	1 37	
30	Loyer de la maison du capt. Kerr, pour un trimestre.	36 00	
31 déc.	do do do do	36 00	
			359 37

1873.

COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 199.....	\$82,565 00	
1875.			
10 mars.	Achat d'un nouveau chaland.....	25 00	
21 déc.	Coût du transfert de la cabane aux cha- loupes.....	559 50	
	Coût du transfert du sémaphore.....	302 65	
		83,452 15	
1875.	<i>Crédit.</i>		
30 avril.	20 pour cent pour l'usure dans trois ans	\$16,512 00	
14 janv.	Vente du vieux bateau à fond plat.....	3 00	
		16,515 00	66,937 15

1875.

MOBILIER DE BUREAU.

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 207.....	\$723 78	
8 juillet.	Divers items payés comptant.....	15 15	
30 oct.	Poêle et tnaux pour le bureau .	18 30	
		757 23	

1875.

COMPTE DE LA CHALOUPÉ DE SAUVETAGE.

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 223.....	\$653 70	
1er déc.	Tinning Bros., soin de la chaloupe pour 1875	60 00	
21	Thomas Tinning, compte d'honoraires, etc.....	49 00	
		762 70	

SALAIRES.

31 déc.	John Carr, maître du havre.....	\$1,200 00	
	E. G. Helliwell, député-maître du havre.....	700 00	
	Capitaine Kerr do	600 00	
		2,500 00	

1874.

TRAVAUX A L'EXTRÉMITÉ EST.

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 241....	\$48,114 11	
1875.			
2 déc.	Réparations au brise-lames.....	19 29	
		48,133 40	

1875.

Crédit.

2 janv.	Frais de dragage après l'achèvement du brise- lames, à la charge de E. E. H. Works.....	\$25,236 63	
		22,896 77	

1874.		FRAIS JUDICIAIRES.		
7	janv.	C. Gamble, compte.....	\$200 00	
		do balance de compte.....	205 81	
			<hr/>	405 81
DRAGAGE DU CHÉNAL O.				
12	mai.	H. A. Sample, officier d'administration.	\$19 35	
5	juin.	Certificat No. 1, pour dragage du chenal.	3,461 80	
8	juillet.	Certificat No. 2, do	2,166 88	
5	aug.	Certificat No. 3, do	3,684 72	
		Divers montants payés comptant.....	29 50	
			<hr/>	9,362 15
<i>Crédit</i>				
		Surcharge dans le chèque 134 au Capt. Kerr.....	50	
			<hr/>	9,361 65
RÉPARATIONS AU QUAÏ DE LA REINE.				
10	mars.	R. Dennis, certificat No. 1, pour réparations.....	\$510 00	
		Kivas Tully, pour plans, etc.....	100 00	
1er	avril.	Annonces de soumissions pour réparations.....	24 30	
6		R. Dennis, 2me certificat pour réparations.....	1,350 00	
5	mai.	do 3me do et dernier.....	2,407 14	
31	déc.	Petits montants payés comptant.....	3 00	
			<hr/>	4,394 44
COMPTE DE L'INTÉRÊT.				
30	nov.	Montant chargé par la Banque sur le crédit dépassé à la fin de l'année.....		805 00
1875. CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.				
1er	janv.	Balance, voir grand-livre, 208.....	\$5 00	
31	mars.	Loyer du quai dû pour le trimestre.....	525 00	
30	juin.	do do	525 00	
8	juillet.	Réparations au pavé du quai.....	427 53	
30	sept.	Loyer du quai dû pour le trimestre.....	525 00	
31	déc.	do do	525 00	
			<hr/>	3,052 53
<i>Crédit.</i>				
14	janv.	Loyer du quai pour le trimestre, payé jusqu'au 31 décembre.....	\$525 00	
22	avril.	do do 31 mars...	525 00	
31	déc.	Payé pour dettes, par compte spécial.....	330 00	
			<hr/>	1,380 00
				1,672 53
1875. ASSURANCE.				
23	janv.	Prime sur les entrepôts du quai de la Reine.....	\$52 50	
31	déc.	do sur l'ameublement de bureau.....	8 50	
			<hr/>	61 00
JOURNAUX ET ANNONCES.				
31	août.	Petits montants payés comptant.....		32 00

IMPRESSIONS, PAPETERIE ET TIMBRES.

6 février.	Compte de Hart et Rawlinson.....	\$12 93	
	do Copp, Clark et Cie.....	10 75	
23 juillet.	Débitures de Rolph, Smith et Cie.....	100 00	
	Compte de Copp, Clark et Cie., jusqu'au 1er juillet...	32 25	
23 déc.	Petits montants payés comptant.....	18 31	
			174 24

1875.

CHARBON, BOIS ET EAU.

14 janvier.	Loyer de gaz pour le trimestre finissant le 26 déc.'74	\$14 25	
6 février.	Payé à l'aqueduc jusqu'au 31 mars.....	4 00	
8 juillet.	Thomas Tinning, six cordes de bois.....	36 00	
31 déc.	Petits montants payés comptant.....	123 25	
			177 50

PHARES, BOUÉES ET BALISES.

6 février.	Compte de W. H. Sparrow.....	\$2 00	
6 "	do Hamilton et fils, pour ancrés.....	27 50	
6 avril.	do J. B. Smith, pour bouées.....	46 25	
28 "	Capt. Kerr, pose de bouées dans le chenal ouest....	24 00	
9 juin.	Compte de W. H. Sparrow.....	13 05	
8 juillet.	Louage du remorqueur "Perry" pour inspection..	20 00	
	Compte de J. Clements.....	3 75	
	Charles Robertson, masses à frapper pour le Don..	27 35	
5 août.	Compte de Hamilton et fils, pour ferrements.....	17 50	
	A. M. Browne, peinture des bouées.....	72 70	
8 oct.	Compte de W. H. Sparrow, pour huile.....	55 98	
8 "	do Hornshaw et fils.....	43 75	
1er déc.	P. D. Conger, louage du remorqueur "Clark".....	25 13	
6 "	Capt. Jackman, enlèvement des bouées à la Pointe...	50 00	
31 "	Petits montants payés comptant.....	132 30	
			561 26

PROFITS ET PERTES.

2 janvier.	Frais du dragage du Chenal Don, après l'achèvement du brise-lames.....	\$25,236 63	
11 "	Frais judiciaires re Hood, J. H. Cameron	220 00	
14 "	20 pour cent de déduction pour usure de la propriété.....	16,512 00	
30 juin.	Petits montants payés comptant.....	17 50	
			41,986 13

1875.

Crédit.

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 273.....	131,065 52	
31 mars.	Loyer du quai de la Reine par le chemin de fer T. G. et B.....	525 00	
30 juin.	do do do	525 00	
30 sept.	do do do	525 00	
15 déc.	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, réparations partielles au quai.....	427 53	
31 "	Loyer du quai de la Reine par le chemin de fer G. T. et B.....	525 00	
			133,593 05

91,606 92

FRAIS DE BUREAU.

6 février.	J. Clements et fils, voir compte.....	\$4 05	
	W. H. Sparrow, do	2 25	
8. juillet.	J. Clements et fils, do	5 36	
12 nov.	Loyer de bureau pour l'année 1875.....	400 00	
31 déc.	Petits montants payés comptant.....	75 72	
			487 38

DRAGAGE DIVERS.

5 mai.	Dragage de la glissoire de la rue Yonge.....	\$684 42	
5 juin.	do Chenal Don, certificat No. 1.....	576 97	
8 juillet.	do do do 2.....	1,874 15	
23 "	do do do 3.....	591 75	
30 juin.	Divers montants payés comptant.....	50	
			\$3,627 79
			\$207,580 74

PROFITS ET PERTES.

Dt.

1875.

2 janvier.	Dragage du chenal Don après l'achèvement du brise-lames	\$25,236 63
11 "	Frais judiciaires re Hood, J. H. Cameron.....	220 00
14 "	20 pour cent de déduction pour usure sur la propriété.....	16,512 00
30 juin.	Livre des petites dépenses payées comptant.....	17 50
31 déc.	Dépenses.....	359 37
31 "	Salaires.....	2,500 00
31 "	Dragage du chenal ouest.....	9,361 65
31 "	Réparations du quai de la Reine.....	4,394 44
31 "	Compte d'intérêt.....	805 00
31 "	Compte d'assurance.....	61 00
31 "	Journaux et annonces.....	32 00
31 "	Impressions, papeterie et timbres.....	174 24
31 "	Charbon, bois, eau et gaz.....	177 50
31 "	Phares, bouées et balises.....	561 26
31 "	Dépenses de bureau.....	487 38
31 "	Dragage divers.....	3,627 79
31 "	Balance.....	79,686 40
		\$144,214 16

Av.

1875.

1er janv.	Balance, voir le grand-livre, page 273.....	\$131,065 52
31 mars.	Loyer du quai de la Reine par le ch. de fer T. G. et B.....	525 00
30 juin.	do do do	525 00
30 sept.	do do do	525 00
15 déc.	Ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, réparat. partielles au quai..	427 53
31 "	Loyer du quai de la Reine p. le c. de fer Toronto, Grey et Bruce	525 00
31 "	Dû au havre.....	10,621 11
		\$144,214 16

E. G. HELLIWELL,
Deputé-maître de havre.
Vériefié et trouvé exact.

JOHN CARR,
Maître de havre.

JAMES E. DAY,
SAMUEL SPREULL. } Auditeurs.

TORONTO, 4 janvier 1876.

**TABLEAU COMPARATIF.—CHARGEMENTS DE STEAMERS ET NAVIRES
EN 1874 ET 1875.**

Matière.	1874.	1875.
Marchandises et articles non autrement énumérés.....tonnes	22,013	18,385
Charbon de terre.....tonnes	128,441	150,016
Bois..... cordes	9,154	8,807
Pierre..... toises	4,881½	3,609½
Chaux, plâtre, etc.....barils	15,428	12,446
Poisson, suif, huile..... barils	2,527	1,536
Grains et légumes..... boisseaux	73,611	79,110
Sel..... sacs	4,932	4,597
Bois d'échantillon.....pieds	791,000	849,500
Brique réfractaire.....M	147,500	71,360
Brique ordinaire.....M	451,000	83,000
Pommes de terre et autres légumes.....barils	1,116	1,579
Fruits.....barils	7,225	3,410
Fruits.....boîtes	16,007	13,203
Fruits.....paniers	23,439	28,111
Chevaux, voitures, etc.....	271	304
Eau-de-vie commune.....barils	85	63
Sable à mouler.....tonnes	662	1,127
Pierre de construction brute.....tonnes	4,833	2,624
Porter, cidre, etc.....barils	422	547
Foin.....tonnes	974	264½
Seaux.....douzaine	116	aucuns.
Moutons.....	5	aucuns.
Farine.....barils	Rien.	68
Sel.....barils	Rien.	186
Lattes et cercles.....M	Aucuns.	1,290,000

**TABLEAU COMPARATIF DES DIFFÉRENTES ESPÈCES DE CHARBON
IMPORTÉES EN 1873, 1874 ET 1875.**

Description.	1873.	1874.	1875.
Charbon dur.....	69,562	58,390	75,204
Charbon mou.....	110,530	65,223	73,119
Charbon de Blossbourg.....	8,643	4,828	1,613
	<u>188,735</u>	<u>128,441</u>	<u>150,016</u>

A la Commission du havre de Toronto.

MESSIEURS LES COMMISSAIRES,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel qui suit sur les opérations de la commission du havre pendant l'année 1875. Bien que la dépression remarquée l'année dernière dans les affaires de la navigation se rattachant à notre port, ait continué cette année et se soit fait sentir très-sérieusement, je crois, par tous ceux qui ont des intérêts dans le commerce de transport, j'ai, néanmoins, le plaisir de pouvoir constater une augmentation dans les recettes de droits de havre comparées à celles de l'année 1874.

De l'ouverture de la navigation, le 12 avril, jusqu'à la clôture, le 12 décembre, les recettes du havre ont été de \$10,621.11, ce qui constitue une augmentation de \$476.96 sur celles de 1874.

Recettes totales de 1875.....	\$11,728.09
Dépenses " ".....	25,671.18

L'augmentation dans les recettes de cette année est due au charbon. En 1874 la quantité de charbon importée était de 128,441 tonnes; cette année elle est de 150,016 tonnes, soit 21,575 tonnes de plus qu'en 1874. Il a été importé en outre beaucoup de charbon par chemin de fer avant l'ouverture de la navigation.

Les recettes des marchandises, du bois, de la pierre et des fruits, ont considérablement diminué.

Ci-suit un état des navires qui ont fréquenté le havre durant la saison de 1875 :

Bateaux à vapeur, chargés.....	575
" sur lest.....	20
Propulseurs, chargés.....	188
" sur lest.....	88
Voiliers, chargés.....	1,481
" sur lest.....	93
Total.....	2,439

Ce qui constitue, pour 1875, une diminution de 85 navires.

Nombre de remorqueurs ont été employés à remorquer les navires, radcaux, etc.; quatre bateaux traversiers ont fait le service de l'Île, de Humber, etc. Le nombre de navires qui ont hiverné dans le port est de 48.

Le sémaphore a été hissé 17 fois pendant la saison, sur les ordres du professeur Kingston, de l'observatoire magnétique. Les capitaines de navires se plaignent fréquemment qu'ils n'entendent pas la cloche d'alarme qui sonne sur l'île dans les temps de brouillard, avant d'arriver à une distance dangereuse du rivage; la cloche est placée trop bas et recouverte, de manière que le son en est perdu. Il est à espérer que les autorités feront disparaître ce sujet de plaintes.

L'eau du havre a été exceptionnellement basse pendant toute la saison; en moyenne elle s'est tenue à 15 pouces de plus bas qu'en 1874, ce qui a dû causer beaucoup plus de dépenses pour les navires de forts chargements. Pendant les cinq dernières années le niveau du lac Ontario a varié entre 47 pouces au-dessus de zéro, en 1870, et 16 pouces au-dessous de zéro en 1872: différence de niveau, 5 pieds 3 pouces.

Ci-suit un état des frais de dragage pendant la saison. MM. Hamilton et Pearce ont reçu sur leur entreprise de dragage:

Cale d'embarquement de la rue Yonge... 2,145 verges... \$	684.42
Chenal Don.....	10,871 " ... 2,943.37
Chenal du quai de la Reine.....	14,613 " ... 9,355.65

Montant total payé pour dragage.....\$12,983.44

Laminoirs ou Chenal Don.

Le niveau de l'eau ne permettait pas aux navires ayant de forts chargements d'approcher des quais du Grand Tronc ou autres pour y décharger leurs cargaisons de charbon, etc. J'ai vu à la fois jusqu'à sept navires échoués dans la boue. Le dragueur a du être mis en opération, et, une fois le chenal clair, tout a bien été.

Chenal de l'entrée de l'est.

Il n'a pas été fait de dragage à ce chenal cette année. Il fut avec soin muni de bouées au printemps, et un avis fut alors publié indiquant leur situation aux capitaines de navires entrant dans le port par ce chenal. On plaça aussi des pavillons rouges sur les deux bouées de l'est, afin de les mettre plus en évidence. Le niveau de l'eau dans ce chenal a été suffisamment élevé pendant la plus grande partie de la saison, ce qui permettait aux bateaux à vapeur et autres navires de le prendre, comme route plus courte ou pour sauver du temps; le niveau s'est maintenu entre sept pieds et huit pieds et trois pouces d'eau.

Chenal du Quai de la Reine.

Le dragage de ce chenal a consisté principalement dans l'enlèvement d'une certaine quantité d'argile bleue et de galet. L'entreprise une fois terminée, il restait encore beaucoup à faire ; mais en considérant les dépenses considérables faites par la Commission pour dragage et autres travaux dans le havre pendant les trois dernières années, et pour lesquelles elle avait dépassé le montant de son crédit dans la banque de Toronto—ce qu'elle avait pu faire grâce à l'influence du président—elle ne crut pas devoir continuer les travaux.

Ci-suit un tableau des dépenses faites par la Commission pour le dragage et les autres travaux des trois années 1873, 1874 et 1875.

En 1873.....	\$17,847.72
1874.....	15,012.65
1875.....	17,958.43

Dépenses totales des trois années.....\$50,818.80

Recettes des droits de havre pendant les mêmes années :—

En 1873.....	\$12,692.59
1874.....	10,144.15
1875.....	10,621.11

Recettes totales des trois années 33,457.85

Surplus des dépenses\$17,360.95

Les ingénieurs de l'Etat, sous la direction de M. Kingsford, I. C., ont encore été occupés à l'exploration du havre et de l'île pendant une grande partie de la saison. Le rapport de M. Kingsford sur le havre a été publié il y a quelque temps par le *Globe*. Je ne sache pas qu'il y ait eu d'autres dépenses de faites au profit de notre havre.

Je donne ici un liste des accidents arrivés aux navires en partance ou en destination de notre port, pendant la saison de 1875 :—Le 16 août, le steamer *Rothsay Castle*, en revenant avec un parti d'excursionnistes à bord, en dehors de l'île, à l'approche de l'entrée de l'est, à environ 200 verges à l'ouest de la bouée du sud-ouest indiquant l'entrée proprement dite du chenal, se frappa sur la chaudière du steamer *Monarch* naufragé sur l'île près de l'hôtel Privat il y a environ 19 ans, ce qui avaria tellement sa coque qu'il sombra immédiatement. Les passagers furent tous conduits à terre sains et saufs. Ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté que le steamer fut relevé et conduit au Port Dalhousie pour être réparé, et aujourd'hui il est encore à son quai dans notre port. Les deux goëlettes *Olive Branch* et *Fearless*, chargées de charbon en destination de notre port, ont été poussées sur le rivage en dehors de l'île pendant la grande tempête du 14 novembre, et il est probable qu'elles seront complètement perdues. Les équipages des deux goëlettes furent sauvés, à l'exception du capitaine Ferguson, du *Fearless*, lequel se noya après s'être embarqué dans sa propre chaloupe qui chavira. M. Tinning assista aux deux naufrages avec la chaloupe de sauvetage du port. Après avoir aidé à W. Ward à débarquer quelques-unes des personnes de la *Olive Branch*, il se porta au secours des naufragés de la *Fearless*. Il passa la nuit entière sur le rivage et réussit, de bonne heure le lendemain matin, à conduire à terre tout l'équipage.

La soumission de M. R. Dennis pour les réparations du quai de la Reine, se montant à \$4,394.44, a été acceptée, et les travaux commencèrent le 11 février et furent terminés le 31 mars. Sur certificat de M. Tully, quant à la qualité de l'ouvrage, le bureau a donné ordre de payer la somme mentionnée plus haut.

Le chemin conduisant au quai de la Reine fut réparé par la corporation de la ville au printemps dernier. Ces réparations ont été d'un grand avantage pour ceux qui se servent du quai ; M. P. Burns seul a fait charroyer par ce chemin 29,000 tonnes de charbon pendant la saison.

La chaloupe de sauvetage sous la garde de M. T. Timming a été beaucoup améliorée cet automne ; elle a été munie de nouvelles rames, et a subi des changements qui la rendent plus facile à manœuvrer quand ses services sont nécessaires.

Les bouées indiquant les différents chenaux conduisant au havre ont, comme d'ordinaire, été mises en place à l'ouverture de la navigation et relevées à la clôture sous la direction du capitaine Kerr.

Les phares du quai de la Reine ont cessé d'être allumés le 14 décembre.

HOOD vs. LES COMMISSAIRES DU HAVRE.

Les juges ayant accordé un nouveau procès, sur appel du capitaine Hood, l'instruction en fut faite devant la cour d'Erreur et d'Appel le 15 décembre 1874. Depuis lors, jugement a été rendu renvoyant l'appel avec dépens.

Le bureau s'est assemblé 18 fois pendant l'année pour la transaction des affaires de la commission ; il y a eu quorum à chaque assemblée.

M. Tully, l'ingénieur de la commission, soumet son rapport annuel à la considération du bureau.

Mes rapports mensuels traitaient en détail de plusieurs matières d'importance secondaire, et il serait oiseux de me répéter dans mon rapport annuel.

En terminant j'ai beaucoup de plaisir à appeler l'attention de la commission sur la manière habile dont mes deux aides, le capitaine Kerr, chargé des propriétés du quai de la Reine, du sémaphore, des phares, des bouées et des balises, et M. Helliwell, plus immédiatement attaché au bureau et chargé des arrivages, ont accompli leurs devoirs respectifs ; en tous temps ces messieurs ont montré un louable zèle pour les intérêts de la commission.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN CARR,

Maître de havre.

Bureau du maître de havre,
Toronto, 31 décembre 1875.

TORONTO, 8 janvier 1876.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les différents travaux de l'amélioration du havre pendant l'année.

La devanture du quai de la Reine a été entièrement réparée l'hiver dernier, tel que demandé dans mon rapport précédent, pour la somme de \$3,731.65, à part \$427.53 pour le pontage, laquelle somme devrait être, suivant les termes du loyer, remboursée par le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce. Le quai est maintenant en bon état, et offre tous les avantages que peuvent désirer les navires qui le fréquentent.

Le chemin qui conduit du pont qui se trouve au sud de la rue Front, jusqu'au terrain du chemin de fer, a été macadamisé par la corporation de la ville l'année dernière ; mais afin de rendre le quai d'un accès plus facile pour le commerce, le chemin qui se trouve au sud de la voie ferrée conduisant au devant du quai devrait être complètement réparé le printemps prochain.

La cale d'embarquement de la rue Yonge a été creusée, en mai dernier, de 2,145 verges cubes. Le niveau de l'eau est maintenant de 10 pieds.

Les frais du dragage de ces cales sont considérables, et il serait à propos d'appeler l'attention du Conseil-de-Ville sur cette dépense annuelle et sur le nombre de plaintes qui, depuis plusieurs années, sont faites par les propriétaires et occupants de lots riverains demandant le dragage des dépôts accumulés par la décharge des égouts ; il est à désirer que l'on adopte un nouveau système d'égouts portant les ordures de la ville ailleurs que dans la baie.

La dépression du niveau du lac a rendu nécessaire d'enlever, à l'aide du dragueur, 10,871 verges cubes du fond du chenal Don afin de permettre aux navires de décharger au quai du chemin de fer Grand-Tronc.

En avril, la commission reçut des soumissions pour le dragage de l'argile bleue et du galet du chenal de l'ouest, au sud du quai de la Reine, et après un examen attentif, celle du MM. Hamilton et Pierce fut trouvée la plus basse et acceptée. Le dragage commença en juin et finit en août; la quantité de matière enlevée est de 14,615 verges cubes.

Le dragage transversal n'a pas été commencé, et devra être fait l'été prochain, car le chenal ne peut pas être considéré comme parfait jusqu'à ce que le fond soit complètement libre d'argile bleue et de galet jusqu'au roc. Il sera à propos, aussi, de draguer le sable de l'extrémité de la barre, comme le mentionne un précédent rapport; mais la quantité de matière à enlever ne peut être indiquée avant que le sondage ait été fait et que le chenal ait été examiné au printemps.

Le niveau de l'eau du lac est maintenant de 8 pouces plus haut qu'il n'était l'année dernière à cette époque. Il est de deux pouces plus haut que le point de repère.

Tandis que le dragage de l'aqueduc se faisait près de l'île, j'appris que l'on retirait de l'argile bleue en cet endroit; j'adressai en conséquence, aux entrepreneurs, une lettre leur demandant des détails sur la profondeur à laquelle elle se rencontrait, et voici la réponse que je reçus :

TORONTO, 24 novembre 1875.

KIVAS TULLY, Ecr.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre demande du 22 du courant, nous avons l'honneur de vous informer que votre dragueur a rencontré du tuf dur au caisson à la Pointe Gibraltar, et de l'argile bleue dans le bassin de filtration; et comme nous ne draguons pas plus bas que 14 pieds au dessous de zéro, et que nous n'avons pas creusé assez pour enlever une grande quantité de cette matière, nous ne sommes pas en état de vous dire l'épaisseur et la largeur de la veine.

Nous n'hésitons pas à dire que tout le fond est d'argile bleue et de tuf dur.

Vos très-respectueux serviteurs,

GINTY & DICKEY.

Le fait que la base de l'île est d'argile bleue et de tuf dur à une profondeur raisonnable au-dessous de la surface de l'eau, assure une fondation solide pour des travaux de nature permanente, si de tels travaux deviennent nécessaires plus tard.

Pendant les deux dernières saisons, une exploration du havre a été faite sous la direction d'ingénieurs nommés par le gouvernement du Canada, et l'ingénieur-en-chef de ces travaux a préparé un rapport dans lequel nous voyons avec plaisir que les travaux d'amélioration du havre ont été approuvés, à quelques exceptions près qui peuvent être facilement expliquées; mais comme l'exploration et l'examen n'ont pas été complétés, il ne serait pas encore temps de faire des remarques sur les différents sujets traités dans ce rapport.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,,

KIVAS TULLY,

Ingénieur.

J. G. WORTS,

Président de la commission du havre
de Toronto.

 ANNEXE No. 10

RAPPORT SUR LES BOUÉES DU CHENAL ST. JOSEPH, SAULT STE. MARIE, ONTARIO, POUR L'ANNÉE CIVILE 1875.

SAULT STE. MARIE, 7 janvier, 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les bouées etc., dans le chenal St. Joseph.

Le 13 mai dernier je partis à bord d'une barge à vapeur avec l'équipage du bateau de la douane, dans le but de placer les bouées du chenal St. Joseph. Je m'acquittai de cette tâche en trois jours. La glace avait emporté, dans l'automne, la balise de la roche de l'île Française; je n'ai pu la remplacer avant le 17 juin, l'eau étant trop froide pour permettre à l'équipage d'y travailler.

J'ai peinturé à neuf toutes les balises et les ai mises en bon état.

Je regrette d'avoir à dire que cinq des bouées avec leurs ancres ont été emportées par la glace en novembre dernier, en même temps qu'un certain nombre de bouées américaines subissaient le même sort. J'espère pouvoir retrouver quelques-unes des nôtres. J'ai aussi à rapporter la perte d'une des balises des "Jumelles" pendant un fort coup de vent en novembre. Le dernier navire canadien est descendu le 25 novembre. Ayant loué un bateau à vapeur, je relevai les bouées et les mis en lieu sûr au Sault Ste. Marie.

J'ai l'honneur de demander d'être autorisé à acheter six nouvelles bouées avec ancres.

J'insiste respectueusement de nouveau auprès de l'administration sur la nécessité de faire examiner quelques-uns des excellents havres de la rive nord du lac Supérieur, et de placer des balises à l'entrée de ces havres. Quelques balises sont aussi nécessaires entre Killarney et les mines de Bruce; tout ce qu'il faudrait serait le bois et le clous nécessaires. L'équipage pourrait les construire.

J'ai l'honneur de vous transmettre avec le présent rapport un tableau indiquant le nombre et le tonnage, etc. des navires canadiens qui naviguent sur le lac Supérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOS. WILSON,

Percepteur.

WM. SMITH, Ecr.

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. II.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION DU HAVRE DE MONT-
RÉAL POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

MONTREAL, 3 février 1876.

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 1875.

Les recettes provenant de toutes sources ont été comme suit, savoir :—

	\$ cts.	\$ cts.
A L'ENTRÉE.		
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage <i>ad valorem</i> :—		
Valeur \$5,979,262, à $\frac{1}{4}$ pour cent.....	14,948 16	
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage spécifiques.....	65,713 15	
Plus, reçu en fractions.....	16 25	
	80,677 56	
A LA SORTIE.		
Droits de quaiage perçus sur navires à voiles, navires à vapeur et leur cargaison.....	88,495 35	169,172 91
Des percepteurs de douanes, Ontario :—		
Janvier, février et mars.....	279 71	
Avril.....	30 54	
Mai.....	1,013 26	
Juin.....	1,433 33	
Juillet.....	1,791 82	
Août.....	2,576 53	
Septembre.....	2,645 86	
Octobre.....	1,377 20	
Novembre.....	590 95	
		11,739 25
Trafic local :—		
Droits de quaiage sur marchandises, à l'entrée.....	9,685 47	
do do do à la sortie.....	1,447 68	
do havre sur barges.....	16,147 35	
do do navires à vapeur.....	6,339 17	
Echanges sur navires à vapeur.....	22,103 00	
Pour le droit d'empiler du bois de chauffage sur les quais.....	4,565 19	
do do bois d'échantillon do.....	6,025 00	
Pour services du remorqueur à mancelle.....	1,596 33	
do des balances.....	550 00	
do de petits bureaux.....	859 30	
		69,318 49
Moins, droits de quaiage remis.....		250,230 65
		2,204 90
Revenu net.....		248,025 75
Débentures vendues pendant l'année.....		15,000 00
<i>A reporter</i>		

Recettes.—*Suite.*

A LA SORTIE.		\$	cts.	\$	cts.
<i>Report</i>					
Du Gouvernement fédéral—reçu en à-compte pour les améliorations du nouveau chenal :—					
En février.....		34,000	00		
mars.....		57,000	00		
mai.....		64,000	00		
juillet.....		35,000	00		
septembre.....		48,000	00		
novembre.....		36,000	00		
					274,000 00
Intérêt, Banque de la Cité, 30 juin.....		5,320	66		
do do 31 décembre.....		3,788	33		
Divers :—					9,108 99
Reçu du Capitaine Naud, vente de vieux cordages.....		25	00		
do assurance pour dommage causé par le feu au dragueur No. 7.....		621	33		
do de Decker et Cie., pour loyer.....		400	00		
do de la Cie. de Navigation Union—amende, etc.....		20	00		
do pour charbon vendu.....		105	15		
do du maître de havre, charroyage.....		62	30		
do de J. T. Thérien—vente de vieux madriers.....		41	00		
					1,274 78
Total des recettes.....					547,409 52

La dépense de l'année était comme suit :—

	\$	cts.
Dragage du havre.....	88,362	91
Réparations.....	16,449	01
Intérêt.....	98,951	67
Dépenses, y compris salaires, administration générale, etc.....	33,880	12
Bouées et balises.....	6,304	59
Remorqueur à mancelle.....	1,103	21
Débentures payées durant l'année.....	110,683	33
Exploration du havre.....	1,044	78
Quai de la fabrique Hudon.....	2,325	27
Jetée Wellington.....	1,089	24
Bassin militaire.....	9,450	60
Quai de la traverse de Longueuil.....	4,137	09
J. Samson et Cie., deux chalands.....	3,653	67
J. B. Auger et Fils, trois do.....	4,800	00
George Bowie et Frères, sur entreprise.....	7,062	89
Quai d'Hochelega.....	8,426	63
McNamee, Gaherty et Fréchette, sur entreprise.....	13,550	00
Quai des commissaires.....	602	70
Nouvel outillage de dragage.....	97,634	31
J. et B. Grier, pour bois d'échantillon.....	15,056	35
Travaux du chenal.....	149,423	59
Nouvelle grue à vapeur, No. 3.....	1,912	94
John Poupore, bois de construction.....	269	46
John J. Bew, do.....	548	16
Atelier de machines (Sorel).....	3,876	17
R. Bruce Bell.....	1,000	00
Général Newton.....	100	00
Bureau des ingénieurs.....	2,314	85
Quai de la Pointe du Moulin-à-Vent.....	5,376	81
Nouveau bâtiment :—		
J. B. St. Louis et frères.....	\$26,800	00
James Howley.....	3,600	00
George Roberts.....	3,600	00
Hopkins et Wily.....	800	00
A. C. Hutchison.....	800	00
G. Chapleau.....	1,200	00
Prowse, frères.....	2,700	00
Henry Millen.....	1,200	00
		40,700 00
Dépenses totales.....		\$730,089 85

Les travaux faits dans le havre pendant la saison qui vient de s'écouler ont été plus considérables que ceux des années précédentes. Quant aux détails, j'ai l'honneur de vous renvoyer au rapport de M. Kennedy, l'ingénieur en chef, dont copie ci-jointe.

Je vous transmets aussi le rapport annuel du maître du havre avec un état comparatif du trafic dans le port ; vous recevrez, avec les présentes, le rapport du capitaine Short sur le service fait pendant la saison par le norqueur à mancelle.

Les commissaires s'occupent activement de l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal. Le rapport sur ces travaux indique la somme dépensée à cette fin. Comme ces travaux sont faits sous la direction de l'administration des Travaux Publics, le rapport à ce sujet sera fait directement à ce ministère.

Les améliorations du havre de Montréal, qui consistent dans l'approfondissement du chenal et son adaptation aux exigences des voiliers et des vapeurs remontant le nouveau chenal entre Québec et Montréal, tirant vingt-quatre pieds d'eau, constituent des travaux si importants que les commissaires ont jugé à propos de consulter les meilleures autorités professionnelles à ce sujet. Ils ont en conséquence résolu de former un bureau d'ingénieurs pour l'examen de la question, composé de R. Bruce Bell, écr., de Glasgow, du général Newton, de New-York, et de Sanford Fleming, écr., d'Ottawa.

Ces messieurs ont fait toutes les explorations nécessaires, ont consulté nombre de marchands sur les besoins du port, et leur rapport sur le tout est attendu en février ou mars.

Les limites du havre, du côté de la rivière, ont été définies. Mais comme de temps à autre il y a eu des empiètements sur ce que les commissaires ont considéré être la propriété publique, ils ont nommé une commission d'arpenteurs provinciaux chargée de déterminer les limites le long de la grève du havre dans toute la longueur de celui-ci. MM. Jos. Rielle, J. W. Hopkins, et H. M. Perrault, qui composent cette commission, sont à l'œuvre depuis sept mois, et l'on attend leur rapport très-prochainement.

J'ai l'h

onneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

Wm. Smith, écr.,

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

BUREAU DU HAVRE,

MONTRÉAL, 18 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de 1875, avec des tableaux comparatifs qui 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, la classification et le tonnage des navires maritimes ainsi que le plus grand nombre d'entre eux qui se sont trouvés dans le port en même temps, le nombre et le tonnage des embarcations de rivière et le plus grand nombre d'entre elles qui se sont trouvés dans le port en même temps, pendant les dix dernières années.

Le 1er janvier, le fleuve en face de la ville était couvert de glaces flottantes ; l'eau était de 12 $\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau d'été ; des voitures chargées de foin traversaient sur la glace de la rive sud à la rive nord, en aval d'Hochelega, le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier, la glace s'arrêta, et le jour suivant des voitures traversaient de St. Lambert et de Laprairie à la ville. A compter de cette date, l'eau baissa graduellement jusqu'au 17 février, où elle atteignit son plus bas niveau, 6 $\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau d'été, ou 23 $\frac{1}{2}$ pieds sur le seuil d'écluse du canal Lachine. L'hiver a été le plus froid que nous ayons eu depuis plusieurs années. Douze jours en janvier, à 8 a.m., la température était au-dessous de zéro ; il en a été de même onze jours en février et

une fois dans le mois de mars. Le plus grand froid que nous avons eu fut le 8 février : à 8 a.m., le thermomètre marquait 23° au-dessous de zéro. La glace prise dans le havre en face de la ville pour la consommation de l'été avait trois bons pieds d'épaisseur, et était claire et massive. Le premier mouvement de la glace en face de la ville eut lieu le 24 avril ; l'eau était alors à 11½ pieds au-dessus du niveau d'été ; la glace continua à descendre et le 29 avril le fleuve était libre de glace jusqu'au Ruisseau Migeon. L'eau baissa rapidement, les quais étaient dépouillés de glaces d'un bout du havre à l'autre.

Le 30 avril, les compagnies de paquebots commencèrent la construction de leurs hangars sur les quais pour l'usage de leurs vapeurs. Le 1er mai, on planta le mât de mai, sur la glace du fleuve en face du village de Longueuil.

Le 3, plusieurs petits bateaux qui avaient hiverné à Boucherville arrivèrent dans le port, ainsi que plusieurs petits vapeurs de Sorel.

Le 7 mai, le pont de glace du Cap Rouge, près de Québec, céda, et dix navires en destination de Montréal, qui attendaient déjà depuis quelques jours que le fleuve fût libre, se remirent en route aussitôt que possible, et arrivèrent le 9 à 7 p.m. Les steamers *Prussian* et *Manitoba* furent les premiers navires qui nous arrivèrent de la mer. De ce moment les navires de la mer et d'ailleurs commencèrent à arriver ; à la fin du mois, le port était bien rempli de bateaux et navires de toute sorte. Le nombre des navires et leur tonnage n'a pas été aussi considérable que les trois années précédentes ; mais vu la dépression générale des affaires dans toutes les parties du monde, les chiffres de l'année ne font pas trop mauvaise figure.

Nous n'avons été, en aucun temps de la saison, embarrassés pour accommoder les navires maritimes ; mais il nous faudrait beaucoup plus d'espace à donner aux navires de l'intérieur, particulièrement aux barges qui arrivent chargées de bois de chauffage, de bois d'échantillon, de brique et de sable. Lorsque les quais qui s'étendent en bas de la rue Monarque seront terminés, ils pourront certainement en accommoder un grand nombre ; mais ces quais avant de pouvoir être utilisés avec avantage ont encore besoin de beaucoup de travaux tant de remplissage que de nivellement.

Beaucoup de réparations et d'améliorations ont été faites dans le havre cette année, et les quais sont généralement en meilleur état qu'ils ont été depuis plusieurs années. Lorsque le quai militaire sera complété, il sera d'une grande utilité pour les gros navires qui fréquentent le port, et afin de faciliter les affaires et procurer un espace convenable pour les cargaisons, les hangars, etc., il sera nécessaire d'assigner aux marchands de bois de chauffage une autre place en aval, entre le quai de la rue Monarque et la prison, où ils auront autant de commodité et se trouveront plus près de cette partie de la cité où il se consomme le plus de bois de chauffage.

Le commerce de bois d'arrimage qui se fait avec l'Amérique du Sud a beaucoup diminué cette année, mais reprendra sans doute encore son ancienne vigueur, et alors il est probable que les quais d'Hochelaga ne pourront faire plus que suffire à ce commerce.

J'appelle respectueusement l'attention des commissaires sur l'état de dilapidation du quai de l'Île, et du boitage du bassin du Roi, et je recommande qu'ils soient réparés aussitôt que possible, vu que cette partie du havre est d'une valeur très-considérable et est très-recherchée par tous ceux qui font le commerce du port.

Tous les bassins en face de la ville ont besoin d'être complètement nettoyés et nivelés. Le fond est très-inégal et aucun d'eux n'offre vingt pieds d'eau au niveau d'été.

Je dois encore faire remarquer que, numériquement, la police de rade n'est pas à la hauteur des exigences du havre pour la protection des personnes et de la propriété : il n'y a que cinq hommes de quart, le jour ou la nuit, entre l'écluse St. Gabriel et Hochelaga. Tout le corps consiste en un chef, quatre sergents et vingt-trois hommes.

Vu qu'il s'est fréquemment élevé des difficultés l'année dernière entre les compagnies de chargement de grain quant au droit de décharger le grain des barges pour en charger les navires maritimes, j'espère que les commissaires considéreront la

question et passeront quelques règlements à ce sujet avant que la saison des affaires ne commence, car il n'en existe pas pour ma gouverne.

Il n'y a pas eu de plainte de portée contre aucun des pilotes cette année.

Le dernier navire en partance pour la mer a laissé le port le 22 novembre, et la navigation s'est fermée le 29. Le froid devint intense le 30 novembre; le fleuve se couvrit rapidement de glace, et le 5 décembre plusieurs personnes traversèrent à pieds entre Hochelaga et Longueuil; le 9, des chevaux et des traîneaux traversaient en amont de l'île Ste. Hélène à la ville. Jamais ce fait ne s'était produit si à bonne heure.

En soumettant le tout à l'examen des commissaires,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. M. RUDOLF,

Maître du havre.

H. H. Whiney, écr.,

Secrétaire, Commissaires du havre.

PORT DE MONTREAL.

ETAT COMPARATIF indiquant la classification et le tonnage des navires océaniques entrés dans le port et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

	Strs.	Tonnage.	Navi- res.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigan- tins.	Tonnage.	Goëlet- tes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage collectif.	Plus grand nombre pré- sens à la fois dans le port.
1866.....	70	75,474	51	42,169	119	54,397	27	6,415	69	9,981	180	17,339	516	205,775	91, 13 juin.
1867.....	106	87,199	55	47,463	81	39,883	18	3,757	64	9,273	140	11,478	464	199,053	59, 24 oct.
1868.....	106	101,568	41	36,693	75	31,871	21	4,875	49	7,807	187	15,947	478	198,759	51, 21 juin.
1869.....	117	117,965	66	64,484	103	45,710	18	4,735	49	9,243	204	17,726	557	269,863	61, 4 nov.
1870.....	144	133,912	78	73,175	157	75,797	16	4,183	62	10,351	223	19,428	680	316,846	62, 20 juin.
1871.....	142	146,937	99	92,502	170	82,363	26	6,539	47	7,839	180	15,551	664	351,721	89, 27 oct.
1872.....	215	217,713	67	62,775	182	87,199	20	5,231	68	11,504	175	14,388	727	398,800	84, 30 do
1873.....	242	246,237	72	65,823	164	75,594	18	4,660	59	8,581	147	13,583	702	412,478	84, 29 août.
1874.....	266	262,096	50	46,938	167	80,677	15	3,328	64	10,688	169	19,096	731	433,423	76, 5 juillet.
1875.....	256	255,435	40	39,895	138	63,167	17	3,833	53	9,801	136	13,961	642	386,112	60, 16 août.

(Signé), A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
MONTREAL, 18 janvier 1876.

PORT DE MONTRÉAL.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des bateaux de rivière entrés dans le port, et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

	Nombre de navires.	Tonnage.	Le plus grand nombre présents à la fois dans le port.
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, 12 octobre.
1873	6,751	933,462	296, 8 juin.
1874	6,855	956,837	301, 1er juin.
1875	6,178	811,410	256, 4 août.

TABLEAU COMPARATIF indiquant les dates de l'ouverture et la clôture de la navigation, le premier arrivage de la mer et le dernier départ pour la mer, pendant les dix dernières années.

	Ouverture de la navigation	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1866.....	19 avril.	15 décembre.	1er mai.	28 novembre.
1867.....	22 do	6 do	4 do	29 do
1868.....	17 do	9 do	4 do	27 do
1869.....	25 do	6 do	30 avril.	24 do
1870.....	18 do	18 do	22 do	27 do
1871.....	8 do	1er do	22 do	29 do
1872.....	1er mai.	8 do	5 mai.	28 do
1873.....	25 avril.	26 novembre.	4 do	21 do
1874.....	25 do	13 décembre.	11 do	21 do
1875.....	3 mai	29 novembre.	9 do	22 do

(Signé,)

A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
MONTRÉAL, 18 janvier 1876.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 février 1876.

H. H. Whitney, Ecr., secrétaire
de la Commission du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre à la commission du havre le rapport suivant sur les travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année 1875.

RÉPARATIONS DANS LE HAVRE.

L'on verra par les détails qui suivent que la seule réparation considérable qui ait été faite aux quais, est le bordage à neuf du devant et du côté nord de la jetée Wellington; et que les autres travaux de réparation ne sont que d'une importance secondaire. Néanmoins il a été fait une grande quantité de travaux de cette nature, et bien qu'il en reste encore beaucoup à faire, l'état des quais en général est grandement amélioré.

Voici en détail quels ont été les principaux travaux de réparation.

Quai de la pointe du Moulin-à-Vent.

Sur environ 100 pieds pris de l'extrémité inférieure du quai, la partie supérieure de la construction qui s'était affaissée en s'éventrant a été relevée et rebâtie, au prix de \$473.

Bassin de la Reine.

Environ 300 pieds du cordon en chêne et une partie considérable du revêtement du quai ont été renouvelés.

Débarcadère Wellington.

Le côté sud, dont les longrines avaient été renouvelées dans l'automne de 1874, a été bordé à neuf au commencement du printemps. La partie supérieure de tout le côté nord du quai a été recouverte de palplanches et bordé à neuf là où le besoin s'en faisait sentir. Coût des réparations: matériaux, \$1,316; main-d'œuvre, \$727.

Quai de l'Île.

Le cordon en chêne et une partie du bordage du côté du large et des deux côtés d'aval, ont été renouvelés. Une petite cale d'embarquement a été pratiquée du côté du large, à la demande de la compagnie des bateaux-traversiers de St. Lambert.

Bassin des Marchands.

Sur environ 600 pieds le cordon en chêne a été renouvelé.

Débarcadère Bonsecours.

Toute la partie centrale du débarcadère a été dépouillée du vieux pontage et de ses lambourdes, et remplie de pierre pour servir de fondation au macadam qui sera posé le printemps prochain.

Bassin Elgin.

On a dragué trois jours à la clôture de la navigation pour enlever les ordures annuellement déposées par l'égoût de la rue des Commissaires, et les amas de lest déchargé par des navires inconnus.

On a employé environ 155 toises de pierre à macadamiser connue sous le nom de *banc rouge*, à la réparation des débarcadères et des chemins en arrière, surtout ceux qui se rencontrent à partir du débarcadère Victoria. Le bordage et le pontage des vieux quais ont été en général réparés où il le fallait.

Bien qu'il ait été fait beaucoup de réparations, il en reste encore beaucoup à faire pour mettre en parfait état les constructions du havre.

La partie en bois de l'intérieur du bassin du Roi n'est pas assez forte pour le gros fret, et doit être reconstruite immédiatement. L'ancien quai d'Hochelaga a besoin d'être reconstruit au-dessus du niveau des basses eaux. La charpente de presque tous les quais a plus ou moins besoin de réparation ou de renouvellement. Le mur de revêtement, en face du bassin du Roi et de celui de la Reine, demande à être reconstruit en différents endroits. Le bassin de la Reine, et quelques autres d'une profondeur nominale de 20 pieds, ont besoin d'être nettoyés et approfondis de manière à permettre aux navires tirant réellement 20 pieds d'eau de manœuvrer à l'aise et de s'approcher des quais en temps d'eaux basses.

NOUVEAUX TRAVAUX.

QUAIS ET BASSINS.

Quai et Bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent.

Des soumissions furent demandées en juin dernier pour la construction de la charpente en bois de 1,000 pieds de longueur de quai dans vingt-quatre pieds d'eau, parallèlement à la rue du Moulin et comme continuation du quai qui existe déjà ; mais à la réception des soumissions, la commission jugea à propos de n'en accepter aucune, et fit commencer les travaux par ses propres employés au lieu de les donner à l'entreprise.

Les travaux furent commencés au commencement d'août, et à la clôture de la navigation, 375 pieds de coffrage avaient été mis en place et s'élevaient à trois pieds au-dessus de l'eau ; le remblai était suffisant pour protéger ce qu'il y avait de fait.

Les travaux déjà faits sont des plus solides, et le coût promet d'en être quelque peu moindre que s'ils avaient été donnés à l'entreprise.

Le dragage du bassin en face du quai (qui devra être d'une profondeur de vingt-cinq pieds, d'une largeur d'environ 300 pieds, et s'étendre définitivement jusqu'au grand élévateur de la Compagnie de Montréal) a été fait simultanément avec la construction du quai, et à la fin de la saison 98,000 verges cubes de matières, ou quelque peu moins qu'un quart de ce qu'il y a à creuser, avaient été enlevés.

On avait espéré que ces travaux, tant le coffrage que le dragage, seraient plus avancés ; mais on a trouvé à creuser un fond de tuf dur et de galets si difficile à enlever, que les dragueurs les plus forts n'en pouvaient en certains endroits sortir de l'eau plus de 100 ou 150 verges cubes par jour. Ce qu'on en retire peut être utilisé pour le remplissage du coffrage, et a été employé à cette fin dans différents quais neufs.

Bassin militaire.

Les courants d'hiver des dernières années ont creusé le centre de ce magnifique et spacieux bassin jusqu'à une profondeur de trente-cinq pieds, et la commission a profité du fait pour décider que tout le bassin devrait être adapté à des navires tirant vingt-quatre pieds d'eau. En juin dernier l'on demanda donc des soumissions pour la construction d'un quai en bois immergé dans vingt-quatre pieds d'eau ; mais, comme dans le cas du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent, aucune des soumissions ne fut acceptée, et nous résolûmes de faire les travaux avec nos propres employés.

La construction fut commencée à l'extrémité voisine du débarcadère Victoria, dans la dernière partie de juillet, et à la clôture de la navigation 785 pieds de coffrage avaient été immergés et s'élevaient à trois pieds au-dessus du niveau des eaux basses, et le dragage de 28,926 verges cubes avait été fait pour préparer les fondations du nouveau quai et approfondir la partie ouest du bassin.

Le coût de ces travaux se compte aujourd'hui comme suit :

Coffrage.....	\$12,279
Remblai et remplissage.....	1,818

\$14,097

DRAGAGE.

Quai des Commissaires.

Le contrat passé avec MM. Geo. Bowie et Frères, pour la continuation du coffrage du quai des Commissaires jusqu'au quai de la rue Monarque, stipulait que l'entreprise devait être terminée en 1872; mais il y a eu des délais, et au commencement de 1875, sur un peu plus que la moitié de la longueur du quai, il restait à compléter et terminer la construction à partir de trois pieds au-dessus du niveau de l'eau basse jusqu'à la hauteur voulue du quai. Les entrepreneurs reprirent leurs travaux de bonne heure dans la saison, et la charpente était terminée en septembre. Le remblai a été comme d'ordinaire fait par nos propres hommes, et s'étend presque partout jusqu'aux limites de la propriété de la commission; il ne reste plus, pour terminer le tout, qu'un peu de remblai à faire et à poser le macadam. Le nouveau quai est immergé dans vingt-quatre pieds d'eau, et s'étend sur une longueur de 1,122 pieds. Les frais de l'année sont comme suit:

Balance sur le prix du coffrage	\$2,063
Travaux en dehors de l'entreprise du coffrage.....	5,000
Emplissage du coffrage et remblai.....	2,627
	\$9,690

Quai du bateau-traversier de Longueuil.

La charpente de la deuxième addition à ce quai, s'étendant jusqu'à la rue Monarque, laquelle suivant le contrat devait être terminée en 1873, n'était pas finie à la fin de 1874. De bonne heure l'été dernier, les travaux furent repris, et tout ce que l'on a l'intention de faire pour le présent était fini et ouvert au trafic vers le milieu d'octobre. Au lieu de continuer le quai en un seul bloc comme on en avait d'abord eu l'intention, un espace de 400 pieds a été laissé ouvert en face de l'avenue Colborne, pour servir de bassin où le bois de construction peut être mis en sûreté ou traîné à terre.

La nouvelle partie du quai est d'une longueur de 1,360 et est immergée dans 10 pieds d'eau. En outre, le coffrage se replie vers le rivage pour former les côtés du bassin au bois de construction.

Les frais de l'année dernière sont comme suit:

Coffrage, paiement proportionnel.....	\$28,956
Remblai par les manœuvres employés par la Commission.....	2,902
	\$31,858

La première addition au quai du bateau-traversier de Longueuil, bâtie dans l'été de 1872, et laissée sans remblai, a été beaucoup endommagée par la glace de l'hiver suivant, en arrière de la fabrique de tabac d'Adams, entre les rues Fullum et Dufresne. La partie endommagée, 450 pieds de longueur, a été défaite jusqu'au niveau de l'eau basse, et reconstruite en octobre et novembre derniers pour la somme de \$3,376.

Quai d'Hochelaga.

Le prolongement du coffrage du vieux quai d'Hochelaga en 24 pieds d'eau jusqu'au quai du bateau-traversier de Longueuil, distance de 2,234 pieds, était compris dans l'entreprise de l'addition à ce dernier quai, et devait aussi être terminée en 1873. Au commencement de 1875, cependant, en conséquence des délais mentionnés dans les rapports précédents, environ 900 pieds seulement étaient en état d'être ouverts au trafic, 1,100 pieds avaient été construits jusqu'à une moyenne de deux pieds au-dessus du niveau des eaux basses; restaient 220 pieds où rien n'avait été fait. Les travaux furent repris par les entrepreneurs le printemps dernier, et le tout est maintenant terminé et ouvert au trafic.

Le remplissage (fait en partie des matières draguées par les ouvriers des commissaires et en partie de la terre provenant des tranchées du chemin de fer qui se trouve dans le voisinage) est terminé jusqu'à la moitié du quai; mais, pour l'autre moitié, il faudra le prolonger jusqu'aux limites de la propriété du havre.

Les dépenses faites en 1876 ont été comme suit :

Coffrage, part proportionnelle du contrat.....	\$57,892
Remplissage, gages et achat de terres.....	8,427
	\$66,319

De nombreuses réclamations d'entrepreneurs pour extras en fait de travaux de menuiserie à ce quai et à celui du traversier de Longueuil attendent la sentence arbitrale.

Quai Hudson.

Les parements extérieurs de ce quai et partie des parements qui donnent sur le courant, en tout 120 pieds à peu près, ont été emportés par les glaces l'hiver dernier, et il a fallu les reconstruire à partir de deux pieds au-dessous du niveau du fleuve jusqu'au sommet. Le talus a été continué depuis un peu au-dessus du niveau de l'eau basse (où il était en 1874) jusqu'au sommet du quai, et on l'a élargi d'une centaine de pieds.

DRAGAGE DU HAVRE.

La flotte de dragage employée dans le havre pendant l'été comprenait six dragueurs à augets, le dragueur élévateur No. 1 (jusqu'au 13 septembre), trois grues à coquilles pour décharger les chalands, trois remorqueurs à hélice, seize chalands plats et un chaland à entonnoir.

La quantité totale du dragage fait a été de 169,419 verges cubes (mesuré sur les chalands) et il a coûté \$76,807, ou une moyenne de 45½ centins la verge pour dragage, remorquage et déchargement au moyen de grues, y compris tous les frais de l'année pour réparations, combustible, gages, entretien et fonctionnement de l'outillage, mais non compris la dépréciation non plus que l'intérêt sur les premiers frais.

On ne peut préciser ce qu'a coûté le dragage dans les différentes parties du havre, car les remorqueurs, grues et chalands ont servi les dragueurs partout sans distinction; cependant, les frais ont été distribués à peu près comme suit :

Pointe du Moulin-à-Vent.—Creusage d'un nouveau bassin, terre très-dure et cailloux, 98,043 verges cubes, au prix de \$50,229, ou 51 $\frac{23}{100}$ centins par verge cube.

Batture de l'Île.—Elargissement du chenal des navires, etc., sable, gravier et cailloux, 33,390 verges cubes, au prix de \$12,526, ou 37 $\frac{51}{100}$ centins par verge cube.

Bassin militaire.—Creusage et préparation des fondations pour les caissons—sable mouvant et boue, 23,926 verges cubes, au prix de \$9,189, ou 31 $\frac{80}{100}$ centins par verge cube.

Autres endroits.—Enlèvement d'obstacles moindres, différentes espèces de matières. 9,060 verges cubes, au prix de \$4,863, ou 53 $\frac{86}{100}$ centins par verge cube.

Total—169,419 verges cubes, au prix de \$76,807, ou 45½ centins par verge cube.

Les dragueurs à augets sont, comme on le sait, de puissantes machines; et si l'on met en ligne de compte la qualité des matières, la profondeur de l'eau,—de 24 à 30 pieds,—dans lesquelles ils ont travaillé, les interruptions causées par le mouvement de la navigation, etc., on peut considérer les travaux de la saison comme très-satisfaisants.

Ceux qui ont travaillé aux endroits les plus difficiles ont subi quelques dommages dans la coque et l'enveloppe, et il faudra les solidifier.

Le dragueur élévateur No. 1, dont la machine compte maintenant 36 ans d'existence, a été muni d'un nouveau jeu de seaux et a subi quelques autres réparations importantes le printemps dernier; puis, après avoir travaillé dans le havre jusqu'au 13 septembre, il a été employé à Contrecoeur pour draguer dans des matières molles, ce pour quoi il est mieux adapté.

Trois des remorqueurs à vapeur des commissaires ont travaillé au dragage du havre pendant l'été; mais les différents bateaux formant la flotte ayant été échangés avec ceux du service des lacs et du fleuve, je ne puis donner un compte-rendu exact de leurs opérations. Tous, cependant, ont travaillé d'une manière satisfaisante et sans aucun accident sérieux.

Une nouvelle grue flottante en forme de coquille (No. 3) a été ajoutée à l'outillage du havre le printemps dernier, a coûté environ \$5,800 et a rendu de bons services.

Les endroits où le dragage a été pratiqué se trouvent plus ou moins indiqués dans l'énumération des différents quais et bassins; mais je dois ajouter que le grand chenal a été élargi par une tranchée pratiquée le long de la batture de l'île depuis vis-à-vis le quai de l'île en montant; l'abord du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent a été beaucoup amélioré par l'enlèvement de la pointe de la batture vis-à-vis le bassin de la Reine. On a aussi enlevé une dizaine de pieds à la batture qui se trouve vis-à-vis la prison.

REMORQUEUR A MANCELLE "A. G. NISH."

Le remorqueur à mancelle a fait son œuvre dans le courant Ste. Marie sans accidents ni perte de temps pendant l'été. On lui a ajouté 1,000 pieds de chaînes, ce qui donne à celle-ci une longueur d'un mille et un tiers et lui permet de traverser de la jetée Victoria jusqu'au courant comparativement faible qui se trouve en aval du quai du traversier de Longueuil.

Pour la première fois on a imposé cette année un tarif de 3 centins par tonneau sur les navires remorqués par le "A. G. Nish." Cela a fait un gain de \$1,596.33, contre une dépense de \$3,599.21 pour réparations, munitions et frais d'exploitation.

Voici un aperçu des navires remorqués par lui depuis le commencement de son service, le 4 juillet 1873 :

Navires remorqués en 1873.....	45,582 tonneaux	(Du 4 juillet jusqu'à la
“ 1874.....	86,407 “	[fin de la saison.)
“ 1875.....	53,211 “	

La grande diminution de l'année dernière est évidemment due à celle des navires qui sont montés dans le havre, à l'imposition de taxes pour l'aide du remorqueur, et au tarif considérablement réduit exigé par les remorqueurs ordinaires. On trouvera de plus amples détails dans le rapport du capitaine déjà transmis au bureau.

NOUVEAUX BUREAUX.

La nouvelle bâtisse des commissaires du havre, sur la rue Communes, entre les rues Youville et McGill, est bien avancée. La maçonnerie a été terminée l'automne dernier, et les travaux de l'intérieur sont maintenant en voie de progrès.

Bien des différends ont été créés autrefois par l'incertitude où l'on était sur la position exacte de la ligne qui sépare la propriété du havre de celle appartenant à des particuliers. Afin d'éviter ces troubles pour l'avenir, le bureau a nommé au mois de juin dernier une commission composée de MM. Rielle, Hopkins et Perrault pour déterminer et jalonner les limites du havre telles que définies par la loi. Déjà les arpentages nécessaires sont faits et l'on attend sous peu le rapport final de ces messieurs.

Il a été de coutume de transmettre, avec le rapport annuel de l'ingénieur, un programme des opérations qui doivent être faites l'été suivant; mais la chose n'est possible, cette fois, qu'après que nous aurons reçu le rapport du bureau des ingénieurs éminents qui délibèrent actuellement sur un plan pour l'amélioration du havre. Ci-joints se trouvent les tableaux indiquant l'étendue des quais dans le havre, les parties du havre qui ont été draguées en 1875, la quantité de dragage faite par chaque dragueur, et les bateaux qui composent la flotte de dragage.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN KENNEDY

Ingénieur-en-chef.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

Outillage de dragage des commissaires du havre employé dans le havre de Montréal, en 1876.

Description du bateau.	Coque.			Nature de la machine.	Nombre de cylindres.	Diamètre du cylindre.	Longueur du piston.	Pression de vapeur.	Capacité des seaux employés.	Profond. que le dragueur peut atteindre.	Pds. pcs.
	Longueur.	Largeur.	Profond. de quille.								
<i>Dragueur.</i>											
*Elevateur No. 1.....	130 0	27 0	10 3	Lévier latéral condensateur....	1	27	30	5 to 7	4 c. ft.	.....	.....
A augets No. 2.....	77 0	26 6	6 3	Horizontal non-condensateur....	1	12	16	60 to 70	40 "	.....	.....
do 4.....	77 3	27 0	6 6	do	1	14	16	60 to 90	40 "	.....	.....
do 5.....	77 6	27 0	6 6	do	1	14	16	60 to 90	40 "	.....	.....
do 6.....	77 0	27 0	7 6	do	1	14	16	60 to 90	40 "	.....	.....
do 7.....	77 3	27 0	7 0	do	1	14	16	60 to 90	40 "	.....	.....
<i>Grues.</i>											
Ocoille No. 1.....	56 8	23 9	5 9	Horizontal non-condensateur....	1	8	12	60 to 70	.....	.....	.....
do 2.....	57 0	23 6	5 9	do	2	7	12	60 to 90	.....	.....	.....
do 3.....	61 9	24 0	5 9	do	1	10	12	60 to 90	.....	.....	.....
<i>Remorqueurs.</i>											
John Brown .....	.....	.....	.....	Vertical non-condensateur....	1	18	20	60 to 70	.....	.....	.....
St. Peter	68 0	16 6	0 8 1/2	do	1	20	22	80 to 90	.....	.....	.....
St. Paul	65 5	15 0	0 8	do	1	16	38	100	.....	.....	.....
<i>Chalands.</i>											
Petit chaland.....	80 0	16 0	7 6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chalands plats.....	70 0	18 0	5 0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	différents âges et dimensions.			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* Seulement une partie de la saison dans le havre. † Echangés de temps en temps avec d'autres remorqueurs faisant le service sur le lac et le fleuve.

FAÇADE des quais dans le havre de Montréal en 1875.

Description.	Pieds linéaires. Façade.	Total.
24 pieds de quais	3,656	21,161 (soit 4 milles.)
20 " do do	11,270	
10 à 20 pds. do	6,265	

APERÇU des travaux exécutés dans différentes parties du havre de Montréal, en 1875.

Endroits où les dragueurs ont travaillé.	Dragueurs.	Quantités de dragage à chaque endroit.	Quantité totale.	Remarques.
		Verges cub.		
Batture de l'île.....	No. 1	17,700	33,390	
do	do 4	5,760		
do fosses d'essai	do 4	2,700		
do	do 5	1,680		
do fosses d'essai.....	do 7	3,480		
do vis-à-vis la jetée Welling.	do 7	2,070		
Pointe du Moulin à Vent.....	do 2	24,075	98,043	
do	do 4	17,865		
do	do 5	7,740		
do	do 6	17,201		
do	do 7	31,162		
Quai du traversier de Longueuil et l'avenue Colborne jusq. la rue Fullum..	do 2	6,570	6,570	
Quai Hochelaga	do 4	1,080	1,080	
Bassin militaire	do 5	28,926	28,926	
do de la Reine.....	do 4	630	630	
do Elgin.....	do 7	780	780	
			169,419	

APPEÇU des travaux faits par chaque dragueur dans le havre de Montréal, en 1875.

Dragueur.	Commence- ment des travaux.	Fin des travaux.	Temps de service, jours.	Endroits où les travaux ont été faits.	Quantités de dragage fait à chaque endroit.		Remarques.
					Verges cubes.	Total verges cubes.	
Dragueur élévateur No. 1	Mai 29.....	Sept. 11.....	89	Batture de l'île.....	17,700	17,700	Sable, gravier et cailloux.
Dragueur à augets No. 2.	do 15.....	Nov. 20.....	161	Pointe du Moulin à Vent.....	24,075	17,700	Terre dure et cailloux.
do	do 2.....	.....	.....	De l'avenue Colborne jusqu'à la rue Fullum.....	6,570	30,645	Sable et gravier.
do	do 8.....	do 22.....	170	Pointe du Moulin à Vent.....	17,865	.....	do do
				Quai Hochelega.....	1,080	.....	do do
				Batture de l'île.....	5,760	.....	Sable, gravier et cailloux.
				Fosses d'essai sur la batt. de l'île	2,700	.....	do do
				Bassin de la Reine.....	630	.....	do do
do	do 11.....	do 22.....	166	Pointe du Moulin à Vent.....	7,740	28,035	Terre dure et cailloux.
				Batture de l'île.....	1,680	.....	Sable, gravier et cailloux.
				Bassin Militaire.....	28,926	.....	Sable mouvant et boue.
do	do 8.....	do 22.....	170	Pointe du Moulin à Vent.....	17,201	38,346	Terre dure et cailloux.
				do do	31,162	17,201	do do
do	do 8.....	do 22.....	170	Batture de l'île vis-à-vis la jetée	2,070	.....	do do
				Wellington.....	3,480	.....	Sable, gravier et cailloux.
				Fosses d'essai sur la batt. de l'île.	780	37,492	do do
				Bassin Elgin.....	.....	.....	do do
					.....	169,419	.....

MONTRÉAL, 25 janvier 1875.

JOHN KENNEDY, Ecr.,
Ingénieur en chef,
Commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Je vous transmets très-respectueusement mon rapport annuel de 1875.

Indépendamment de notre grément ordinaire, nous avons ajouté un millier de pieds à notre mancelle ; cette addition a été d'un grand avantage pour les opérations du remorqueur.

Nous avons fait recouvrir nos poteaux de remorquage en tôles à chaudière pour les empêcher d'être coupés par la corde ; nous avons aussi construit trois daviers, deux pour la petite chaloupe, et le troisième pour hâler les ancres que notre mancelle relève quelques fois.

Le 17 mai nous avons pris notre poste à la jetée Victoria où nous sommes restés jusqu'à la fin de la saison ; pendant tout ce temps le remorqueur et les machines ont fonctionné à mon entière satisfaction.

Le 18 novembre, comme on n'attendait plus de navires, nous mîmes le remorqueur en quartiers d'hiver dans le canal Lachine.

Le tableau suivant accuse une diminution considérable dans le nombre des remorquages faits cette année, comparé à celui de l'année dernière. Cette diminution est apparemment due à trois causes principales :—

1° Au petit nombre de navires arrivés dans le port, par suite de la stagnation générale du commerce ;

2° Au tarif qu'on a établi cette année, pour la première fois, pour les services du remorqueur ;

3° A l'établissement dans le havre d'une nouvelle compagnie de remorquage équipée de bateaux puissants. Les deux compagnies, ayant à cœur de se surpasser l'une l'autre, offraient leurs services à très-bas prix, à meilleur marché que notre tarif, et dans la plupart des cas ces services étaient acceptés lorsque leurs bateaux avaient la force suffisante.

Avant l'établissement du remorqueur à mancelle, il en coûtait jusqu'à \$120 aux navires pour se faire remorquer dans le courant Ste. Marie ; aujourd'hui ces taux ont été réduits par les compagnies de remorquage à \$5, contre 3 centins par tonneau ou \$15 pour un navire de 500 tonneaux, chargés par le remorqueur à mancelle.

L'opposition dans la ligne de remorquage s'est étendue sur tout le St. Laurent en aval de Montréal ; cela est dû au fait qu'en plaçant le remorqueur à mancelle sur le courant Ste. Marie, on a laissé les bateaux d'un faible pouvoir monter les navires dans un endroit où ils peuvent compter sur l'aide des amis.

LISTE des navires remorqués par le remorqueur à mancelle pendant l'été de 1875.

Date.	Désignation du navire.	Nom du navire.	Tonnage.	Tirant d'eau.	Consignataire	Nom du remorqueur.
1875.				Pds. pos.		
Mai 20...	Barque	Euclid.....	469	13 0	J. Hope et Cie.....	Hero.
do 22...	Navire	Strathearn.....	1,705	21 0	H. et A. Allan.....	Meteor.
do 2...	Navire à vapeur	Nyanza.....	1,567	21 0	David Shaw.....	do
do 4...	Barque	Hesse Darmstadt.....	333	15 6	Order.....	Rhoda.
do 6...	Navire à vapeur	Venezia.....	507	16 6	David Shaw.....	Active.
do 8...	Barque	Scotia.....	681	17 0	J. Redpath et Cie.....	Eclipse.
do 14...	Navire	Roseneath.....	738	17 10	F. Frothingham et Workman.....	Conqueror.
do 15...	Navire à vapeur	Hadij.....	377	17 6	J. Dupont.....	do
do 16...	Barque	Velox.....	494	16 0	Carbray et Routh.....	Rhoda.
do 21...	do	Marryatt.....	329	15 5	R. C. Adams.....	Meteor.
do 23...	do	Lindola.....	554	17 0	Freer, Carter et Cie.....	do
do 23...	do	Dictator.....	550	15 6	Wulff et Cie.....	do
do 23...	do	Henrik Ibsen.....	560	15 6	R. C. Adams.....	Hero.
do 24...	do	Maggie.....	490	14 6	Anderson et McKenzie.....	Powerful.
do 24...	Navire à vapeur	Marrion.....	563	17 6	F. W. Henshaw.....	do
do 25...	do	Alpha.....	149	11 6	R. C. Adams.....	do
do 25...	Barque	Exile.....	934	13 6	Beling et Lamotte.....	Margaret.
do 26...	do	Freyer.....	360	15 6	J. Redpath et Cie.....	Active.
do 26...	Navire à vapeur	F. Kamborough.....	455	15 6	J. Dupont.....	do
do 28...	Barque	Cavalier.....	699	18 0	F. W. Henshaw.....	Anglesa.
do 28...	do	Edwin.....	635	16 0	Carbray et Routh.....	Orest.
do 28...	Navire à vapeur	Polino.....	524	16 0	Mitchell et Cie.....	do
do 30...	do	Normanton.....	543	16 0	do	do
do 30...	do	Lady Clare.....	759	18 0	F. W. Henshaw.....	Rhoda.
do 30...	do	Tidal Wave.....	487	16 1	Thompson, Murray et Cie.....	Anglesa.
do 30...	Barque	Betsy Guide.....	439	16 6	Wulff et Cie.....	do
do 4...	do	Earl of Londale.....	980	20 0	J. D. Sidey.....	Beaver.
do 8...	Navire à vapeur	P. Washington.....	475	16 0	Gianelli et Cie.....	do
do 9...	Navire à vapeur	Medora.....	780	17 5	J. G. Sidey.....	Rocket.
do 10...	Navire	Ebenezer.....	343	18 0	H. et A. Allan.....	Active.
do 11...	Barque	Merrie England.....	444	14 0	Carbray et Routh.....	do
do 12...	do	Hadij.....	669	15 0	J. Hope et Cie.....	St. Andrew.
do 12...	Navire à vapeur	Polino.....	524	17 6	J. Dupont.....	do
do 14...	do	Hestha.....	484	16 0	Mitchell et Cie.....	do
do 14...	Barque	Hestha.....	484	17 0	J. et R. McLea.....	Powerful.

LISTE des navires remorqués par le remorqueur à mancelle pendant l'été de 1875—Fin.

Date.	Désignation du navire.	Nom du navire.	Tonnage.	Tirant d'eau.	Consignataire.	Nom du remorqueur.
1875.				pds. pc.		
Juillet 15..	Brick.....	Chester.....	200	12 6	G. G. Francis.....	Powerful.
do 15..	Navire à vapeur ..	Lady Clare ..	759	18 0	F. W. Henshaw.....	do
do 21..	Navire ..	Abeona ..	979	19 4	H. et A. Allan.....	Rocket.
do 21..	Barque ..	Jennie ..	520	16 6	Cox et Green.....	Albion.
do 22..	do ..	J. G. Worts ..	308	11 6	H. Dobell.....	Beaver.
do 22..	do ..	Lillia W ..	561	18 0	R. C. Adams.....	Active.
do 22..	do ..	Aliva ..	440	16 0	Carbray et Routh.....	Powerful.
do 26..	Navire à vapeur ..	Alpha ..	1,263	15 11	R. C. Adams.....	do
do 26..	Navire ..	Ravenscrag ..	1,195	19 3	H. et A. Allan.....	Meteor.
do 26..	do ..	Pomona ..	1,060	18 0	Thompson, Murray et Cie ..	Lake.
do 5..	do ..	Lake Ontario ..	394	16 0	Wulff et Cie ..	Boston.
do 5..	Barque ..	Sandemanden ..	368	16 0	Chapman et Cie.....	Hero.
do 5..	do ..	Mustang ..	485	16 6	do ..	do
do 5..	do ..	Mary Nelson ..	799	16 6	H. et A. Allan ..	Rocket.
do 6..	Navire ..	Glenberrie ..	629	17 6	do ..	do
do 6..	do ..	Tamana ..	479	17 0	Ross et Cie.....	Canada.
do 6..	do ..	Belle ..	464	15 3	Anderson et McKenzie ..	Danntlless.
do 7..	do ..	Eyre ..	372	15 3	R. C. Adams.....	Royal.
do 7..	do ..	Yegar ..	523	16 6	Wulff et Cie ..	do
do 10..	Brick ..	Jose C. Hazelton ..	417	12 6	S. B. Howard.....	do
do 10..	Barque ..	Neptune ..	417	12 6	Beling et Lamotte.....	do
do 11..	Navire ..	Lake Superior ..	1,274	16 6	Thompson, Murray et Cie ..	Champion.
do 13..	Barque ..	Fanny M. Carvl ..	592	18 6	R. C. Adams.....	Powerful.
do 13..	do ..	Sarah Ellen ..	749	19 6	Anderson et McKenzie ..	Ecipful.
do 13..	do ..	Lufra ..	878	18 0	J. G. Sidey.....	do
do 13..	Navire à vapeur ..	St. Patrick ..	992	18 10	H. et A. Allan ..	Rocket.
do 14..	Navire ..	Nyanza ..	1567	19 0	D. Shaw.....	do
do 16..	Navire à vapeur ..	Kamak ..	549	16 6	Reford et Dillon.....	St. Andrew.
do 16..	do ..	Warrior ..	616	17 6	R. C. Adams.....	Hero.
do 16..	do ..	Folino ..	524	16 6	Mitchell et Cie ..	do
do 17..	Navire à vapeur ..	Lady Clare ..	759	18 0	F. W. Henshaw.....	do
do 17..	do ..	Alpha ..	149	18 0	R. C. Adams.....	do
do 17..	do ..	Matilda Octavie ..	411	13 0	W. F. Ross et Co.....	do
do 17..	Barque ..	Lady Clare ..	411	13 0	do ..	do
do 2..	Navire à vapeur ..	Lady Clare ..	759	18 6	F. W. Henshaw.....	do

do 4..	do ..	Astarte.....	863	19	Mitchell et Co.....	do
do 20..	do ..	Alpha.....	149	12	R. C. Adams.....	do
do 24..	Navire.....	Abeona.....	978	6	H. et A. Allan.....	Rocket.
do 24..	do ..	Loch Lomond.....	1200	17 6	Thompson, Murray et Cie ..	Lake.
do 9..	Navire à vapeur ..	Commodore ..	290	14 6	Lord Magor et Munn ..	do
do 11..	Navire.....	Pomona ..	1195	17 6	H. et A. Allan.....	Rocket.
do 11..	do ..	Medora ..	780	6	do ..	Meteor.
do 12..	do ..	No. 1.....	626	17	Commissaires du havre ..	St. Peter.
do 12..	Dragueur ..	Merrill ..	799	7	J. G. Sidey.....	Boston.
do 15..	Barque ..	Glenberrie ..	799	17 0	H. et A. Allan ..	Meteor.
do 15..	Navire ..	Gleniffer ..	799	14 9	do ..	Rocket.
do 6..	do ..	Lake Superior ..	1274	18 0	Thompson, Murray et Cie ..	Lake.
do 6..	do ..	Total du tonnage.....	53,211			

RECAPITULATION.
REMORQUÉS DURANT 1875 ET 1874.

—	1875.	1874.	Diminution.
Navires à vapeur.....	24	51	27
Navires.....	18		
Barques.....	37		
Bricks.....	2		
Dragueurs.....	1	1	
Naufrages.....		1	1
Propulseurs des lacs.....		2	2
Nombre total des voiliers.....	57	90	33
Total des navires toués.....	82	145	Total de la dim...63

CLASSIFICATION DES NAVIRES REMORQUÉS EN 1875.

Navires.

Pour Mitchell et Cie.....	5
F. W. Henshaw.....	5
R. C. Adams.....	4
David Shaw.....	3
J. Dupont.....	3
J. G. Sidey.....	3
Lord Magor et Munn.....	1
	24

Voiliers.

Pour la Compagnie de Navigation du St. Laurent.....	29
H. et A. Allan.....	15
Différents particuliers de Québec.....	7
Simpson, Murray et Cie.....	2
H. et J. McLennan.....	4
Commissaires du havre, Dragueur No. 1.....	1
	82

Tableau indiquant le nombre de voyages pour lesquels le remorqueur a été appelé, mais non-employé en 1875.

Mai	20,	un voyage pour aider le "Rocker" avec le navire "Ravenscrag."
Juin	30,	do do Navire à vapeur "Astarte," qui retournait à Hochelaga.
Juillet	20,	do do "Marina," amener le remorqueur Champion."
Août.	7,	do do Remorqueur "Royal," sur l'ordre de W. Gaherty.
	10,	do do Remorqueur "Hero," sur signal.
	12,	do do Navire à vapeur "Tagus," sur l'ordre du Capitaine.
Sept.	21,	do do Remorqueur "Active," retournant à Hochelaga.
		Nombre total des voyages..... 7

Bien que le nombre des voyages inutiles soit petit, je ferai remarquer qu'il est nécessaire que les armateurs et les patrons de remorqueurs s'entendent pour que le Union Jack hissé au mât soit le signal par lequel il sera convenu de demander les services du remorqueur à mancelle; et afin d'éviter tout retard, il devra être hissé avant que les navires doublent la Longue-Pointe.

Je recommande aussi que quand le remorqueur sera appelé, soit par signal ou sur ordre direct, la personne qui le demande soit retenue responsable des frais, qu'il soit employé ou non; et qu'aucun délai ne soit attribué au remorqueur avant qu'un espace de temps suffisant (disons 40 minutes) se soit écoulé pour permettre de monter la vapeur après que le signal aura été donné.

Charbon consommé pendant la saison 1876 :—

	Tonnes.	
Mai 16.....	3	
Juin 11.....	7	
do 21.....	4	
Juillet 9.....	6	
do 22.....	5	
Août 7.....	3	
do 13.....	5	
do 19.....	4	
Sept. 21.....	5	
Oct. 15.....	4	
Nov. 1.....	6	
	<hr/>	
	52	

52 tonnes à \$5 per tonne..... \$260 00

2 cordes de bois..... 7 00

Dépense totale pour le combustible..... \$267 00

FRAIS D'EXPLOITATION

Gages de l'équipage par jour..... \$11 00

Charbon..... 1 09

Machinè et munitions de marine..... 0 60

Total des dépenses par jour..... \$12 69

Les recettes du remorqueur pendant la saison ont été perçues des maisons suivantes :—

De la Cie de Navigation du St. Laurent.....	\$451 91
H. & A. Allan.....	418 82
Mitchell & Cie.....	89 34
F. W. Henshaw.....	108 63
R. C. Adams.....	17 88
David Shaw.....	94 02
J. Dupont.....	53 19
J. G. Sidey.....	80 25
Lord, Magor & Munn.....	8 70
Remorqueur "Rhoda," ou armateurs, Québec.....	78 16
Thompson, Murray & Cie.....	70 02
H. & J. McLennan.....	87 13
Beaubien frères, Québec.....	38 28
	<hr/>
Total.....	\$1,596 33

La source des revenus peut être divisée comme suit :—

Des navires à vapeur..... \$452 01

Des voiliers..... 1,144 32

Total..... \$1,596 33

Dans une année de prospérité commerciale ordinaire, les navires les plus gros et les plus nombreux venant dans le port nous auraient sans doute donné assez d'ouvrage pour accuser un profit au lieu d'une perte.

Je suggère encore une fois l'à-propos de placer à bord un virevant à vapeur pour manier en tout temps la corde de remorquage, car son absence cause beaucoup de délais et de désagrément. Je recommande aussi de recouvrir tout le fond où repose la mancelle avec de la tôle à chaudière ; nous avons essayé le bois dur et le bois mou, mais il n'est pas aussi bon que le fer. Sauf cela, le remorqueur n'a besoin de rien autre chose que de son grément ordinaire pour être prêt au commencement de la saison prochaine.

Votre obéissant serviteur,

W. H. SHORT,
Capitaine et Ingénieur en Chef.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, janvier 1876.A l'Hon. A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des travaux de la commission du havre de Québec pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.

Nous avons ouvert une correspondance avec la Commission du Havre de Montréal dans le but de former un comité collectif pour l'administration spéciale du bassin de radoub, et bien qu'elle consentît aux principaux détails de la constitution du comité, elle finit par prendre exception de une ou deux clauses, et l'année s'est terminée sans que nous ayons pu en arriver à une entente définitive.

La barge construite par le gouvernement fédéral pour servir au dragage, dans le havre, commença ses opérations le 23 octobre 1875 ; elle a coûté jusqu'ici \$36,919.85, comme en font preuve les pièces justificatives transmises au ministre des Travaux Publics. Je vous renvoie aux extraits suivants du rapport que l'Inspecteur, M. Simons, a adressé le 10 décembre au ministre des Travaux Publics :—

“ Par suite du délai apporté dans la livraison du virevaut à vapeur, la barge n'a pu être prête à commencer ses opérations avant le 23 octobre.

“ Il était trop tard, alors, pour faire rien de plus qu'un essai des machines.

“ Le 25 octobre la barge se rendit à l'embouchure de la rivière St. Charles où elle réussit à accrocher plusieurs ancrs dans 120 pieds d'eau à marée basse.

“ Elle travailla là les deux jours suivants et réussit à en amener une partie près de la surface, quand les grappins lâchèrent prise, ce qui fut cause que les ancrs furent perdus pendant quelque temps.

“ Les 27 et 28 on répara les grappins.

“ Le 29 la barge retourna au même endroit, et réussit à ressaisir le nid et amena deux ancrs d'environ 2,500 livres chacune qui portaient deux chaînes dont l'extrémité resta accrochée au nid.

“ Les opérations continuèrent jusqu'au lendemain, alors qu'il s'éleva une tempête de vent d'est qui empêcha les hommes de travailler.

“ Pendant la nuit du 30 une des chaînes se rompit et l'autre céda ; la barge chassa sur ses ancrs.

“ Les deux jours suivants étant le dimanche et la Toussaint, les travaux furent suspendus.

“ Les 2 et 3 novembre furent employés à draguer pour le même nid, mais sans succès.

“ Comme le temps était très-froid et qu'il soufflait une forte brise du nord, on décida de laisser pour le moment cet endroit exposé et d'aller travailler aux épaves du naufrage vis-à-vis le quai de la compagnie des steamers océaniques, où il y a plus d'abris et moins de profondeur d'eau (90 pieds). On y travailla trois jours pendant lesquels on réussit à accrocher plusieurs fois quelques débris, mais chaque fois ils

étaient prise; le 6 enfin on parvint à amener une ancre de 4,000 livres avec un morceau de chaîne.

" 7 novembre, dimanche. Le 8, le plongeur descendit au fond de l'eau, mais ne put rien faire. Le 9 il y descendit de nouveau, mais on le ramena presque insensible au bout de quelque temps, et il ne put rien faire le reste de la saison.

" Le 10 un autre plongeur fut engagé et descendu; mais au bout de quelques instants il remonta les mains raidies par le froid, et déclara qu'il lui était impossible de travailler dans une aussi grande profondeur d'eau et à une température aussi basse. Il fallait opérer sur ces épaves au moyen de plongeurs, mais l'eau était trop froide et la saison trop avancée pour cela. On jugea donc à propos, avec le consentement du comité, d'abandonner les travaux pour cette année, et, le 11, la barge fut remorquée au quai des commissaires pour être dégréée. La machine à plonger, l'ameublement et le cordage furent remisés dans l'étage supérieur du bureau des commissaires; les palans, chaînes et poulies dans la cale; le mécanicien démontra la machine et la plaça dans la chambre avec d'autres articles. Le 19 la barge fut remorquée à l'Anse du Sauvage où elle fut solidement ancrée pour l'hiver."

Pour les travaux qui devaient être faits par la barge, il était nécessaire d'avoir une machine à plonger de première classe; on en trouvera le prix dans la facture.

A sa dernière session le parlement fédéral a fait un changement dans la constitution de cette corporation, ainsi que dans le transfert des pouvoirs et de certaines propriétés de la Maison de la Trinité à cette corporation; mais ce changement et ce transfert ne sont pas encore terminés.

Lorsque le bill concernant le bassin de radoub, adopté par le parlement fédéral dans sa dernière session, fut soumis à ce bureau, ce dernier s'opposa fortement à ce que l'on bifât du bill l'obligation par laquelle il était convenu que le Bureau de Montréal consentait à payer \$5,000 comme sa part pour la liquidation de l'intérêt sur le coût de l'entreprise; à cette occasion un comité du bureau avait eu une entrevue formelle avec les représentants de Québec au parlement, dans le but de savoir pourquoi cette clause avait été bifée.

Le nombre des plans reçus pour les améliorations de ce havre a été de neuf; on les a transmis au ministre des Travaux Publics en la possession duquel ils se trouvent encore. Le premier prix de \$5,000 pour les meilleurs plans fut accordé à MM. Kinipple et Morris, de Londres et Greenock, et confirmé par le gouvernement qui en a autorisé le paiement sans s'engager au montant indiqué comme estimation du coût de l'entreprise; aucun second prix n'a encore été accordé.

A une assemblée de ce Bureau, la question de la localisation du bassin de radoub fut pleinement discutée; et quand on en vint au vote, Lévis fut choisi comme offrant le site le plus favorable; cinq votèrent pour Lévis, et quatre pour l'Anse de Wolfe. Alors MM. Kinipple et Morris reçurent ordre de préparer le plan des travaux afin de le transmettre à Ottawa pour être approuvé par le gouvernement.

Conformément à une résolution adoptée par les commissaires, instruction fut donnée à MM. Kinipple et Morris de préparer le plan des travaux de la première section pour l'amélioration du havre dans la rivière St. Charles appelé Havre du Sud, et quand il serait prêt, de l'envoyer au gouvernement pour être approuvé; une députation fut nommée par le Bureau pour se rendre à Ottawa afin d'avoir une entrevue avec le ministre des Travaux Publics au sujet de l'exécution de ce plan.

A une autre assemblée de cette commission, il fut unanimement résolu d'adopter le rapport de MM. Kinipple et Morris pour l'amélioration de la Batture à la Mouche par la construction d'une jetée pour y déposer le ballast, décharger les cargaisons de sel, houille et autres articles pesants et pour servir de quartier d'hiver aux navires et autres bâtiments; il fut ordonné de préparer le plan des travaux et de le transmettre à Ottawa pour être approuvé par le gouvernement.

MM. Kinipple et Morris ayant préparé plusieurs rapports sur leurs arpentages, sondages, etc., sur la rivière St. Charles, ces rapports furent tous envoyés à Ottawa pour l'information du ministre des Travaux Publics et du ministre de la Marine et des Pêcheries; mais on n'en est encore venu à aucune décision.

Avant de sortir de charge, les commissaires recommandèrent fortement à leurs

successeurs l'urgente nécessité d'une nouvelle législation, à la prochaine session du parlement, au sujet de la taxe sur les importations et les exportations ; de faire baser cette législation sur le principe de l'égalité, de manière que les importateurs paient leur juste part de droits, tandis que, d'après la loi actuelle, les exportateurs en paient plus des deux tiers. Ils leur annoncèrent aussi qu'ils avaient préparé un projet de règlement défendant expressément de jeter le ballast dans la rivière et indiquant l'endroit où il pourrait être déposé.

Les différents quais ont été plus ou moins réparés, à peu de frais, dans le cours de l'année dernière.

Le tout respectueusement soumis par

Votre très-obéissant serviteur,

J. B. MARTEL,

Secrétaire-trésorier.

AV.

REVENU ET DEPENSES, 1875.

DT.

REVENU Dr.		REVENU Cr.	
31 déc.—Lots d'eau profonde.....	2,482 27	31 déc.—Havre de Québec, pour fermer ce compte par ordre des commissaires.....	19,895 63
Quai Reynar, loyer jusqu'au 30 avril, 1876.....	1,013 80	Salaires, combustible, frais de bureau.....	4,542 63
Quai Atkinson, loyer jusqu'au 30 avril, 1876.....	2,810 00	Balance d'argent.....	40,071 03
Quai des Indes Occid., loyer jusqu'au 30 avril, 1876.....	3,200 00	Renouvellement des primes d'assurance.....	490 00
Pointe à Carcy, loyer jusqu'au 30 avril, 1876.....	1,2000 00	Balance.....	2,469 80
Quais W. J. & Wellington, loyer jusqu'au 30 avril, 1876.....	4,440 00		
Loyer de quelques vérens.....	5 40		
Entrepôt No. 7, emmagasinage jusqu'au 1er mai, 1876.....	468 79		
Droits de tonnage.....	26,111 49		
Droits sur importations.....	2,899 04		
Droits sur exportations.....	8,560 65		
Droits de havre.....	3,477 65		
	\$67,469 09		\$67,469 09
Balance.....	\$2,469 80		

Conforme,

J. B. MARTEL, ^{Secrétaire}
Secrétaire-Trésorier.

QUEBEC, 31 décembre 1875.

AV.

BILAN DU 31 DÉCEMBRE 1875.

DT.

	\$ cts.	\$ cts.
161 Pour fournitures de bureau		
Montant au débit des locataires de lots de grève et en eau profonde	1,163 26	43,932 50
Montant au débit des locataires pour loyers des quais et des magasins d'entrepôt	47,123 90	723,000 00
Grenier à sel	12,615 00	81,387 91
Hangar à grain	6,719 94	16,273 58
Quai de Reynar	12,050 97	
" d'Atkinson	8,452 70	
" des Indes Orientales	50,945 20	
" de la Pointe-à-Carcy	44,089 17	
Brise-lames	248,048 37	
Quais des Indes Occidentales et Wellington	213,148 88	
Vébins	84,606 75	
Receveur-Général	394 87	
Gouvernement Fédéral	97,641 49	
Bassin de radoub	11,919 85	
Argent en caisse	2,557 33	
La Banque Nationale	143 72	
Améliorations du havre	12,080 51	
	10,873 08	
	864,573 99	864,573 99

Par lots de grève et en eau profonde.....
 Débitures du havre de Québec.....
 Coupons.....
 Fonds d'amortissement.....

J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

Conforme.

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUEBEC.

ACTIF	PASSIF.
<p>Fournitures de bureau.....</p> <p>Locataires des lots de grève et en son profond.....</p> <p>Locataires des quais et magasins d'entrepôt.....</p> <p>Gravier à sel.....</p> <p>Hangar à grain.....</p> <p>Quai de Reynar.....</p> <p>“ d'Atkinson.....</p> <p>“ des Indes Orientales.....</p> <p>“ de la Pointe-à-Carcy.....</p> <p>Brise-James.....</p> <p>Quais des Indes Occidentales et Wellington.....</p> <p>Vérins (30).....</p> <p>Receveur-Général, pour intérêt et fonds d'amortissement.....</p> <p>Gouvernement fédéral, pour balance pour relever une barge.....</p> <p>Bassin de radoub.....</p> <p>Argent en caisse.....</p> <p>La Banque Nationale.....</p> <p>Améliorations du havre.....</p>	<p>Bons du havre de Québec.....</p> <p>Balance.....</p>
<p>\$ cis.</p> <p>1,163 28</p> <p>47,123 90</p> <p>12,615 00</p> <p>6,719 94</p> <p>12,050 97</p> <p>8,452 70</p> <p>50,945 20</p> <p>44,089 17</p> <p>248,048 37</p> <p>213,148 88</p> <p>84,605 75</p> <p>394 87</p> <p>97,641 49</p> <p>11,919 85</p> <p>2,557 33</p> <p>2,143 72</p> <p>12,080 51</p> <p>10,873 08</p> <p>864,573 99</p>	<p>\$ cis.</p> <p>723,000 00</p> <p>141,573 99</p> <p>864,573 99</p>

Conforme. J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, NOUVELLE-
ECOSSE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE
31 DÉCEMBRE 1875.

PICTOU, N. E., 8 janvier 1876.

A l'honorable Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Pictou présentent respectueusement ci-inclus l'état attesté de leurs recettes et dépenses pour l'année 1875.

L'année dernière ils ont agrandi le quai public; ils ont aussi acheté de la succursale du ministère, établie à Halifax, quatre bouées pour l'usage du port, tel qu'indiqué par les comptes ci-joints.

Les commissaires se proposent d'importer une grue roulante en fer pour les besoins du quai le printemps prochain.

Les commissaires prient le ministère de vouloir bien les autoriser à faire les frais d'un entrepôt sur la rue du Marché sud (South Market Street), à Pictou, ainsi qu'à New Glasgow.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos très obéissants serviteurs,

R. P. GRANT,

J. A. GORDON,

JAMES D. MCGREGOR,

} Commissaires.

COMPTE des recettes et dépenses des commissaires du havre et du quai public de Pictou, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

RECETTES.	\$ cts.	DÉPENSES.	\$ cts.
En caisse des commissaires, 1er janvier 1875.....	2,482 66	Pour compte pour fer et ouvrage de forgeron émis en 1874.....	11 96
Argent reçu du percepteur des douanes, pour droits de havre.....	1,900 00	do bois équarri et billots pour le quai.....	836 77
do du commissaire du quai.....	613 03	do main-d'œuvre pour la construction du quai.....	520 81
do pour vente de billots et de bois équarri.....	38 42	do fer et ouvrage de forgeron.....	142 62
do pour intérêt.....	42 36	do baliser le chenal et fixer les bouées.....	7 20
		do câble employé de services sur le quai, \$12, arpenteur \$4.....	16 00
		do louer la diligence de constructions du quai.....	11 00
		do faire imprimer les règlements du havre.....	14 35
		do 4 bouées pour l'usage du havre.....	390 00
		do fret et frais de halage du havre.....	7 82
		do télégramme à Ottawa, 92 c.; John Gunn, \$4.....	4 92
		do frais de poursuite contre un capitaine transgressant les règlements.....	3 30
		do déboursés faits par le gardien du quai.....	37 97
		do salaire du gardien.....	200 00
		do secrétaire des commissaires.....	100 00
		do Commission sur dépenses—5 pour cent.....	110 23
		Balances entre les mains des commissaires, 31 décembre 1875.....	2,711 52
	5,126 47		5,126 47

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
JAMES D. MCGREGOR, } *Commissaires.*

Assermenté devant moi à Pictou ce douzième jour de janvier, A. D. 1876.

A. J. PATTERSON, J. P.

PICTOU, N. E., 11 mars 1876.

A William Smith, éc.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, depuis ma nomination à la charge de maître de havre pour le port de Pictou le 14 août 1875, les bâtiments suivants sont entrés dans le port jusqu'au 31 décembre, savoir :

	Tonneaux.
582 goëlettes	26,604
23 brigantins.....	4,354
1 brick	240
2 brigantins.....	836
1 barque	490
1 navire.....	683
95 vapeurs	34,292
Total	67,499

Sur ce nombre il y avait, portant pavillon étranger—

1 goëlette	400
14 vapeurs	12,516

Il m'a été impossible de trouver aucun registre tenu par mon prédécesseur ici, et constatant le nombre de bâtiments qui sont entrés pendant la première partie de l'année.

Il n'y a pas d'autres honoraires à percevoir de la marine marchande que les droits de havre, qui sont versés entre les mains du Percepteur des Douanes, et sur lesquels on me paie mon traitement de \$400 comme maître de havre, ainsi que \$200 pour subvenir aux frais de la chaloupe et de l'équipage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN GREEN,
Maître de havre.

Attesté devant moi à Pictou }
ce 11^{me} jour de mars 1876. }
R. P. GRANT, J. P.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
HALIFAX, N. E., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, celui de l'année expirant aujourd'hui.

Je suis heureux d'avoir à vous informer que, pendant l'année, je n'ai eu connaissance d'aucune irrégularité que je puisse vous signaler.

L'Acte du parlement fédéral concernant la nomination des maîtres de havre a donné des résultats plus satisfaisants dans sa mise en opération que l'Acte précédent de la législature locale. Le revenu plus considérable, que le bureau a réalisé, m'a fourni les moyens d'employer un adjoint, dont les services m'ont permis de m'acquitter des différentes fonctions de ma charge avec plus d'efficacité.

Annexé à ce rapport se trouve un état des recettes et dépenses du bureau pour l'année, que vous voudrez bien accepter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

A l'honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître de havre depuis le 1er janvier au 31 décembre 1875.

Nombre.	Classe.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
			\$ cts.
896	Goëlettes.....	53,827	715 50
162	Brigantins.....	26,138	243 00
48	Barques.....	22,091	153 00
9	Navires.....	7,988	41 00
70	Vapeurs.....	81,047	271 00
Total des recettes.....			1,424 00
Payé à l'adjoint.....		\$ cts.	
do pour papeterie.....		260 00	
do pour loyer des bureaux.....		38 50	
do dépenses accessoires.....		50 00	
		25 00	373 50
Montant retournant au maître de havre.....			1,050 50

ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

Assermenté devant moi à Halifax, N. E., ce }
31 décembre 1875.

WM. MCKIRRON,
Notaire Public, Halifax.
166

ANNEXE No. 15.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE BRIDGEWATER, N.-E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU MAÎTRE DE HAVRE DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER
JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

PORT DE BRIDGEWATER, N.E., 17 janvier 1875.

Navires entrés en vertu de l'Act 36 Vic., chap. 9, et ses amendements.	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
Goëlettes	136	8,340	\$ 31
Brigantins	34	6,545	48
Bricks	2	490	4
Barques	5	1,491	11
Total			94
Payé à l'adjoïnt			10
Revenu			\$84

MONSIEUR, — Vous trouverez ci-dessus un rapport et un état des navires qui sont entrés dans ce port et sujets à payer les honoraires dus au maître de havre. Plusieurs ne m'ont pas payé d'honoraires à moi, vu qu'ils avaient deux reçus pour les paiements faits antérieurement. Je n'ai pas perçu d'honoraires sur les petits bâtiments, tant que je n'ai pas eu d'Ottawa les règlements, lesquels ne m'ont été transmis qu'à une époque fort avancée de la saison. Cependant, j'espère que l'année prochaine l'état accusera un chiffre plus élevé pour la perception des honoraires.

Ce port est très-vaste, ou, en d'autres termes, très-long, car il y a, échelonnés sur un parcours de sept à huit milles de chaque côté de la rivière, un grand nombre de postes de chargement, ce qui rend bien pénibles les fonctions que j'ai à remplir, tout en me faisant faire bien des courses.

Je suis heureux de vous informer que pendant la saison il n'est arrivé aucune chose dont j'aie à me plaindre. Notre rivière est aujourd'hui fermée par la glace, et il n'est pas probable que nous ayons à nous occuper de la marine marchande, tant que la rivière ne sera pas libre au printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH R. WYMAN,

Maître de havre, Bridgewater.

A l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Bridgewater, 10 janvier, 1876.

Je certifie par les présentes que Joseph R. Wyman, maître de havre pour le port de Bridgewater, et dont la signature est apposée au rapport ci-dessus, a comparu devant moi et qu'il a déclaré sous serment que le dit rapport était vrai et correct au meilleur de sa connaissance et de sa croyance.

J. WHITFORD, J. P.

ANNEXE No. 16.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA RIVIÈRE A L'OURS, N.-E.,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

RIVIÈRE A L'OURS, N. E., COMTÉ DE DIGBY, 31 décembre 1875.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, mon rapport annuel des droits de havre que j'ai perçus cette année.

Il s'est présenté pendant l'année deux cas dans lesquels j'ai dû procéder en justice. L'une des poursuites a été dirigée contre le capitaine Spice pour obtenir le recouvrement des droits de havre; dans ce cas il y a eu jugement en ma faveur, mais je n'en ai pas encore perçu le montant; dans l'autre poursuite, les propriétaires de la goëlette "Emma E. Potter" étaient assignés pour avoir déchargé son lest dans le canal de la Rivière à l'Ours, et ils furent condamnés par le tribunal à me payer \$50.

Je suis informé qu'ils se proposent d'interjeter appel de ce jugement à la Cour Suprême, qui siégera dans le mois de juin prochain.

Les bouées placées par le capitaine Hughes, de Digby, ont été transportées à leur mouillage dans deux chaloupes et enchaînées au roc; mais elles ne peuvent pas être déplacées attendu qu'elles ne sont pas munies d'anneaux de fer. Quant aux autres, elle sont toutes en sûreté.

Ayez donc la bonté de m'adresser quelques exemplaires du dernier Acte concernant les Droits du Havre, vu que je dois en distribuer aux officiers des douanes ainsi qu'aux avocats.

Veillez me dire de quelle manière je dois disposer des amendes, une fois qu'elles ont été payées. L'amende à laquelle Spice a été condamné par les tribunaux supérieurs, est de \$10, et le constable a accepté un cautionnement payable dans trois mois.

Vous trouverez, ci-inclus, copie des affidavits au soutien de la plainte portée dans l'affaire de la goëlette *Emma Potter*.

La bouée, dont il a été question auparavant, est mouillée dans deux brasses d'eau à marée basse.

En terminant, je dois remarquer que j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à faire exécuter la loi dans les affaires qui relèvent de mon administration, et que j'ai eu des déboursés considérables à faire pour obtenir gain de cause dans ces deux cas devant les tribunaux.

La loi exige que je donne à chaque pilote de la Rivière à l'Ours un exemplaire des Règlements du Havre. Les commissaires n'ont pas encore nommé de pilotes pour la Rivière à l'Ours, et les navires étrangers prennent à bord leurs pilotes à Digby ou acceptent les services de tout individu qui a fréquenté la Rivière à l'Ours, comme dans le cas de la goëlette *Emma Potter*. Ce pilote, je ne l'ai ni vu ni connu, et il n'appartenait pas à la Rivière à l'Ours.

J'ai donné un exemplaire des Règlements à tous les pilotes que je savais appartenir à la Rivière à l'Ours.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. F. HENNIGAR,
Maître de Havre.

A. WM. SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 17

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE HOOD, DU 16 JUILLET 1875 AU
31 DÉCEMBRE 1875.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus une liste, marquée "A", des navires obligés de payer des droits au maître de havre, et qui sont entrés dans ce port depuis la date de ma nomination comme maître de havre. Vous y verrez que je n'ai pas perçu d'honoraires, par le fait que tels navires avaient payé ces honoraires dans d'autres ports avant l'époque de ma nomination. Ceux qui se trouvent mentionnés dans la liste ci-incluse, ne représentent qu'une faible proportion des bâtiments qui fréquentent ce port, la grande majorité se composant de bateaux pêcheurs américains qui se rendent aux endroits de pêche ou qui en reviennent.

Vous trouverez également mon compte pour gages payés et pour frais encourus au sujet de la levée et de l'emmagasinage des bouées mouillées dans le port et ses alentours, ainsi que de celle placée au large du Récif Indique, à une distance de douze milles. J'ai trouvé cette dernière bouée dans dix brasses d'eau, à la distance d'un mille environ du récif, ou de son mouillage l'année précédente. A l'égard de la levée des bouées, il y a eu cette année à vaincre des difficultés presque insurmontables. Il m'a été impossible de me procurer un bâtiment à cette fin. Le et après le 10 novembre j'engageai en différents temps pas moins de trois bâtiments qui tous échouèrent dans leur entreprise, et il y en eut un qui refusa de tenter l'entreprise, même après avoir fait des frais considérables et perdu beaucoup de temps pour se procurer et monter un appareil mécanique. J'allai ensuite au Détroit de Canso et j'y engageai un bâtiment, mais le gros temps l'empêcha de venir. Ayant échoué dans tous les efforts que j'avais faits pour me procurer un bâtiment, qui suffisait auparavant à les relever, je fis faire un cabestan muni de son appareil, dont on pourrait se servir avec deux grands bateaux, et de cette manière je parvins à les faire lever et mettre en sûreté pour l'hiver. Ainsi il ne pourra s'élever à l'avenir aucune difficulté, dans le cas où il ne sera pas possible de se procurer un bâtiment, attendu que notre appareil pourra amplement nous suffire.

A venir jusqu'à l'année dernière il n'y avait pas d'endroit particulier d'assigné pour le déchargement du lest; en conséquence, les navires jetaient leur lest indifféremment partout dans le port, ce qui lui causait des obstructions sérieuses. J'ai donc assigné, à distance de l'entrée du port, un endroit spécial pour le déchargement du lest, et à l'avenir tous les navires seront tenus strictement de se conformer aux règlements qui seront faits de temps à autre à cet égard.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. MURPHY.

A l'honorable Ministre
de la Marine, Ottawa.

Je, soussigné, John H. Murphy, du Port de Hood, dans le comté d'Inverness, maître de havre pour le Port de Hood, après serment prêté, dépose comme suit:—

Je déclare que les différents faits énoncés dans le rapport ci-dessus sont vrais et exacts.

Je déclare, en outre, que l'écrit ci-annexé, marqué "A" et qui est une liste des navires entrés dans le Port de Hood depuis le 16 juillet 1875 jusqu'au 31 décembre 1875, et comme tels obligés de payer des droits au maître de havre, contient un état vrai et correct de tels navires obligés comme ci-dessus au meilleur de la connaissance du déposant.

Assermenté devant moi au Port de Hood, dans le comté d'Inverness, ce 31^{ème} jour de décembre, A. D. 1875.

DONALD McDONALD, J. P.
JOHN H. MURPHY.

LISTE DES NAVIRES entrés dans le port de Port Hood, Nouvelle-Ecosse, et sujets au paiement des honoraires du maître de havre, en vertu de l'Acte 36 Vic., chap. 9, intitulé " Acte pour pourvoir à la nomination des maîtres de havre pour certains ports dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick," depuis le 16ème jour de juillet 1875 jus- qu'au 31ème jour de décembre 1875.

Date de l'ar-rivée.	Havre.	Classe.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Nom du patron.	Honoraire perçu.
1875.						
Juill. 24	Liverpool, N.E	Goëlette	"E. K. Brown"	50	Payzant.....	Honoraires payables au maître de havre et payés avant ma nomination.
do 27	Halifax.....	do	"Corsaia".....	36	Chipman.....	
do 28	do	do	"Highland Mary"	35	Muncey.....	
Août 4	Ile du P. E.....	do	"Aneta"	20	Hillman.....	
do 15	Halifax.....	do	"Anna Bell"	30	Delaney.....	
do 26	Antigonish.....	do	"H. H. McCurdy"	74	McDonald.....	
do 25	Halifax.....	do	"Jayne"	47	McFarlane.....	
do 25	do	do	"Swan"	73	Skinner.....	
Sept. 16	St. Jean, Terre-neuve	do	"H. H. McCurdy"	74	McDonald.....	
do 20	Halifax.....	do	"Jayne"	47	McFarlane.....	
do 25	Cheticamp	do	"Jayne"	47	McFarlane.....	
do 25	Pictou.....	do	"J. W. Arnold,"	56	Arnold.....	
do 25	Antigonish.....	do	"New Dominion"	44	Mullins.....	
Oct. 25	Halifax.....	do	"Anna Bell"	30	Delaney.....	
Nov. 4	do	do	"Jayne"	47	McFarlane.....	
do 10	do	do	"Antelope"	23	McKinnon.....	
do 10	do	do	"Annie"	21	McFarlane.....	
do 12	do	do	"Sea Flour"	29	Placide.....	
do 15	do	do	"H. H. McCurdy"	74	Pushie.....	
do 24	do	do	"Musque Rat"	24	White.....	
do 24	do	do	"Emily"	23	.....
Déc. 4	Pugwash.....	do	"Iris"	113	Bouchar.....	
do 11	Halifax.....	do	"Hawk"	42	White.....	
do 11	Mabou.....	do	"H. H. McCurdy"	74	Pushie.....	
do 15	Halifax.....	do	"Jayne"	47	McFarlane.....	

 ANNEXE No. 18.

 RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE SOREL, POUR L'ANNÉE CIVILE
 EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

SOREL, 18 février 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser mon second rapport comme maître de havre de Sorel, P. Q., pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

Je suis heureux de vous informer que les honoraires perçus sur les navires qui sont entrés dans ce port ou qui en sont sortis, ont été payés avec le plus grand empressement par les propriétaires ou capitaines de ces navires, et que je n'ai rencontré aucune difficulté à remplir les fonctions de ma charge au sujet de la perception de ces honoraires. Le port de Sorel acquiert tous les ans une nouvelle importance, et les devoirs du maître de havre sont d'un caractère varié; aussi pour s'en acquitter consciencieusement, doit-il se donner beaucoup de peine et assumer une grande responsabilité, car ce port offrant un excellent hivernage, le maître de havre doit accommoder tous ceux qui veulent y relâcher; et comme il y avait cet hiver dans le port de Sorel cent soixante-quinze bâtiments de diverses espèces, il est facile de se faire une idée de la somme de travail imposée l'automne dernier pour satisfaire tous ces propriétaires de navires. Je dois déclarer, cependant, que j'ai réussi à contenter tout le monde, et je dois faire remarquer ici que les commissaires du havre de Montréal ont eu l'obligeance de mettre à ma disposition un de leurs remorqueurs pour briser la glace dans le port et touer les navires à leurs quartiers d'hiver, remorqueur qui a été d'un grand secours aux propriétaires de navires et qui a contribué à la prompte exécution des devoirs que j'avais à remplir. En terminant ce rapport, je prendrai la liberté de recommander respectueusement la passation d'un règlement à l'effet d'obliger tout bâtiment marchand sur le Saint-Laurent d'avoir à bord un ou plusieurs canots de sauvetage en proportion du nombre de l'équipage, afin qu'en cas de naufrage la vie des hommes à bord soit mise hors de danger.

J'ai fait part de cette idée à bon nombre de navigateurs qui tous, je crois, se conformeraient volontiers à un tel règlement.

Le montant des honoraires perçus dans le port de Sorel pour l'année 1875, tel que mentionné en détail dans mon rapport, s'élève à cinq cent vingt-trois piastres et cinquante centins.

Je demeure, honorable monsieur,
 Votre très obéissant serviteur,

F. BELLEFEUILLE,
Maître de havre de Sorel.

A l'honorable A. J. SMITH,
 Ministre de la Marine et des Pêcheries,
 Ottawa.

ANNEXE No. 19.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE CRAPAUD, POUR L'ANNÉE CIVILE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
CRAPAUD, I. P. E., 18 mars 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

Durant l'été dernier le dragueur a nettoyé une partie du chenal, et j'espère qu'il reviendra à l'ouverture de la navigation pour achever le travail commencé.

Le ministère local se propose d'ajouter au quai du gouvernement, dans cette localité, une nouvelle jetée qui sera d'un grand avantage pour la marine marchande.

La nouvelle bouée mouillée sur le récif de Cameron est décidément avantageuse aux navigateurs, et d'un grand secours pour les navires étrangers qui font route vers ce port.

J'ai besoin d'une chaloupe pour faire le service, et comme je n'ai perçu seulement que \$13.50, tout en perdant beaucoup de temps, je me suis trouvé dans l'impossibilité d'en acheter une; en conséquence je prendrai la liberté de vous recommander de vouloir bien porter une attention toute spéciale à cette partie de mon rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

WESLY MYERS,
Maître de havre.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 20.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TRACADIE, I. P. E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

CHARLOTTETOWN, I. P. E.,
12 janvier 1876.

Hugh Campbell, maître de havre de Tracadie, dans cette province, fait rapport comme suit :

Que les balises, dans le port de Tracadie au nombre de deux, ont été posées au printemps dans les endroits convenables aussitôt qu'il a été possible de constater la position du banc de sable qui ferme l'entrée du havre, et elles ont été maintenues en bon ordre et condition pendant toute la saison. De bonne heure au printemps on a également fixé la position des fanaux, au nombre de deux également, et après les avoir mis en place, on en a pris bien soin pendant toute la durée de la saison. L'eau sur le banc de sable mesurait une profondeur d'environ neuf pieds en moyenne à marée basse, ce qui empêchait absolument les navires d'un certain tirant d'eau d'entrer dans le port.

Que le seul bâtiment d'aucune espèce entré dans le port, à l'exception de certains petits bateaux pêcheurs d'environ 20 pieds de quille, employés à faire la pêche à une courte distance de la côte, est une petite goëlette employée aussi à la pêche le long de la côte, de sorte que je n'ai pas à faire rapport sur la perception d'aucun honoraire quelconque, n'en ayant reçu aucun.

Que les bouées ont été placées aux endroits convenables, tenues en place, et soigneusement surveillées pendant toute la saison.

HUGH CAMPBELL.

A l'honorable ALBERT J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Canada.

Je, soussigné, Hugh Campbell, de Tracadie, dans le comté de Queen, dans l'île du Prince-Edouard, cultivateur, après serment prêté, dépose et dis que tous les faits, matières et choses énoncés dans le rapport ci-dessus sont réellement et substantiellement vrais.

HUGH CAMPBELL.

Assermenté devant moi à Charlottetown, dans
l'île du Prince-Edouard, le vingt-et-unième
jour de mars, mil huit cent soixante-seize. }

R. R. FITZGERALD,
J. P. de la Province
de l'île du Prince-Edouard.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE GEORGETOWN, I. P. E., POUR
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

GEORGETOWN, I. P. E., 16 mars 1876.

MONSIEUR,—Vous avez peut-être éprouvé quelque surprise en voyant le retard prolongé que j'apportais à vous adresser mon rapport; mais vous verrez que, pour les raisons qui suivent, il m'a été impossible de vous faire parvenir un rapport correct beaucoup plus tôt.

Dans le mois de décembre dernier nous avions plusieurs navires en chargement dans ce port, qui ne se trouvait pas encore obstrué par les glaces au commencement de ce mois, et en conséquence, je n'aurais pas été justifiable alors de faire enlever les bouées; mais contrairement à l'attente d'un chacun, la glace se formant subitement, toute la surface du havre se trouva prise au point d'empêcher les navires de bouger. Au bout de quelques jours presque toute la glace partit en apportant les bouées avec elle; alors je dépêchai de suite le capitaine Mackenzie avec son petit bâtiment à la poursuite des bouées, mais il ne put en ramener que trois. J'envoyai ensuite à l'Île Boughton, et Head et McCormick en sauvèrent deux, et le capitaine Boucher une autre. Deux, parmi celles qui furent sauvées, faisaient partie de celles placées par William Moir. Je crois qu'il n'y en a pas eu de sauvées parmi celles dont Moir avait la garde, excepté toutefois les deux dont je m'étais assuré; et comme je ne pourrai pas voir Moir cet hiver, je vais être obligé de les faire gréer et placer en même temps que celles que je dois établir en dehors du port. J'espère que vous verrez d'après ce qui précède que, pour vous donner un état correct de mes opérations, il ne m'était guère possible de vous adresser mon rapport avant aujourd'hui. Je vous ai écrit de bonne heure l'été dernier pour vous informer que l'on trouvait nos bouées trop petites, et que si on en faisait de plus grosses, je ferais placer les petites dans la Baie Ste. Marie, qui est le bras sud du havre. Depuis lors, M. Wightman a placé dans cet endroit des bouées en espars, sur l'ordre de M. Mitchell, de Charlottetown, suivant ce qu'il déclare; elles n'ont pas été placées, dans tous les cas, d'après mes instructions, et j'ignore si M. Mitchell et M. M. Wightman ont pris ensemble des arrangements pour cette saison. Vous verrez par mon rapport que le nombre des navires qui ont payé des droits de havre dans ce port pendant la dernière saison, accuse une augmentation considérable sur celui de l'année précédente. On pourrait peut-être percevoir quelque chose de plus des navires américains, mais ils objectent à payer une seconde fois dans la même saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN B. HOWLETT,
Maitre de havre.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine
et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE DE VICTORIA, C. B.,
JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
VICTORIA, C. B., 20 mars 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour votre information, une copie attestée du compte du maître de havre jusqu'au 31 décembre 1875, et j'espère que vous trouverez le tout correct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JEREMIAH NAGLE,
Maître de Havre de Victoria et d'Esquimaux.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

COMPTE des recettes et dépenses en rapport avec le bureau du maître de havre de Victoria et Esquimalt, depuis le 21 mars au 31 décembre 1875.

Av

Dt.

1875.	Montant reçu pendant le mois.....	\$ cts.	1875.	Payé pour livre de lettres.....	\$ cts.
Mars	do	4 00	21 mars.....	annonces et avis à Higgin.....	1 00
Avril	do	4 00	23 avril.....	entêtes de comptes détaillés.....	8 00
Mal.....	do	39 00	4 mai.....	à Harrisson pour enseigne.....	4 00
Juin	do	15 00	11 mai.....	voiture louées p. aller jus' à Esquimalt p. aff.	3 00
Juillet.....	do	45 00	28 juin.....	do	4 50
Août.....	do	41 00	27 juillet.....	do	4 00
Septembre.....	do	28 50	17 août.....	frais de louage de chal. et voitures jusqu'à Esquimalt, à compte de S. S. M. "Rocket"	3 50
Octobre	do	111 50	23 sep'embre.....	frais en. p. aller à bord S. S. M. "Repulse"	1 50
Novembre	do	128 00	27 septembre ..	louage de chaloupe pour aller au havre Victoria.....	1 50
Décembre ..	do	83 50	25 octobre	frais pour aller à bord du "Dacota,".....	2 50
			25 octobre	petite bache.....	2 50
			30 octobre	Jungerman pour pendule.....	1 25
			10 novembre ..	pour louage de voiture et chaloupe à c. du S. S. M. "Fantome".....	6 00
			29 novembre ..	Hibben pour papeterie.....	2 50
			31 décembre...	demifrais pour fourniture de bureau.....	14 75
				" loyer de bureau pour 9 mois, à \$3	27 62
				" poêle de bureau.....	27 00
				" chauffage.....	7 13
				J. C. Bate, comptable pour arranger et faire les comptes pour l'année.....	1 50
				Montant revenant au maître de havre.....	10 00
					368 25
		499 50			499 50

Assermenté devant moi ce 20 mars 1876, Victoria, B.C.

A. J. LANGLEY, J. P.

ANNEXE No. 23.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, 36 Vict., chap. 9, 37 Vict., chap. 34 et 38 Vict., chap. 30, pour la nomination de maîtres de havre, la date de la proclamation, le nom des maîtres de havre nommés en vertu des Actes ci-dessus et des Actes 35 Vict. chap. 42 et 36 Vict., chaps. 12 et 36, la date de la nomination des maîtres de havre, le montant que leur traitement ne doit pas excéder, et le montant des honoraires perçus par chacun d'eux pendant l'année civile expirée le 31 décembre 1875.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
Southampton.....	23 Sept. 1875.....	David Cascadden.....	13 Sept. 1875....	\$ cts. 100 00	\$ cts. 15 00

PROVINCE DE QUÉBEC.

Gaspé.....	25 Sept. 1874.....	Joseph Eden.....	22 sept. 1874.....	500 00	127 00
St. Jean.....	} Dans le havre à Montréal. {	Romuald Alfred Girardin ...	20 avril 1875.....	300 00	608 00
Sorel.....		Pierre Bellefeuille.....	20 avril 1875.....	300 00	523 50
Trois-Rivières.....		Uldoric Frederick Langlois..	14 juin 1875.....	300 00	212 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst.....	30 mai 1873.....	Peter J. Hachey.....	12 déc. 1874.....	200 00	30 50
Baie Verte.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Buctouche.....	30 mai 1873.....	Horatio Edward Dixon.....	7 juillet 1873.....	100 00	33 50
Campbelltown.....	30 mai 1873.....	William Mott.....	9 do 1873.....	200 00	19 50
Campobello.....	30 mai 1873.....	John Benjamin Beatty.....	7 do 1873.....	100 00	153 50
Carquette.....	30 mai 1873.....	Gervais Basil Paulin.....	30 avril 1874.....	150 00	30 50
Chatham.....	30 mai 1873.....	William Johnston.....	7 juillet 1873.....	300 00	677 50
Cocagne.....	30 mai 1873.....	John Brooks.....	7 do 1873.....	100 00	15 50
Dalhousie.....	30 mai 1873.....	John Urquhart Campbell.....	8 do 1874.....	200 00	68 50
Dorchester.....	30 mai 1873.....	Joshua King.....	9 do 1875.....	200 00	29 50
Frédéricton.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Grand Schemogue.....	17 mai 1875.....	John Avaré.....	10 mai 1875.....	100 00	3 00
Harvey.....	30 mai 1873.....	Joseph McAlmon.....	10 avril 1875.....	100 00	9 50
Hillsborough.....	30 mai 1873.....	Nehemiah Bennett.....	30 avril 1874.....	150 00	27 25
Ledge of St. Stephens.....	30 mai 1873.....	Absalom Kelso Christie.....	7 juillet 1873.....	100 00	23 00
Moncton.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Musquash.....	26 mars 1874.....	Samuel Hayward.....	26 mars 1874.....	100 00	41 00
Newcastle.....	30 mai 1873.....	John Niven.....	7 juillet 1873.....	300 00	165 00
North Joggins.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Richibouctou.....	30 mai 1873.....	James Alexander Jardine.....	11 mai 1874.....	200 00	137 00
Rockland.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Sackville.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
St. André.....	30 mai 1873.....	John Balson.....	7 juillet 1873.....	100 00	60 50
St. George.....	30 mai 1873.....	James Dick.....	7 juillet 1873.....	100 00	72 50
St. Martin.....	14 mai 1874.....	Joseph Carson.....	14 mai 1874.....	100 00	4 50
Shédiac.....	30 mai 1873.....	William Rufus Wood.....	10 mai 1875.....	300 00	121 50
Shippegan.....	30 mai 1873.....	Pas de nomination.....	.....	.....	.....
Tracadie.....	17 mai 1875.....	Vital Arceno.....	9 juillet 1875.....	100 00	9 50

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
				\$ cts.	\$ cts.
Annapolis.....	12 mars 1875.....	Jacob Troop Starratt.....	25 février 1875...	200 00	44 50
Baddeck.....	23 sept. 1875.....	Stephen Atwater.....	15 sept. 1875.....	100 00	4 00
Rivière à l'Ours.....	25 sept. 1874.....	William Fenwick Hennigar.....	22 sept. 1874.....	400 00	35 50
Bridgewater.....	6 mai 1874.....	Joseph Robins Wyman.....	6 mai 1874.....	100 00	94 00
Bras d'Or, y compris New Campbelltown.....	6 mai 1874.....	Francis Dunlap.....	6 mai 1874.....	200 00	3 00
Anse Getson.....	12 mars 1875.....	George Henry Zwicker.....	25 février 1875.....	300 00	69 50
Halifax.....	Pas de proclam. requis par Acte	Elijah Wood.....	7 oct. 1872.....	1,600 00	1,424 00
Pet. Baux Glac's Lunenburg.....	3 août 1874.....	Henry Mitchell.....	23 juillet 1874.....	200 00	142 00
Anse McNair.....	3 déc. 1875.....	William Henry Begg.....	3 déc. 1875.....	150 00	0 00
Baie Marguerite.....	12 mars 1875.....	Ronald McEachen.....	8 mars 1875.....	150 00	10 00
North Sydney.....	16 juillet 1875.....	Peter Francis Boutillier.....	9 juillet 1875.....	100 00	8 00
Parrsborough.....	9 avril 1874.....	George Bennett Ingraham.....	9 avril 1874.....	500 00	P. de rapp.
Pictou.....	22 oct. 1873.....	Edward Walter Beaty.....	22 oct. 1873.....	100 00	8 50
	Pas de proclam. requise par acte	John Gunn.....	14 août 1875.....	400 00	1,900 00
Havre Plaster.....	6 mai 1874.....	Donald Fraser.....	6 mai 1874.....	200 00	47 50
Pt. Hawkesbury.....	16 juillet 1875.....	Daniel Henesey.....	9 juillet 1875.....	200 00	35 00
Port Hood.....	16 juillet 1875.....	John Murphy, jun.....	9 juillet 1875.....	200 00	0 00
Pugwash.....	22 oct. 1873.....	James Bent.....	22 octobre 1873.....	100 00	46 50
Sheet Harbour.....	14 mai 1874.....	William Hall.....	14 mai 1874.....	150 00	P. de rapp.
Tusket.....	18 mars 1875.....	Forman Hatfield.....	1 mars 1875.....	100 00	15 00
Wallace.....	22 oct. 1873.....	William McNab.....	22 oct. 1873.....	100 00	8 50
Windsor.....	24 sept. 1874.....	James Smith Wiley.....	22 sept. 1874.....	400 00	259 00
Whycocomah.....	29 oct. 1875.....	Neil McKinnon.....	8 oct. 1875.....	100 00	4 00
Yarmouth.....	18 mars 1875.....	Charles Tooker.....	1er mars 1875.....	250 00	259 00

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Baie Fortune.....	10 avril 1875.....	William R. Dingwell.....	10 avril 1875.....	200 00	P. de rapp.
Pont Cardigan.....	15 juillet 1874.....	George Alley.....	4 nov. 1874.....	200 00	P. de rapp.
Casumpec.....	15 do 1874.....	George Wells.....	17 juin 1874.....	200 00	31 00
Charlottetown.....	15 do 1874.....	William White.....	17 do 1874.....	400 00	148 50
Crapaud.....	15 do 1874.....	Wesley Meyers.....	17 do 1874.....	200 00	13 50
Baie Egmont.....	15 do 1874.....	Alexander McArthur.....	17 do 1874.....	200 00	P. de rapp.
Georgetown.....	15 do 1874.....	John Bradshaw Howlett.....	17 do 1874.....	200 00	135 00
Grande Rivière.....	10 avril 1875.....	Ronald S. Macdonald.....	10 avril 1875.....	200 00	9 00
Malpèque.....	10 juillet 1874.....	Duncan McCouban.....	20 juin 1874.....	200 00	P. de rapp.
Pont Montagu.....	15 do 1874.....	Daniel C. Campbell.....	17 do 1874.....	200 00	12 00
Havre Murray.....	15 do 1874.....	William Millar.....	17 do 1874.....	200 00	4 00
New London.....	15 do 1874.....	George Mackenzie.....	17 do 1874.....	200 00	5 50
North Pinette.....	15 do 1874.....	Niel McLeod.....	17 do 1874.....	200 00	8 50
Port Hill.....	15 do 1874.....	James Ellis.....	71 do 1874.....	200 00	8 50
Baie Rollo.....	10 avril 1875.....	Charles Deagle.....	10 avril 1875.....	200 00	0 00
Rustico.....	17 mai 1875.....	William McNeill, jun.....	5 mai 1875.....	200 00	P. de rapp.
Baie St. Pierre.....	10 avril 1875.....	James McDonald.....	10 avril 1875.....	200 00	0 00
Souris.....	10 avril 1875.....	Alexander Halloran.....	10 avril 1875.....	200 00	0 00
Summerside.....	15 juillet 1874.....	Ronald Campbell.....	17 juin 1874.....	200 00	66 00
Tracadie.....	17 mai 1875.....	Hugh Campbell.....	5 mai 1875.....	200 00	0 00
Pont de la rivière Vernon.....	19 juillet 1874.....	John Furness.....	17 juin 1874.....	200 00	17 50
Rivière Ouest.....	17 mai 1875.....	Ewan McMillan.....	5 mai 1875.....	200 00	0 00

TABLEAU indiquant le nom des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms des ports.	Date de la proclamation.	Noms des maîtres de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçus en 1875.
Nanaimo	10 avril, 1875.....	John Flett Sabiston.....	10 avril, 1875.....	\$ cts. 500 00	\$ cts. 155 00
Victoria et Esquimalt	20 mars, 1875.....	Jeremiah Nagle	8 mars, 1875.....	600 00	499 50

WM. SMITH,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA,

1er janvier 1876.

ANNEXE No. 24.

ETAT des perceptions et dépenses pour améliorations de havre, faites aux ports ci-après mentionnés où des droits de tonnage ont été imposés par proclamation, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

QUÉBEC.

	No. de Tonx.	\$ cts.	\$ cts.
Havre aux Maisons.....	410	41 00	
Amherst.....	2,727	272 70	
Gaspé.....	111	11 10	
			324 80

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Richibouctou.....	18,335	1,833 50	
Bathurst.....	5,536	553 60	
			2,387 10
			2,711 90

Dépenses pour amélioration du havre, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Richibouctou, N. B., Service du remorqueur.....	\$ 2,500 00
do Brise-lames.....	16,077 50
Bathurst, pour dragage.....	3,876 43
	<u>22,453 93</u>

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA,
1er janvier 1876.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTREAL PENDANT
L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 25 janvier 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de la 24me section de l'Acte concernant le pilotage, et au désir des commissaires du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, les statistiques suivantes:—

NOM et AGE de chaque pilote ayant reçu l'autorisation des commissaires du havre à servir pendant l'année 1875.

Noms.	Age.	Services.
Phillippe Bélanger.....	37	} Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Victor Gagnon.....	37	
Narcisse Perrault.....	28	
Tréflé Toupin.....	27	
Cléophas Auger.....	28	

NOM de chaque pilote, apprenti, capitaine ou second, servant avec l'autorisation des commissaires du havre de Montréal.

Noms.	Age.	Services.
Onésime Naud.....	71.	} Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Zéphirin Mayrand.....	67.	
P. Marcel Mathieu.....	55.	
François A. Mayrand.....	55.	
Joseph Leveille.....	57.	
Hector Hamelin.....	57.	
Joseph L. Dussereau.....	67.	
Léandre Mayrand.....	52.	
Zéphirin Bouillé.....	46.	
Placide Gaillardet.....	59.	
David Mathieu.....	53.	
Joseph Barnabé de Lafrenière.....	62.	
Cyrille Belisle.....	47.	
Adolph Lisé.....	45.	
George Raymond.....	45.	
Eusèbe Toupin.....	50.	
Augustin Naud.....	48.	
Hubert A. Belisle.....	44.	
Athanase Dufresne.....	41.	
Jean B. Dorval.....	43.	
Louis N. Bouillé.....	43.	
Edouard Naud.....	32.	
Pierre Gagnon.....	47.	
Onésime Naud.....	34.	
Joseph O. Hamelin.....	41.	
Joseph Chandonnet.....	34.	
Louis A. Bouillé.....	35.	
Prudet Beaudet.....	33.	
Elzéar Belisle.....	40.	

Noms.	Age.	Services.
George Belisle.....	35.	} Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Joseph Pleau.....	37.	
Celestin Brunet.....	32.	
Louis Belisle.....	29.	
Damas Caïen.....	34.	
Ulric Groleau.....	27.	
Alfred Frenette.....	35.	
Alfred St. Armand.....	31.	
Phillipe Belanger.....	36.	
Victor Gagnon.....	36.	
Narcisse Perrault.....	37.	
Trefle Toupin.....	27.	
Cleophas Auger.....	28.	

Le 21 mai 1875, Joseph Chandonnet, pilote du navire à vapeur *Dominion*, fut accusé devant les commissaires du havre de Montréal, par le capitaine John Graham, du navire à vapeur *Moravian*, d'avoir causé par négligence un abordage entre les navires *Dominion* et *Moravian* dans le port de Québec le 18 du même mois.

Chandonnet fut acquitté, car il a été prouvé, à la satisfaction des commissaires, qu'il avait fait tout en son pouvoir pour éviter la collision. Non satisfaits de la décision des commissaires du havre de Montréal, les propriétaires du *Moravian* portèrent l'affaire devant la cour d'Amirauté de Québec qui confirma le jugement des commissaires.

Le 25 septembre 1875, Théodore Chabot, capitaine du bateau à vapeur *Abyssinian*, fut accusé devant la commission, par le capitaine Robert Nelson, du bateau à vapeur *Montréal*, d'avoir, le 16 du même mois, près le cap St. Michel, dans la paroisse de Varennes, causé entre ces deux bateaux un abordage qui a sérieusement endommagé le *Montréal* et mis la vie de ses passagers en danger.

Une sommation fut émanée contre le capitaine de l'*Abyssinian*. Grand nombre de témoins furent examinés des deux partis par leurs avocats, toute l'affaire fut scrutée avec soin, et, après une session de trois jours, jugement fut rendu en faveur du demandeur et condamnant le défendeur à une amende de vingt piastres.

Subséquentment le défendeur voulut, par un bref de *Certiorari*, porter l'affaire devant la cour supérieure, alléguant que les commissaires du havre n'avaient aucune juridiction dans des causes de ce genre; mais M. le juge McKay décida qu'ils avaient juridiction et refusa d'accorder le bref.

Trois pilotes ont reçu leur certificat pendant l'année 1875.

Deux pilotes, Zéphirin Mayrand, âgé de 67 ans et Joseph L. Dussereau, de 67 ans aussi, ont reçu leur certificat pour un an, conformément à la section 36 de l'acte de pilotage 1873.

Il y a quarante-deux pilotes valides, et quatre sur la liste de pension.

Tarif actuellement suivi pour le pilotage :

Pilotage de navires mus par la vapeur, \$2.00 par pied de tirant d'eau, en montant et descendant.

Pilotage des navires à la remorque d'un vapeur, \$2.50 par pied de tirant d'eau.

Pilotage des navires à voiles, \$4.20 par pied en montant,

“ “ 2.80 par pied en descendant.

Remorquage d'un navire d'un quai à un autre dans le havre de Montréal, ou depuis le pied du courant jusque dans le port, \$5.

Le gain net des pilotes de ce district pour l'année 1875, est d'environ \$33,680.

Les recettes durant l'année 1875, qui proviennent du gain des pilotes et qui en sont 5% et l'intérêt sur les placements, se sont élevées à \$3,244, et les dépenses, c'est-à-dire pensions aux pilotes vieux et infirmes, ainsi qu'aux veuves des pilotes décédés, à \$1,260.

Il y a actuellement 21 pensionnaires sur la liste.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

WM. SMITH, ECR.,
Député Ministre de la Marine, etc., Ottawa.

ANNEXE No. 26.

PILOTES autorisés à servir comme tels sur le fleuve St. Laurent pour et en aval du havre de Québec.

No.	Noms.	Age.	Résidence.
1	Edouard Petitgrew.....	70	Ile Verte.
2	Joseph Langlois.....	69	Orléans.
3	Alexis Delisle.....	65	do
4	Charles Chouinard.....	74	Rimouski.
5	Joseph Pepin.....	66	Orléans.
6	Ant. Labrègue.....	68	Québec.
7	Jean Bourget.....	67	Pointe Lévis.
8	François Joseph Pouliot.....	68	Rimouski.
9	Frédéric Bernier.....	71	Québec.
10	Charles Nolet.....	67	do
11	Jean Gobeil, 1er.....	66	Orléans.
12	Ives Silvestre.....	66	Québec.
13	Maximilien Caron.....	66	do
14	Louis Joseph Lavoie.....	61	Pointe Lévis.
15	Thomas Couillard Desprès.....	65	do
16	Joseph St. Laurent.....	64	Québec.
17	Vital Chamberland.....	64	Pointe Lévis.
18	Pierre Laprise.....	64	Orléans.
19	Laurent Tremblay.....	65	Pointe Lévis.
20	Dominique Girard.....	61	Ile Verte
21	Edouard Marcoux.....	68	Orléans.
22	Charles Pouliot.....	61	do
23	Thomas Simard.....	61	Québec.
24	Jean-Baptiste Turgeon.....	63	do
25	Cyprien Langlois, 1er.....	62	Orléans.
26	Jean Audet dit Lapointe.....	62	St. Michel.
27	Edouard Antil dit St. Jean.....	60	Québec.
28	George Santerre.....	64	St. Michel.
29	Laurent Larochelle.....	63	do
30	F.-Xavier Pepin dit Lachance.....	60	Orléans.
31	Robert Demers.....	60	Pointe Lévis.
32	Paul Gautron dit Larochelle.....	63	St. Michel.
33	Charles Bernier.....	61	Cap St. Ignace.
34	Régis Ménard.....	60	St. Valier.
35	George Laplante.....	62	Québec.
36	Jean Dufresne.....	60	do
37	Jean Pouliot.....	61	do
38	François Vézina.....	61	do
39	Helie Normand.....	60	do
40	Alexandre Vaillancourt.....	66	Orléans.
41	Hilari Raymond.....	62	Kamouraska.
42	Jean François Lemarre.....	62	St. Valier.
43	Hilari Jovin.....	59	Ste. Luce.
44	Jean-Baptiste Bernier.....	60	L'Islet.
45	Pierre Peltier.....	64	St. Michel.
46	François Thivierge.....	60	Québec.
47	Joseph Pouliot, 1er.....	53	Orléans.
48	Marcel LeBel.....	62	Kamouraska.
49	Edouard Demers.....	58	Pointe Lévis.
50	Jacques Tremblay.....	67	Orléans.
51	Jean Dugas.....	59	Québec.
52	Cyprien Raymond.....	57	do

PILOTES autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
53	Damien Boulanger.....	61	Pointe Lévis.
54	William Russell.....	58	Québec.
55	Louis Laprise.....	59	Orléans.
56	Pierre Pepin.....	60	do
57	Charles Damas.....	59	Ile Verte.
58	Louis Otin Dugal.....	65	St. Michel.
59	Edouard Genest.....	58	Orléans.
60	Pierre Lapierre.....	58	Point Lévis.
61	Anselme Marmen.....	59	Québec.
62	Magloire Delisle.....	59	Ile Verte.
63	Jean-Baptiste Talbot, 1er.....	58	Berthier.
64	François-Xavier Delisle, 1er.....	57	Orléans.
65	Joseph Dick.....	56	do
66	François Noël.....	65	do
67	Paul Langlois.....	60	Ste. Agathe.
68	Marcel Côté.....	60	Ile Verte.
69	George Audet dit Lapointe.....	55	Pointe Lévis.
70	Gabriel Lachance.....	56	Orléans.
71	Issie Marticotte.....	55	Québec.
72	François Dallaire.....	58	Orléans.
73	Laurent Godbout, 1st.....	58	Québec.
74	Pierre Roy.....	60	do
75	Clovis Antil.....	55	St. Jean Port Joli.
76	Pierre Ruelland.....	59	St. Michel.
77	Hubert Dumas.....	56	Trois-Pistoles.
78	Damase Babin.....	58	St. Jean Port Joli
79	Jos. Beaucher dit Morency.....	58	Québec.
80	Maurice Pepin dit Lachance.....	63	do
81	David Bouffard.....	56	Orléans.
82	Pierre Curodeau.....	53	do
83	Edouard Labrègue.....	55	do
84	Bart. Pepin dit Lachance, 1er.....	54	do
85	Antoine Lapointe.....	54	Québec.
86	Jean Chasse.....	59	Cacouna.
87	Narcisse Forgues.....	54	Pointe Lévis.
88	François Dumas.....	57	Ile Verte.
89	Dominique Verreault.....	55	Ste. Flavie.
90	Louis Crépeau.....	52	Québec.
91	Thomas Théberge.....	57	Orléans.
92	Michel Guenard.....	52	Pointe Lévis.
93	Jean Coulombe.....	54	Orléans.
94	Thomas Connell.....	52	Québec.
95	Alexis Vézina.....	57	Ile aux Grues.
96	Gilbert Baillargeon.....	53	Orléans.
97	Jean Giroux.....	53	Pointe Lévis.
98	Eusèbe Thivierge.....	56	Québec.
99	François P. Couillard.....	54	do
100	Nicolas Fortin.....	52	St. Michel.
101	Magloire Mercier.....	59	do
102	Pierre Ross.....	57	St. Germain de Rimouski.
103	Louis Ol. Leclerc.....	61	St. Michel.
104	Pierre Gourdeau, 2nd.....	58	Orléans.
105	Jean-Baptiste Tremblay.....	59	Québec.
106	Julien Dion.....	56	Ile Verte.
107	Pierre Lemieux.....	51	Québec.
108	Edouard Rousseau.....	60	Trois-Pistoles.
109	Louis Fontaine.....	55	Orléans.
110	Abraham Couillard Després.....	60	St. Michel.
111	François Godreau.....	52	Cap St. Ignace.
112	Jérémie Dufresne.....	57	Québec.
113	Joseph Blouin.....	61	do
114	Antoine Gobeil.....	47	Orléans.
115	Pierre Fontaine.....	47	do
116	Joseph Lavoie.....	61	Ste. Luce de Rimouski.

PILOTES autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
117	Victor Demers.....	50	Pointe Lévis.
118	Joseph Plante.....	45	Québec.
119	Louis Thivierge.....	46	Orléans.
120	Charles Francis Brown.....	47	Québec.
121	Paul Pâquet.....	54	Orléans.
122	Joseph Pouliot, 2nd.....	48	do
123	George Normand.....	45	Ile aux Grues.
124	David D'Amour.....	43	Trois-Pistoles.
125	Joseph Levesque.....	41	Ile Verte.
126	Charles Vézina.....	41	Ile aux Grues.
127	Ovide Dick.....	44	Québec.
128	Michael Neil Asselin.....	45	St. Michel.
129	Numa Lachance.....	41	do
130	Hannibal Baquet.....	40	Québec.
131	Joseph Gravel.....	46	do
132	Auguste Gouillard Despres.....	39	St. Michel.
133	Eustache Doiron.....	42	No tre-Dame de Lévis.
134	Jean Baptiste Pouliot.....	34	Québec.
135	Jean Gobeil, 2nd.....	34	Orléans.
136	Joseph Pâquet.....	39	do
137	Louis Edmond Morin.....	37	Québec.
138	Moïse Lachance.....	38	Orléans.
139	Joseph S. Brown.....	41	Québec.
140	Hubert Raymond.....	36	Orléans.
141	Achille D'Amour.....	36	Trois-Pistoles.
142	Cyrille Lapointe.....	36	Orléans.
143	Joseph Pouliot, 3rd.....	32	do
144	Edmond Larochelle.....	32	St. Michel.
145	Amable Fournier.....	64	Arthabaska.
146	Antoine Thomas Chouinard.....	41	Rimouski.
147	Siméon Plante.....	40	Québec.
148	Laurent Godbout, 2nd.....	32	do
149	Pierre S. Laprise.....	32	do
150	Adelme Pouliot.....	36	Orléans.
151	Bart. Pepin dit Lachance, 2nd.....	30	do
152	François-Xavier Delisle, 2nd.....	30	do
153	Joseph Pepin Lachance.....	41	do
154	Damien E. Boulanger.....	32	Québec.
155	Cyprien Langlois, 2nd.....	31	Orléans.
156	Jean Delisle.....	30	do
157	Nazaire Curodeau.....	28	do
158	Charles Normand.....	29	Québec.
159	Napoléon Rioux.....	30	Trois-Pistoles.
160	Jean-Bte. Tremblay.....	32	Québec.
161	Ray. Baquet dit Lamontagne.....	30	St. Michel.
162	François-Xavier Lamarre.....	29	St. Valier.
163	Moïse Pouliot.....	27	St. Jean, Orléans.
164	Paul Gobeil.....	29	do
165	Charles Alarie Raymond.....	27	Québec.
166	Victor Vézina.....	30	do
167	Louis Honorius Lachance.....	37	St. Michel.
168	L. B. O. Gautron dit Larochelle.....	29	do
169	Chas. Hermie alias A. Bernier.....	30	Cap St. Ignace.
170	Louis Robert Demers.....	29	Notre-Dame de Lévis.
171	Vital Ephrem Chamberland.....	35	do
172	Joseph G. Dupil.....	28	Orléans.
173	Charles E. Nollet.....	27	Québec.
174	Jean-Baptiste Talbot, 2nd.....	30	Berthier.
175	Louis Fortunat Lavoie.....	30	Rimouski.
176	Joseph Fortier.....	31	Orléans.
177	Nestor Lachance.....	30	do
178	Cyrille Audet dit Lapointe.....	30	St. Michel.
179	Edouard Turgén.....	29	Québec.
180	Joseph Lapointe.....	32	Orléans.

PILOTES autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent.—Fin.

No.	Noms.	Age.	Résidence.
181	Léandre Raymond	27	Orléans
182	Pierre Pepin Lachance.....	26	do
183	Théophile Gourdeau.....	31	do
184	Isidore Noël.....	25	do
185	Jean Evariste Adam.....	31	L'Islet.
186	Alfred Larochelle.....	25	St. Michel.
187	Théophile Corriveau.....	28	Québec.
188	Elzéar Godbout.....	27	do
189	George Couillard Desprès.....	27	Lévis.
190	Pierre Gobeil.....	27	Orléans.
191	Thomas Alfred Antil.....	25	St. Jean Port-Joli.
192	Théodule Pepin dit Lachance	30	Québec.
193	Achille T. Simard.....	23	Rivière du-Loup.
194	J. Bte. Patoine.....		
195	Narcisse Lavoie.....		
196	Alfred Turgeon		

Liste des apprentis-pilotes actuellement sous le contrôle du bureau de la corporation des pilotes pour le port de Québec et en aval, par ordre d'ancienneté :—

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Albert Royer. | 28. Arcadius Jouvin. |
| 2. Adelard Santerre. | 29. L. P. Lavoie. |
| 3. Emilio Couillard. | 30. Léon Labrèque. |
| 4. Frs. X. Demeule. | 31. Paul Lachance, No. 2. |
| 5. Onézime Noël. | 32. Joseph Pouliot. |
| 6. Théophile F. Laurent. | 33. Joseph Larochelle. |
| 7. Napoléon Baillargeon. | 34. Adjutor Lachance. |
| 8. Ferdinand Peltier. | 35. Ernest Nollel. |
| 9. Joseph Bernier. | 36. Arthur Koenig. |
| 10. George Dugas. | 37. François Godreau. |
| 11. Honoré Lapierre. | 38. Joseph O. Lachance. |
| 12. Eugène Lachance. | 39. Paul Paquet. |
| 13. Charles Bouffard. | 40. Alphonse Pouliot. |
| 14. J. Isaac Gourdeau. | 41. David Dumas. |
| 15. Treffée Delisle. | 42. Eugène Anctil. |
| 16. Charles Pelletier. | 43. Elzear Normand. |
| 17. Jean. Bte. Couillard. | 44. Prudent Marmen. |
| 18. Nazaire Delisle. | 45. Jean S. Bernier. |
| 19. Eugène Lavoie. | 46. Joseph Paquet. |
| 20. Philias Langlois. | 47. Pierre Fontaine. |
| 21. L. Napoléon Rioux. | 48. Alphonse Lachance. |
| 22. Geo. E. Dugal. | 49. Joseph Vézina. |
| 23. Adjutor Baillargeon. | 50. Arthur Baillargeon. |
| 24. Joseph Dion. | 51. Herménégilde Guénard. |
| 25. Alexis Vézina. | 52. Arthur Pelletier. |
| 26. Charles Clavet. | 53. John W. Irvine. |
| 27. Paul Lachance, No. 1. | 54. Caius Fortin. |

CORPORATION DES PILOTES POUR LE PORT DE QUÉBEC ET EN AVAL.

QUÉBEC, 2 février 1876.

Montant des recettes du pilotage pendant la dernière année civile, \$128,168.23. Navires étrangers, 237 ; droits payés et montants perçus, \$25,194.18. Navires britanniques, 881 ; droits payés et montants perçus, \$102,974.05. Montant des dépenses, \$20,916.64.

ANNEXE No. 27.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE DE ST. JEAN, N.-B., POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE, 1875.COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.B., 31 décembre 1875.MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de nos transactions
pendant l'année expirée aujourd'hui.J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.A Wm. SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

RECETTES et dépenses de bureau, du 31 déc. 1874 au 31 déc. 1875.

		\$ cts.	\$ cts.
1874.			
Décembre.	Balance		113 66
1875.			
Mars.....	Certificats :—M. Garrity, St. Jean	5 00	
	J. McNulty, Musquash.....	5 00	
Mai.....	Chaloupe "Hercules".....	10 00	
Décembre.	33 pilotes, jusqu'à aujourd'hui, \$5.....	165 00	
	4 chaloupes de pilote, \$10.....	40 00	
	Reçu pour pilotage de navires en descendant, 25 cents par pied et 2½ par cent.....	1,207 85	1,432 85
			1,546 51
1875.			
Avril.....	Annonces et impressions :— <i>Tribune</i> , \$3.15; Barnes & Co., \$1.50; Eld- er, \$3.37; Willis & Mott, \$3.50; <i>Freeman</i> , \$2.50; <i>Globe</i> , \$6.....	20 02	
Août.....	J. & A. McMillan, sceau, &c.....	45 50	
	Frais de poursuite :—"Iris," \$7.90; "S. Watt," \$6.20.....	13 50	
	C. W. Weldon, avocat, présence en cour	10 00	
Octobre...	Secrétaire, salaire, 3 mois, au 30 septembre.....	200 00	
	Loyer de bureau, gaz, combustible; 6 mois, au 30 juin.....	100 00	
Novembre	A. Watson: remplissage de 45 certificats.....	2 25	
	Sergent Hill: distribution des avis.....	2 00	
Décembre.	Secrétaire, salaire, 3 mois, au 31 Décembre.....	200 00	
	Loyer de bureau, gaz, combustible; 6 mois, 31 Décembre.....	100 00	
	Chubb & Co., impression des règlements.....	54 60	
	J. & A. McMillan, impressions.....	3 50	751 37
	Balance Fonds des Pilotes		795 14

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.,

31 décembre 1875.

Relevé de tous les navires passant sous le contrôle de la commission des pilotes, du 31 décembre 1874 au 31 décembre 1875 :—

Total 212 navires et barques
151 bricks et brigantins
145 goëlettes
15 steamers

523—Montant de pilotage payé, \$23,813.90.

Britanniques, 166 navires et barques
128 bricks et brigantins
62 goëlettes
15 steamers

371—Montant de pilotage payé, \$16,805.90.

Etrangers, 46 navires et barques
23 bricks et brigantins
83 goëlettes

152—Montant de pilotage payé, \$7,008.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.

31 décembre 1875.

TAUX DES DROITS DE PILOTAGE IMPOSABLES À CE PORT, SUR TOUS LES NAVIRES,
BRITANNIQUES OU ÉTRANGERS.

A l'entrée.

1er district, de l'Île aux Perdrix à Musquash Head, direction N. O., *une piastre* par pied.

2ème district, de Musquash Head à la Pointe LePréau, N. O., *une piastre vingt-cinq centins* par pied.

3ème district, de la Pointe LePréau à la tête nord de Grand Manan, N. O., ou chenal du nord, S. O., *une piastre cinquante centins* par pied.

4ème district, de la tête nord de Grand Manan ou chenal du nord, comme susdit, à l'Île au Phoque Machias, sud, ou l'Île aux Eglantiers, sud-est, *une piastre soixante-quinze centins* par pied.

5ème district, s'étendant de la limite extérieure du quatrième district jusqu'à une limite en ligne avec le Mont Désert et l'Île au Phoque du Cap Sable, direction N.-O. et S.-E., étant les limites extérieures du district de pilotage, *deux piastres vingt-cinq centins* par pied.

A la sortie.

Du havre de St. Jean jusqu'en dehors de l'Île aux Perdrix, *une piastre* par pied.

En descendant la Baie de Fundy, lorsque requis, *deux piastres* par pied, en sus d'*une piastre* pour le pilotage dans le havre à la sortie.

MUSQUASH.

Le district 1 et 2 du port ou havre de St. Jean, sera le district No. 1. du havre de Musquash. Les districts Nos. 3, 4 et 5 du dit havre de St. Jean seront les Nos. 2, 3 et 4 du havre de Musquash; les taux de pilotage à l'entrée dans le havre de Musquash sera le district No. 1: *une piastres vingt-cinq centin* par pied de tirant d'eau, et *vingt-cinq centins* additionnels par pied, chaque district au-delà du 1er.

Le pilotage à la sortie du 1er district, sera de *une piastre* par pied.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N. B.,
31 décembre 1875.

LISTE des apprentis-pilotes servant sous le contrôle de cette commission.

Noms.	Patrons.	Date.	Durée.
James Riding.....	Joseph Doherty.....	19 octobre, 1868.....	6 ans.
Wm. Scott.....	John Scott.....	12 mai, 1868.....	5 do
Alfred Cline.....	Richard Cline.....	25 août, 1871.....	5 do
James Bennett.....	Lewis Bennett.....	22 février, 1872.....	5 do
Samuel L. Sutton.....	James Reid, jun.....	16 decembre, 1874....	2½ do
Martin Spears.....	John Spears, sen.....	5 avril, 1873.....	5 do
Thos. Francis O'Neill.	John S. C. Sherrard.	21 juin, 1873.....	5 do

J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES, COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.B.,
31 décembre 1875.

LISTES de pilotes autorisés par la commission de pilotage, du 1er décembre 1875 au
1er décembre 1876, pour le district de St. Jean, N.B.

Noms.	Age.
Thomas Trayner.....	23
Samuel Rutherford.....	41
George P. Mulherren.....	28
James Cassely.....	29
Edward J. Fletcher.....	49
Thomas Vaughan.....	57
James Reed.....	60
Joseph Doherty.....	30
John S. C. Sherrard.....	42
James Doyle.....	39
Henry Spears.....	25
John Thomas.....	28
Patrick Trayner.....	50
Thomas Doody.....	28
James Murray.....	35
Lewis Bennett.....	34
Henry Thomas.....	45
John Scott.....	59
John Sproul.....	40
Richard Scott.....	25
James Reed, jun.....	30
John Spears, sen.....	27
William Leahy.....	47
Barnard Mullin.....	36
George Thomas.....	73
George E. Mulherren.....	53
Richard Cline.....	51
Daniel Daley.....	47
Thomas John Stone.....	23
Michael Garrity.....	53
Charley Daley.....	40
Patrick Conlin.....	26
William Hatfield.....	60

J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

ANNEXE No. 28.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE CHARLOTTE, N. B.,
POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE, 1875.ST. ANDREWS, NOUVEAU-BRUNSWICK,
31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer, en conformité de la loi, les relevés de pilotage pour le comté de Charlotte pour l'année 1875.

Grâce à la diminution continue des affaires, surtout pour ce qui regarde le commerce de bois, le nombre des navires entrés ou sortis a été peu considérable, et il en est résulté une forte diminution dans le revenu des pilotes du comté.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,

Commissaire et secrétaire intérimaire.

A. W. SMITH, ECR.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

RELEVÉS de pilotage pour le comté de Charlotte pour l'année 1875.

	Nom.	Age.	Date du certificat.	Pour quel service il a obtenu un certificat.
PILOTES AYANT UN CERTIFICAT POUR LE COMTÉ.				
1	Cline, William.....	64	1874	Pour le District de Pilotage du
2	Clark, James.....	66	do	do Comté.
3	Cline, Wellington.....	33	do	do
4	Boyd, John.....	48	do	do
5	Conley, Thomas.....	44	do	do
6	Boyd, Joseph.....	39	do	do
7	Pine, James D.....	50	do	do
8	Conley, William H.....	64	do	do
9	Cline, Edward.....	59	do	do
10	Cline, Joseph.....	26	do	do
11	Cline, Charles.....	54	1875	do
PILOTES POUR L'ANNÉE 1875.				
1	Cline, Charles.....	54	1875	Pour le District de Pilotage du
2	Clark, James.....	67	do	do Comté.
3	Cline, William.....	65	do	do
4	Cline, Edward.....	60	do	do
5	Boyd, Joseph.....	40	do	do
6	Pine, James D.....	51	do	do
7	Conley, Thomas.....	45	do	do
8	Cline, Wellington.....	34	do	do

Montant reçu par les pilotes pour le pilotage en 1874, pas remis à temps aux commissaires pour être inclus dans le montant des recettes pour l'année :

Navires anglais.....	\$297 25
Navires étrangers.....	421 75

719 00

Taux de pilotage pour le comté de Charlotte:—

1er district de pilotage, entrée ou sortie.....	\$2 25 par pied.
2me " " "	1 60 "
3me " " "	1 50 "

A Campobello, entrée et sortie, 20 cents par pied de moins que les chiffres ci-dessus.

4me district de pilotage, entrée ou sortie.....\$1 00 par pied.

Du 1er novembre au 1er avril, 20 cents par pied aux taux additionnels.

Pilotage dans le havre jusqu'à 300 tonn., \$2.50; plus de 300 tonn., \$3.

Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, jusqu'à 200 tonneaux, \$4; de 300 tonn., \$5; de 400 tonn., \$6; plus de 400 tonn., \$8.

Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, à n'importe quel port du comté, jusqu'à 200 tonneaux, \$6; 300 tonneaux, \$8; 400 tonneaux, \$10; plus de 400 tonneaux, \$12.

Deniers reçus par les pilotes pour pilotage pour l'année 1875 :

Navires britanniques.....	\$376 00
Navires étrangers.....	310 00

686 00

Balance entre les mains des commissaires pour 1874, pour certificats. \$55 00

DÉPENSES:—

Payé à L. Johnson, Commissaire, St. George,	dépenses	\$15 00
Payé à C. B. Eaton, Commissaire, St. Stephen,	dépenses	15 00
Payé au secrétaire intérimaire, St. André, dépenses		25 00

55 00

Deniers reçus par les commissaires, 1875:—

Huit certificats et règlements pour les pilotes.....	\$48 00
Un certificat pour un bateau de pilote.....	5 00

53 00

DÉPENSES:—

Impressions et papeterie, \$4.25; livres et port,	\$1.75	\$6 00
Payé à L. Johnson, Commissaire, St. George,	dépenses	10 00
Payé à C. B. Eaton, Commissaire, St. Stephen,	dépenses	10 00
Payé au Secrétaire, St. André, dépenses.....		27 00

53 00

E. E.
ST. ANDREW, N.B.,
31 décembre 1875.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et Secrétaire intérimaire.

ANNEXE No. 29.

RELEVÉ DE PILOTAGE POUR LE DISTRICT DE MIRAMICHI, DANS
LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

LISTE DES PILOTES AYANT UN CERTIFICAT POUR L'ANNÉE 1875.

No. Certificat.	Nom.	Age.	Pour quel service il a obtenu un certificat.
1	Joseph Jemmo.....	61	Certificat complet pour le district.
2	Louis Jemmo.....	21	Pour piloter à l'entrée seulement.
3	Andrew McCullam.....	70	Certificat complet pour le district.
4	Angus McEcheran.....	56	do do
5	Mitchell Martin.....	46	do do
6	Frank Martin.....	41	do do
7	Maxim Martin.....	30	do do
8	Alexander Martin.....	50	do do
9	Angus McLean.....	42	do do
10	Alexander Wilson.....	29	do do
11	Robert Walls.....	24	do do
12	George Savoy.....	31	do do
13	Reuben Nowlan.....	31	do do
14	John McEcheran.....	25	do do
15	Charles McLean.....	36	do do
16	Antoine Casey.....	59	do do
17	John Brown.....	64	do do
18	James Walls.....	58	do do
19	Wm. McEcheran.....	31	do do
20	Oliver Forster.....	34	Pour piloter à l'entrée seulement.
21	Michael Muzerall.....	50	do do
22	William Walls.....	21	do do

Taux de pilotage à ce port sur tous les navires anglais et étrangers :—

Pour pilotage à l'entrée \$2.25 par pied.

Pour pilotage à la sortie lorsque le tirant des vaisseaux est moindre que 18 pieds, \$1.75 par pied.

Pour pilotage à la sortie lorsque le tirant des navires est de 18 pieds et plus, \$2.00 par pied et un bonus de \$4.00 pour chaque navire conduit à la mer après le 1er novembre.

Déplacement et mouillage de tout bâtiment ou navire :—

\$1.50 pour les navires ne dépassant pas 100 tonneaux.

\$2.00 pour les navires ayant plus de 100 tonneaux et ne dépassant 200 tonneaux.

\$3.00 pour les navires ayant plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux.

\$4.00 pour les navires ayant plus de 300 tonneaux ; 50 centins seront ajoutés à ce taux lorsque la distance du transfert sera de plus de quatre milles.

Les pilotes sont tenus par les règlements actuels de fournir des rapports sur les navires à l'entrée, et nous ne pouvons en conséquence indiquer le pilotage à la sortie.

Navires rapportés à l'entrée.

“ anglais, 113.

“ étrangers, 149.

Chiffre total du pilotage à l'entrée, \$6,750.98.

Anglais, \$2,780.65.

Etrangers, \$3,970.33.

L'état suivant indique le nombre des navires conduits par chaque pilote et les montants qu'ils ont reçus.

Nom du pilote.	Navires anglais.		Navires étrangers.		Total des navires	Pilotage total.
	No.	Droits de pilotage.	No.	Droits de pilotage.		
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Joseph Jemmo.....	6	147 94	6	164 25	12	312 19
Louis Jemmo.....	3	60 75	7	176 63	10	237 38
Andrew McCullam.....	2	54 19	3	81 00	5	135 19
Angus McEacheran.....	8	213 75	7	207 00	15	420 75
Mitchell Martin.....	9	215 25	10	254 25	19	469 50
Frank Martin.....	7	175 50	13	343 13	20	518 63
Maxim Martin.....	2	52 88	8	213 18	10	266 06
Alexander Martin.....	6	163 69	7	193 50	13	357 19
Angus McLean.....	6	164 25	9	240 75	15	405 00
Alexander Wilson.....	5	131 63	7	182 25	12	313 88
Robert Walls.....	3	68 25	8	203 63	11	271 88
George Savoy.....	14	362 25	11	301 50	25	663 75
Reuben Nowlan.....	4	99 75	7	184 50	11	284 25
John McEacheran.....	7	176 63	10	272 25	17	448 88
Charles McLean.....	2	45 00	1	24 75	3	69 75
Antoine Casey.....	4	94 50	3	85 50	7	180 00
John Brown.....	3	78 75	7	187 31	10	266 06
James Walls.....	3	90 00	5	127 69	8	217 69
Wm. McEacheran.....	1	27 00	5	136 13	6	163 13
Oliver Forster.....	8	153 66	2	45 00	10	198 66
Michael Muzerall.....	7	141 00	1	28 13	8	169 13
William Walls.....	3	64 13	12	318 00	15	382 13
Totaux.....	113	2,780 65	149	3,970 33	262	6,750 98

Recettes et débourrés de tous les deniers reçus au fonds des pilotes :

Reçu de vingt-deux pilotes pour certificats, \$5.00 chacun..... \$110 00

Reçu pour certificats de sept bateaux de pilotes, \$10.00 chacun..... 70 00

180 00

Payé à Samuel Thomson, avocat, consultation..... 10 00

Payé à J. Walls et J. Brown, pour avoir examiné dix-huit aspirants aux certificats..... 18 00

Payé à James Henderson, pour avoir inspecté sept bateaux de pilotes et avoir fait rapport..... 35 00

Payé pour annonces dans le *Northern Herald*..... 1 00

do do *Advance*..... 5 96

do do *Advocate* et impression des rapports, règlements, etc..... 74 00

Payé pour timbre officiel..... 12 75

Payé pour télégrammes..... 1 11

Payé pour port et papeterie..... 3 00

\$160 82

Balance..... \$19 18

Newcastle, Miramichi, N. B.,
10 janvier 1876.

WILLIAM PARK, *Président*.
R. R. CALL, *Secrétaire*.

·ANNEXE No. 30.

RELEVÉ DE PILOTAGE POUR LE DISTRICT D'HALIFAX, JUSQU'AU
31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

ETAT des recettes et déboursés du 1er août au 31 décembre 1875.

Av.

Montant perçu pour le pilotage à l'entrée et à la sortie.....\$6,669 90

Dt.

Commission de 5 pour cent, déduite pour loyer de
bureau, livres, papeterie et gratification au
secrétaire \$333 50
Montant payé aux pilotes, voir le livre des recettes 6,336 40

————— \$6,669 90

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

ECHELLE de pilotage pour le port d'Halifax.

	Entrée		Sortie.
Navires de 200 tonneaux et moins.....	\$10 00	.....	\$6 00
200 à 300.....	13 00	.....	8 00
300 à 400.....	16 00	.....	11 00
400 à 500.....	18 00	.....	12 00
500 à 600.....	20 00	.....	13 00

Sur les navires ayant plus de 600 tonneaux une piastre pour chaque 100 tonneaux ou toute autre quantité au-dessus de 600 tonneaux, et 80c. à la sortie. Le pilotage à la sortie, pour tous les navires de 200 tonneaux et au-dessus, est compulsore.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

RELEVÉ des navires *entrés* au port d'Halifax, N.E., du 1er août au 31 décembre 1875,
sujets aux droits compulsoires de pilotage

ANGLAIS.

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
128	142	.....	11	4	50	92,618	\$ cts. 4,617 90

ETRANGERS.

13	.....	.....	8	.....	2	7,117	321 00
141	142	.....	19	4	52	99,735	4,938 50

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre, 1875.

RELEVÉ des navires *sortis* du port d'Halifax, N.E., du 1er août au 31 décembre 1875,
sujets aux droits compulsoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
7	22	3	13	6	56	82,834	\$ cts. 1,487 60

ETRANGERS.

7	1	.....	11	1	3	9,585	243 40
14	23	3	24	7	59	92,419	1,731 00

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES PILOTES,
HALIFAX, 15 septembre 1875.

LISTE DES PILOTES POUR LE PORT D'HALIFAX, 1875.

No.	Nom.	Age.	Résidence.
1	John Fleming.....	62	Ketch Harbour.
2	Thomas Holland.....	45	Duncan's Cove.
3	James Holland.....	38	do
4	William Baker.....	39	Halifax.
5	Bernard Gallagher.....	50	do
6	John Johnston.....	55	Bear Cove.
7	Daniel Martin.....	29	Ketch Harbour.
8	William Martin.....	50	do
9	David Keefe.....	51	do
10	Joseph Rhino.....	49	Herring Cove.
11	Archibald Darrach.....	46	do
12	James Fitzgerald.....	32	Portuguese Cove.
13	Patrick Hayes.....	53	Herring Cove.
14	Hugh Munro.....	39	do
15	Jeremiah Holland.....	42	Duncan's Cove.
16	Edward Bayers.....	33	Ketch Harbour.
17	James Henrihan.....	37	Ferguson's Cove.
18	Josiah Gray.....	56	Halifax.
19	William Beazely.....	34	Ferguson's Cove.
20	John Hayes.....	24	Herring Cove.
21	Jeffery Gorman.....	38	do
22	John Symonds.....	39	Lower Prospect.
23	Timothy Saul.....	46	Upper Prospect.
24	Thomas Beazely.....	53	Ferguson's Cove.
25	Charles Martin.....	44	Sambro.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Pictou, N.E., 8 janvier 1876.

A l'honorable

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du pilotage pour le district de Pictou ont l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage pour l'année écoulée.

Le secrétaire de la commission a écrit au député ministre, au mois de mai dernier, relativement à un rapport inexact fait par les prédécesseurs des commissaires actuels, et publié dans le supplément No. 3 du septième rapport annuel du ministère, folio 69.

Il est dit dans ce rapport que la balance des fonds répartis entre les pilotes a été de \$3,909.50, tandis que la somme réelle ainsi divisée a été de \$3,715—la différence de \$194.50 étant retenue par le trésorier et le président C. Dwyer, qui ont refusé de remettre ce montant aux commissaires actuels, lorsque ce fait a été découvert dans le supplément.

Conformément aux instructions du député ministre (8 juin,) le secrétaire fit une demande formelle pour obtenir les fonds et les livres de compte, mais cette demande resta sans réponse.

Les pilotes ont fait rapport récemment que M. Dwyer—neuf mois après que sa nomination comme membre du bureau a été annulée—a tenté de payer toutes leurs réclamations en leur offrant \$68. Les commissaires des pilotes demandent respectueusement des instructions.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos obéissants serviteurs,

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
A. J. PATTERSON,
DANIEL McDONALD.

Commissaires du pilotage
pour le district de Pictou.

RELEVÉS DU PILOTAGE pour le district de Pictou, N.E., pour l'année expirée le 31 décembre 1875, conformément à la section 24, chap. 54, 36 Vic., intitulé : "Acte concernant le pilotage."

1.—PILOTES AYANT DROIT A UN CERTIFICAT.

Nom.	Résidence.	Age.
Robert Powell.....	Boat Harbour.....	74
Alexander Thomas Powell.....	do	57
George N. Powell.....	do	54
James Fraser.....	do	44
Bryan Rodgers.....	Pictou.....	40
William A. Cook.....	do	37
Angus McDonald.....	do	36
Henry N. Powell.....	Boat Harbour.....	29
Charles Cook.....	Pictou.....	30
Geo. W. Powell.....	Boat Harbour.....	24
Daniel S. Smith.....	Pictou.....	24
John Robert Powell.....	Boat Harbour.....	27
William Munro.....	Pictou.....	45
Daniel McLeod.....	do	36
Ronald McDonald.....	do	49
Allan McDonald.....	do	22

2. Capitaines et pilotes ayant leurs certificats :—aucun.

3. Services pour lesquels les pilotes ont obtenu leurs certificats : " Pour piloter les navires de toute grandeur dans le district de pilotage de Pictou. "

4. Les droits de pilotage en vigueur sont comme suit :

Navires de 80 et ayant moins de 150 tonx., \$ 6 à l'entrée et \$ 4 à la sortie.

do	150	do	300	10	do	6	do
do	300	do	400	12	do	8	do
do	400	do	500	14	do	9	do
do	500	do	600	15	do	10	do
do	600	do	800	16	do	11	do
do	800	do	1,000	17	do	12	do

Et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 5 cents par tonneau à l'entrée, et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 4 cents par tonneau à la sortie.

Tous les navires payeront des droits d'après un chiffre de tonnage exact.

Tous les navires exempts du pilotage compulsoire, et ne se servant pas de pilote à l'entrée ou à la sortie, mais qui auront besoin des services d'un pilote à tout quai de chargement, payeront 50 cents par pied de tirant d'eau. Tous les navires n'ayant pas plus de 150 tonneaux seront exempts des droits de pilotage à la sortie.

5. Montant total reçu comme frais de pilotage, \$4,616 23.	
Reçu de navires britanniques.....	\$4,497 23
Reçu de navires étrangers.....	119 00
Total.....\$4,616 23	
Reçu de steamers.....	\$2,500 85
Reçu de navires à voiles.....	2,115 38
Total.....\$4,616 23	
6. Recettes et dépenses de la commission des pilotes :	
Reçu d'un pilote pour sa commission.....	\$ 18 00
Reçu de 16 pilotes pour actes d'obligation, à \$1.....	16 00
Reçu comme frais de pilotage tel que ci-dessus.	4,616 23
Total.....\$4,650 23	
<i>Dépenses.</i>	
Payé aux pilotes.....	\$4,616 20
Payé pour impressions et papeterie.....	18 00
Payé au secrétaire pour rédaction d'actes d'obligations.....	16 00
Total.....\$4,650 23	

R. P. GRANT, J. A. CORDON, A. J. PATTERSON, DANIEL McDONALD,	}	<i>Commission des Pilotes, District de Pictou.</i>
---	---	---

ANNEXE No. 31.

ETAT indiquant les voyages faits par les vapeurs de la Compagnie de paquebots de Québec et des Ports du Golfe, entre Québec et Pictou, arrêtant aux ports intermédiaires, depuis le 11 mai 1875 jusqu'au 31 juillet 1875, en conformité avec les engagements pris avec le gouvernement du Canada, ainsi que le temps de leur départ et de leur arrivée à Québec et à Pictou.

Nom du steamer.	No. de voyages	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Secret.....	1	Mai 11, 2.0 p.m.	Mai 16, 8.30 p.m.	Mai 18, 7.0 a.m.	Mai 23, 6.0 a.m.
Miramichi.....	1	do 18, 2.20 p.m.	do 23, 11.0 p.m.	do 25, 7.0 a.m.	do 30, 4.0 a.m.
Secret.....	2	do 25, 2.0 p.m.	do 30, 4.0 p.m.	Juin 1, 7.30 a.m.	Juin 5, 5.0 p.m.
Miramichi.....	2	Juin 1, 2.15 p.m.	Juin 6, 3.0 a.m.	do 8, 7.0 a.m.	do 12, 10.30 a.m.
Secret.....	3	do 8, 2.30 p.m.	do 12, 2.25 a.m.	do 15, 7.0 a.m.	do 19, 6.0 a.m.
Miramichi.....	3	do 15, 2.15 p.m.	do 19, 8.30 a.m.	do 22, 7.0 a.m.	do 26, 1.0 p.m.
Secret.....	4	do 22, 2.0 p.m.	do 27, 1.0 a.m.	do 29, 7.0 a.m.	Juil. 3, 7.10 a.m.
Miramichi.....	4	do 29, 5.0 p.m.	Juil. 3, 6.30 p.m.	Juil. 6, 7.0 a.m.	do 10, 4.0 a.m.
Secret.....	5	Juil. 6, 2.0 p.m.	do 10, 1.30 p.m.	do 13, 7.0 a.m.	do 17, 5.0 a.m.
Miramichi.....	5	do 13, 2.15 p.m.	do 17, 2.45 p.m.	do 20, 7.0 a.m.	do 24, 8.0 a.m.
Secret.....	6	do 20, 2.0 p.m.	do 24, 11.0 p.m.	do 27, 7.0 a.m.	do 31, 7.30 a.m.

REMARQUES.

Voyage No. 1 du *Secret*, en descendant.—La Baie de Gaspé, étant pleine de glace, les malles sont débarquées à Douglstown.

Voyage No. 1 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu sept heures par un brouillard entre Shédiac et Chatham.

Je, William Moore, gérant de la Compagnie des Paquebots de Québec et des Ports du Golfe, jure et déclare qu'au meilleur de ma connaissance, l'état qui précède avec le compte y annexé sont exacts en tous points.

W. MOORE.

Assermenté devant moi, à Québec, }
ce 4 août, A. D. 1875. }

J. GREAVES CLAPHAM, J. P.

ETAT indiquant les voyages faits par les vapeurs de la Cie. des Paquebots de Québec et des Ports du Golfe, entre Québec et Pictou, arrêtant aux ports intermédiaires, depuis le 27 juillet 1875 jusqu'au 21 novembre 1875, en conformité avec les engagements pris avec le Gouvernement du Canada, ainsi que le temps de leur départ et de leur arrivée à Québec et à Québec.

Nom du Steamer.	No. de voyages	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Miramichi	6	Juil. 27, 2.0 p.m.	Juil. 31, 9.0 a.m.	Août. 3, 7.0 a.m.	Août. 7, 6.30 p.m.
Secret	7	Août. 3, 2.0 p.m.	Août. 8, 4.30 a.m.	do 10, 7.0 a.m.	do 14, 9.30 p.m.
Miramichi	7	do 10, 2.15 p.m.	do 15, 6.45 a.m.	do 17, 7.0 a.m.	do 22, 7.45 a.m.
Secret	8	do 17, 2.15 p.m.	do 22, 1.30 p.m.	do 24, 7.0 a.m.	do 28, 8.45 a.m.
Miramichi	8	do 24, 2.45 p.m.	do 28, 1.15 p.m.	do 31, 7.0 a.m.	Sept. 4, 11.0 a.m.
Secret	9	do 31, 2.15 p.m.	Sept. 4, Mid-day	Sept. 7, 7.0 a.m.	do 11, 4.45 p.m.
Miramichi	9	Sept. 7, 2.10 p.m.	do 11, 6.0 p.m.	do 14, 7.0 a.m.	do 18, 6.20 p.m.
Secret	10	do 14, 2.0 p.m.	do 19, 5.30 p.m.	do 21, 7.0 a.m.	do 25, 4.15 p.m.
Miramichi	10	do 21, 2.30 p.m.	do 25, 3.30 p.m.	do 28, 7.30 a.m.	Oct. 3, 11.0 a.m.
Secret	11	do 28, 2.0 p.m.	Oct. 3, 4.0 a.m.	Oct. 5, 7.0 a.m.	do 10, 10.10 a.m.
Miramichi	11	Oct. 5, 2.30 p.m.	do 10, 10.30 a.m.	do 12, 7.0 a.m.	do 16, 7.0 p.m.
Secret	12	do 12, 2.0 p.m.	do 17, 1.10 a.m.	do 19, 7.0 a.m.	do 23, 1.45 p.m.
Miramichi	12	do 19, 2.30 p.m.	do 23, 8.30 p.m.	do 26, 7.0 a.m.	do 31, 11.0 a.m.
Secret	13	do 26, 2.0 p.m.	Nov. 1, 4.30 p.m.	Nov. 2, 8.0 a.m.	Nov. 7, 11.20 p.m.
Miramichi	13	Nov. 2, 3.30 p.m.	do 6, 7.0 p.m.	do 9, 8.0 a.m.	do 14, 6.30 p.m.
Secret	14	do 9, 2.30 p.m.	do 14, 10.0 p.m.	do 16, 7.0 a.m.	do 21, Noon.

REMARQUES.

Voyage No. 7 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu cinq heures par un brouillard entre Dalhousie et Paspébiac. Retenu toute la nuit à Percé par un brouillard le 19 août.

Voyage No. 9 du *Miramichi*, en remontant.—Incapable d'arrêter à la Pointe-aux-Pères. Un coup de vent d'E. N. E. empêche l'embarcation de la rive de venir au large.

Voyage No. 13 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu huit heures par un coup de vent d'E. S. E., accompagné de neige, entre Newcastle et Dalhousie.

Voyage No. 14 du *Secret*, en remontant.—Retenu trente-six heures par des coups de vent successifs de l'E. et du N.-O., entre Shédiac et Miramichi.

La glace se formant rapidement sur le St. Laurent, le paquebot n'arrêta pas à Paspébiac ni à Dalhousie en remontant, de crainte de ne pouvoir atteindre Québec.

Je, William Moore, Gérant de la Cie. des Paquebots de Québec et des Ports du Golfe, jure et déclare qu'au meilleur de ma connaissance l'état qui précède ainsi que le compte qui l'accompagne sont exacts en tous points.

W. MOORE.

Assermenté devant moi, à Québec, ce }
jour de novembre, en l'année de }
Notre Seigneur mil huit cent soixante- }
quinze. }

ROBERT S. SHAW, J. P.

ANNEXE No. 32.

RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE
FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MONTRÉAL, 4 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un tableau indiquant le nombre des prisonniers qui ont été arrêtés par la police de rade de Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875 ; ainsi qu'un état de la dépense de la police de rade pendant l'année.

Suivant instructions reçues du ministère, la force, consistant en quatre sergents et vingt constables, fut assermentée le 1er mai. Avec le chef, le nombre en est le même que d'ordinaire, 25. Les constables furent licenciés le 30 novembre.

Le nombre des arrestations a été de 760, soit 110 de moins que l'année dernière.

Le nombre des embaucheurs arrêtés cette année est de dix ; il n'était que de six l'an dernier. Bien que ceux qui pratiquent l'embauchage aient en presque tous les cas été arrêtés et promptement punis, néanmoins la persistance qu'on met à la pratique de cette industrie est remarquable. Il est généralement quelque peu difficile de prouver le délit, attendu que le marin n'est guère disposé à aider la poursuite ; la plupart du temps son but est de sauver le coupable par son témoignage plutôt que de permettre à la justice d'avoir son cours.

Les quais ont été agrandis, et il devient de plus en plus difficile de protéger efficacement le havre. Je dois donc encore appeler votre attention sur la nécessité d'augmenter le nombre des constables. L'on se plaint constamment de déprédations qui pourraient être prévenues, si l'on pouvait mettre plus d'hommes au quart. Le public blâme très injustement la police pour son inefficacité, quand ce qui fait réellement défaut est le nombre d'hommes.

Il n'est peut-être pas hors de propos d'appeler votre attention sur les services rendus par la police au Palais de Cristal, et sur les mesures promptes, énergiques et judicieuses prises par le chef McLaughlin pour mettre à exécution les instructions qui lui étaient données. A ce propos, je puis avec plaisir ajouter que la conduite des hommes de la force a été en général satisfaisante. Leur efficacité et leur tenue font honneur à leur chef et à ses aides.

Je dois encore vous remercier de l'attention toute particulière que le ministère a bien voulu donner à ce que j'ai cru à propos de recommander dans l'intérêt du service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant et très humble serviteur,

CHAS. J. COURSOL,

Commissaire de la police du Canada.

WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

STATISTIQUE des prisonniers arrêtés par la police de rade de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875

Mois.	Soupçon de meurtre.	Vol de grand chemin.	Détournements.	Extraction dans une boutique.	Vol d'une lettre.	Circular, de fausse monnaie.	Blessures.	Assaut et batterie.	Assaut et résistance à la police.	Obtention d'argent sous de faux prétextes.	Irresse.	Irresse et désordre.	Ivres et couchés sur la voie ferrée.	Matelots ivres et refusant d'obéir à bord.	Matelots déserteurs.	Matelots commentant assaut sur leurs capit. et officiers.	Matelots s'absentant sans permission.	Matelots refusant de servir.	Matelots volant la cargaison.	Racolage.	Charretiers obstruant les quais.	Courses désordonnées.	Cruautés aux animaux.	Se battant sur les quais.	Larcin.	Varabondage.	Se battant vis-à-vis la ville.	Tentatives de suicide.	Folle.	Protection.	Total.	REMARQUES.
1874—Juillet.....	4	1	2	1	1	1	2	3	3	31	11	1	7	6	2	6	4	4	3	1	1	1	1	3	6	10	2	2	1	19	119	
Août.....	1	1	1	1	1	1	1	4	5	31	10	2	16	12	2	5	3	3	4	2	2	1	1	3	6	7	7	1	15	129		
Septembre.....								1	1	42	10	2	2	4	4	2	2	2	1	1	1	1	1	2	4	2	1	1	22	105		
Octobre.....								3	4	37	2	4	6	4	6	2	2	1	3	1	1	1	1	5	16	2	2	2	20	108		
Novembre.....								2	2	17	6	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	5	6	1	1	1	30	68		
Décembre.....										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	9		
1875—Janvier.....										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
Février.....										3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	14		
Mars.....										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	19		
Avril.....										19	2	4	10	1	5	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	27	30		
Mai.....										1	1	2	5	1	4	1	4	8	1	1	1	1	2	2	5	1	1	1	13	82		
Juin.....										29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	13	82		
	4	4	2	2	1	1	3	19	16	1	212	42	4	36	43	5	20	28	310	4	4	4	1	1	1	1	8	7	5	3,209	760	

Trente-sept personnes se sont noyées dans le havre et le canal durant l'année, et vingt-et-une ont failli l'être, mais ont pu être sauvées, pendant la même période.

JOHN McLAUGHLIN,
Premier constable, Police de rade, Montréal.

MONTRÉAL, 27 juillet 1875.

ANNEXE No. 33.

RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUÉBEC POUR
L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de chef de la police de rade pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Annexé à ce rapport se trouve un état donnant le nombre des personnes arrêtées par la police de rade, les divers délits qu'elles ont commis et leur nationalité.

Le 10 mai, la police de rade a prêté serment; elle comprenait :

Un chef, qui est aussi préposé à l'engagement des matelots dans le port et dont la solde est de.....	\$1,200 00 par année
Un sous-chef.....	2 40 par jour.
Un timonier.....	2 20 “
Six patrons d'embarcations.....	1 80 “
Vingt-sept constables.....	1 50 “
Un mécanicien, yacht à vapeur de la police No. 1.....	50 00 par mois.
Un aide mécanicien, yacht à vapeur No. 1.....	25 00 “
Un mécanicien, yacht à vapeur No. 2.....	45 00 “

Pendant le jour, les yachts à vapeur font les deux tiers du service sur le fleuve. Les chaloupes de la police sont montées chacune par un patron et six constables, qui font une constante patrouille sur le fleuve, pendant la nuit, depuis 5.30 p.m. jusqu'à 5.30 a.m.

La police fait le service de tous warrants à bord des navires et sur les deux rives du fleuve. Elle fait aussi la recherche du bois, des embarcations et autres choses, perdus ou volés, appartenant à des navires ou à des cages. Elle fournit aussi au maître du havre, ou à son aide, une chaloupe ou un yacht à vapeur, lorsqu'ils en ont besoin. Le dernier Acte, 36 Vict. chap. 129 a mis fin au racolage. Ni racoleurs, ni agents embaucheurs n'osent maintenant mettre le pied à bord d'un navire sans la permission d'un capitaine ou de la personne chargée du navire. Depuis la passation de l'Acte, six agents d'embaucheurs ont été pris, trouvés coupables et condamnés chacun à deux années de pénitencier.

Un agent d'embauteur, pris à rôder près d'un navire et à inciter l'équipage à désertir, a été condamné à cinquante piastres d'amende et à trois mois de prison aux travaux forcés.

Trois racoleurs, pour avoir hébergé des matelots déserteurs, ont été condamnés, deux d'entre eux à quatre mois d'emprisonnement et de travaux forcés dans la prison commune, et le troisième à trois mois de prison aux travaux forcés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
W. H. RUSSELL,

Chef de la police de rade et préposé à l'engagement des matelots.

ETAT indiquant le nombre des personnes arrêtées par la police de rade de Québec, les divers délits commis par ces personnes, et la nationalité à laquelle elles appartiennent, durant la saison de navigation de 1875.

Désertion	59	Angleterre	149
Absence du bord sans permission....	196	Irlande	192
Refus de faire le service.....	74	Ecosse.....	112
Refus d'aller sur mer.....	17	Galles.....	10
Négligence de s'embarquer.....	49	Canada.....	7
Mandats d'arrestation pour assaut... 16		Nouvelle-Ecosse.....	1
Assauts à bord des navires.....	5	Nouveau-Brunswick..	5
Assauts par des capitaines sur l'équipage	4	Terreneuve.....	1
Capitaines assaillis par l'équipage... 3		Etats-Unis.....	11
Secoûds assaillis par l'équipage	3	France.....	9
Ivres et voies de fait à bord.....	114	Norvège.....	32
Ivres sur les quais et les rues.....	10	Suède.....	9
Vols à bord.....	4	Malte	5
Vols à terre.....	10	Grèce.....	4
Accusés de meurtre à bord d'un navire	3	Belgique.....	3
Racoleurs hébergeant des matelots déserteurs.....	3	Prusse.....	3
Agents de racoleurs montant à bord d'un navire sans permission.....	2	Russie.....	3
Agent de racoleur rôdant près d'un navire.....	1	Hollande.....	6
Protection pour la nuit.....	14	Espagne.....	3
		Portugal.....	1
		Allemagne.....	7
		Danemark.....	2
		Finlande.....	6
		Antilles.....	3
		Afrique.....	1
	587		587

W. H. RUSSELL,

Chef de la police de rade et préposé à l'engagement des matelots.

WILLIAM SMITH, ECR.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 34.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTREAL, POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

MONTREAL, 22 décembre 1875.

MONSEIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour la saison qui vient de s'écouler.

Je regrette beaucoup d'avoir à dire qu'en conséquence de la dépression générale des affaires, le revenu est loin d'être aussi considérable qu'il y a quelques années, tellement qu'il ne suffira pas même aux dépenses courantes. Il est à espérer, cependant, que cette année n'est qu'une exception sous ce rapport.

Les nouveaux amendements à la loi, en vigueur depuis deux saisons, semblent satisfaire tout le monde, et personne ne m'a fait de plaintes. Si l'on met en regard le fait que jusqu'à présent aucun navire laissant ce port chargé de grains n'a été perdu pour cause d'incapacité de tenir la mer pendant la dernière saison, on arrivera à la conclusion que quand au cloisonnage et aux chargements de grain, les récents amendements à la loi remédient entièrement aux difficultés qui se rencontraient autrefois; mais sous certains autres rapports (comme je l'ai déjà fait remarquer) il y a plusieurs clauses de l'Acte qu'il serait bon d'amender. Mon dernier rapport mentionnait deux de ces articles et suggérait les amendements nécessaires. Néanmoins, le bureau des examinateurs a pris en considération l'opportunité de la révision et de la refonte de l'Acte et de ses différents amendements en un seul Acte nouveau, ce qui, suivant moi, est très-urgent.

Pendant la dernière saison une lettre adressée au Conseil de la Chambre de Commerce par un intéressé dans l'importation de la verrerie, m'a été passée avec prière d'y répondre. Cette lettre rapportait au long les griefs de son auteur. Celui-ci se plaignait qu'il se brisait une grande quantité de verrerie dans le déchargement de ses cargaisons dans notre port, et il tâchait d'y faire remédier en priant le conseil d'employer son influence pour faire autoriser quelqu'un à empêcher le déchargement de la verrerie de se faire comme il se faisait alors. En réponse à cette lettre, je fis remarquer que le déchargement d'un navire est l'affaire de son capitaine et de ses officiers, et qu'assumer leur responsabilité ne pourrait produire aucun bon effet; et que, le capitaine donnant un reçu des marchandises constatant qu'elles sont en bon état et s'engageant à les livrer de même, sauf les restrictions ordinaires, il est en conséquence vis-à-vis des consignataires légalement responsable de tout dommage résultant de causes étrangères à ces restrictions. Si cette demande était accordée, et si l'on autorisait quelqu'un à dicter aux capitaines la manière dont le déchargement de leur navire devra se faire, naturellement ceux-ci protesteraient immédiatement et se libéreraient de toute responsabilité en la faisant retomber sur les épaules de celui à qui des pouvoirs si extraordinaires seraient conférés. Je terminai en disant qu'en tout temps l'on pouvait me consulter, et que ce serait toujours avec plaisir que je donnerais mon opinion sur les difficultés qui se présenteraient, et que j'interviendrais lorsqu'il serait de mon devoir de le faire.

Quant à ces navires venant de Anvers avec des cargaisons de verrerie, je dois dire qu'invariablement j'ai trouvé que le fardage de la cargaison était insuffisant, et que quelquefois il n'y avait même aucun fardage. Ceci résulte sans doute du mode d'affrètement de ces navires; on les engage à tant pour le voyage, l'intérêt de l'affrètement est de prendre à bord une cargaison aussi forte que possible, et conséquemment il se dispense du fardage vu que l'espace occupé par celui-ci est perdu pour lui. Conséquemment, tant que les propriétaires de navires et les marchands continueront à suivre cette manière d'agir, il s'en suivra du mécontentement et des dommages.

Par l'Acte de la Marine Marchande de 1875, maintenant en vigueur jusqu'au 1^{er} octobre 1876, les navires anglais sont tenus de porter une marque qui indique le maximum de leur ligne de charge; vû ces circonstances, les capitaines paraissent avoir la conviction que ce Statut Impérial a invalidé tout Acte passé par une législature coloniale, et conséquemment ils sont justifiables de se conformer à ce statut, et qui plus est, ils sont même forcés sous peine d'une forte amende d'en agir ainsi. Quoiqu'il ne se soit réellement présenté aucun cas où l'on ait formellement refusé de se conformer aux dispositions de notre Acte Fédéral, par suite, sans aucun doute, de la date récente de la mise en opération de la nouvelle loi, néanmoins, d'après mes propres observations, je puis voir clairement qu'à moins d'ajouter aux dispositions de notre Acte certaine clause précise et explicite ayant trait à la matière, cet Acte sera la source de contestations sans fin à l'avenir. Ce nouveau statut provisoire paraît avoir un effet rétroactif sur les dispositions de notre Acte à l'égard de la ligne de charge (Acte qui accorde au maître du havre la faculté de faire une distinction quant à la description du navire et de fixer pour là même la ligne lui-même,) parce que ce statut permet au capitaine ou au propriétaire d'établir cette même ligne et de la faire indiquer sur le navire, malgré qu'ils soient tous deux parties intéressées. Un ou deux des derniers navires arrivés d'outre mer, durant cette saison, portaient sur les deux côtés la marque requise en peinture qui y avait été tracée, d'après ce que l'on m'a dit, par une certaine personne que l'on supposait au service de la chambre de commerce; mais comme la ligne de charge paraissait avoir été établie d'une façon assez irrégulière, elle n'était pas de grande utilité, car les capitaines déclarèrent qu'ils ne voudraient se risquer à charger leurs navires à une pareille hauteur.

Il y a un point auquel je désirerais que l'on fit attention: c'est le grand nombre de cas où les maîtres de havre sont assignés par sommation ou autrement à agir en qualité de jurés ou de témoins dans les causes portées devant les tribunaux, non seulement dans notre propre cité, mais dans d'autres endroits situés en dehors de notre district. Pendant la saison dernière on a souffert beaucoup d'inconvénients par le fait qu'on avait assigné comme juré le député maître de havre, et cela même, dans une cause qui se plaidait à Québec, et comme cet officier qui se trouvait à cette époque le seul qui eût qualité officielle pour agir, toutes les affaires du port se sont trouvées par là même suspendues et retardées. Il me semble que si l'on passait un règlement, qui indiquât séparément toutes les exemptions établies en faveur du maître de havre comme officier public, on l'empêcherait dans bien des cas de perdre un temps qui est précieux.

Je regrette beaucoup que l'on n'ait pas encore nommé de maître de havre à Sydney, C. B., où la plupart de nos vapeurs font escale pour s'approvisionner de charbon avant de traverser l'océan, afin de s'assurer qu'à ce dernier point de partance le navire ne se met pas en route dans un état impropre à tenir la mer. Je prendrai de nouveau la liberté d'insister respectueusement auprès des autorités sur l'importance de cette question.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. SCLATER,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU MAITRE DE HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,

MONTRÉAL, 13 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre bienveillante communication en date du 10 du mois courant, et de vous adresser maintenant ci-inclus un état officiel amendé, donnant les salaires en détail, tel que requis.

En réponse à votre demande au sujet de l'explication que vous désirez sur cette partie de mon rapport, qui a trait à la "ligne de charge," je prendrai la liberté respectueusement de vous renvoyer de nouveau à ce rapport, et aux observations qui s'y trouvent contenues. Je ne puis ajouter autre chose, sinon que les capitaines de navires anglais paraissent avoir la conviction qu'une fois cette ligne de charge ou marque indiquée en peinture sur les côtés de leurs navires conformément au statut, ils peuvent, s'ils le jugent à propos, porter leurs cargaisons jusqu'à la hauteur de cette marque, nonobstant tout Acte colonial à ce contraire. Sur ce point vous ne voyez rien, dites-vous, qui vienne en conflit avec nos lois canadiennes. Si vous daignez reprendre en considération le nouvel Acte de la marine marchande, vous y trouverez une clause qui contient ce qui suit:—"Le propriétaire de tout navire anglais, avant de faire à la douane une déclaration préalable au départ de son navire pour l'étranger (ou si la chose alors ne peut pas se faire, le plus tôt ensuite qu'il le pourra) devra indiquer sur chacun de ses côtés, etc., etc.," clause, qui, dans mon opinion, ne veut dire en réalité rien du tout, car elle donne au propriétaire et au patron le pouvoir de se constituer "leurs propres juges," état de choses qui, à une certaine époque, existait en Canada, et qui amena les résultats les plus désastreux dans l'automne de 1872, tout en provoquant l'appel fait au gouvernement pour obtenir un amendement à ce statut, appel qui fut écouté. Aujourd'hui donc, nul navire chargé ou en partie chargé de grains, ne peut obtenir à la douane la permission de partir, si le capitaine ne peut pas produire un certificat énonçant que le maître de havre s'est rendu à bord et a déclaré que tel navire était dans un état propre à pouvoir prendre la mer.

Nous avons un règlement, le règlement No. 13 (basé, si je ne me trompe, sur la 23ème section de l'Acte), qui autorise le maître de havre à fixer la hauteur à laquelle on devra charger un navire (mais l'échelle imprimée dans les règlements est aujourd'hui bien ancienne, et n'ayant pas été suivie depuis un certain nombre d'années, elle s'y trouve encore à titre de formule);—c'est ici, en conséquence, où commence la difficulté.—En effet, arrive un navire anglais, et le capitaine signale sa ligne de charge marquée en peinture, en annonçant qu'il se propose de charger son navire à "cette" hauteur, chose que lui permet de faire le statut impérial. Mais le maître de havre, de l'autre côté, trouve que d'après "ses" calculs le navire serait trop enfoncé sous l'eau, et en conséquence, impropre à tenir la mer, s'il était chargé à cette hauteur, et alors comme la loi l'y autorise (lui, le maître de havre canadien,) il donne "sa ligne de charge," tout en informant le capitaine que s'il vient à dépasser la marque par lui tracée, il ne pourra pas obtenir un certificat qui lui permette d'acquitter à la douane son navire en partance.—Là donc se trouvera une impasse; et si le statut impérial invalide nos propres lois, le maître de havre s'exposera alors à des conséquences de la plus haute gravité. Les observations qui précèdent s'appliquent aux navires anglais seulement; quant aux navires étrangers, il faudrait leur appliquer notre propre loi; dans ce cas, on verrait, sans aucun doute, se manifester un vif mécontentement parmi eux, lorsqu'ils s'apercevaient qu'il y a une loi pour eux, mais qu'il y en a une toute différente pour les navires anglais.

Toute la question se résume donc en ceci : est-ce que le Statut Impérial invalide les dispositions de l'Acte du Parlement Fédéral ?

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. SCLATER.

WM. SMITH, Esq.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE.

ETAT des recettes et dépenses pour la saison 1874-75.

Dt.

Av

Revenu provenant des sources suivantes :—	\$	cts.		\$	cts.
Droits sur grain	1,412	40	Salaires au 1er janvier 1876.....	5,804	50
do farine et gruau.....	146	36	Papeterie	73	25
do alcalis	272	04	Loyer et combustible	348	67
do pommes.....	25	04	Frais judiciaires.....	108	16
do minéraux	41	32	Dépenses minimes	141	38
do tourteaux oléagineux	13	56	Montant non perçu	150	42
do divers	286	28			
do articles non énumérés	1,682	86			
do inspect. de march. avariées	698	23			
do insp. des bordages de nav.	1,349	00			
do insp. des carg. p. l'étranger	195	50			
do inspections spéciales	256	00			
Balance.	247	79			
Total.....	6,626	38	Total.....	6,626	38
			Balance, 1er janvier	247	79
			Estimation faite et requise pour rencontrer les dép. jusq. 30 avril	2,104	00
			Total..	2,351	79

ANNEXE No. 35.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE
EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE, SALLES VICTORIA,

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—C'est avec le plus grand respect que je dois accuser réception de votre lettre du 29 novembre dernier.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que l'Acte d'amendement concernant les maîtres de havre, a fonctionné admirablement pendant la dernière saison.

Les soins et l'attention donnés au chargement et à l'arrimage des cargaisons, et les précautions prises récemment pour approvisionner les vapeurs de charbon, ainsi que pour constater leur capacité à tenir la mer une fois chargés et approvisionnés de charbon, ont contribué considérablement, suivant moi, à donner de la sécurité à nos navires engagés dans le commerce de transport.

La section sixième de l'Acte d'amendement a exercé un effet salutaire sur les navires impropres à tenir la mer. Le 23 juillet dernier, la barque norvégienne *Thérèse*, du port de 650 tonneaux, partie de Christiana et enregistrée au Bureau Véritas sous le No. 693, étant arrivée en faisant eau et ayant été placée dans un bassin de radoub, je jugeai nécessaire d'instituer des procédures judiciaires; en conséquence, je me mis de suite en communication avec le Consul représentant en Canada les gouvernements Suédois et Norvégien, et qui lui-même se mit en rapport avec le capitaine. Une inspection fut ordonnée, et les inspecteurs ayant constaté que la barque était impropre à tenir la mer, il fut ordonné de lui faire subir des réparations le 28 août dernier. Les réparations une fois achevées d'après l'ordre qui avait été donné, on lui accorda un certificat constatant qu'elle était en état de tenir la mer.

Le 25 octobre, 1875, le bâtiment norvégien "*Ellisip*," jaugeant 972 tonneaux, de Moss, et enregistré au Bureau Véritas sous le No. 1824, étant entré dans le port avec un chargement de bois de sciage pris aux Trois-Rivières et en destination de Londres, je jugeai encore nécessaire d'instituer des procédures. J'entrai donc de suite en communication avec le même consul, qui se mit lui-même en rapport avec le capitaine Hansen, patron du navire. Le 26 du même mois une inspection fut ordonnée par le consul, qui nomma deux patrons de navire, appartenant à leur Assurance Nationale; après en avoir fait l'inspection, ces patrons déclarèrent que le bâtiment était trop sensible et hors d'état de mettre à la voile. Là-dessus, son chargement sur le pont dut être enlevé. Cela fait, le bâtiment mit à la voile, muni d'un certificat, qui lui fut accordé par les inspecteurs constatant qu'il était propre à tenir la mer.

Le 29 octobre, 1875, la barque norvégienne "*Henry*," de Tonsberg, du port de 543 tonneaux et enregistrée au Bureau Véritas sous le No. 1265, prenait dans ce port un chargement de bois de commerce en destination de Southampton. Je trouvai qu'il était encore nécessaire, dans ce cas, de prendre des procédures. En conséquence, j'entrai de suite en communication avec le même consul, qui, immédiatement assujétit ce navire à une inspection. Il fut alors constaté par les inspecteurs, en présence du consul, que son mât d'avant était fendu en deux endroits, et là-dessus le navire fut déclaré impropre à tenir la mer.

Le 3 novembre, 1875, sur la demande de C. Pitt, éc., consul du gouvernement prussien, je me rendis aux estacades de Hall dans ce port, dans le but de faire l'inspection de la barque prussienne "*Empire*," jaugeant 617 tonneaux, de Brême, avec Stolzenberg pour patron, et dans le but de constater en même temps si elle était dans un état à pouvoir tenir la mer. Après avoir soigneusement inspecté sa coque, nous

en vinmes à la conclusion qu'elle ne se trouvait pas dans des conditions à pouvoir tenir la mer. En conséquence, nous recommandâmes d'en arrêter le chargement. A la demande du patron, une seconde inspection eut lieu, et il fut ordonné par les inspecteurs qu'elle serait déchargée complètement. La chose a eu lieu, et la barque est aujourd'hui auprès des estacades, attendant de nouveaux ordres.

Je dois vous informer respectueusement que le bateau à vapeur "Québec," capitaine Thearle, de la ligne Fédérale des vapeurs océaniques, laissa ce port le 13 novembre dernier, à 5. 30 hrs. a. m. Etant allé à bord, je trouvai qu'il avait un chargement de produits canadiens, tels que grains, etc., et qu'il portait un grand nombre de passagers, en destination de Liverpool. Après l'avoir inspecté, je m'aperçus qu'il était trop chargé. Le capitaine fut immédiatement notifié que son bateau à vapeur était trop chargé, et qu'il n'eut pas à se mettre en route avant d'avoir déchargé une partie de sa cargaison. Cependant, à 8.30 hrs. a. m., j'appris que le vapeur était parti en violant d'une manière flagrante l'Acte qui amende les actes relatifs aux maîtres de havre de Montréal et de Québec, et qui fut passé le 3 mai 1873.

Le 15 novembre 1875, J. W. Dunscombe, écr., percepteur des douanes de Sa Majesté, à Québec, fut dûment informé du fait aux termes de la loi.

Le même jour, je notifiâi également Wm. M. McPherson, écr., agent de la Compagnie Fédérale des vapeurs océaniques, à Québec, de la responsabilité que venait d'encourir cette compagnie en violant l'Acte des maîtres de havre.

Le 16 novembre, averti par J. W. Dunscombe, écr., percepteur des douanes de Sa Majesté à Québec, que le voilier en fer "Lac Ontario," Gilmour, patron, avait laissé le port de Montréal sans avoir obtenu au préalable son certificat du maître de havre, je me rendis à bord, et je trouvai qu'il était trop chargé. Il fut alors allégé. Je lui accordai ensuite son certificat, et il mit à la voile.

On a établi pour les différentes classes de bâtiments à voiles et de bateaux à vapeur des lignes de charge, qu'on leur a assignées pour la navigation pendant l'été ainsi que pour celle pendant l'hiver, d'après les règlements d'enregistrement aux Lloyds pour les bâtiments marchands anglais et étrangers, en date du mois d'octobre 1873. J'ai déjà remarqué différents navires portant sur leurs côtés un disque circulaire, traversé à son centre par une barre horizontale, pour indiquer le point maximum de la ligne de charge en eau salée. Je suis d'avis que cette barre qui indique le point maximum de la ligne de charge, est incorrecte pour la navigation sur l'océan Atlantique, et rendrait peu sûrs les navires destinés à transporter des cargaisons de grain, surtout les vapeurs construits avec des ponts entiers ou découverts, ainsi que ceux qui possèdent de grandes écoutes.

Je suis convaincu que le système suivi à cet égard est un système qui ramène la sécurité, et comme preuve il suffit de faire observer que la saison s'est passée sans qu'il soit survenu aucun accident aux navires partis de Montréal ou de Québec et chargés de grains en tout ou en partie. Il faut, néanmoins, excepter les navires qui n'ont pu échapper à des désastres inévitables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN DICK,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

ANNEXE No. 36.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication en date du 29 du mois dernier, et conformément à la demande, qui s'y trouve contenue, je vous adresse respectueusement un rapport sur les affaires de ce bureau, ainsi qu'un état des honoraires perçus et des dépenses nécessairement encourues pendant les neuf mois qui se sont écoulés depuis son établissement.

La classe mercantile a presque toujours requis les services du maître de havre, lorsqu'il est devenu nécessaire de faire des inspections. On a prétendu, cependant, dans quelques cas, que l'Acte n'imposait pas l'obligation de recourir au maître de havre dans toutes les inspections qu'il s'agissait de faire, et dans certaines circonstances on s'est passé des services de cet officier. Ainsi, dans le mois d'août on a procédé dans ce port à l'inspection d'un navire enregistré dans cette province et que l'on disait être trop chargé, sans qu'on se soit adressé pour cela au maître de havre. Là-dessus, je saisis de cette affaire le comité exécutif de la Chambre de Commerce au moyen d'une communication que je lui adressai, mais dans une assemblée subséquente des membres de ce corps il fut décidé qu'il n'avait pas la faculté d'agir dans un cas semblable. Comme cette question est d'une haute importance, non-seulement parce qu'elle intéresse la santé de l'équipage d'un navire, mais encore parce qu'elle affecte les intérêts des marchands et des assureurs, je prendrai la liberté de signaler respectueusement à votre considération l'à-propos d'imposer l'obligation d'appeler comme l'un des inspecteurs le maître de havre, dans les cas où l'on exigera qu'une inspection ait lieu parce que le navire sera supposé être trop chargé,—et cela non pas dans le but qu'il établisse une même ligne de charge pour toutes les classes de vaisseaux indistinctement, mais pour qu'il prenne en considération la classe et le genre de construction du vaisseau qui doit subir telle inspection, de manière que les intérêts de toutes les parties intéressées puissent être sauvegardés.

Il n'y a pas de droits à payer au maître de havre sur les marchandises expédiées de ce port, excepté dans le cas des navires qui, arrivant en détresse de ports étrangers, débarquent leurs cargaisons et les rechargent de nouveau. Conséquemment les honoraires perçus au bureau proviennent surtout des inspections que l'on fait sur les écoutes, l'arrimage, les marchandises avariées et les navires qui arrivent en détresse.

Le commerce de ce port avec les Antilles se fait principalement par nos marchands, qui se servent de leurs propres navires chargés sous leur propre inspection et en grande partie assurés dans les bureaux des assurances locales, et il est rare que l'on ait recours, dans ces cas, aux services du maître de havre. Lorsque l'un des navires employés dans ce commerce, rentre avarié dans ce port, les réparations qu'il doit subir se font généralement sous la surveillance de l'inspecteur au service des compagnies d'assurance.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,

*Maître de havre.*Au Député Ministre
de la Marine et des Pêcheries.

RECETTES ET DÉPENSES du maître de havre, à Halifax, depuis le 1er avril jusqu'au
Dt. 31 décembre 1875. Av.

	\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.	\$	cts.
Honoraires pour inspection d'écouilles, d'arrimage et de marchandises avariées			458	75	Honoraires payés aux adjoints.....			313	50
Honoraires pour inspection de navires avariés.....			455	50	Dépenses de bureau, impressions, annonces, etc.....			196	83
Honoraires sur huile de charbon débarquée et rechargée.....		17	35		Balance portée plus bas.....			481	52
Honoraires sur grain débarqué et rechargé.....		2	40						
Honoraires pour minéral déchargé et rechargé.....		3	60						
			23	35					
Prov'nt de toutes autres sources.....			54	25					
			991	85	Appointements du maître de havre pendant 9 mois expirant le 31 décembre 1875			991	85
Balance reportée.....			481	52				481	52

DAVID HUNTER,
Maître de havre.

E. et O. E.
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

ANNEXE No. 38.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DU
PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE
30 JUIN 1875.

Nombre total des matelots engagés, depuis le 1er juillet 1874, jusqu'au 30 juin 1875 inclus.	2,430
A déduire ceux 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'honoraires.....	68
Nombre de ceux qui ont payé les honoraires.....	2,362
NAVIRES ANGLAIS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus.....	234
Nombre total des matelots engagés.....	863
A déduire ceux 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'honoraires.....	32
Nombre de ceux qui ont payé les honoraires.....	831
Nombre des matelots licenciés.....	438
Matelots naufragés desquels il n'a pas été exigé d'honoraires.....	152
Nombre total de ceux qui ont payé les honoraires.....	286
NAVIRES DU CANADA.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots.....	140
Navires neufs.....	14
Nombre total.....	154
Nombre de matelots engagés.....	1,318
A déduire ceux qui ont été engagés sur des navires du gouvernement et ceux qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont payé d'honoraires.....	36
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	1,282
Nombre total de matelots licenciés.....	485
A déduire les matelots naufragés, desquels il n'a pas été exigé d'honoraires.....	11
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	474
NAVIRES ÉTRANGERS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots.....	71
Nombre de matelots engagés.....	249

ETAT des dépenses.

			\$	cts.	
1874					
Juil.	31	Salaire à R. Russell, employé de la Police Secrète dans le bureau pour l'engagement des matelots, 1 mois payé jusqu'au 31 juillet.....		55 80	
Août	31	Salaire à R. Russell, jusqu'au 31 août.....		55 80	
	do	Nettoyage du bureau.....		1 05	
	do	Louage d'une calèche pour affaires du bureau.....		0 75	
Sept.	30	Salaire à R. Russell, jusqu'au 30 septembre.....		54 00	
Oct.	12	G. T. Cary, "Daily Mercury" 1 an.....		6 00	
	do	John J. Foote, "Morning Chronicle" 1 an.....		6 00	
	do	Salaire à R. Russell, jusqu'au 31 octobre.....		55 80	
Nov.	19	James Marren, 4 cordes de bois de chauffage à \$4.60 par corde.....		18 40	
	do	Côté et Cie., pour impressions, etc.....		41 20	
	do	Middleton et Dawson, papeterie.....		16 50	
	do	Salaire à R. Russell, jusqu'au 30 novembre.....		54 00	
Déc.	5	James Carragher, 4 cordes de bois de chauffage scié et fendu.....		4 00	
	do	A. Rogers, lavage des essuie-mains, etc.....		1 00	
	do	do 12 jours de service dans le bureau.....		18 00	
	do	R. Russell, 12 jours payés.....		21 60	
	do	J. O. Dowd, 1 mois de salaire jusqu'au 31 décembre 1874.....		74 40	
1875					
Janv.	31	do	do	31 janvier 1875.....	74 40
Fév.	28	do	do	28 février.....	67 20
Mars	31	do	do	31 mars.....	74 40
Mai	10	Loyer annuel de la boîte aux lettres au bureau de poste.....		1 50	
	do	Nettoyage du bureau.....		1 50	
	do	Formules de charriage du bureau d'Express.....		0 15	
	do	R. Russell, 17 jours payés comme détectif.....		34 00	
Juin	30	do	do	1 mois payé jusqu'au 30 juin.....	60 00
				797 45	

ETAT des honoraires perçus.

		\$	cts.
NAVIRES ANGLAIS.			
831	matelots engagés à 50 cts.....	415	50
286	do licenciés.....	137	28
NAVIRES DU CANADA.			
1,282	matelots engagés à 50 cts.....	641	00
474	do licenciés à 30 cts.....	142	20
	Articles et formules.....	56	35
NAVIRES ÉTRANGERS.			
249	matelots engagés à 50 cts.....	124	50
	Articles, etc.....	35	00
Total des honoraires perçus.....		1,551	83
Dépenses.....		797	45
Balance.....		754	38

RAPPORT du préposé à l'engagement des matelots, au Port de Québec, pour le semestre commençant le 30 juin 1875 et finissant le 31 décembre 1875.

NAVIRES ANGLAIS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus.....	115
Nombre total des matelots engagés.....	403
A déduire ceux 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'honoraires.....	35
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	368
Nombre total des matelots licenciés.....	290
Matelots naufragés, desquels il n'a pas été exigé d'honoraires	108
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	182
NAVIRES DU CANADA.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots.....	86
Navires neufs.....	12
Nombre total....	98
Nombre de matelots engagés	642
A déduire ceux 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'honoraires	27
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires.....	615
Nombre total des matelots licenciés.....	249
NAVIRES ÉTRANGERS.	
Nombre des navires étrangers qui ont engagé des matelots... ..	47
Nombre total des matelots engagés	98

ANNEXE No. 39

RAPPORT transmis au Ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 120, par le Préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port de St. Jean, N.-B., dans la province du Nouveau-Brunswick, pour le semestre expiré le 30 juin 1875 :—

1,731 matelots engagés, à 50c. chacun.....	\$865 50
516 do licenciés, à 30c. do	154 80

Montant des honoraires perçus..... \$1,020 30

A déduire les dépenses suivantes, savoir : —

Appointements, de l'adjoint.....	\$450
Combustible, \$8; taxes du bureau, \$75; loyer, \$40..	123
	<u>573 00</u>

Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots... \$447 30

OBSERVATIONS.

Le rapport ci-dessus indique une augmentation de 392 matelots engagés et licenciés, en comparant le nombre des matelots du présent semestre avec celui des matelots du semestre correspondant expiré le 30 juin 1874. Ce résultat est dû au nombre très-élevé des matelots de toutes les classes de navires entrés dans ce port cette année, qui ont déserté, par suite, en partie, des gages peu élevés qu'on leur payait par mois, et qui s'élevaient en moyenne à \$19.70, tandis qu'ils n'étaient que de \$40.60 par voyage.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALLAN McLEAN,

St. JEAN, N.-B., 2 juillet 1875.

Préposé à l'engagement des matelots.

BUREAU POUR L'ENGAGEMENT DES MATELOTS,

St. JEAN, N.-B., 21 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les états du bureau d'engagement des matelots à ce port, pour le semestre expiré le 31 décembre 1875; états indiquant une augmentation de 390 matelots engagés et licenciés, en comparant les chiffres de ce semestre avec ceux du semestre correspondant expiré le 31 décembre 1874.

Ce résultat est dû au grand nombre de navires neufs qui ont été gréés ici cet automne et au grand nombre de matelots qui ont été licenciés des bâtiments côtiers arrivés plus à bonne heure que de coutume à cause de la dépression qui s'est fait sentir sur le fret.

Vu le grand nombre de matelots qui se trouvaient disponibles dans le port, les gages sont tombés à une moyenne de \$16 par mois, et de \$30 par voyage.

2,686 matelots à 50c.....	\$1,343 00
1,058 do 30c.....	317 40
	<u>1,660 40</u>
Appoint. de l'adjoint, \$450; dépenses incid., \$24.25...	474 25

Revenu net du bureau..... \$1,186 15

ALLAN McLEAN,

Préposé à l'engagement des matelots.

L'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 40.

RAPPORT adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 30 juin 1875.

1,362 matelots engagés, à 50 cts. chacun.....	\$681 00
929 do licenciés, 30 do	278 70
Montant des honoraires perçus.....	\$959 70

A déduire les dépenses suivantes, savoir :—

Appoint. de l'assistant, loyer du bureau et dépenses incid..	550 00
--	--------

Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots....	\$409 70
---	----------

OBSERVATIONS.

MONSIEUR.—Par suite de la stagnation du commerce et du grand nombre de bureaux ouverts pour l'engagement des matelots le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse, les honoraires perçus à ce bureau ont diminué.

JOHN D. CUMMINS,

Préposé à l'engagement des matelots.

HALIFAX, N.-E., 1er juillet 1875.

RAPPORT adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 31 décembre 1875.

1,463 matelots engagés, à 50 cts. chacun.....	\$731 50
1,120 do licenciés, 30 do	336 00
Montant des honoraires perçus.....	\$ 1,067 50

A déduire les dépenses suivantes, savoir :—

Loyer du bureau, appoint. de l'assistant, combustible et dépenses incidentes.....	575 00
---	--------

Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots...	\$492 50
--	----------

OBSERVATIONS.

Le taux des gages pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, était de \$20; pour le mois de novembre et partie de décembre, il était de \$18; et maintenant, dans les derniers jours de l'année, il est de \$17. Quant aux gages pour un voyage d'ici à l'un des ports en Angleterre, ils sont de \$30 à \$40.

JOHN D. CUMMINS,

Préposé à l'engagement des matelots.

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1875.

