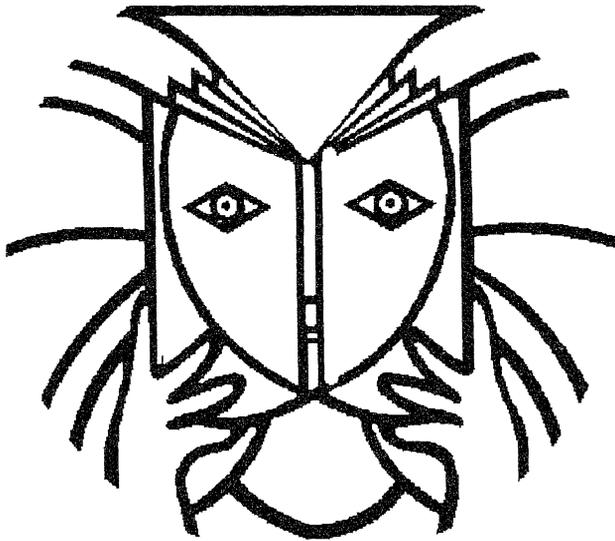




National Library
of Canada

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*

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 11.

PREMIÈRE SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1891.



OTTAWA :

Imprimé par BROWN CHAMBERLIN, Imprimeur de Sa Très-Excellente Majesté la Reine.

1891.

09412813

48 Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

PREMIÈRE SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1891.

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

A	B
Actionnaires des banques 2	Bois, Chargements de, sur le pont des navires. 7c
<i>Admiral</i> , Steamer (p.i.) 52, 52a, 52b, 52c	Bois et billots de sciage 57
Affaires des Sauvages, Rapport annuel 18	Boissons dans le Nord-Ouest (p.i.) 74
Agent des Sauvages à Sutton-Ouest (p.i.) 29	Boissons enivrantes, Analyse des (p.i.) 31
Agriculture, Rapport annuel 6	Boisvert, Georges (p.i.) 54i
Amherstburg, cale sèche d' (p.i.) 40d	Boîtes de scrutin 41
Analyse des boissons enivrantes (p.i.) 31	Bordereau de solde, camps militaires (p.i.) 75
Annapolis, Edifices publics d' (p.i.) 71	Brown, Adam, Rapport de 6b
Antilles, Commerce avec les 26, 26a, 38b	Buckingham, Bureau de poste de (p.i.) 39a
<i>Arumah</i> , Saisie de l' 8c	Budget, 1891-92 1
Archives du Canada 6a	Budget supplémentaire 1
Assurances, Compagnies d' 11a, 11b	Bureau de poste à Campbellton (p.i.) 39b
Assurances, Rapport annuel sur les 11	
Auditeur général, Rapport annuel de l' 3	C
	Caledonia, Barrage de 43d
B	Cale sèche d'Amherstburg (p.i.) 40d
Baie des Chaleurs, Chemin de fer de la, (p.i.) 86, 86a, 86b	Campbellton, Bureau de poste de (p.i.) 39b
Baie de Fundy, Pêcheries de hareng de la, (p.i.) 54d	Canal des navires de Manchester 62a
Banques chartées 2	Canal Rideau (p.i.) 62i
Banques d'Épargnes (p.i.) 39d	Canaux, Statistique des 10a
Baptêmes, mariages et sépultures (p.i.) 88	Caouette, J.-B. (p.i.) 39
Bateaux à vapeur, Inspection des, rapport annuel 7a	Carleton, Chemin de fer d'embranchement de (p.i.) 34
Batterie "C," Colombie-Britannique (p.i.) 30	Carroll, Débarcadère de (p.i.) 85
Bellechasse, Election de (p.i.) 45	Chemin de fer Canadien du Pacifique—Rap- port général 25
Betteraves, Sucre de (p.i.) 84	Chemin de fer Canadien du Pacifique—Terres vendues 25a
Bibliothèque du parlement, rapport annuel 15	Chemins de fer et Canaux, rapport annuel 10c
Billets fédéraux (p.i.) 68	Chemins de fer subventionnés 34e
<i>Blizzard</i> , Goélette (p.i.) 48	Chemins de fer, Statistique des 10b

C	
Colombie-Britannique, Pénitencier de la, (p.i.)	65b
Commerce de bêtes à cornes du Canada....	7b
Commerce de l'hémisphère occidentale.....	6b
Commerce et Navigation, Rapport annuel....	4
Commerce entre les Etats-Unis et le Canada. 38,	38a
Commissaire de la Police Fédérale..... (p.i)	35
Commissaire de l'industrie laitière, rapport annuel.....	6d
Commissions, aux officiers publics.....	24
Commission Géologique, Rapport de la.....	17a
Compagnie de prêts et de placements Britan- nique-Canadienne..... (p.i.)	56
Comptes publics, rapport annuel.....	1
Conseil des Examineurs du Service civil....	14b
Cosgrove, John..... (p.i.)	36a
Crystal Beach..... (p.i.)	85

D	
Dépenses et recettes..... 22, 22a, 22b, 22c, 22d	
Dépenses imprévues, diverses.....	21
Dépenses imprévues des directeurs de poste..	39c
Desmarteau, Joseph..... (p.i.)	64
District militaire n° 1..... (p.i.)	50
District militaire n° 11..... (p.i.)	30a
Diverses dépenses imprévues.....	21
Douane de Montréal..... (p.i.)	83
Douane, officiers de..... (p.i.)	85
Dragage, rivière Kaministiquia..... (p.i.)	42
Droits d'auteur, Lois sur les..... (p.i.)	81
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de..... (p.i.)	80

E	
Ecoles séparées dans le Manitoba..... 63,	63b
Id. id. (p.i.)	63a
Edifices publics d'Annapolis..... (p.i.)	71
Election dans Bellechasse..... (p.i.)	45
Election générale, 1891.....	27a
Elections, Rapport des, 1891.....	27, 27a
Elévateurs sur le chemin de fer Intercolonial (p.i.).....	53
Elgin-Est, Circonscription électorale d'.. (p.i.)	60
Ellis, William..... (p.i.)	62c
Esquimalt, Bassin de radoub d'..... (p.i.)	40a
Etalons aux fermes expérimentales..... (p.i.)	72
Etats-Unis et le Canada, Commerce entre, 38,	38a
Exportation, Commerce de bêtes à cornes pour l'.....	7b
Exportations et importations.....	33

F	
Falsification des substances alimentaires....	5b
Fer en gueuse, Gratification sur le.....	67
Fermes expérimentales, Rapport annuel....	6a
Ferme Logan, Propriété sur la..... (p.i.)	64
Fournier, Dame Julie..... (p.i.)	79
Fromage américain..... (p.i.)	32

G	
Genest, Samuel..... (p.i.)	36a
Gouverneur général, Mandats du.....	20, 20a
Graham, J. R..... (p.i.)	54g
Grand Jury, Système du.....	66
Grande-Baie, township de Keppel..... (p.i.)	46
Grande-Rivière..... (p.i.)	43b, 43d
Gratification sur le fer en gueuse.....	67
Guyane anglaise.....	38b
Guysboro' et Antigonish, Sauvages de... (p.i.)	29a
Guysboro', Lois de pêche dans..... (p.i.)	54f

H	
Habillements militaires.....	75a
Hareng, Pêcheries de, Baie de Fundy... (p.i.)	53d
Hartley, H. E..... (p.i.)	62
Haut Commissaire, Rapport du.....	6e
Hémisphère occidentale, Commerce de l'....	6b

I	
Ile Verte..... (p.i.)	39
Imprimerie et papeterie publiques.....	14c
Industrie laitière, Rapport annuel du commis- saire de l'.....	6d
Inondations par la rivière Richelieu..... (p.i.)	43
Inspection des bateaux à vapeur, Rapport annuel.....	7a
Intercolonial, Chemin de fer..... (p.i.)	53 à 53c
Accident à St-Joseph de Lévis..... (p.i.)	53a
Elévateurs construits..... (p.i.)	53
Enquête tenue à Sainte-Flavie..... (p.i.)	53c
Propriété pour accommodation addition- nelle..... (p.i.)	53b
Intérieur, Rapport annuel.....	17
Inverness et Richmond, Chem. de fer d'.. (p.i.)	34c

J	
Jamaïque, Exposition à la.....	6b
Johnston, Samuel..... (p.i.)	32a
Justice, Rapport annuel.....	12

K	
Kaministiquia, Rivière..... (p.i.)	42
Kingston, Bassin de radoub..... (p.i.)	40, 40b, 40c

L	
Lachine, Canal..... (p.i.)	62e
Laidlow, William..... (p.i.)	36b
Langue française dans le Manitoba.....	51
<i>Le Canada</i> , Journal..... (p.i.)	39e
Leduc, Charles..... (p.i.)	36a
Lois de pêche, Infraction des..... (p.i.)	54f
Lowe, Bureau de poste de..... (p.i.)	39f

M	
Machines pour l'exploitation des mines... (p.i.)	76
Mackenzie, Territoire du bassin de la... (p.i.)	87
Mandats du gouverneur général.....	20, 20a
Manitoba, Ecoles séparées dans le.....	63, 63b
Id. id. (p.i.)	63a
<i>Marie Eliza</i> , Goëlette..... (p.i.)	77

M

Marine, Rapport annuel sur la.....	7
Maurice, Joseph Antoine.....(p.i.)	79
Medmerly, Barque.....(p.i.)	49
Mer de Behring, Saisies dans la.....	8b
Mesure uniforme de temps.....	44
Milice et Défense, Rapport annuel.....	13
Monro, Thomas, Rapport de.....	62a
Montréal, Douane de.....(p.i.)	83
Morrisburg, Canal de.....(p.i.)	62h
Munroe, Hugh, Réclamation de.....(p.i.)	34b
Muttart, William.....(p.i.)	73

N

Napierville et Saint-Rémi, Chemin de fer de.....(p.i.)	34d
Nicolet, permis de pêche dans.....(p.i.)	54i
Nord-Ouest, Boisson dans le.....(p.i.)	74
Nord-Ouest, Police à cheval du.....	19, 69

O

Obligations et Garanties.....(p.i.)	28
Officiers publics, Commissions aux.....	24
Ottawa, Rivière.....	43c
Ouillet, Hormisdas.....(p.i.)	53c

P

Pêcheries, Conférence des officiers des.....(p.i.)	54 l
Pêcheries de Richelieu et de Berthier.....(p.i.)	54h
Pêcheries, Rapport annuel sur les.....	8
Pêcheries, Service de protection des.....(p.i.)	54c
Permis de pêche.....(p.i.)	54
Pénitencier de la Colombie-Britannique.....(p.i.)	65b
Pensions du Service civil.....	23
Peterson, Capitaine.....(p.i.)	48
Pictou et New-Glasgow, Chemin de fer entre.....(p.i.)	70
Poids, Mesures et Gaz, rapport annuel.....	5a
Pointe Abino.....(p.i.)	85
Police à cheval du Nord-Ouest, Commissaire de la.....	19, 69
Police fédérale, Commissaire de la.....(p.i.)	35
Pommes de terre exportées.....	47
Postes, Dépenses imprévues des directeurs de.....	39c
Postes, Rapport du directeur général des.....	16
Primes de pêche.....(p.i.)	54a, 54b
Id.....	54e
Prince-Edouard, Chemin de fer de l'Île du.....(p.i.)	55, 73
Provinces Maritimes et les Antilles, Commerce entre les.....	26a

Q

Québec Oriental, Chemin de fer.....(p.i.)	59
Québec, Port sur le Saint-Laurent, à.....	61

R

Rapide Plat, Canal du.....	62h
Recensement, 1891.....	82, 82a
Recettes et dépenses.....	22, 22a, 22b, 22c, 22d
Relevés des pêcheries et rapports des inspecteurs.....	8a
Réserve d'or.....(p.i.)	68
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel.....	5
Richelieu et Berthier, Pêcheries dans.....(p.i.)	54h
Richelieu, Inondations par la rivière.....(p.i.)	43
Rideau, Canal.....(p.i.)	62i
Rive Nord, Chemin de fer de la.....	34a

S

Saint-Emile de Suffolk et Saint-André-Avelin.....(p.i.)	39f
Sainte-Flavie, Enquête tenue à.....(p.i.)	53c
Saint-Jean Deschailions.....(p.i.)	43a
Saint-Joseph de Lévis, Accident à.....(p.i.)	53a
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de.....(p.i.)	65, 65a
Saisie de la goélette <i>Araunah</i>	8c
Saisies dans la mer de Behring.....	8b
Saunders, William.....(p.i.)	73
Sauvages de Guysboro' et Antigonish.....(p.i.)	29a
Schreiber, Collingwood, Rapport de.....	61
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du.....	14
Service civil, Conseil des Examineurs du.....	14b
Service civil, Liste du.....	14a
Service civil, Pensions du.....	23
Soulanges, Canal de.....(p.i.)	62f
Id.....	62g
Statistique criminelle.....	6g
Statistique des canaux.....	10a
Statistique mortuaire.....	6f
Steamer <i>Admiral</i>.....(p.i.)	52, 52a, 52b, 52c
Steamer <i>Stanley</i>.....(p.i.)	58
Substances alimentaires, Falsification des.....	5b
Sucre de betteraves.....(p.i.)	84
Sutton-Ouest, Agent des Sauvages à.....(p.i.)	29
Sydney, C.-B., et Oxford, Train entre.....(p.i.)	70
Système du Grand Jury.....	66

T

Temps, Mesure uniforme de.....	44
Territoire contesté, Ontario, Bois sur le.....	57
Thurber, James.....(p.i.)	36
Toile à voile.....(p.i.)	37
Traité hispano-américain.....	38c
Transport des chargements de pont.....	7c
Travaux Publics, Rapport annuel.....	9
Travaux Publics, Employés du département des.....(p.i.)	78

V

Victoria, N.-E., Officier-rapporteur.....(p.i.)	60a
---	-----

W

Welland, Canal.....(p.i.)	62b, 62c, 62d
Wellington, Aide militaire à.....(p.i.)	30

Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

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

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890 ; présentés à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster. Budget pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 18 mai 1891. Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1891 ; présenté le 4 juin 1891. Budget supplémentaire, 1891-92 ; présenté le 16 septembre 1891. Autre budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 29 septembre 1891—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
2. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

3. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

4. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890, d'après les relevés officiels. Présentés à la Chambre des Communes le 5 mai 1891, par l'honorable M. Bowell...
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapports, relevés et statistique du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présentés à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 5a. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 5b. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, supplément n° 3 du rapport du revenu de l'intérieur, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
6. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable John Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 5.

- 6a.** Rapport sur les archives du Canada, 1891. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
6b. Rapport sur le commerce de l'hémisphère occidentale—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
6c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 6.

- 6d.** Premier rapport annuel du commissaire de l'industrie laitière du Canada pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
6e. Rapport du Haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
6f. Statistique mortuaire des principales cités et villes du Canada, pour l'année 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
6g. Statistique criminelle pour l'exercice terminé le 30 septembre 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
6h. Rapport du commissaire honoraire, M. Adam Brown, représentant du Canada à l'exposition de la Jamaïque. Présenté à la Chambre des communes le 26 juin 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 7.

- 7.** Rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
7a. Rapport sur l'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
7b. Preuve faite sur le commerce d'exportation du bétail du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
7c. Rapport sur la preuve relative au transport des chargements de bois et de planches sur le pont durant les mois d'hiver. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper ...
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 8.

- 8.** Rapport annuel du département des pêcheries, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
8a. Relevés des pêcheries et rapport des inspecteurs pour 1890, supplément n^o 1 du rapport annuel du département des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau ...
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N^o 9.

- 9b.** Correspondance relative à la saisie de navires britanniques dans la mer de Behring, par les autorités des Etats-Unis en 1886-91.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
9c. Correspondance relative à la saisie de la goélette britannique *Araunah* au large de l'île Copper par les autorités russes, 1888-90.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1889-90, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1889 au 30 juin 1890, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par sir John A. Macdonald. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 10a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
- 10b. Rapports, statistique, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 21 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

11. Rapport du surintendant des assurances du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11a. Relevé préliminaire des opérations des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
12. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

13. Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
14. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 14a. Liste du service civil du Canada, 1890. Présentée à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 14b. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 14c. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1890, avec un rapport partiel des services pendant le semestre terminé le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
15. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1891, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

16. Rapport du directeur général des postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 17.** Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 17a.** Rapport sommaire de la commission géologique, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

- 18.** Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année terminée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 19.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 18 mai 1891, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 20.** Relevé des mandats émis par le Gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution seulement.
- 20a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Relevé détaillé des items suivants de dépenses mentionnées dans l'état des mandats du Gouverneur général émis depuis la clôture du parlement.
- | | |
|---|-------------|
| 1890—10 juillet—Acte du cens électoral..... | \$ 4,000 00 |
| 1891—28 mars—Bassin de radoub de Kingston..... | 6,006 14 |
| 1890—30 août—Nouveau matériel de dragage..... | 5,991 91 |
| 1891—26 mars—Brise-lames à Southampton..... | 38,022 39 |
| do —28 avril—Coût d'affaires en litige..... | 10,468 79 |
| do —31 janvier—Grains de semence aux colons des Territoires
du Nord-Ouest..... | 2,288 18 |
- Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Mulock*—
Imprimée pour la distribution seulement.
- 21.** Relevé des déboursés à compte des dépenses imprévues, du 1er juillet 1890 au 30 avril 1891. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution seulement.
- 22.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 6 mai 1891—Relevé détaillé des recettes et des dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er mai 1890 au 1er mai 1891; et des états comparatifs, du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*..... *Inprimée pour la distribution seulement.*
- 22a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Etat comparatif des recettes et dépenses, du 1er juillet 1890 au 10 mai 1891, et du 1er juillet 1889 au 10 mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*—
Imprimée pour la distribution seulement.
- 22b.** Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 20 mai 1890; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 20 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 22 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster... *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 22c.** Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 31 mai 1890; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 31 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable G. E. Foster.... *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 22d.** Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 10 juin 1890; et un relevé semblable du 1er juillet 1890 au 10 juin 1891. Présenté à la Chambre des communes le 17 juin 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 16.

- 23.** Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa

retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nomination. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

- 24.** Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Révisés du Canada, pour l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau. *Imprimée dans le n° 14.*
- 25.** Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant les détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1891, par l'honorable E. Dewney—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 25a.** Liste des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, du 1er octobre 1889 au 1er octobre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891, par l'honorable E. Dewney. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 26.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Sommaire des manifestes des chargements transportés à chaque voyage par les steamers subventionnés pour faire le service entre les provinces maritimes et les Indes Occidentales, cette année, donnant le caractère et la valeur des cargaisons transportées et indiquant le port ou les ports de chargement et de déchargement, ainsi qu'un sommaire de toutes autres informations données dans ces manifestes ; aussi, un état indiquant combien de voyages ont été faits par les steamers subventionnés pour le service à vapeur entre les provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales en 1890 ; quelles sont les dates de ces voyages et quelle somme a été payée pour chaque voyage ; quelle personne ou compagnie exécute ce service cette année ; et si un contrat a été passé pour ce service cette année, et quel est le prix payé et à qui ? Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*M. Davies*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 26a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891 : 1. Copie de toute correspondance et de tous rapports au conseil concernant le paiement de subventions à la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et à MM. Pickford et Black ou à l'un des deux, et de tous contrats conclus en 1890 entre la dite compagnie de steamers et MM. Pickford et Black ou l'un des deux pour un service de steamers entre le Canada et les Indes Occidentales. 2. Etat donnant les noms des personnes ou compagnies auxquelles les subventions pour le service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et les Indes Occidentales ont été payées antérieurement à l'exécution du contrat par la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et les montants ainsi payés et les dates ; aussi, les montants payés et les dates, lorsque le paiement a été fait à la dite compagnie de steamers après avoir commencé l'exécution du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Davies*. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 27.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant les dates des déclarations dans chaque division pendant la dernière élection générale, et indiquant, dans chaque cas, si le temps fixé lors de la nomination a été prorogé ou étendu, où ce fait s'est-il produit, quand, combien de fois et la raison à l'appui, le nom et l'adresse de l'officier-rapporteur là où ces faits se sont produits. Aussi, le nom, la profession et le domicile de chaque officier-rapporteur, et indiquant la date du rapport de l'officier-rapporteur au greffier de la couronne en chancellerie et celle de sa réception par le dit greffier. Aussi, le nom du district électoral, celui du député élu et la date de la publication de son élection dans la *Gazette du Canada*. Aussi, copie de toutes lettres écrites par ou pour aucun membre du gouvernement à aucun membre élu ou à toute autre personne ou personnes suggérant que quelque officier-rapporteur soit requis de retarder à faire son rapport au greffier de la couronne en chancellerie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1891.—*M. Landerkin*. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

- 27a.** Rapport sur la septième élection générale pour la Chambre des communes du Canada, par Samuel E. St.-O. Chapleau, écr., greffier de la couronne en chancellerie du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 28.** Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le relevé de 1890 en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Pas imprimé.
- 29.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Relevé détaillé de toutes les dépenses occasionnés pour une enquête sur la conduite de l'agent des Sauvages à Sutton-Quest. Présentée à la Chambre des communes le 21 mai 1891—*M. Mulock*..... *Pas imprimé.*
- 29a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant la liste et les prix de tous les articles achetés pour les Sauvages des comtés de Guysboro' et d'Antigonish, y compris les bestiaux et les instruments aratoires achetés pendant les trois dernières années. Aussi, relevé des sommes réalisées par suite de la vente des bestiaux ou autres articles achetés pour l'usage des Sauvages des dits comtés. Aussi, état complet des articles appartenant au département de l'intérieur dans les dits comtés pour l'usage des dits Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*
- 30.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Etat donnant : 1. Copie de toute correspondance et télégrammes entre le département de la milice et de la défense ou aucun de ses officiers et le commandant de la batterie C, au sujet de l'envoi à Wellington d'un détachement sous son commandement, le 4 ou le 5 août dernier, dans le but ostensible d'aider les autorités civiles de ce district. 2. Copie de la réquisition remise au dit commandant demandant l'aide de la troupe à Wellington, ainsi que les noms des magistrats signataires de la réquisition et la distance existant entre leur domicile et Wellington. 3. Copie des rapports de l'officier commandant, confidentiels ou autrement, sur la nécessité d'occuper militairement Wellington et d'y séjourner jusqu'à date de son rappel. 4. Copie de toute correspondance, par voie télégraphique ou autrement, entre le département de la milice et de la défense ou aucun officier du gouvernement du Canada et les autorités provinciales de la Colombie anglaise, ou avec aucun de leurs fonctionnaires, s'il en est, ou avec toute autre personne, au sujet de l'envoi de la dite troupe à Wellington. 5. Relevé détaillé de tous deniers déboursés par le gouvernement canadien ou par aucun de ses départements, pour solde régimentaire ou comme allocation de service actif aux officiers et soldats de la batterie C ou aux officiers et soldats de l'artillerie de place de la Colombie anglaise, pendant leur service à Wellington, ou pour leur entretien pendant leur séjour en cet endroit, ou pour leur transport à Wellington et retour. 6. Copies de tous ordres généraux ou spéciaux de milice émis par le département de la milice pour la gouverne des officiers de la batterie C depuis son établissement dans la Colombie anglaise. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891—*M. Gordon*..... *Pas imprimée.*
- 30a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous rapports du sous-adjutant général du district militaire n° 11 au ministre de la milice depuis janvier 1888 au sujet :—1. Des casernes de la batterie C ; 2. De la salle d'exercices de Victoria ; 3. De l'enlèvement du magasin du parc Beacon Hill ; 4. De la condition des canons, munitions, affûts, etc. Aussi, copie de toute correspondance échangée sur ces divers sujets, entre le dit sous-adjutant général et le ministre de la milice, depuis la même date. Présentée à la Chambre des communes le 1er juillet 1891—*M. Prior*..... *Pas imprimée.*
- 31.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mai 1891—Etat donnant toutes les pétitions adressées au gouvernement demandant l'analyse des boissons enivrantes fabriquées ou offertes en vente en gros et en détail dans l'étendue du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Curran*..... *Pas imprimée.*
- 32.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant les mesures prises par le gouvernement au cours de la dernière session ou depuis lors, pour empêcher le fromage américain d'être expédié par la voie des ports du Canada, ou de ces ports mêmes avec la marque des fromages canadiens. Aussi, copie des instructions actuelles données aux autorités compétentes ou aux officiers de douane. Présentée à la Chambre des communes le 26 mai 1891.—*M. Marshall*..... *Pas imprimée.*
- 33.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er

mai 1890 au 1er mai 1891, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*..... *Imprimée pour la distribution seulement.*

- 34.** Copie des papiers relatifs à la vente du chemin de fer d'embranchement sur Carleton à la ville de Saint-Jean. Présentée à la Chambre des communes le 29 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Pas imprimée.
- 34a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, papiers, rapports et documents relatifs à la remise des débetures de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Langelier*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 34b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de tous papiers concernant la réclamation de Hugh Munroe, de la Rivière-Jean, comté de Pictou, pour dommages causés à sa ferme par la construction du chemin de fer de la Ligne Courte. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*
- 34c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toute correspondance, pétitions et mémoires, jusqu'à date, concernant la construction d'une ligne ferrée par la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond (limitée), dans le comté d'Inverness. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Cameron (Inverness)*..... *Pas imprimée.*
- 34d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications quelconques des différentes municipalités du comté de Napierville ou d'aucune personne de ce comté, et des réponses du gouvernement à aucune de ces communications, jusqu'à la date du 5 mars dernier, concernant l'octroi d'un subside pour aider la construction d'un chemin de fer entre le village de Napierville et le village de Saint-Rémi. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Moncté*—
Pas imprimée.
- 34e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Etat indiquant :—1. Les noms des diverses lignes de chemins de fer du Canada auxquelles l'aide du gouvernement fédéral a été accordée, à l'exception de la ligne principale du Pacifique. 2. Les provinces dans lesquelles les lignes sont situées en tout ou en partie ; et si elles sont situées dans deux provinces ou plus, le nombre de milles dans chaque province. 3. Le comté ou les comtés traversés par les dites lignes dans chaque province. 4. Le montant d'argent réellement payé à chacune jusqu'au 1er janvier 1891. 5. Les lignes ferrées construites en Canada par le gouvernement fédéral depuis la confédération, à l'exception de la ligne-mère de l'Intercolonial et de celle du Pacifique. 6. Les provinces dans lesquelles elles ont été construites. 7. Le coût total de chaque ligne construite ou subventionnée par le Canada dans chaque province, y compris l'équipement. 8. La somme entière dépensée jusqu'au 1er janvier dernier pour la construction de lignes fédérales dans chaque province, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique. Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. McMullen*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 35.** Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1890, aux termes du chap. 184, article 5, des Statuts Révisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par sir John Thompson..... *Pas imprimé.*
- 36.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1891—Copie de tous ordres en conseil, lettres, correspondance et documents de toutes sortes concernant la résignation de M. James Thurber, lieutenant-colonel de la milice sédentaire, dans le comté de Lotbinière ; la nomination de son fils, M. William Thurber, comme gardien d'un phare dans la paroisse de Sainte-Croix, et le refus du gouvernement d'accorder au dit James Thurber, le montant qu'il réclame pour pension de retraite. Présentée à la Chambre des communes le 1er juin 1891.—*M. Rinfret*..... *Pas imprimée.*
- 36a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance et de tous papiers concernant la démission et la réinstallation des fonctionnaires suivants : Samuel Genest, John Cosgrove et Charles Leduc. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*
- 36b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et papiers concernant le motif de la démission et le renvoi de William Laidlow

d'Arthur, de la police à cheval du Nord-Ouest, et de tous papiers et correspondance au sujet de la demande d'indemnité qu'il a formulée par la perte d'un pouce pendant qu'il était au service, avec le montant d'indemnité (s'il en est) qui lui a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*

- 37.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—État indiquant combien de verges de toile à voile ont été importées à Halifax du 30 juin 1889 au 30 juin 1890, et de cette dernière date au 30 décembre 1890, et le chiffre respectif de ces importations. Présentée à la Chambre des communes le 2 juin 1891.—*M. White (Shelburne)*..... *Pas imprimée*

MATIÈRES DU VOLUME N^o 17.

- 38.** Papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terre-neuve. Présentés à la Chambre des communes le 3 juin 1891, par sir John Thompson..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 38a.** Autres papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terre-neuve. Présentés à la Chambre des communes le 22 juin 1891, par sir John Thompson .. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 38b.** Copie d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, du 4 novembre 1890, au sujet des propositions faites par le gouvernement du Canada aux gouverneurs des îles des Indes Occidentales anglaises et de la Guyane anglaise pour l'extension du commerce, ainsi que la correspondance, etc., se rapportant au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 38c.** Correspondance et télégrammes concernant le traité hispano-américain. Présentés à la Chambre des communes le 22 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimés pour les documents de la session seulement.
- 39.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de l'enquête tenue par J.-B. Caouette, en 1890, au sujet de l'enlèvement, du bureau de poste de l'Île-Verte, d'un papier-nouvelles adressé à un résidant de cette paroisse; de toute correspondance adressée à ce sujet par le département des postes au dit Caouette, et de toute réponse et de tout rapport fait par ce dernier; aussi, de toute la correspondance officielle concernant la dite enquête. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Amyot* .. *Pas imprimée.*
- 39a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, pétitions et mémoires concernant et demandant la construction d'un bureau de poste convenable dans la ville de Buckingham, comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*
- 39b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes pétitions, mémoires, rapports et ordres en conseil concernant l'établissement d'un bureau de poste à Campbellton, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 39c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Relevé indiquant les dépenses imprévues des divers directeurs de poste salariés du Canada pendant les exercices 1888, 1889 et 1890.—*M. McMullen*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 39d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Relevé des montants déposés dans chacune des banques d'épargne postales et fédérales à la date du 30 juin 1891. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 39e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de la correspondance échangée entre le ou les propriétaires du journal *Le Canada* publié à Ottawa et aucun membre du gouvernement, aussi bien qu'entre tout membre du gouvernement et toute autre personne au sujet de la suspension de la publication dans le dit journal *Le Canada* du tableau de l'arrivée et du départ des malles au bureau de poste d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Beausoleil*..... *Pas imprimée.*
- 39f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et pétitions concernant l'établissement d'un bureau de poste dans le township de Lowe, dans le comté d'Ottawa, et de toutes pétitions, mémoires et documents se plaignant du service des malles entre Saint-Emile de Suffolk et Saint-André Avelin, dans le comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 août 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie des soumissions demandées pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, des soumissions reçues, des rapports et des calculs des ingénieurs du département des travaux publics sur ces soumissions, du contrat qui en est résulté, des rapports des ingénieurs qui ont pu avoir été faits sur l'exécution des travaux, ou les modifications qui ont pu y être apportées; aussi, un état des sommes payées jusqu'à ce jour aux entrepreneurs. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Guay.*
Pas imprimée.
- 40a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Production des soumissions reçues et acceptées pour la construction d'un caisson pour le bassin de radoub d'Esquimalt, du rapport de M. H. F. Perley à ce sujet, et toute et autre correspondance se rattachant à ce contrat. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Tarte.* *Pas imprimée.*
- 40b. Papiers concernant le bassin de radoub de Kingston. Présentés à la Chambre des communes le 6 juillet 1891, par sir Hector Langevin *Pas imprimés.*
- 40c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Copie des plans originaux et des changements faits à la cale sèche de Kingston, indiquant les excavations additionnelles, caissons, maçonnerie supplémentaire et ouvrages en fer additionnels dans les caissons, ainsi que les quantités de chaque classe de travaux supplémentaires payés ou à payer, et les taux de paiement pour les dits travaux supplémentaires; aussi, copie de l'ordre en conseil du 5 juillet 1890, concernant le contrat pour la construction de la dite cale sèche. Présentée à la Chambre des communes le 19 août 1891.—*M. Amyot.* *Pas imprimée.*
- 40d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie de toutes pétitions, correspondance, rapports d'explorations et autres documents concernant la construction d'une cale sèche à Amherstburg. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Allan.*
Pas imprimée.
41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie du rapport de M. J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien du département des travaux publics, au comité spécial nommé à la dernière session pour examiner les boîtes de scrutin. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Landerkin.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le dragage de la barre de la rivière Kamistiquia, baie du Tonnerre, depuis juillet 1890, y compris l'avis dans les journaux, les soumissions reçues, ainsi que le contrat de ces travaux; aussi, le rapport des ingénieurs du département indiquant quels progrès ont été faits dans les travaux jusqu'au 1er décembre dernier; aussi, un relevé des montants payés à compte des dits travaux, à qui ils ont été payés, et les dates et montants de tels paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Campbell.* *Pas imprimée.*
43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du rapport de M. H. F. Perley, ingénieur en chef du département des travaux publics, sur les causes de l'inondation des propriétés des riverains de la Richelieu, dans les comtés d'Iberville, Saint-Jean et Missisquoi. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Béchard.* *Pas imprimée.*
- 43a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de la correspondance et des lettres, rapports et documents de toutes sortes concernant le creusement du fleuve et l'enlèvement des cailloux sur la batture de Saint-Jean Deschailons. Présentée à la Chambre des communes le 22 juillet 1891.—*M. Rinfret.* *Pas imprimée.*
- 43b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie des rapports d'ingénieurs sur l'amélioration de la navigation de la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Montague.* *Pas imprimée.*
- 43c. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les sciures, drosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau en Canada, ainsi qu'une lettre du sous-ministre des pêcheries à ce sujet. Présentée au Sénat le 19 août 1891.—*Honorable M. Clewov.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 43d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie des pétitions, de la correspondance, etc., concernant la reconstruction, par des particuliers, du barrage de Caledonia dans la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. Montague.* *Pas imprimée.*

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Copie de toutes lettres, communications et rapports adressés au gouvernement concernant la fixation et la légalisation d'une mesure uniforme de temps. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Kirkpatrick*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 13 mai 1891—Copie de toutes lettres et correspondance entre le gouvernement et aucun de ses membres ou tout département public et M. Solyme Forgues, de Saint-Michel de Bellechasse, officier-rapporteur dans le district électoral de Bellechasse. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Anyot*.*Pas imprimée.*
46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat indiquant quelle somme d'argent a été dépensée pour réparer le quai de Grande-Baie, dans le township de Keppel, Grey-Nord, pendant l'été de 1890 ; si le contrat a été donné par voie de soumission ou à l'entrepreneur privée ; qui a exécuté les travaux ; qui a agi comme inspecteur, et quelle compensation a reçue ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Somerville*.*Pas imprimée.*
47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat donnant le nombre de boisseaux de pommes de terre exportés du Canada du 1er octobre 1890 au 1er mai 1891, et le nom du lieu où ils sont exportés. Présentée à la Chambre des communes le 6 juin 1891.—*M. McMullen*—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre toutes personnes et le département de la marine et des pêcheries, recommandant ou concernant la récompense donnée au capitaine Paterson, de la goélette américaine *Seigfried*, pour avoir opéré le sauvetage du capitaine et de l'équipage de la goélette *Blizzard*, de Lunenburg, en octobre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Flint*—*Pas imprimée.*
49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance avec le département de la marine concernant la présentation de lunettes marines aux volontaires qui ont sauvé l'équipage de la barque *Medmery*, qui s'est perdue sur l'île Ray, comté de Pictou, en novembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Fraser*—*Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et rapports en la possession du gouvernement concernant l'emplacement du camp de brigade du district militaire n° 1 en 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Hyman*.*Pas imprimée.*
51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition de l'usage officiel de la langue française dans la province du Manitoba par la législature de la dite province. Aussi, copie des rapports au Conseil ou des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de l'acte ou des actes s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 18 juin 1891.—*Mr. LaRivière*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de l'ordre en conseil du 10 mai 1888, accordant un subside de \$12,500 par année à M. Julien Chabot pour le service du bateau à vapeur *Admiral*, entre Dalhousie et Gaspé, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial, et tous autres ordres en conseil qui ont pu être adoptés subséquemment au sujet du même bateau à vapeur. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Guay*.*Pas imprimée.*
- 52a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du contrat entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, à la suite d'un ordre en conseil en date du 10 mai 1888 ; aussi, copie des contrats, actes ou transferts qui ont pu être faits ou signifiés au gouvernement depuis la dite date du 10 mai 1888 ; aussi, un état des sommes payées pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, la date des paiements, et les reçus qui ont été donnés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891.—*M. Guay*.*Pas imprimée.*
- 52b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie de l'ordre en conseil ou des ordres en conseil adoptés depuis 1883 jusqu'à 1888, au sujet du bateau à vapeur *Admiral* et du service qu'il a fait entre Dalhousie et Gaspé ou autres points, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte*.*Pas imprimée.*

- 52c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie du contrat ou des contrats entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, depuis 1883 jusqu'à 1888; aussi, copie de tous actes, transferts, etc., qui ont pu être signifiés au gouvernement au sujet de ce bateau à vapeur; aussi un état des sommes payées durant cet intervalle de temps, pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte*. *Pas imprimée.*
- 53.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant le coût de construction des divers élévateurs placés sur la ligne de l'Intercolonial et ses embranchements, la localité où ils ont été construits, la contenance de chacun, la date de la construction, et la quantité de grain qui a passé par chacun, chaque année, depuis leur installation. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 53a** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance, documents, etc., échangés entre les officiers du chemin de fer Intercolonial à Moncton et le département des chemins de fer, concernant l'accident de Saint-Joseph de Lévis, le dix-huit décembre mil huit cent quatre-vingt-dix. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Carroll*. *Pas imprimée.*
- 53b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et de tous télégrammes, lettres, rapports et autres papiers concernant le projet d' "agrandissement des propriétés" du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Davies*. *Pas imprimée.*
- 53c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Copie de tous papiers, documents, dépositions, etc., relativement à l'enquête tenue dernièrement à la station de Sainte-Flavie, chemin de fer Intercolonial, sur la conduite de M. Hormidas Ouellette, surintendant des ateliers du dit Intercolonial, ainsi que sur le compte de quelques autres employés. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Choquette*. *Pas imprimée.*
- 54.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—1. Etat de toutes les licences de pêche accordées en 1890 dans les comtés suivants, savoir: Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, indiquant les noms de ceux qui ont obtenu telles licences, le montant payé par chacun d'eux, et la date de tels paiements. 2. Etat de la quantité et de la valeur des diverses espèces de poissons qui ont été pris par tels licenciés, suivant les rapports des divers gardes-pêche de ces comtés. 3. Copies de toutes instructions envoyées aux gardes-pêche de ces divers comtés en 1890 et 1891, jusqu'à cette date. 4. Copies de toute correspondance, requêtes et remontrances qui ont pu être reçues à ce sujet durant les années 1890 et 1891 jusqu'à cette date, aussi bien que des réponses qui ont pu y être faites. 5. Etat indiquant le salaire des gardes-pêche des comtés ci-dessus mentionnés et des autres frais et dépenses qui ont été encourus par le gouvernement, en rapport avec les pêcheries des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, pendant l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Beausoleil*. *Pas imprimée.*
- 54a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Queen, N.-E., auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les derniers cinq ans, avec le montant payé à chacune et les dates de paiement; et le montant non encore payé, avec les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Forbes*. *Pas imprimée.*
- 54b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Guysboro' auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les trois dernières années, et le montant payé à chacune; et le montant non encore payé, et les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Fraser*. *Pas imprimée.*
- 54c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat indiquant le montant payé pour les approvisionnements nécessaires aux équipages des divers navires du gouvernement faisant le service de protection des pêcheries dans la province d'Ontario pour l'exercice 1889-90, les noms des fournisseurs et les prix payés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891.—*M. Somerville*. *Pas imprimée.*
- 54d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous papiers, correspondance, rapports et autres documents en la possession du gouvernement concernant les pêcheries de hareng de la baie de Fundy et des eaux voisines durant l'année dernière, y compris le

- rapport de la conférence des gardes-pêche tenue à Ottawa à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 juin 1891.—*M. Bowers* *Pas imprimée.*
- 54e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat indiquant le coût et les dépenses pour ajuster les sommes réclamées comme primes de pêche et pour préparer et distribuer les chèques des primes, chaque année, depuis 1883. Aussi, les noms des personnes autorisées à distribuer les chèques de primes dans la Nouvelle-Ecosse en 1889, 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juillet 1891.—*M. Flint*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 54f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes du comté de Guysboro' poursuivies pour contravention aux lois des pêcheries depuis le 1er janvier 1890, le montant de chaque amende et des frais, la somme perçue dans chaque cas, les noms des personnes dont les amendes ont été remises, avec la raison de la remise, et les noms des personnes dans le dit comté contre lesquelles des amendes sont encore à percevoir, avec le montant de chaque amende et les frais. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Fraser*—
Pas imprimée.
- 54g. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 15 mai 1891—Copie de tous papiers, lettres et documents se rapportant en quelque manière à la dispensation des services de J. R. Graham, de Fenelon Falls, en qualité d'inspecteur ou de surveillant des pêcheries dans le comté de Victoria, et de toutes communications adressées à un représentant du gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, ou à quelque officier ou commis du département de la marine et des pêcheries se rapportant au dit J. R. Graham et à l'exécution de ses devoirs avant son renvoi du service, et de toutes règles et règlements, s'il en est, au sujet de la nomination d'inspecteurs des pêcheries dans le dit comté et de l'exécution de leurs devoirs. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Barron*..... *Pas imprimée.*
- 54h. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 avril 1890—Copie de tout ordre départemental relatif aux pêcheries des comtés de Richelieu et de Berthier, et copie de toute correspondance échangée depuis 1887 entre le département des pêcheries et les gardes-pêche de ces comtés sur ce sujet. Présentée au Sénat le 14 juillet 1891.—*Honorable M. Guévremont* *Pas imprimée.*
- 54i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance se rapportant à la nomination de George Boisvert comme garde-pêche sur le fleuve Saint-Laurent vis-à-vis le comté de Nicolet. Aussi, copie de toutes correspondances se rapportant à l'établissement de licences de pêche dans le comté de Nicolet, entre M. Fabien Boisvert, alors membre de la Chambre des communes, ou toutes autres personnes et le gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Leduc* *Pas imprimée.*
55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat pour les années 1889 et 1890, donnant copie de tous rapports ou correspondance avec le surintendant du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard au sujet de la condition de la chaussée ou des rails de ce chemin, et de tous rapports ou représentations au sujet de telle chaussée ou de tels rails adressés par les chefs de section ou autres officiers du dit chemin. Aussi, état indiquant combien de milles de ce chemin ont été refaits avec des rails d'acier depuis l'achèvement de ce chemin. Présentée à la Chambre des communes le 2 juillet 1891.—*M. Davies* *Pas imprimée.*
56. Etat d'affaires de la Compagnie de prêts et de placements Britannique-Canadienne, pour l'année expirée le 31 décembre 1890; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1890. Présenté au Sénat le 4 mai 1891, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*
57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Etat donnant les quantités et essences de bois et billots abattus annuellement dans le territoire récemment en dispute dans la province de l'Ontario, sous l'autorité de permis de coupes émis par le gouvernement du Canada, et les noms des porteurs de permis; aussi, indiquant comment les droits ont été imposés et le montant par mille pieds, mesure de planche, retiré par le gouvernement du Canada de chaque personne ou association commerciale ayant reçu tels permis, chaque année, depuis 1875 jusqu'à 1887 inclusivement, ou quel droit régalien ou autre revenu a été perçu par le gouvernement des dits porteurs de permis sur les quantités abattues ou vendues. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. Burron*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme dans l'automne de 1890, le nombre de voyages accomplis, la date de chaque voyage, le nombre de

- passagers, et le montant de fret expédié à l'Île du Prince-Edouard ou rapporté de cette île, e montant des recettes du trafic-passagers et du trafic-marchandises, les frais d'exploitation du dit steamer pendant l'hiver de 1891, et la date de la cessation du service du dit steamer entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme. Aussi, le rapport du sous-ministre de la marine, daté le 5 mars 1891, au sujet de ce steamer; et copie de toute correspondance, télégrammes et représentations faites aux département de la marine et des postes concernant le service des malles et le service à vapeur entre l'Île et la terre ferme. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Perry*..... *Pas imprimée.*
- 59.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 8 juillet 1891—Copie de toute requête, correspondance et document de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer "Québec Oriental." Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891. *M. Vaillancourt*..... *Pas imprimée.*
- 60.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes adressés à l'auditeur général au sujet du paiement des comptes tels que rendus à l'auditeur général par l'officier-rapporteur du district électoral de la division-est d'Elgin. Aussi, les noms et adresses postales de l'officier-rapporteur, des sous-officiers-rapporteurs, greffiers de bureaux de votation et constables pour le district électoral de la division d'Elgin-Est. Aussi, les montants respectifs tels que réclanés par chacun, le montant réellement payé à chacun jusqu'à date, y compris le chiffre de la balance, s'il en est, tels que rendus par l'officier-rapporteur dans son rapport original à l'auditeur général. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Ingram*..... *Pas imprimée.*
- 60a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance échangée entre John A. McDonald (Victoria, N.-E.), ou aucunes autres personnes dans le comté de Victoria, N.-E., et le gouvernement ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement, avant la dernière élection générale, au sujet de la nomination d'un officier-rapporteur à la dite élection pour le dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Flint*..... *Pas imprimée.*
- 61.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie du rapport de M. Collingwood Schreiber, sur les études hydrographiques du Saint-Laurent faites par lui vis-à-vis et dans le voisinage de la cité de Québec, afin de constater s'il était possible d'y jeter un pont de chemin de fer. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Laurier*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 62.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance entre aucun département et H. E. Hartley, ci-devant gardien d'écluse sur le canal Carillon et Grenville, au sujet de sa mise à la retraite, et de tout rapport au conseil ou ordre en conseil à ce sujet, et de tous papiers relatifs à la destitution de M. Hartley. Présentée à la Chambre des communes le 26 juin 1891.—*M. Christie*..... *Pas imprimée.*
- 62a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie du rapport de Thomas Munro, ingénieur du gouvernement, sur le canal à navires de Manchester. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Mulock*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 62b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et papiers indiquant le nombre supplémentaire d'hommes employés sur le vieux et le nouveau canal Welland entre le 10 février 1891 et le 7 mars 1891. Aussi, les noms de ces hommes, les travaux à exécuter, et le montant d'argent payé à chaque homme. Présentée à la Chambre des communes le 28 juillet 1891.—*M. German*..... *Pas imprimée.*
- 62c.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891, demandant un état de compte indiquant les sommes reçues et retenues en sus de ce qui était juste et légitime, par William Ellis, surintendant du canal Welland, (s'il y en a eu) entre le 29 décembre 1879 et le 11 septembre 1889; aussi un état indiquant les sommes restituées par M. Ellis (s'il y en a eu) et les dates de remboursements; aussi une copie du cautionnement donné comme garantie par M. Ellis, (s'il en existe un) sur lequel on pourrait se fonder pour exiger le remboursement des dites sommes à restituer. Présentée au Sénat le 29 juillet 1891.—*Honorable M. McCallum*—
Pas imprimée.
- 62d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications venant de la cité de Sainte-Catherine et autres municipalités le long du canal Welland, ou d'aucunes personnes ou corporations

- demandant qu'il leur soit permis de se servir du surplus des eaux du dit canal pour des fins manufacturières ou autres. Aussi, copie du rapport de l'ingénieur des canaux à ce sujet, et des réponses faites par le gouvernement à toutes ces demandes. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Gibson*..... *Pas imprimée.*
- 62e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—1. Copie des devis préparés par le gouvernement et sur lesquels ont été basées les demandes de soumissions pour les travaux d'un égout, depuis Lachine jusqu'à la Côte Saint-Paul, le long du canal Lachine. 2. Copie des soumissions produites par les divers soumissionnaires pour les dits travaux, avec le rapport des officiers du département des chemins de fer et canaux à leur sujet. 3. Copie du rapport accordant le contrat pour les dits travaux ainsi que copie du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Préfontaine*..... *Pas imprimée.*
- 62f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copies des rapports d'ingénieurs concernant le canal projeté de Soulanges, indiquant le nombre de sections dont sera divisé le travail, la longueur de chaque section, les quantités des diverses classes de travail dans chaque section, et les estimés détaillés du coût de chaque section. En outre, le tout accompagné d'un tracé de plan ou carce continue, et le profil de toute la route, distinguant les différentes sections et les particularités de chaque section. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau*..... *Pas imprimée.*
- 62g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat des dépenses, ainsi que les rapports et les plans faits par les ingénieurs du gouvernement, s'il en est, concernant le canal de Soulanges, depuis 1873 jusqu'à 1889 inclusivement ; et depuis 1889, inclusivement, jusqu'à juin 1890. Aussi, état des plans et devis faits par des ingénieurs et terminés par eux à la susdite date de juin 1890 et se rapportant au dit canal de Soulanges. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau*..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 62h.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions demandées la première et la seconde fois pour l'exécution respectivement des sections une, deux et trois de l'élargissement du Rapide Plat ou canal de Morrisburgh, l'une des divisions des canaux du Saint-Laurent, y compris les quantités des divers items mentionnés dans la cédule des prix d'après lequel les soumissions ont été calculées, et le montant collectif de chaque soumission. Aussi copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports des ingénieurs sur les soumissions ou contrats ou sur les changements dans le tracé ou dans les plans, et copie de toutes estimations, en détail, du coût des dits travaux, et la raison pourquoi les premières soumissions reçues ont été mises de côté. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Murray*..... *Pas imprimée.*
- 62i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toutes lettres et mémoires se plaignant de la hauteur de l'eau dans le canal Rideau entre Kingston et Jones' Falls, et de toutes lettres du colonel By et autres, indiquant la profondeur de l'eau allouée aux navires passant le canal pendant les premiers quarante ans qui ont suivi sa construction et pendant les dix dernières années. Aussi, copie des plans et rapports des ingénieurs chargés d'étudier le niveau de l'eau aux moulins de Kingston, indiquant le coût estimatif de l'abaissement du niveau de l'eau et l'étendue de terre qui serait recouvrée si l'eau était plus basse. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Kirkpatrick*..... *Pas imprimée.*
- 63.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, brefs, factums et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891.—*M. LaRivière*—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 63a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence au sujet des Actes des écoles du Manitoba, et de tous mémoires, rapports, ordres en conseil et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*
- 63b.** Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires brefs, factums

et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout acte ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 septembre 1891.—*M. La Rivière.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie de la pétition de droit présentée au ministre de la justice pour son *fiat*, par Joseph Desmarreau, pour des améliorations qu'il prétend avoir faites sur "un lopin de terre formant partie de la propriété ci-devant connue comme 'Ferme Logan' et étant partie du lot numéro onze cent trente-six (1136) du plan officiel "et livre de renvoi du quartier Sainte-Marie, dans la cité de Montréal, mesurant cent cinquante-six pieds de large par quatre cent cinquante-deux pieds (452) sur le côté sud-ouest, et quatre cent quatre-vingt-sept pieds (487) sur le côté nord-est, mesure anglaise, plus ou moins, et étant bornée "sur le côté nord-est par la grande route connue sous le nom de 'Chemin Papineau,' sur le côté "sud-ouest par une partie du dit lot numéro onze cent trente-six (1136), sur le côté sud-ouest par le "lot numéro onze cent (1100) du dit plan et livre de renvoi, et sur le côté nord-ouest par la rue "Sherbrooke (étant une autre partie du dit lot onze cent trente-six)"; aussi, copie de la décision du ministre de la justice et de toute correspondance à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1890—Etat des dépenses faites par l'inspecteur des pénitenciers lors de ses visites ordinaires et extraordinaires au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au cours des dix dernières années, tant de ses dépenses personnelles chaque jour de ces visites, que des dépenses occasionnées chaque jour par ses voyages de Montréal à Saint-Vincent-de-Paul et *vice versa* pour chevaux, domestiques et leur pension.—*Hon. M. Bellerose*..... *Pas imprimée.*
- 65a.** Réponse supplémentaire, *re* pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présentée au Sénat le 19 juin 1891 par l'honorable M. Abbott..... *Pas imprimée.*
- 65b.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 juillet 1891—Copie de la soumission acceptée de McPherson et Thompson, de New-Westminster, Colombie-Britannique, pour médicaments à fournir au pénitencier de la Colombie-Britannique au cours de l'année qui expirera le 30 juin 1892, avec le détail des quantités et des prix de ces fournitures, et l'indication de la somme totale à laquelle elles s'éleveront. Présentée au Sénat le 12 août 1891.—*Honorable M. McInnes (Victoria, C.-B.)*..... *Pas imprimée.*
- 66.** Réponse à une adresse à Son Excellence le gouverneur général en date du 28 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le département de la justice, les juges ayant juridiction en matières criminelles, et les procureurs généraux des provinces, relativement à l'opportunité d'abolir les fonctions du grand jury dans l'administration de la justice criminelle. Présentée au Sénat le 8 juillet 1891.—*Honorable M. Gowan*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 67.** Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué en Canada, donnant les quantités pour lesquelles les réclamations ont été faites, les noms des réclamants et le montant payé dans chaque cas. Présenté à la Chambre des communes le 28 juillet 1891, par l'honorable M. Bowell..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 68.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Relevé du montant de billets fédéraux en circulation à la date du 31 mai 1891, et du montant d'or et de débetures garanties tenu en réserve à la dite date pour le rachat des dits billets. Aussi, un état faisant connaître la proportion de cette réserve d'or aux mains du ministre des finances et receveur général et de celle détenue par toute banque chartée pour les fins de tel rachat. Aussi, un état indiquant les arrangements faits avec les dites banques, en vertu desquels elles détiennent cette réserve d'or. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 69.** Rapport administratif sur les accusations portées contre le commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 30 juillet 1891, par sir John Thompson—*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 70.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance adressée depuis le 1er juillet 1890 par la Chambre de Commerce de New-Glasgow et autres institutions ou personnes au sujet du train d'entier parcours entre Sydney, C.-B., et Oxford,

- comté de Cumberland, *via* le chemin de fer de la Ligne Courte. Aussi, copie de toute correspondance adressée durant la même période par toute personne ou personnes demandant de meilleures facilités par voie ferrée entre Pictou et New-Glasgow jusqu'à Halifax. Présentée à la Chambre des communes le 31 juillet 1891.—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*
- 71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions pour la construction des édifices publics à Annapolis; du contrat passé avec le gouvernement pour la construction de ces édifices, et de l'acte de transfert à la Reine du terrain sur lequel ces édifices sont construits. Aussi, états de tous montants payés à l'entrepreneur à compte des travaux et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Lister*—*Pas imprimée.*
- 72.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et documents ou autres informations en la possession du gouvernement au sujet des étalons stationnés à la Ferme Expérimentale Centrale ou à toute autre ferme expérimentale au Canada. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance et instructions concernant la destitution de William Sanders et William Muttart, chefs de sections sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, en mars ou avril derniers. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Perry*..... *Pas imprimée.*
- 73a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou papiers se rapportant en quelque manière à la destitution, en juin 1884, de Samuel Johnston, officier des douanes de Sa Majesté pour le district s'étendant de Clifton à Dunnville. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. Gernan*—*Pas imprimée.*
- 74.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat faisant connaître : 1. Copie de tous rapports et correspondance concernant le système de permis et sa réglementation, de tous règlements en vertu desquels des liqueurs ont été introduites et vendues dans les Territoires du Nord-Ouest, et de tous mémoires adressées au gouvernement au sujet du système des permis et de la vente des liqueurs sur les trains de voyageurs dans les dits Territoires du Nord-Ouest et dans les limites du Parc de Banff, et un état indiquant les espèces et quantités de liqueurs ainsi vendues. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Watson*..... *Pas imprimée.*
- 75.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie des bordereaux de paye des derniers camps de manœuvres de Sorel et de Saint-Jean, P.Q. Présentée à la Chambre des communes le 18 août 1891.—*M. Lépine*..... *Pas imprimée.*
- 75a.** Etat indiquant les noms des soumissionnaires, des entrepreneurs, et les prix de contrat des habillements militaires pour 1891-92. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 76.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des douanes et le percepteur au lac Kootenay, et entre le susdit ministre et toute autre personne au sujet de l'admission en franchise dans le district du lac Kootenay de machines nécessaires à l'exploitation des mines. Aussi, copie des instructions du ministre des douanes au percepteur des douanes sur la rivière Kootenay, concernant l'admission en franchise de machines pour les mines. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Mara*..... *Pas imprimée.*
- 77.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie et vente de la goélette *Marie Eliza*, en 1887, par le percepteur de la douane à Rhinowski. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Langelier*..... *Pas imprimée.*
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Etat donnant—1. Les noms de tous les employés permanents du département des travaux publics, leurs fonctions et leurs appointements annuels. 2. Les noms de tous les surnuméraires du dit département, leurs appointements et le genre de travail qu'ils ont à faire, et copie de leurs certificats d'examen. 3. Les noms de toutes les personnes faisant du travail supplémentaire en dehors de l'édifice, et la nature des travaux, donnant les noms des hommes et des femmes séparément. 4. Les noms des ouvriers et autres employés dans les ateliers du gouvernement à Ottawa. 5. Les noms de tous les messagers employés dans le dit département, temporairement ou permanentement. 6. Les noms et le nombre de tous les journaliers employés par le dit département, depuis janvier dernier, dans ou autour des

- édifices publics sous le contrôle du gouvernement à Ottawa, y compris Rideau Hall, avec le genre de travail à faire et les gages payés. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 79.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—1. Copie des réclamations faites au gouvernement depuis 1880 par M. Joseph Antoine Maurice, commerçant du village du Bassin de Chambly, et Dame Julie Fournier, son épouse, pour dommages soufferts par eux en rapport avec des terrains acquis par eux du gouvernement en 1875. 2. Copie des lettres et correspondances à ce sujet, adressées aux divers départements par diverses personnes relativement à cette question. 3. Copie de la correspondance intervenue entre ces divers départements soit avec les réclamants ou avec des personnes agissant pour eux ou dans leur intérêt. 4. Copie de la référence faite par le gouvernement des dites réclamations à Joseph Simard, alors arbitre fédéral, ainsi que de son rapport. 5. Copie de la correspondance qui a suivi tel rapport. 6. Copie des opinions données sur la question par l'honorable ministre des travaux publics, ainsi que l'opinion de l'honorable ministre de la justice. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Préfontaine*—*Pas imprimée.*
- 80.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et rapports, état des réclamations, reçus ou comptes avec ou par le Dr Walker ou de sa part, ou avec ou par toute autre personne concernant le chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Bain*. *Pas imprimée.*
- 81.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada au sujet des lois canadiennes sur les droits d'auteurs et de tous autres papiers s'y rapportant qui n'ont pas encore été produits. Présenté à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Edgar* *Pas imprimée.*
- 82.** Troisième recensement du Canada. Relevé de la population comparé avec les recensements précédents, 1891. Présenté à la Chambre des communes le 26 août 1891 par l'honorable J. Haggart. *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 82a.** Recensement du Canada, 1891—Divisions électorales—Relevé de la population par districts. Aussi bulletin de recensement n° 1 et relevés de la population des cités, villes et villages. Présenté à la Chambre des communes le 27 août 1891, par l'honorable J. Haggart—*Imprimé pour la distribution seulement.*
- 83.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 août 1891—Rapport donnant : 1. Les noms de tous les employés de la douane à Montréal ; la date de leur nomination ; leurs fonctions respectives ; les salaires de chacun d'eux ; leur nationalité ; leur lieu de naissance, et dans le cas où ils ne seraient pas nés au Canada, depuis quand ils habitaient le pays lors de leur nomination, et sur la recommandation de qui ils ont été nommés. 2. Ont-ils tous subi l'examen du service civil, et quels sont ceux, s'il en est, qui n'ont pas passé cet examen depuis que cette loi est en vigueur ? 3. Quels sont ceux, s'il en est, qui ont reçu des salaires ou émoluments autres que ceux attachés à la charge à laquelle ils ont été nommés ; les montants reçus et pour quels travaux additionnels ? 4. Les noms des employés supplémentaires pour les services desquels on a payé en 1889-90 la somme de \$12,176.25, telle que consignée au rapport de l'auditeur général pour l'année 1889-90, à la page C—254 ? 5. A qui a été payé la somme de \$5,939.29, pour charroiyage à la douane de Montréal, telle que consignée au dit rapport de l'auditeur général, à la page C—254 ? Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. Lépine*. *Pas imprimée.*
- 84.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toute correspondance, mémoires, documents, lettres, requêtes, et généralement de tous papiers relatifs à l'encouragement de la culture de la betterave à sucre et à la protection de la fabrication et au raffinement du sucre de betterave en Canada, échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et aucune personne ou compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. Beauvoil*. *Pas imprimée.*
- 85.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant la nomination des officiers de douane à Crystal Beach et Point-Albino, dans le township de Bertie, et Carroll's Landing, dans le township de Humberstone, comté de Welland. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. German* *Pas imprimée.*

- 86.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 16 septembre 1891—*Honorable M. Miller* *Pas imprimée.*
- 86a.** Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891—*Honorable M. Miller* *Pas imprimée.*
- 86b.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 août 1891, demandant un état faisant voir les sommes dépensées à titre de subvention ou autrement sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs depuis le commencement des travaux jusqu'à ce jour, indiquant les noms de ceux à qui ces sommes ont été payées, et le montant restant impayé sur les crédits affectés à ce chemin par le gouvernement du Canada.. Présentée au Sénat le 24 septembre 1891— *Honorable M. McInnes (Victoria, C.B.)* *Pas imprimée.*
- 87.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 29 mai 1891, demandant copie de tous ordres en conseil, commissions et instructions, en vue de nommer une ou plusieurs personnes spécialement chargées d'examiner la position et les ressources de cette partie du Canada connue comme le Grand-Bassin du McKenzie ; aussi copie des rapports faits par telles personnes pour permettre au gouvernement de décider les mesures nécessaires pour la protection et le développement de ce territoire. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891. *Honorable M. Girard* *Inprimée pour les documents de la session seulement.*
- 88.** Etats et rapports généraux des baptêmes, mariages et sépulture dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Montmagny et Iberville *Pas imprimés.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{ER} JUILLET 1889 AU 30 JUIN 1890,

CONCERNANT LES

CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA,
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.

1891.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER.

	PAGE.
EXPOSÉ GÉNÉRAL.	
Relevé de la statistique générale des chemins de fer	ix
Routes entre Montréal et Halifax	x
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :	
Distances—Ligne-mère	xi
Convention et arbitrage	xi
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :	
Longueur des lignes	xii
Situation financière	xii
INTERCOLONIAL :	
Table des distances	xiii
Dépenses imputables sur le compte du capital	xiii
do do revenu	xiv
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice	xiv
Tableaux comparatifs du trafic	xv
Items généraux	xvi
Embranchement de Windsor	xvi
Prolongement—Est	xvii
Division d'Oxford et de New-Glasgow	xviii
Division du Cap-Breton	xviii
Harvey-Salisbury	xviii
Annapolis-Digby	xix
CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :	
Distances sur la ligne et les prolongements	xix
Dépenses portées au compte du capital et du revenu	xix
Recettes brutes et dépenses de l'exercice	xx
Tableaux comparatifs du trafic	xx
Embranchement de Carleton	xxi
ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES :	
Exposé général indiquant les paiements faits	xxi
Compagnie de chemin de fer Albert du Sud	xxii
do Alberta et Athabasca	liii
do et de houille d'Alberta	liii
do de l'Atlantique et du Nord-Ouest	xxiii
do de la Baie des Chaleurs	xxv
do de la jonction de Beauharnois	xxvj
do de Brandon et du Sud-Ouest	liii
do de Brantford, Waterloo et lac Érié	xxvi
do de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	xxvi
do de Bouctouche et Moncton	xxvii
do de Calgary et Edmonton	liii
do du Canada Atlantique	xxvii
do Canadien du Pacifique	liv
do Central du Nouveau-Brunswick	xxviii
do de Transport maritime de Chignecto	xxix
do et de Navigation de la Colombie et Kootenay	xxix
do de la vallée de Cornwallis	xxx
do et de houille de Cumberland	xxx
do du comté de Drummond	xxx
do d'Elgin, Petitcodiac et Havelock	xxxi
do du Grand-Oriental	xxxi
do du Grand-Nord	xxxii

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Fin.*

	PAGE.
Cie de chemin de fer du Grand Central du Nord-Ouest.....	lv
do de Jonction de Guelph.....	xxxiii
do d'embranchement de Harvey.....	xxxiii
do de Hereford.....	xxxiii
do International.....	xxxiv
do de Irondale, Bancroft et Ottawa.....	xxxiv
do des Joggins.....	xxxiv
do du Lac Seul.....	li
do du lac Érié, Essex et rivière Détroit.....	xxxv
do de Colonisation du lac Témiscamingue.....	xxxv
do du Manitoba et du Nord-Ouest.....	lvi
do de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest.....	lvi
do de Minudie.....	xxxvi
do de Montréal et de la jonction de Champlain.....	xxxvi
do de Montréal et lac Maskinongé.....	xxxvii
do de Montréal et Sorel.....	xxxvii
do de Montréal et Occidental.....	xxxvii
do de Montréal et Ottawa.....	xxxvii
do et de houille de Medicine-Hat.....	lviii
do de Napanee, Tamworth et Québec.....	xxxviii
do du Nord et de la jonction du Pacifique.....	xxxviii
do <i>Northern et Western</i>	xxxix
do du Nord-Ouest du Canada.....	lix
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....	lviii
Cie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.....	xl
do de l'Ontario et du Pacifique.....	xli
do Ontario et Québec.....	xli
do et de navigation d'Oshawa.....	xlii
do d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau.....	xli
do de Colonisation de Parry-Sound.....	xlii
do de Pontiac et de la jonction du Pacifique.....	xliii
do de Pontiac et Renfrew.....	xlii
do de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest.....	xlii
do Québec-Central.....	xliii
do de Québec au lac Saint-Jean.....	xliv
do Québec, Montmorency et Charlevoix.....	xlv
do et de vapeurs de Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.....	lx
do et de houille de la vallée du Daim-Rouge.....	lxv
Ligne Directe.....	xlv
Cie de chemin de fer Shuswap et Okanagan.....	lxvi
do de Sainte-Catherine et Niagara Central.....	xlvi
Cie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire.....	xlvii
Cie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.....	xlvii
do du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.....	xlviii
do de la vallée de Stewiacke à Lansdowne.....	xlviii
do de Témiscouata.....	xlix
do de la vallée de la Tobique.....	xlix
do des Mille-Iles.....	l
do de Vaudreuil et Prescott.....	1
do des Comtés de l'Ouest.....	1
do du Pacifique de l'ouest d'Ontario.....	li
do et de vapeurs de Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	lxi
do de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	lxii
do de Woodstock et Centreville.....	lii
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.....	lxiii
COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :	
Causes entendues précédemment.....	lxiv

CANAUX.

	PAGE.
Liste des canaux.....	lxvii
Revenu.....	lxvii
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Information générale.....	lxviii
CANAL LACHINE.....	lxx
CANAL BEAUHARNOIS.....	lxxi
CANAL CORNWALL.....	lxxi
CANAUX DE WILLIAMSBURGH :	
Canal de la Pointe Farran.....	lxxii
Canal du Rapide-Plat.....	lxxiii
Canal des Galops.....	lxxiii
Rapides des Galops, amélioration du chenal.....	lxxiv
CANAL WELLAND :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Érié.....	lxxiv
Bras de la rivière Welland.....	lxxiv
Canal d'alimentation de la Grande Rivière.....	lxxv
Branche de Port-Maitland.....	lxxv
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :	
Description générale.....	lxxvi
Table des distances.....	lxxvi
Ecluse de Sainte-Anne.....	lxxvi
Canal Carillon.....	lxxvii
Canal Grenville.....	lxxvii
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :	
Ecluse et digue de la Culbute.....	lxxviii
CANAL RIDEAU.....	lxxviii
CANAL TAY :	
Travaux de construction.....	lxxx
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :	
Description générale.....	lxxx
Ecluse et barrage de Saint-Ours.....	lxxxi
Canal Chambly.....	lxxxi
CANAL SAINT-PIERRE.....	lxxxii
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description.....	lxxxii
Étendues navigables et non navigables.....	lxxxiii
Nouveaux travaux.....	lxxxv
CANAL MURRAY.....	lxxxvi
CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.....	lxxxvi
COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT.....	lxxxvi

CARTES

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du Lac Supérieur.
8. Lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

DIAGRAMME.

Canaux du fleuve Saint-Laurent.

ANNEXES.

	PAGE
ANNEXE N ^o 1.—ÉTAT de la dépense durant l'année.....	1
do 2.—DÉPENSE totale pour la construction et l'agrandissement.....	3
do 3.—ÉTAT des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	8c
do 4.—RAPPORTS par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat en exploitation—	
1. Sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.....	9
2. Sur les chemins de fer en construction—	
Chemin de fer Oxford et New Glasgow.....	10
do du Cap-Breton.....	10
do Digby et Annapolis.....	340
24. 3. Sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation—	
Chemin de fer Intercolonial.....	11
Prolongement-Est.....	14
Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	14
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	15
4. Chemins de fer subventionnés en argent, en rails et en terres.....	16

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	20
do T. Williams, premier comptable.....	24
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	32
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	39
do I. Sutton, comptable.....	41
Tableau des accidents.....	46

Chemin de fer de Prolongement-Est—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	56
do T. Williams, premier comptable et trésorier.....	57
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	62
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	62
Tableau des accidents.....	61

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	64
do R. B. Boggs, comptable.....	66
do P. S. Archibald, ingénieur.....	69

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—

Rapport par J. Unsworth, surintendant.....	69
do W. T. Huggan, comptable.....	74
do J. Unsworth, mécanicien surintendant.....	81
Tableau des accidents.....	89

CANAUX.

1. CONSTRUCTION.

ANNEXE N ^o 22.—RAPPORT sur les travaux du canal du Sault Sainte-Marie.....	162
Par W. G. THOMPSON, I.C.	
do 22.—RAPPORT sur les travaux d'agrandissement du canal Cornwall, division Ouest.....	163
Par H. H. KILLALY, I.C.	
do 23.—RAPPORT sur les travaux d'agrandissement du canal Cornwall (en général).....	333
Par T. S. RUBIDGE, I.C.	
do 23.—RAPPORT sur le canal des Galops.....	165
Par S. H. HAYCOCK, I.C.	
do 23.—RAPPORT sur le canal Murray.....	338
Par T. S. RUBIDGE, I.C.	

CANAUX—*Fin.*

2. ENTRETIEN.

	PAGE
ANNEXE N° 5.—CANAL LACHINE.....	90
Canal Beauharnois.....	91
do Chambly.....	92
do Saint-Ours.....	95
Par E. H. PARENT, ingénieur-surintendant.	
Profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly.....	96
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux.....	98
Rapport sur les travaux à l'écluse de Saint-Ours.....	101
Par L. G. PAPINEAU.	
ANNEXE N° 6.—CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—Construction—Entretien.....	103
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute.....	103
Par ERNEST MARCEAU, sous-ingénieur-surintendant.	
do 7.—CANAL CORNWALL.....	105
Par A. P. ROSS, surintendant.	
do 8.—CANAL WILLIAMSBURG.....	106
Par J. D. REID, surintendant intérimaire.	
Profondeur de l'eau sur les buses du canal Williamsburg.....	107
do 9.—CANAL WELLAND (ancien et neuf).....	109
Par W. G. THOMPSON, I.C.	
do 10.—RELEVÉ des amendes, dommages et profondeur de l'eau sur les buses d'écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne—	
Pour 1890.....	110
1889.....	114
Par W. ELLIS, surintendant.	
do 11.—CANAL RIDEAU.....	117
Par F. A. WISE, ingénieur-surintendant.	
do 12.—CANAL TAY.....	119
Par F. A. WISE, ingénieur-surintendant.	
do 13.—TRAVAUX DU CANAL DE LA TRENT.....	120
Par RICHARD B. ROGERS, ingénieur-surintendant.	
do 14.—CANAL MURRAY.....	121
Par T. P. KEELER, surintendant.	
do 15.—CANAL SAINT-PIERRE.....	122
Par HENRY F. PERLEY, ingénieur-dirigeant.	
do 16.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—Tableau des distances.....	123
do 17.—TABLEAU des distances des stations entre Ottawa et Kingston.....	124
do 18.—TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux en '89, et leur ouverture en '90	125
do 19.—TABLEAU DES CONTRATS passés entre le 1er juillet 1889 et le 30 juin 1890.....	126
do 20.—TABLEAU GÉNÉRAL, INDIQUANT—	
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.....	130
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.....	132
3. Conventions relatives aux subventions.....	144
do 21.—LISTE ALPHABÉTIQUE des chemins de fer pour lesquels des subventions ont été votées par le parlement.....	148
do 21.—CRÉDITS en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subsé- quents du parlement.....	158
do 25.—LISTE des chemins de fer subventionnés par le parlement.....	341

RECETTES DES CANAUX.

RAPPORT de la division des recettes des canaux, accompagné d'états.....	166
Par B. H. TEAKLES, premier commis, recettes des canaux.	

INDEX DE LA STATISTIQUE DES CANAUX.
FINANCES.

Etat.	—	Page
1	RECETTES DES CANAUX, perception des—En compte avec le revenu.....	168
2	do do do la dépense	172
3	LOCATIONS DES CHUTES D'EAU, ETC.....	174
4	MENUS TRAVAUX PUBLICS	175
5	REMBOURSEMENTS, états des—indiquant le nom des personnes auxquelles ils ont été faits et en vertu de quelle autorité.....	176

STATISTIQUE—(ANNEXE A).
CANAUUX.

	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de parcours complet.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombres, tonnages et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1890.		Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1890.	
	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Saison de navigation, 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Page.	Page.	Page.	Page.	
Canal Welland.....	179	245	183	249	187	254	220	280	226	286	232	286	234	288	238	240	238	240
Canaux du Saint-Laurent.....	190	257	194	261	198	265	220	280	226	286	232	286	234	288	238	240	238	240
Canal Chambly.....	206	271	.....	.....	.....	.....	220	281	226	286	232	286	235	289	238	240	238	240
Canaux de l'Ottawa.....	202	268	.....	.....	.....	.....	221	281	227	287	233	287	235	289	239	241	239	241
Canal Rideau.....	209	274	.....	.....	.....	.....	221	281	227	287	233	287	235	289	239	241	239	241
Canal Saint-Pierre.....	212	277	.....	.....	.....	.....	221	281	227	287	233	287	235	289	239	241	239	241
Canaux de la Vallée de la Trent	213	278	.....	.....	.....	.....	221	281	227	287	233	287	235	289	239	241	239	241
Canal Murray.....	216	.....	.....	.....	.....	.....	221	281	227	287	233	287	235	289	239	241	239	241

[1890]

STATISTIQUE (ANNEXE A)—*Fin.*

Numéro.		Page.
24	Quantité de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1890.....	242
(A) 24½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.....	292
25	Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.	294
26	Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1889.	297
27	Tarif.....	298
28	Loyers de pouvoirs hydrauliques—Etat sommaire du compte des locataires.....	309

DÉPENSE (ANNEXE B).

APPOINTEMENTS—Payés à chaque employé chargé de la perception du revenu des canaux.....	326
FONDS DE RETRAITE—Dédution sur le salaire de chaque employé.....	326
DÉPENSES IMPRÉVUES—Autorisées par le département pour loyer de bureau, combustible, etc....	326

I N D E X

REVENU ET STATISTIQUE DES CANAUX

	PAGE		PAGE
Abbey, J. et J.	310	Canadien du Pacifique, Cie Remise	316, 320
Abbott, Francis	320	du ch. de fer du	
Acer et Kennedy	316	do	178
Acer, C. M.	316	do	326
Anderson, G. P.	312	Canaux—Dépenses	326
Anderson, James	314	do Revenu	168
Anderson, J. T.	314	do Remises	176
Andrews et Fils	310	do Statistique	179-297
Anglin, Wm.	310	do Tarif	298
Annexe A	179	Cantin, Aug.	312
do B	326	Locataire	316
Arahill, J.	327	Cardinal, Joseph	314
Aube, C.	178	do	327
Auger, J. B., et Cie	178	Cardinal, bur. du canal	327
Bain, L.	329	Dép. imprév. et appoint.	328
Barbeau, F. X.	314	Carillon	311
Barrett, J.	328	do	311
Bartley, W. P.	316	Carmen, P.	312
Bates, Joshua	320	do	312
Battle, John	310	Carter, L. G.	318
Battle, T.	328	do	318
Baxter, R. W.	318	Catelli Frères	320
Beach, M. T.	312	do	320
Beaty, Wm.	310	Chaffey, B. E.	312
Bureau du Canal Beau-Locataire	316	do	312
harnois		Chambers, R.	316
Beauharnois, Cie de Na-Dép. imprév. et appoint.	326	Chambly, bur. du canal	327
vigation à vap. de		Dép. imprév. et appoint.	320
Beaulieu, B. J.	177	Chester, Alfred	326
Bell, Cie de téléphone	322	Locataire	326
Benson, W. T.	312	Chippewa, bur. du can.	328
Benson et Aspden	312	Dép. imprév. et appoint.	328
Berford, W. W.	320	Chisholm et Minor	324
Bergin, D.	320	Locataires	324
Bergin, E.	316	do	318
Bergeron, M.	177	Christie, famille	318
Bertrand, C.	177	do	326
Binet, P.	177	Clark, Wm.	312
Bissett et Donaghy	318	do	326
Bolduc, T. et W.	314	Clark, W. B.	312
Booth, J. R.	320	Dép. imprév. et appoint.	312
Bourget et Thibault	316	Clegg, Wm.	314
Brannigan, John	322	do	326
Bridges, James	312	Collier, H. H.	310
Brooklebank, L.	312	do	320
Brodeur, S. A.	314	Collins, T. et P.	178
Bronson et Weston	318	do	322
Brophy, John	322	Cook, Elisha	177
Brown et Merritt	312	do	312
Brown et Ross	310	Cook, S. S.	312
Brunet, J. B.	178	do	312
Bulmer, H., jeu., et Fr.	316, 318	Conlon, J. et F.	177
Buntin, A.	310, 314	Locataires	177
Burrows, W.	327	do	326
Burstall, J., et Cie	316	Corbeil, M.	320
Bussières, F.	327	Dép. imprév. et appoint.	326
Butterworth, J. G.	318	Cornwall, bur. du can.	312
Cameron, D.	320	Dép. imprév. et appoint.	312
Cameron, J. A.	178	Corporation du—	
Canada-Atlantique Cie	320	Comté de Welland	312
de ch. de fer du		Locataires	312-316
Canada Mutuelle, Cie	312, 322	Monttréal	318
de téléphone		do	312
		Ottawa	314
		do	312
		Port-Colborne	314
		do	312
		Ville de Salaberry	310
		do	310
		Welland	310
		do	312
		Therold	310
		do	312
		Village de Merritton	326
		do	316
		do Morrisburg	316
		Coulter, R.	316
		Dép. imprév. et appoint.	316
		Crevier, A. C.	328
		Locataire	322
		do	322
		Crevier, W.	326
		Appointements	316
		do	312
		Cummings, J.	326
		Dép. imprév. et appoint.	316
		Danis, A. D.	312
		Locataire	310
		D'Aoust, A. D.	312
		do	310
		Darling, S.	312
		do	310
		Davey, J., jeunn	312
		do	312
		Davis, H., et N.	318
		do	320
		Davis, Wm., et Fils	178
		do	328
		Dawson, W.	320
		do	320
		Dean et Baptist	320
		Remises	328
		do	320
		Deane, J.	318
		Dép. imprév. et appoint.	320
		do	318
		Delaney, D.	314
		Locataire	314
		do	314
		Delisle, Silfrid	314
		do	314
		Demers, J., et Cie	327
		do	318
		Dennis, O. P.	327
		do	318
		Deschamps, J. B.	327
		Appointements	318
		do	318
		Dey Frères.	318
		Locataires	318

	PAGE		PAGE		
Dion, E.	Locataire	314	Hopkins, S.	Remise	176
Dobbie, Arch.	do	310	Howland, Jones et Cie	Locataires	310
Dobell, Beckett et Cie	do	316-318	Howland, Peleg	do	310
Dominion, Cie d'abat. du	do	318	Howlett, veuve A.	do	320
do Barb Wire Co.	do	318	Hubert, suc. de R. A. R.	Acheteur	324
do Bridge Co.	do	318	Hume, A. E.	Remise	176, 177
do Ciedetélégrap.	do	322	Hurteau Frères.	Locataire	316
Donaldson, Andrews et	do	310	Hutchinson, William	do	310
Ross			Loyers de pouv. hydraul. et autres—Annexe A.		310
Doran, W. M.	do	312	do do	Comptes des locat.	172
Dufresne, O., jeu., et Fr.	do	316	do do	Revenu.	174
Duhamel, L.	do	320	Inspecteur des canaux	Dép. imprév. et appoint.	328
Durocher, C.	Appointements.	327	Irvine, J. C.	Locataire	312
Dunnville, Bur. du can.	Dép. imprév. et appoint.	326	Ives, Wm. et J. T.	Acheteurs	324
Dyer, Cornelius	Acheteur	324	Jackson, Henry	Locataire	320
Easton, Hiram	Locataire	320	Jacques, G. E., et Cie	Locataires	316
Edwardsburg, Cie d'a-	do	312	do	Remises	176
midon d'			James, Henry	Locataire	320
Dépenses—canaux, page 172.	Détails des	326	Jarvis, H.	do	310
Evers, Mme	Locataire	318	Johnson et Cie, Wm.	do	316
Fahey, Edward	Appointements.	327	Jones, C. J.	do	310
Fairgrieve, J. B., et Fils	Remise	176-177	Jocks et Delorimier	Remises	314
Farley, Jas. F.	Dép. imprév. et appoint.	328	Julien, Moïse	do	177
Ferguson, John	Acheteur	324	Kavanagh, W. M.	Appointements.	328
Fitzgerald, capit.	Remises	176	Keily, Michael	Locataire	320
Flack Frères.	Locataire	314	Kennedy, Philip	do	320
Flanagan, R.	Dép. imprév. et appoint.	329	Kilroe, Michael	do	320
Fortier, J. E.	Appointements	320	King et Dolan	do	310
Foster, John	Acheteur	324	Kingston et Montréal	Remises	176
Foster, Paul	do	324	Cie d'expédition		
Fournier, J. A.	Appointements	327	Kingston, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	327
Fox, Albert	Locataire	318	Kingston Mills, bureau	do do	328
French, Eusèbe	do	314	du canal		
Frothingham, succes-	do	318	Kingston, Thomas	Locataire	320
sion de J.			Lachine, bur. du canal	Appoint. et dép. imprév.	327
Frothingham et Work-	do	316	Lac St-François, Cie de	Locataire	314
man			navigation du		
Galbraith, T. J.	Dép. imprév. et appoint.	329	Lalonde et Leveque	do	318
Gault, A. F.	Locataire	314	Lamothe, P.	Locataire	318
Gibson, Wm.	do	312	Larocque, L.	do	314
Gilbert, E. E.	do	312	Lattimore, A.	do	312
Gillespie, J. C. et J.	do	310	Lattimore, R. F.	do	312
Gioux, A. P.	Appointements.	327	Laurie, R.	do	310
Godman, capit.	Remise	176	Laurie, R. et J.	do	310
Gordon, John	Locataire	312	Lauzin, F. X.	Remises	175
Gordon et McKay	do	310	Lavender, W.	Locataire	320
Gould, Ira, et fils	do	318	Lavoie, M.	Remises	177
Graham, capit. J.	Remise	176	Lebeau, D.	Locataire	322
Graham, John	Locataire	320	Lebeuf, J.	Appointements	327
Graham, Joseph	Acheteur	324	Leduc, Louis	Locataire	314
Grand-Tronc, ch. de fer	Locataire	316	Lee, Edward	do	312
Grange, H. P.	Remise	177	Lefebvre, H.	Appointements.	326
Graybiel, John	Locataire	312	Leggett, J. E.	do	326
Grenville, Bur. du canal	Dép. imprév. et appoint.	328	Lesperance, Auguste	Locataire	316
Hall Frères	Remise	177	Lewaigh, N.	Remise	177
Haney, S. et J.	Locataire	312	Little, Wm.	Locataire	318
Havre de Montréal,	do	316	London and Canadian		
Commissaires du			Loan Co.	do	320
Hardy, R. E.	do	320	Loney et Campbell	do	314
Harris, G. A.	Remise	177	Longtin, Onésime	do	314
Harrison, Henry	Locataires	314	Lybster, Cie de coton	do	310
Hartney, H.	do	320	Lyman, Fils et Cie	do	316
Harvey, J. B.	Dép. imprév. et appoint.	326	Malcolmson, John	Remises	176, 177
Hastey, Robert	Locataire	318	Malty et King	Locataires	316
Hatin, J. R.	Appointements.	326	Marks, James	Locataire	320
Hendershot Frères	Locataire	312	Martel, M. D. S.	Dép. imprév. et appoint.	327
Henderson Frères	do	318	Masson, H. E.	Locataire	322
Henderson Lunber Co.	do	316	Mathieu, P.	Appointements.	327
Heney, John	do	318	Maurice, J. E.	Locataire	318
Hepburn, A. W.	Remise	177	May, G.	do	320
Hickey, Andrew	Locataire	318	May, Thomas	do	329
Hill, John	do	310	Mead, Eli	do	312
Hodge, Andrew	do	314	Melamby, William	do	312
Hodgins, J. et C.	do	318	Meloche, J.	do	316
Holmes, John W.	do	312	Marchands, Cie Manu-	do	318
Hood, W.	do	316	facturière des		

	PAGE		PAGE		
Merrifield, S.	Locataire.....	320	Payne, Josiah	Locataire.....	320
Merrick, George	do	316	Pease, D. B.	do	314
Merrick, Henry	do	320	Peck, Benney et Cie	do	316
Merritt Cotton Co.	do	310	Pelletier, P.	Appointements	327
Miner, Jessie	do	320	Permanent Loan Co.	Locataire	314
Moody et Fils	do	312	Phelan, J. A.	Dép. imprév. et appoint.	326
Molson, J., jeune	do	312	Phelps Frères.	Locataires	312
Monck, Capit. N.	Remises.....	176	Phelps, Calvin	Locataire	310
Montréal—			Pierce et Fils, J. C.	Locataires	318
Bureau du Canal	Dép. imprév. et appoint.	327	Pillow, Hersey et Cie	do	316
Filature de coton	Locataires	314	Pirette, John	Appointements	326
Cie de houille et			Poitras, F. X.	Locataire	314
d'élévateurs	do	316	Port-Colborne, bureau		
Commis. du havre	do	316	du canal	Dép. imprév. et appoint.	326
Cie des tramways	do	316	Port-Dalhousie, bureau		
Cie de transport	do	318	du canal	do	do
Cie d'entrepôts	Remise.....	178	Port-Maitland, bureau		
do	Locataire	316	du canal	do	do
Montreuil, A.	Remise.....	178	Port-Robinson, bureau		
Morris, George	Locataire	320	du canal	do	do
Muir, A.	do	310	Port-Robinson, Cie du		
Mulhern, M. M.	Appointements	326	bassin de radoub	Locataire.....	312
Municipalité d'Iro-	Locataire	312	Poulin, P.	do	314-316
quois			Powell, Wm.	do	320
Murphy, D.	Dép. imprév. et appoint.	328	Pridham, Wm.	Dép. imprév. et appoint.	328
Murphy, D., et Cie.	Remises	178	Quesnel, Jules	do	327
Murray, bur. du canal.	Dépenses imprévues.....	328	Ramsden, J. A.	Appointements	326
Musson, P. H.	Locataire	310	Ranney, John L.	Locataire	310
Muskoka Mill Co.	Remises.....	176	Rees, John F.	do	310
Myles, T., et Fils	do	177	Remises.....	176	
McArthur, Donald	Acheteur	324	Reid, J.	Dép. imprév. et appoint.	327
McCaffrey, Charles	Locataire	320	Reid, John	Locataire	312
McCloy, Robert	do	320	Reid, G.	Appointements	327
McCullough, G. W.	do	318	Revenu	168	
McDonald, A.	do	312	Richelieu, Cie de Navi-		
McDonald, John	do	310	gation	Locataire	316
McDonald, James	do	314	Rickey, W. M.	Dép. imprév. et appoint.	328
McDonald, Jas., succ.	do	314	Rickey, George	Locataire	320
McFarland, D. E.	Dép. imprév. et appoint.	326	Rideau, Skating and		
McFarland et Lemon	Locataires	310	Curling Club	Locataire	318
McFee, Col.	do	314	Riordan, J.	Locataire	310
McKay, A. D., et Fils	Remises.....	176-177	Robertson, A. M.	Remise	177
McKay, Thos.	Locataire	318	Rolston et Haskins	Locataires	312
McKinnon, M.	Appointements	329	Rose, H. A.	Locataire	312
McLeary et McLean	Locataires	310	Ross, J. H.	do	312
McLellan, H.	Locataire	316	Rourk, John	do	320
McMillan, R. P.	Appointements.....	327	Rowland, Wm.	do	320
McNally, T.	do	327	Royal Electric Co.	do	316
McNeil, Neil	Locataire	322	Sandford, F.	do	322
McPhee et Cie, Alex.	Locataires	314-316	Scholfield, A. K.	do	312
do	do	310	Scholfield, J. S.	Appointements	326
McPherson et Weir	do	310	Scholfield, W.	Locataire	312
McRory, P.	Locataire	316	Commissaires d'écoles	do	312
McRae et Cie, J. W.	do	318	Scott, Wm. et Alex.	Acheteurs	324
Neelon, S.	do	310-312	Shackell, Henry	Locataire	312
Neville, John	do	318	Shaver, Henry	do	312
Norris et Neelan	do	310	Shepherd, George	do	320
O'Callaghan, T.	Appointements	326	Sherwood, A.	do	312
O'Cain, James	do	318	Simard et Godin	Locataires	318
O'Donnell, Patrick	Locataire	320	Smith, J. B.	Locataire	310
O'Gilvie et Cie, A. W.	do	316	Smith, M. A.	do	312
O'Keefe, P.	do	312	Smith, R. C.	do	322
O'Neill, Mlle Cath.	do	320	Smith's Falls, bureau	Dép. imprév. et appoint.	328
O'Neill, John	Dép. imprév. et appoint.	327	du canal		
Ottawa, bur. du canal	do	328	Smith's Falls Curling	Locataire	320
do canaux	Remises	177	Club		
do Canoe Club	Locataire	318	South Eastern Rail-	do	318
Ouellette, E., et Cie	do	318	way Co.		
Page et Cie, C. J.	do	312	Sproule, John et W.	Acheteurs	324
Paget, Thos.	do	320	Statistique—Annexe A.	174	
Papineau, N.	do	314	Steel, Robert	Locataire	314
Paradis, N.	do	318	Stephen, George	do	314
Paré, Louis	Dép. imprév. et appoint.	327	Sterling, G.	do	318
Pariseau, D.	Locataire	316	Storment Cotton Co.	Locataire	314
Park, J.	Remise	178	Story, Ira W.	Remises	177
Parkyn, Wm.	Locataire	312	Saint-Amour et Cie	Locataires	314
Patterson, Mme H.	do	318			

	PAGE		PAGE
Sainte-Anne, écluse, Dép. imprév. et appoint.	328	Vieau, S.	Locataire..... 316
bureau du canal.		Navires, tonnage et nationalité des	Classifiés..... 234
Sainte-Catherine—		do do	Passant par les canaux... 226
Bureau du canal.	do do 326	Wallace, George	Locataire..... 312
Cie de tramways	Locataire..... 310	Walsh, R. N.	do 314
Cie de Pouv. hydraul.	do 310	Walthe et Cie, S.	do 312
Cie de Gaz de Sainte-Catherine et du canal Welland.	do 310	Ward, W. H.	do 310
Ste-Catherine et Niag. Cent., Cie de ch. de f.	do 310	Ward, R., succ. de	do 320
St-Jean, bur. du canal	Dép. imprév. et appoint. 327	Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do 316
St-Laurent et Ottawa, Cie du ch. de fer d'	Locataire..... 320	Wattie, James	do 314
Saint-Louis, J.	Appointements 327	Weatherly, S. J.	do 312
Saint-Ours, écluse, bureau du canal	Dép. imprév. et appoint. 327	Webster, W. J.	do 320
Saint-Pierre, b. du can.	Appointements..... 328	Welland, Canal—	
Swayze, Caleb	Locataire..... 312	Revenu	Remise..... 176
Tait, G. et W.	do 316	Chemin de fer	Locataire..... 312
Tanner, A. W.	do 324	Cie de prêt	do 310
Tarif	..... 298	Whealey, W. H.	do 320
Taylor, John	Locataire..... 312	White, A. C.	do 320
Taylor, F. H.	Remise..... 177	White, F. O.	do 312
Teakles, B. H.	Frais de voyage..... 329	White, J. G.	do 320
Comité temporel de l'église Saint-André	Locataire..... 320	Whitman et Barns, Cie manufacturière de	do 310
Thorold W. & C. Co.	do 310	Wilson, Chas. E.	do 314
Tipton, T. L. M.	Dép. imprév. et appoint. 326	Wilson, Jas.	do 310
Todd et Nicholson	Locataires..... 316	Wilson, Jas., jr.	do 310
Péages sur les canaux	168	Wilson, F. H.	do 316
Toronto Paper Co	Locataire..... 314	Wilson, John H.	do 314
Towers, Thomas	Locataire..... 310	Witton, H. B.	Dép. imprév. et appoint. 328
Trent, canal de la	Dépenses imprévues..... 328	Wood, A.	Locataire..... 320
Syndics d'écoles	Locataires..... 312	Wood, J. et C. H.	Locataires..... 314
Turcotte, P., succ. de	Acheteur..... 324	Wood, W. D. et G. C.	do 314
Tuttle, Date et Rodden	Locataires..... 310	Wood et Green	do 310
Valleyfield Canning Co	do 314	Wright et Duncan	do 310
do Cie d'éclairage à l'électricité	do 314	Yanding, J.	Remises..... 178
		Yeay, Henry	do 178
		Young, H. A.	do 177
		Zealand, W. O.	Remise..... 176

RAPPORT

1889-90.

*A Son Excellence lord Stanley de Preston,
Gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts révisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment les annexes.

Ci-joint (nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés où sont indiquées les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et des chiffres totaux qu'ont atteint les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les chemins de fer de l'Etat et par les compagnies de chemins de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés des exercices clos le 30 juin 1889, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris ceux de l'Etat (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre) était, à la date ci-dessus

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a étendu le sien jusqu'au 9 octobre 1890, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général du ministre contient sur certains-points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1890.

mentionnée, de 50. Le nombre de milles de chemin de fer terminés, non compris les voies de garage ou d'évitement, était de 13,325, dont 12,539 en rails d'acier. Il y avait 12,628 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à \$760,576,446. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à \$42,149,615, et les frais d'exploitation à \$31,038,045, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de \$11,111,570. Les trains ont transporté 12,151,051 voyageurs et 17,928,626 tonneaux de marchandises, et parcouru 38,819,380 milles.

DE HALIFAX À MONTRÉAL.

Il paraît à propos de mentionner qu'en conséquence de l'achèvement de certains tronçons de chemins de fer, il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis.....	675
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.	173
	— 848

(Ou par bateau traversier de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de f. C.P., 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag.....	146
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal.....	334
	— 755

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.....	90
le chemin de fer Maine-Central.....	224
	— 589
Total jusqu'à Danville-Junction.....	589
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	270
	— 859

Route du chemin de fer de Témiscouata—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston.....	170
le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup.....	81
l'Intercolonial jusqu'à Lévis.....	115
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	173
	— 814

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

LIGNE-MÈRE.

	Milles.	
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159	
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin.....	13	
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....	331	
Pour cette partie la Cie a été directe- ment subvention- née par l'Etat, en vertu de son contrat	De Callander à Port-Arthur.....	649
	De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg).....	428
	De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257
	De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213
	De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet.....	15
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet....	<u>2,906</u>	

L'Acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque où près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque qui constitue la dite garantie couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté du conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie par le gouvernement, la compagnie l'acceptant "sujet aux changements et corrections de défauts, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880." *

* Date du contrat de la compagnie.

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont fait une partie de leurs travaux, et la preuve relative aux obligations et responsabilités est maintenant terminée. Il ne reste plus à étudier que certains détails qui demandent un examen sur les lieux.

L'importance nationale de ce chemin rend à propos de mentionner ici qu'à la date du 9 octobre 1890 l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, faisant rapport sur un voyage par cette ligne d'Ottawa à Vancouver, constate avec satisfaction que la compagnie s'emploie à remplacer par de solides remblais en terre avec murs de soutènement en maçonnerie et en béton, les chevalets de bois et le cribwork employés le long de certaines parties de ce chemin au nord du lac Supérieur, entre le lac Supérieur et Winnipeg, ainsi que dans la Colombie-Britannique. Il constate aussi l'érection d'un troisième grenier à Fort-William, à la tête du lac Supérieur.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	894
“ “ de Prolongement-Est.....	80
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	211
	1,217

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés à l'annexe n° 4 par l'ingénieur en chef et directeur général, et par les contrôleurs généraux et d'autres fonctionnaires.

Les comptes du revenu général de 1889-90 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice.

	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial.....	894	3,481,472 97	2,928,080 92	553,392 05	
Prolongement-Est.....	80	79,102 77	84,658 95	5,556 18	
Windsor (recettes, un tiers du total; frais d'entretien).	32	18,982 82	30,162 46	11,179 64	
Île du Prince-Edouard.	211	266,485 85	160,971 78		105,514 07
				16,735 82	658,906 12
					16,735 82
Total.....	1,217				642,170 30

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Ligne des malles européennes.

	Milles.
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup.....	126
De la Rivière-du-Loup à Moncton.....	374
De Moncton à Painsec.....	8
De Painsec à Truro.....	118
De Truro à Halifax.....	62
	— 688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean.....	89
De Painsec à Shédiac.....	11
De Truro à Pictou.....	52
De la Jonction Dalhousie à Dalhousie.....	7
Ligne de ceinture de Saint-Charles.....	14
Embranchement de Dartmouth.....	5
Embranchement d'Indiantown.....	14
Embranchement de Pictou.....	14
	— 206
	—
	894
	==

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai.....	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde.....	2
De Dorchester au quai d'embarquement.....	1
De Sackville au quai d'embarquement.....	0.5
De Stewiacke au quai.....	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai.....	4
	—
	10.5
	==

Compte du capital.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1890 se répartissent comme suit :—

Le coût total du chemin et de son équipement, au
30 juin 1889, était..... \$46,542,987 33

Les nouvelles dépenses, pendant l'exercice, ont été comme suit :—

Nouvelles améliorations à Richmond, Truro, Moncton et Saint-Jean.....	\$	110,103	88	
Embranchement de Dartmouth.....		14,550	27	
do d'Indiantown.....		427	41	
do de la Riv.-du-Loup.....		588	00	
do Saint-Charles.....		214,050	42	
Freins à air comprimé sur wagons à marchandises.....		12,739	00	
Chauffage à la vapeur fournie par la locomotive.....		11,333	03	
Construction originaire.....		1,454	47	
				* 365,246 48
				<u>\$46,908,233 81</u>

Compte du revenu.

Les dépenses brutes de l'exercice ont été de.....	\$3,481,472 97
Les recettes de l'exercice ont été de.....	2,928,080 92
Excédant des recettes sur les dépenses.....	<u>\$ 553,392 05</u>

Comparées avec celles du dernier exercice les recettes ont été comme suit :—

	1889-90.	1888-89.		
Recettes—voyageurs.	\$ 854,794 31	\$ 867,170 70	Diminut...	\$12,376 39
Fret do	1,926,927 14	1,882,361 01	Augmenta.	44,566 13
Service de la poste et divers.....	146,359 47	145,832 64	Augmenta.	526 83
Recettes brutes...	<u>\$2,928,080 92</u>	<u>\$2,895,364 35</u>		

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de..... \$ 32,716 57

Les dépenses brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de..... \$327,544 28

La valeur du matériel, y compris les rails d'acier et le combustible, y compris aussi le vieux matériel à vendre, \$92,110.05, était à la fin de l'exercice 1889-90, de. \$707,042 05

* Les explications de ces diverses dépenses seront trouvées à la page 20 des annexes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1889-90.....	5,895,369
1888-89.....	5,486,856
Augmentation.....	<u>408,513</u>

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1889-90.....	58,966,695
1888-89.....	54,322,712
Augmentation.....	<u>4,643,983</u>

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1889-90.. ..	4,929,770
1888-89.....	4,591,087
Augmentation.....	<u>338,683</u>

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :—

	Cents.
1889-90....	59.05
1888-89.....	57.48
Augmentation	<u>1.57</u>

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été :—

	Cents.
1889-90.....	70.62
1888-89.....	68.69
Augmentation.....	<u>1.93</u>

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer :—

1889-90.....	\$3,894 26
1888-89.....	3,527 88
Augmentation.....	<u>\$ 366 38</u>

Le tonnage brut voituré a été :—

	Tonneaux.
1889-90	1,353,417
1888-89.....	1,204,790
Augmentation.....	<u>148,627</u>

Le nombre total des voyageurs a été :—

1889-90.....	1,170,249
1888-89.....	1,091,189
Augmentation.....	<u>79,060</u>

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 79,060 dans le nombre des voyageurs, et une augmentation de 148,627 tonneaux dans la quantité du fret. Les recettes accusent une augmentation de \$32,716.57, et les frais d'exploitation une augmentation de \$327,544.28.

Il a été transporté 1,094,193 barils de farine, soit 167,179 de plus que l'an dernier ; 2,597,951 boisseaux de grain, c'est-à-dire 1,078,089 de plus que pendant le dernier exercice ; et 209,904,071 pieds de bois, ce qui accuse une augmentation de 12,358,294 pieds sur le chiffre de l'année dernière. Le mouvement de transport des animaux a donné le chiffre de 80,065 têtes de bétail, c'est-à-dire qu'il a augmenté de 2,404 têtes.

On verra par ce qui précède que les affaires du chemin ont augmenté dans le cours de l'exercice tant sous le rapport du mouvement des voyageurs que sous celui du mouvement des marchandises.

La diminution accusée dans les recettes du transport des voyageurs en dépit de l'augmentation du mouvement tant local que d'entier parcours, doit être attribuée à l'exploitation de la nouvelle ligne directe du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jean, laquelle, faisant correspondance à Saint-Jean avec le chemin de fer Intercolonial, communique avec Halifax, et fait en conséquence une grande partie du roulage d'entier parcours entre l'est et l'ouest que faisait ci-devant l'Intercolonial seul. Cette alternative de deux lignes doit cependant être considérée comme avantageuse pour le public.

Le résultat de ces nouveaux arrangements a été une augmentation considérable des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, tant par suite de l'augmentation de la rapidité des convois, qu'à raison du service même accompli.

On trouvera aux annexes du présent rapport des états des contrôleurs et du comptable du chemin relativement à l'exploitation et l'entretien de ce chemin de fer pour le dernier exercice.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

La convention conclue en date du 21 septembre 1871 relativement aux arrangements pour le roulage et le droit de circulation sur la ligne principale entre Windsor-Junction et Halifax, et l'usage de l'embranchement de Windsor, contenait la clause suivante touchant la durée de l'arrangement et son renouvellement :

“ 21. Le présent arrangement deviendra exécutoire le 1er jour de janvier 1872 et continuera en vigueur pendant 21 ans, et sera ensuite renouvelé aux mêmes conditions, ou à telles autres conditions qui seront mutuellement adoptées.”

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1890 :

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes).....	\$30,162 46
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	18,982 82

Profit.....	\$11,179 64
-------------	-------------

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1889-90.....	\$30,162 46
1888-89.....	28,372 11

Augmentation.....	\$ 1,790 35
-------------------	-------------

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1888-89.....	\$20,856 50
1889-90.....	18,982 82

Diminution.....	\$ 1,873 68
-----------------	-------------

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long ; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Compte du capital.

Coût total du chemin et de l'équipement jusqu'au 30 juin 1890	\$1,318,731 49
--	----------------

Il n'a été fait aucune dépense sous ce chef dans le cours du même exercice.

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation se sont élevés à.....	\$79,102 77
Les recettes brutes à	84,658 95
Profit.....	\$ 5,556 18

Dans le cours de l'hiver 1889-90, le bateau-passeur *Norwegian*, qui faisait sur le détroit de Canso le service de communication entre l'île du Cap-Breton et la tête de ligne de ce chemin à Port-Mulgrave, ayant brûlé, d'autres arrangements ont dû être faits pour ce service.

Les recettes brutes accusent une augmentation de \$12,222.30 sur le chiffre de l'an dernier. Les frais ont diminué de \$11,616.27.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le Parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin relativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station d'Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67·60 milles. En outre, il se construit aussi un embranchement de 4·75 milles de long à partir de la junction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72·35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Le 15 juillet 1890, les travaux se trouvant suffisamment avancés pour permettre l'exploitation, le chemin fut ouvert à la circulation ce jour-là.

DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Île du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13·75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1·25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. La longueur totale du chemin, y compris le pont sur le Grand-Narrows, est de 98½ milles. Dans un rapport à la date du 9 octobre 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat constate que tout le chemin est terminé, à l'exception de certains travaux qu'il indique.

Environ 50 milles du chemin, c'est-à-dire la section de l'est de Grand-Narrows, a été ouvert à la circulation en novembre 1890, et le reste du chemin était prêt pour l'exploitation à la fin de l'année.

Cette nouvelle voie est en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

HARVEY-SALISBURY.

Ce bout de chemin de fer qu'il est question de bâtir donnerait une ligne relativement directe, par voie de Frédéricton, à partir de la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, où circulent aujourd'hui les trains du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (Pacifique Canadien), jusqu'à un endroit du chemin de fer International près de Moncton. Cette ligne forme partie d'un projet auquel le parlement a donné son approbation en 1884 et en 1885, et dont l'objet serait de donner une ligne plus courte et plus directe conduisant aux ports canadiens de l'Atlantique. La plus grande partie de la route, c'est-à-dire de Montréal à Harvey, a déjà été construite à l'aide de subventions du parlement et est en cours d'exploitation.

A la date du 1er février 1890, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait un rapport constatant que les explorations avaient été terminées, et qu'il était en état de présenter un choix de deux tracés, avec estimations du prix de revient de chaque ligne. L'un de ces tracés part de Harvey-Station, passe par la ville de Frédéricton et se rend jusqu'à Wilson's-Brook au 100e mille; de là va, à 14·75 milles, se

raccorder au chemin de fer Intercolonial à Berry's-Mill, à 7.41 milles de Moncton, la distance totale de Harvey à Moncton étant de 122.12 milles, dont 144.41 auraient à être construits au prix estimatif de \$2,297,000. L'autre voie suit la même ligne jusqu'à Wilson's-Creek, et de là va sur une distance de 11.44 milles jusqu'à Salisbury-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à 13.21 milles de Moncton, la distance totale de Harvey à Moncton étant de 124.11, le coût estimatif des 110.9 milles de cette voie étant de \$2,232,000.

En adoptant le plus court de ces tracés, c'est-à-dire celui de Berry's-Mill, on gagnerait en distance entre Harvey et Moncton, comparativement à la présente route par voie de Saint-Jean, 31.88 milles, la distance par voie de Saint-Jean étant de 154 milles.

DIGBY ET ANNAPOLIS.

Vu l'insuccès des arrangements pris pour l'achèvement des 22 milles de chemin de fer entre Digby et Annapolis, N.-E., et qu'on trouvera résumés plus loin dans le présent rapport sous le chef "Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest," le gouvernement a entrepris la construction de cette section. La somme de \$500,000 consacrée à cette fin par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, qui confirmait les arrangements faits avec la compagnie, a été appliquée aux travaux ainsi que stipulé dans l'arrangement. Les travaux progressent, mais d'après le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat (*voir Annexe, p. 338*), on ne s'attend pas à ce qu'ils soient finis avant l'été 1891.

La construction de cette section établira une voie de communication non interrompue entre Yarmouth et Halifax.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Tignish à Royalty-Junction.....	113½
De Royalty-Junction à Mount-Stewart.....	20
De Mount-Stewart à Georgetown.	21
	— 154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.
Embranchement du Cap-Traverse, d'Emerald (ci-devant la ligne de comté) au Cap-Traverse.....	13
De Royalty-Junction à Charlottetown.....	5
De Mount-Stewart à Souris.....	39
	— 57
	<u>210½</u>

Compte du capital.

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1889-90, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1888-89, savoir.....

\$3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1890 ont été :

Dépenses brutes.....	\$ 266,485 85
Recettes brutes.....	160,971 78
Excédant des dépenses sur les recettes	<u>\$ 105,514 07</u>

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1888-89.....	\$ 171,369 56
1889-90.....	160,971 78
Augmentation.....	<u>\$ 10,397 78</u>

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1889-90.....	\$ 266,485 85
1888-89.....	247,559 44
Augmentation.....	<u>\$ 18,926 41</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1889-90	315,943
1888-89.....	307,540
Augmentation.....	<u>8,403</u>

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1889-90.....	252,573
1888-89.....	248,294
Augmentation.....	<u>4,279</u>

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1888-89.....	1,369,666
1889-90.....	1,316,355
Diminution.....	<u>53,311</u>

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1890, y compris le combustible, des rails et du vieux matériel, était de \$103,078.65.

Il y a eu cette année une diminution de 14,681 dans le nombre des voyageurs transportés, et une diminution de 4,078 tonneaux dans le mouvement des marchandises.

La perte dans l'exploitation du chemin durant l'exercice est due à la diminution du mouvement des voyageurs et des marchandises, le service du chemin demeure

rant le même; et aussi à ce qu'un certain nombre de ponts de bois ont été remplacés par des ponts en fer et en acier.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-Duchêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley*, construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupe à patins qui établit communication avec le Cap- Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap- Traverse, s'il est nécessaire.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de \$85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire du chemin, "la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avait été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne. L'acquisition a coûté une somme totale de \$88,414.48.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par \$552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le premier janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre crochets après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 25, p. 339).

En ce qui regarde les lignes de chemin de fer subventionnées par l'État, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1890.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin.

Exercice 1883-84, terminé le 30 juin 1884	\$	208,000	00
do 1884-85	do	1885	403,245 00
do 1885-86	do	1886	2,171,249 00
do 1886-87	do	1887	1,406,533 00
do 1887-88	do	1888	1,027,041 92
do 1888-89	do	1889	846,721 83
do 1889-90	do	1890	1,678,195 72

\$7,740,986 47

A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et

le 31 décembre 1890..... 683,089 64

Total jusqu'au 31 décembre 1890.\$8,424,076 11

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada Central ni celle donnée au gouvernement de Québec pour la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie de chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédérickton et Sainte-Marie.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1890 (avec les exceptions qui précèdent), est de 57.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'État au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1889.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 8.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(Voir nos 36 et 151.)

L'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Southern; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887 la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été étendu jusqu'au 1er juillet 1888, la limite fixée par l'Acte des subventions. A la session de 1889 les paiements effectués avaient atteint la somme de \$19,428.57. Le droit au reste de la subvention, \$31,771.43, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vict., chap. 3. Sur ce chiffre la somme de \$1,387.06 a été payée avant le 30 juin 1890, ce qui portait le total

[1890]

payé à \$20,815.63. Depuis lors il a été encore payé \$10,684.37, ce qui porte à \$31,500 les paiements faits jusqu'au 31 décembre 1890.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.— Voir nos 20 et 63.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, l'octroi de la subvention suivante fut autorisé :—

“ Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans, \$170,000.”

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 48 (1885), l'octroi d'une nouvelle subvention fut autorisé comme suit :—

“ Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, où il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.”

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences stipulées, et ayant établi sa compétence à construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la passation d'un contrat avec elle, et ce contrat fut exécuté le 14 décembre 1885—la compagnie s'engageant à terminer avant le 1er juillet 1889 une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent, à Caughnawaga ou près de là, 9 milles en amont de Montréal, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquentement la Compagnie du chemin de fer International céda les intérêts qu'elle avait dans le contrat à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, et cette dernière fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil en date du 15 novembre 1886. La convention faite en vertu de cet arrêté porte la date du 6 décembre 1886.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint, de la Compagnie du chemin de fer Maine-Central, le privilège de circulation pendant 99 ans sur la partie de sa voie comprise entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la frontière. Ces arrangements furent confirmés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour la construction du chemin s'élevant, comme il est dit plus haut, à la somme de \$250,000 par année, pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de façon à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui conduisent aux havres en question.

En conséquence, on estima le prix de revient des différentes sections de la ligne telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut édicté le 14 juin 1886, répartissant la subvention comme suit :—Pour la section partant du fleuve Saint-Laurent et allant à Lennoxville, \$71,100. La section comprise entre Lennoxville et la rivière à l'Original est couverte par le chemin de fer Intercolonial, déjà construit. Pour la section comprise entre la rivière à l'Original et Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Maine-Central, \$115,500. De Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, des arrangements ont été pris pour la circulation sur les chemins existants. Pour la section comprise entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial, près la station Salisbury, \$63,400.

La partie du chemin comprise entre Caughnawaga, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, et Sherbrooke étant virtuellement terminée, ainsi que la partie qui s'étend de l'extrémité de la section construite par la Compagnie du chemin de fer International à Mattawamkeag, ces deux sections furent inspectées, et, à la date du 31 décembre 1888, un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement de la subvention annuelle applicable, savoir, \$186,600.

Par la construction de ces deux sections et les chaînons intermédiaires de chemin de fer qui ont été achetés pour faire partie du réseau, une communication directe existe aujourd'hui entre le fleuve Saint-Laurent, à Caughnawaga et Harvey. Un raccordement est fait à McAdam et Harvey avec le réseau du chemin de fer du Nouveau-Brunswick allant à St-Andrew's et Saint-Jean ; de là, par le chemin de fer Intercolonial, avec Moncton et Halifax, en attendant la mise à exécution du projet d'une route plus directe entre Harvey et Moncton. Le gouvernement a fait faire une exploration de la contrée entre Harvey et Salisbury.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent, près Lachine, a soumis à l'approbation les plans d'un pont qui doit se trouver à un mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et à environ neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été favorablement étudiés au double point de vue de l'art et de la navigation, furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882, subséquemment modifié par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans ainsi approuvés font voir un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune, deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds chacune. Les 216 pieds au centre de chacune des deux ouvertures du chenal offrent une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été ; ces deux ouvertures sont faites sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites. Le pont a été terminé le 15 septembre 1887.

Un nouveau paiement semestriel de subvention (\$93,300) a été fait, la subvention totale payée atteignant, au 31 décembre 1890, la somme de \$279,900.

Par un contrat passé le 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(Voir nos 42, 6 et 158.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisant la dépense des \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, partant de Métapédia vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépêche autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de \$245,600 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à \$6,400 par mille. La compagnie entreprend de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date a été de nouveau remise au 1er janvier 1890.

Une somme de \$148,675 a été payée dans le cours de l'exercice, le total des paiements s'élevait à \$524,175 pour toute la distance jusqu'à la rivière Grande-Caspébiac, à 60 milles de Métapédia. Au 31 décembre 1890 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(Voir n° 102.)

L'Acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{60}{100}$ milles. On a payé la somme de \$4,250 dans le cours du dernier exercice, ce qui porte le total payé à \$58,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

(Voir n° 48, 181 et 193.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., chap. 2 (1890).

Il n'a rien été payé dans le cours du dernier exercice, mais depuis cette date il a été payé \$47,400, ce qui portait le total payé à \$92,400 au 31 décembre 1890.

L'acte 52 Vic., chap. 3 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser \$64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids.

Compagnie de chemin de fer de Brantford, Watarloo et Lac Erié.

(Voir n° 104.)

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de \$57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada Méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de 16 $\frac{3}{4}$ milles. Dans le cours de l'exercice on a payé la somme de \$36,620 et subséquemment une nouvelle somme de \$16,190, ce qui porte à \$52,810 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(Voir nos 65 et 101.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas \$96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de \$6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à \$102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. Dans le cours de l'exercice une somme de \$4,366 a été payée, et subséquemment une somme de \$1,600.43, ce qui porte à \$67,020 le total des paiements jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien.

(Voir nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien reçut une subvention n'excédant pas \$134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question. Un arrêté du conseil du 4 décembre 1888 a prorogé la date de l'achèvement au 1er août 1890. Le 4 décembre 1888, la compagnie a demandé l'inspection de la section de la Chaudière.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à \$102,355.20 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43.18 milles, ainsi que la section de 3 milles entre la tête de ligne à Ottawa et les chutes de la Chaudière, sur l'Ottawa. Il restait une solde de \$32,044.80 pour les travaux qui restaient à exécuter, mais le privilège s'est éteint le 1er août 1890.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau, sur la ligne de ce chemin de fer.

En vertu des actes 35 Vict., chap. 83, et 42 Vict., chap. 57, la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique possède le pouvoir de construire ce pont, sujet à l'approbation du gouverneur général en conseil et sur proclamation dans la *Gazette du Canada* faisant connaître cette approbation. La compagnie ayant soumis des plans de ce pont et de l'emplacement, ils ont été approuvés par des arrêtés du conseil du 23 février 1887 et du 26 novembre 1888, et une proclamation à cet effet a été publiée dans la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1888.

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie pour la construction du dit pont à bas niveau, suivant certaines conditions,

[1890]

xxvii

devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du douze du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, plus haut mentionnée.

Une convention supplémentaire faite dans l'intérêt de la navigation et du public, pour l'opération d'un tablier mobile dans ce pont a été approuvée par les arrêtés du conseil du 29 décembre 1888 et du 9 janvier 1889, et fera partie de la convention principale concernant la construction du pont. Elle exige l'entretien d'un service de signaux à environ un mille en amont du pont, et l'observation des règles et règlements qui seront jugés nécessaires pour protéger le trafic passant dans le chenal navigable du fleuve.

Les principaux caractères du pont sont comme suit :—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture—toutes ayant le largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont est de fer en treillis rivé, sa largeur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix estimatif de revient du pont, y compris le tablier mobile, est de \$470,000. La somme de \$149,812 a été payée dans le cours de l'exercice, et subséquemment une nouvelle somme de \$30,188, ce qui porte à \$180,000 le total payé pour cet ouvrage.

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(Voir nos 40, 143, 156 et 205.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli à la dernière session par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3. Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'a été fait aucun paiement.

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte de subvention de 1889, la limite de la subvention étant de \$128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de \$14,400, autorisée par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à \$142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux doivent être finis le 31 décembre 1890. Il n'avait rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

L'acte 51 Vict., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Central, la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(Voir n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, \$5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vict., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vict., ch. 4 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Les travaux font des progrès rapides, et on s'attend qu'ils seront terminés en janvier 1892.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Combie et Kootenay.

(Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir n° 222.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte de la province de la Colombie-Britannique, mais les travaux qu'elle avait été autorisée à entreprendre, ont été déclarés être d'un avantage général pour le Canada par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 87 (1890).

Elle a le pouvoir de construire un chemin de fer depuis la décharge du lac Kootenay, dans la Colombie-Britannique, passant par la chaîne des Selkirks, jusqu'à

un endroit sur la rivière Colombie près du confluent des rivières Kootenay et Colombie; ainsi que d'exploiter une ligne de bateaux à vapeur en connexité avec ce chemin. Pouvoir était aussi donné de concéder les dits travaux à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'acte de concession devant être soumis à la sanction du gouverneur en conseil.

L'acte des subventions de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorisait une subvention limitée à \$112,000 pour les 35 milles de chemin ci-dessus mentionnés, et en date du 8 octobre 1890, la compagnie était admise à passer contrat pour ces travaux, qui devaient être terminés le 1er décembre 1891.

Un arrêté du conseil du 20 août 1890, a sanctionné la concession de ce chemin de fer pour 999 ans à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a entrepris la construction du chemin.

Il n'avait encore rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.

(Voir nos 128 et 168.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de \$11,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer un contrat pour la construction du chemin qui doit être terminé pour le 1er octobre 1889.

L'acte 52 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$3,200 pour un mille, et contrat a été passé pour la construction de ce mille supplémentaire jusqu'au port de Kingsport. Le temps originellement fixé pour l'achèvement de tout l'ouvrage a été prolongé jusqu'au 1er octobre 1890.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée à la fin de l'exercice, mais il a depuis été payé \$39,900, et c'est tout ce qui avait été payé au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(Voir n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de \$44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de \$29,400 a été payée dans le cours de l'exercice.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(Voir nos 99 et 175.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1889, qui approuvait aussi les plans du tracé de 12½ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'Acte des subventions 53 Vict., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$76,800 pour le chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 16 décembre 1890, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux, dont le tracé était en même temps approuvé.

Dans le cours de l'exercice, il a été payé à cette compagnie la somme de \$12,428, et subséquemment la somme de \$53,200, ce qui portait à \$94,500 le total payé à la compagnie le 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitecodiac et Havelock.

(Voir n° 144.)

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), le prêt au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui fait aujourd'hui partie de la ligne ci-dessus nommée, de certains rails en fer ayant déjà servi à l'Intercolonial, et évalués à \$44,252.82, a été converti en une subvention à cette compagnie, à la condition que ces rails seraient d'abord remplacés sur la voie par des rails d'acier neufs.

Des rails d'acier neufs ont été posés sur une longueur de voie de 7 milles (la longueur totale du chemin étant de 92 milles), et le transfert des vieux rails a été fait à la compagnie sous l'autorité d'arrêtés du conseil.

(Note.—Une subvention de \$38,400 avait été payée à cette compagnie en 1885-86.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(Voir nos 88, 144, 174 et 213.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

NOTE.—Cette compagnie ayant entrepris les travaux de réparation du chemin de fer Montréal et Sorel, pour lesquels la somme de \$40,000 leur a été accordée par l'acte des subventions 53 Vict., ch. 2 (1890), il leur a été payé \$6,919.50 qui figurent dans les états du comptable (Annexe 3). Cette somme devrait justement être portée au compte du chemin de fer Montréal et Sorel, et sera transférée en conséquence.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891.

Il n'a rien été payé sur cette subvention au cours de l'exercice, mais subséquemment et avant le 31 décembre 1890, la somme de \$16,300 a été payée, sauf l'approbation du parlement, sur cette subvention de \$96,000, pour les 66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc, à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de \$37,500.

Compagnie de chemin de fer Grand-Nord.

(Voir nos 33, 37, 72, 79, 154 et 215.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1884, il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. La somme de \$20,000 a été payée dans le cours de l'exercice sur la première section de 10 milles à partir de New-Glasgow en allant vers Montcalm. Le solde s'est éteint le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vict., ch. 3, et l'acte 53 Vic., ch 2 (1890) a autorisé une subvention pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

(Voir n^o 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$51,200 à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887 autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

L'acte des subventions, 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 à cette compagnie pour 15 milles de son chemin de fer à partir de Montréal ou du voisinage, allant jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois. Il n'a pas été passé de contrat.

Les plans du tracé du chemin, 15 $\frac{1}{2}$ milles, ayant été approuvés et les travaux inspectés, la compagnie a reçu \$46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888. Il n'a pas été fait d'autre paiement avant le 31 décembre 1890.

Compagnie d'Embranchement de Harvey.

(Voir n^o 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$9,600 à la Compagnie du chemin d'Embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, et la somme de \$5,553.57 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89, mais il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(Voir n^{os} 73 et 179.)

L'acte 49 Vict., chap. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$108,800, pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 3^e décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

L'acte des subventions de 1889, 52 Vic., chap. 3, a autorisé une subvention de \$48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 2 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice la compagnie avait reçu \$155,200 sur le montant total de ses subventions, \$156,800. Le solde (\$1,600) représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer.

Le 4 octobre 1890, on a permis à la compagnie, après inspection, d'ouvrir son chemin à la circulation depuis la Jonction Dudswell jusqu'à la frontière internationale, 48.43 milles.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 juin 1890, l'achat du chemin de fer de la compagnie dite *Dominion Line*, par cette compagnie, fut sanctionné, en conformité avec l'acte 51 Vic., ch. 81.

Compagnie du chemin de fer International.

(Voir nos 10 et 209.)

Par l'acte des subventions de 1890, la différence, \$3,840, entre le montant, \$152,960, actuellement payé à cette compagnie, tel qu'indiqué dans le rapport de 1888, et le montant autorisé par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883), a été votée, et a été payée durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Voir nos 24 et 159.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser \$160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les dix premiers milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, \$15,000 ont été payées. Le solde impayé, \$145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889). Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(Voir nos 76 et 100.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas \$4,000 pour prolonger son chemin, de 1½ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Il a été payé à la compagnie dans le cours de l'exercice, la somme de \$9,761.22, et subséquemment une nouvelle somme de \$1,600, ce qui porte à \$37,500 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit.(Voir n^o 133.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1884), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de \$118,400 pour 27 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention votée l'année précédente, et le 6 avril 1888 la compagnie fut admise, par un arrêté du conseil du 25 mars, à passer contrat pour la construction d'une ligne partant de Walkerville, sur la rivière Détroit, et allant à la station de Cedar-Creek.

La ligne ayant été construite et inspectée, la compagnie fut autorisée, le 22 décembre, à la livrer au trafic.

La somme de \$106,500 a été payée sur cette subvention avant la fin de l'exercice 1888-89. Au cours du dernier exercice une nouvelle somme de \$11,905 a été payée, ce qui porte à \$118,400 le total payé à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(Voir nos 55, 84, 119, 122 et 169.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devrait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vict., chap. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, une subvention de \$33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 pour 15 milles à partir de Mattawa-Station, sur le C.C.P., en allant vers le Long-Sault ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention ne dépassant pas \$64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vict., ch. 3.

Au cours de l'exercice la somme de \$26,360 a été payée la compagnie, ce qui porte le total payé à \$52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Minudie.

(Voir n° 121.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, 1887, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$17,600 pour 5½ milles de son chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, Nouvelle-Ecosse.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 février un contrat portant la date du 26 mars 1888 a été passé avec la compagnie pour la construction de cette ligne, qui devra être terminée avant le 1er mars 1889.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain.

(Voir nos 51, 125 et 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas \$30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas \$64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'au Massena-Springs.

L'acte 51 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à \$73,600. Sur cette somme il a été payé \$5,400 dans le cours de l'exercice. Rien de plus n'a été payé; le total des paiements se trouvant de \$58,500 au 31 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé.

(Voir nos 74 et 212.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas \$32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P. Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé. La distance étant plus grande que ne couvrait la subvention, l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a accordé une nouvelle subvention de \$10,200 pour 3½ milles. Au cours de l'exercice \$20,800 ont été payés, ce qui porte le total des paiements à \$39,780 au 31 décembre 1890.

Une nouvelle inspection a constaté que les travaux sont terminés sur toute la distance de 12-90 milles couverte par les subventions; le paiement du solde de la subvention (\$1,500) n'a pas encore été fait mais a été ordonné par un arrêté du conseil du 24 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer de Montréal et Sorel.

(Voir nos 74 et 210.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous
xxxvi [1890]

l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêlés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin, qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait et le reste de la subvention est devenu périmé le 1er août 1889.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), autorise une subvention de \$40,000 pour la réparation de ce chemin. Les travaux ont été entrepris par la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, et sont poussés conformément aux directions du département et sous l'inspection de ses ingénieurs. La somme totale payée pour ces travaux au 30 décembre 1890, était de \$15,540; ce montant comprend \$6,719.50 payés à la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, qui a exécuté les travaux.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(Voir nos 78 et 206.)

L'Acte des subventions de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du Nord-Ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de \$5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout \$361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommées.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compagnie, le 6, pour les travaux. Il n'a rien été payé sur la subvention dans le cours de l'exercice, mais subséquemment la somme de \$47,532 a été payée sur les sections de Saint-Jérôme à Shawbridge, et de Shawbridge à Saint-Sauveur.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(Nom changé par la 53 Vic., ch. 58.)

(Voir nos 97 et 186.)

L'Acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé une subvention pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Il n'a été fait aucun paiement dans le cours de l'exercice, mais la somme de \$41,084 avait été payée au 31 décembre 1890.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud.

[1890]

Compagnie de chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer *Kingston, Napanee et Occidental*, par l'acte 53 Vict., chap. 62.)

(Voir nos 13, 27, 57, 94, 107 et 166.)

En 1883 le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de \$32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour 6½ milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à \$114,800. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

Il a été payé \$95,744 dans le cours de l'exercice, et le 31 décembre 1890, une nouvelle somme de \$7,600, ce qui porte le total des paiements sur ces entreprises à \$103,344.

**Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—
de Gravenhurst à Callander.**

(Voir nos 1, 16 et 160.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de \$12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de \$1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac xxxviii

Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111 $\frac{1}{4}$ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886 ; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à \$1,284,400, ce qui laisse \$35,600 pour couvrir certains travaux inachevés. Ce solde est devenu éteint mais a été rétabli de nouveau en 1889 (52 Vic., ch. 3), mais au chiffre de \$35,000 seulement. Tous les travaux ayant été terminés, cette somme a été payée à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 6 juillet 1889, ce qui laisse un solde de \$600 à payer.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1889) a autorisé le paiement de cette somme, mais elle n'avait pas encore été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Northern and Western.

(Voir nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la-traverse de la rivière Miramichi, *via* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricion. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de \$128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédéricion jusqu'à Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricion à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le tracé des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention (\$128,000) avant la fin de l'exercice 1885-86.

En 1885, une subvention de \$19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boieston, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886, autorisant le paiement de \$18,200 ; la balance, \$1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de \$140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western*, à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois; le tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fût approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une nouvelle subvention de \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions, avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 août 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question; le montant de subvention disponible est de \$6,400.

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricion, et Indiantown, était terminé et exploité; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de \$313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de \$305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

A la date du 29 novembre 1888, un arrêté du conseil fut rendu autorisant le paiement d'une somme de \$6,300 sur une subvention de \$6,400 pour le prolongement en eau profonde à Chatham (\$100 étant retenues pour l'achèvement de certains travaux), et cette somme a été payée. Depuis le 30 juin 1889, cette somme de \$100 a été payée, ce qui complète le paiement de toutes les subventions accordées à cette compagnie, s'élevant à \$312,000.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricion et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$107,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Au cours de l'exercice il a été payé \$219,100, pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73½ millès. Il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.

(Voir nos 31, 115 et 150.)

Par l'acte 47 Vict., chas. 8, une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vict., chap. 3, 1889, a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(Voir Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(Voir nos 8, 26, 58 et 151.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village le Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de \$320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 19 août, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1889, il fut passé contrat avec la compagnie pour les 62 milles du chemin en question, le 1er août 1893 étant fixé pour l'achèvement des travaux.

Le tracé des 50 milles premiers a été approuvé.

Il n'a été rien payé sur cette subvention dans le cours de l'exercice, mais subsequmment il a été payé \$48,200 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 24 décembre 1890.

Compagnie de chemin de fer et de Navigation d'Oshawa.

(Voir n° 112.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 1er août 1891. Au 31 décembre 1890 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

(Voir n° 153.)

L'acte des subventions 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus \$128,000 pour 40 milles du chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890 la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la jonction du Pacifique à Scotia ou à un endroit situé à environ deux milles d'Elmsdale Station. La date fixée pour l'achèvement étant le 1er novembre 1891.

Le tracé des 30 premiers milles a été approuvé par arrêté du conseil le 11 juillet 1890.

Il n'avait rien été payé sur la subvention au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(Voir n° 139 et 195.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation par un statut de l'Ontario sous le nom de " Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre. " Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vic., ch. 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'acte des subventions 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de \$271,200 en faveur de cette compagnie pour $84\frac{3}{4}$ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo-Station au Lac de Travers.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention, mais le 31 décembre 1890, des paiements avaient été faits jusqu'au montant de \$51,800.

L'acte 53 Vict., chap. 3 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$16,000 pour un embranchement de 5 milles, le long des chutes Kakabeka.

Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(Voir n° 163.)

L'acte 52 Vict., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$19,200 à cette compagnie pour six milles de son chemin, et à la date du 2 août 1889 la compagnie fut admise à passer contrat. La ligne à construire était des mines de fer de Bristol au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dans Onslow. Dans le cours de l'exercice il a été payé \$9,800, et subséquemment \$3,800, ce qui a complété la subvention de \$13,600 pour la longueur de ce chemin, $4\frac{1}{2}$ milles.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.

(Voir nos 25, 137 et 211.)

En 1884 le parlement accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

A la fin de l'exercice de 1887-88 il avait été payé sur le montant de la subvention, c'est-à-dire \$272,000, la somme de \$174,828, pour une distance de 71 milles à partir d'Aylmer.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulouge, 59 milles.

L'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de \$9,600 pour 3 milles de sa voie depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. An 31 décembre 1889 aucun contrat n'avait encore été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

L'acte 52 Vict., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendraient jusqu'au 22 mai 1892.

L'acte 53 Vict. chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

Compagnie du chemin de fer de Québec-Central.

(Voir nos 22, 142 et 219.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888, d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de

\$288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vict., chap. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur des obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest près de la rivière l'Original, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur l'Intercolonial situé au lac Mégantic, ou dans les environs, le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Il n'a pas encore été passé contrat pour cette subvention, et aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(Voir nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177 et 220.)

Par l'acte de 1882, une subvention de \$384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de 80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1877), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, par toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à \$775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, pour les deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vict., chap. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de \$96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi ; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de \$964,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à \$160,000.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de \$30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles ; ainsi qu'une subvention limitée à \$38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1er octobre 1891.

Dans le cours de l'exercice il a été payé la somme de \$38,440, ce qui porte le total des paiements antérieurs au 30 juin 1890, pour la ligne principale et les embranchements, à \$748,355. Il n'avait rien été payé de plus au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(Voir n° 164.)

L'acte des subsides 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

Au cours de l'exercice il a été payé \$65,600 sur cette subvention. Au 31 décembre 1889 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Ligne directe.

Dans des rapports précédents, et en attendant la conclusion de négociations alors en cours, il a été question, sous le titre "Ligne directe," d'un projet très vaste et très important pour le pays : celui de la construction d'une voie ferrée qui établirait une communication plus directe entre les ports canadiens de l'Atlantique et le réseau de chemins de fer à l'ouest du Saint-Laurent.

Aujourd'hui, certaines parties de ce projet ont été entreprises comme travaux de l'Etat, et une compagnie est en voie de terminer le reste. La route se divise comme suit :

1. Une ligne partant du fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga, allant *via* Sherbrooke, à travers l'Etat du Maine, jusqu'à Harvey, Frédéricton, Salisbury, sur l'Intercolonial, et à Moncton—se raccordant en route aux chemins qui vont à Saint-Andrews et à Saint-Jean, N.-B. Cette ligne a été construite par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique) jusqu'à Harvey, d'où elle communique avec Saint-Jean, et le gouvernement a fait faire une nouvelle exploration entre Harvey et Salisbury.

2. Une ligne entre Oxford et New-Glasgow, évitant un long détour et rejoignant le chemin de fer de Prolongement-Est à New-Glasgow. Cette ligne a été entreprise par le gouvernement.

3. Une ligne partant d'un point situé sur l'île du Cap-Breton, vis-à-vis le terminus du Prolongement-Est à Canso, sur la terre ferme, et allant à Sydney et Sydney-Nord. Elle est construite par l'Etat.

On trouvera dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des renseignements au sujet de ces travaux.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(Voir n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, aux Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, et longeant la rive gauche de la rivière Shuswap jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de \$163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 février 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Les plans du tracé de la ligne sur toute sa longueur, de 51 milles, ont été approuvés. Au 31 décembre 1890, il n'avait encore été rien payé sur cette subvention.

Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara.

(Voir nos 96 et 176.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention n'excédant pas \$38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton. Le tracé de ces 20 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 1er avril 1890, pour les fins de la subvention, à l'exception de 1 mille dans la ville de Sainte-Catherine.

La somme de \$26,640 a été payée dans le cours de l'exercice, 1888-89. Au 31 décembre 1890 il n'avait pas encore été fait d'autre paiement.

Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.

(Voir n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom "Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que les projets du tunnel et des

[1890]

travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

Les projets ayant été soumis par la compagnie furent approuvés par un arrêté du conseil du 24 novembre 1886, qui approuva aussi le tracé de l'ouvrage. Certains changements ayant été subséquemment trouvés nécessaires, des plans modifiés furent approuvés par un arrêté du conseil en date du 7 octobre 1889.

La longueur totale du tunnel sera de 5,950 pieds, dont 2,310 seront sous la rivière. La partie centrale, sur une longueur de 1,708 pieds, sera à peu près de niveau, la rampe, à partir du centre étant, de chaque côté, de 1 dans 50. Les accès comprennent des tranchées découvertes de 3,200 pieds du côté de l'est et de 2,560 du côté de l'ouest. La galerie, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds à l'intérieur. Elle sera lambrissée en fonte. La plus grande colonne d'eau au-dessus de l'œuvre aura 40½ pieds de hauteur, et la plus courte, 15 pieds. Une fois terminé le tunnel réunira le chemin de fer Grand-Tronc au *Chicago and Grand Trunk Railway*.

L'Acte des subventions 52 Vict., ch 3 (1889), a autorisé une subvention de 15 pour 100 du prix de revient de l'entreprise, limitant, toutefois, cette subvention à un maximum de \$375,000.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 2 octobre 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 30 du même mois, et les travaux devront être achevés le 1er août 1893.

Les travaux sont poursuivis régulièrement, et le 30 août 1890 le tunnel était percé.

Au cours de l'exercice la compagnie a reçu la somme de \$173,000, et subséquemment une nouvelle somme de \$77,795; ce qui portait à \$250,795 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(Voir nos 90, 118 et 225)

Par l'Acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention de \$70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention de \$70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élevaient en totalité à \$140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne.

(Voir nos 87 et 232.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Inter-
[1890]

colonial, passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lausdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement est fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention limitée à \$156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, à 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1er septembre 1893.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1890 il n'avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Voir nos 38, 59 et 117.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 49 (1885), une subvention de \$217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu \$92,813.

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891.

Il n'avait pas été fait d'autre paiement à la date du 31 décembre 1890, mais vers la fin de l'année on a ordonné le paiement d'une somme de \$32,003, la distance totale couverte par l'inspection étant de 32½ milles, vers la tête de ligne, à la station de la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean.

Compagnie du chemin de fer de Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(Voir nos 3, 62, 127, 141 et 226.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$248,000, et par l'acte 48-49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas \$250,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à \$498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885, accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888 la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), une subvention de \$100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à \$51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin.

Il a été payé au cours de l'exercice \$74,300, et subséquemment une nouvelle somme de \$48,520, pour ouvrage fait sur l'embranchement de Saint-François, ce qui portait à \$535,720 le total payé au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique,

(*Voir nos 130 et 227.*)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie qui devait être terminée le 31 décembre 1888. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er février 1891.

L'acte de 1890, 53 Vict., ch. 2, autorise une subvention limitée à \$35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

Aucune partie de cette subvention n'avait été payée au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir n° 182.*)

L'Acte des subventions 52 Vict., chap. 3 (1889) a autorisé une subvention de \$54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque jusqu'à Gananoque Junction sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour treize milles de son chemin depuis Gananoque Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1889, la somme de \$10,400 a été payée pour la section (trois milles et trois quarts) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée. Il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1890.

Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil et Prescott.

(Voir Montréal et Ottawa.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

L'acte 50-51 Vict., chap. 25 (1889), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci :—

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis; et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débetures, etc., dont l'émission était limitée à \$4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de \$500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débetures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,— le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débetures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de

L'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., chap. 8 (1889) a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de \$500,000 accordé par l'acte 50-51 Vict., chap. 25, et cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, et est en voie de construction comme on le verra ailleurs dans le présent rapport. (Voir Chemin de fer Annapolis et Digby, annexe 24, p. 338.)

Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.O.P.)

(Voir nos 66 et 189.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni \$256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *via* London, jusqu'à Chatham, Ontario, et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles, —sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu \$60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins \$800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire. L'ouvrage ayant été terminé, ce solde a été payé sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 7 février 1889; ce qui porte le total payé à \$60,800.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, par la voie de London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire; l'acte autorise de plus la substitution du dit point de raccordement des deux chemins de fer, au point entre Ingersoll et Saint-Thomas, choisi auparavant, comme point de jonction. Ce bail a été approuvé par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre 1888, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario

et Québec (chemin de fer Canadien du Pacifique) pour la construction de la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890, la distance estimée, au point de vue de la subvention, étant de 65 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890) a autorisé, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Vic., ch. 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll à Chatham par voie de London, une subvention limitée à \$256,000 pour un chemin de fer de Woodstock à Chatham par la voie de London, 80 milles, ce qui équivalait à un renouvellement de la subvention, avec changement de tête de ligne.

Au cours de l'exercice, la somme de \$189,200 a été payée, et subséquemment celle de \$6,000, ce qui portait au 31 décembre 1890 le total des paiements à \$256,000, c'est-à-dire le chiffre total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(Voir nos 131 et 203.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant de Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889, pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890.

L'acte 53 Viet., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur :

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef.

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Voir n° 10.)

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de cette compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.

(Voir n 13 et 25.)

Cette compagnie a été constituée en corporation en 1889 par l'acte 52 Vic., ch. 50 (modifié par l'acte 53 Vic., ch. 85), pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit situé sur la ligne de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à Lethbridge ou dans les environs, vers le sud, jusqu'à la ligne frontière internationale; l'acte lui donnant le pouvoir d'acquérir par achat ou affermage les biens en chemins de fer et l'actif de cette compagnie.

Le 1er janvier 1890 la compagnie a conséquemment acquis par bail le chemin de fer en question.

L'acte des subventions en terres 52 Vic., ch. 4, modifié par l'acte 53 Vic., ch. 3, une subvention de 6,400 acres par mille a été autorisée en faveur de cette compagnie pour la longueur du chemin, estimée à environ 50 milles, entre Lethbridge et la frontière internationale.

Le chemin a été construit et inspecté, et le 8 décembre 1890 la compagnie a été autorisée à l'ouvrir à la circulation, la longueur du chemin étant de 64.62 milles.

Sous l'autorité de l'acte 53 Vic., ch. 85, cette compagnie a obtenu un transfert par bail, de la ligne de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

(Voir n^o 19.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889 sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, dans le rang 23 ou le rang 24, à l'ouest du premier méridien principal, en allant à Deloraine, à environ 17 milles.

La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(Voir les nos 230 et 21.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 53 Vic., ch. 84 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer Canadien du Pacifique à Calgary, allant vers le nord jusqu'à Edmonton, et vers le sud jusqu'à la frontière internationale, et se développant aussi dans une direction nord jusqu'à la rivière de la Paix.

L'acte 53 Vic., ch. 5, a autorisé le gouverneur en conseil à passer un contrat avec cette compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant 20 ans, pour la considération d'un paiement annuel de \$80,000, à compter de l'achèvement de la voie ferrée entre Calgary et un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton. L'acte a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'affermir le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Le 21 juin 1890 un contrat pour le service de transport a été en conséquence passé avec le gouvernement, aux termes duquel les 100 premiers milles du chemin doivent être terminés le 1er novembre 1890 et le chemin tout entier le 1er novembre 1893.

L'acte des subventions en terres, de 1890, 53 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour le chemin de Calgary-Nord à Edmonton,
[1890]

environ 190 milles, et aussi pour un chemin, allant vers le sud, de Calgary à la frontière internationale, environ 150 milles.

Le 26 décembre 1890, la compagnie a passé un contrat pour la construction de la ligne nord jusqu'à Edmonton et la ligne sud jusqu'à la frontière; les dates fixées pour l'achèvement étant comme suit :

Pour les 100 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1891; le reste jusqu'à Edmonton devant être terminé dans le cours des deux années suivantes.

Pour les 50 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1892; et jusqu'à un point sur la Rivière-du-Vieux, le 1er novembre 1893; le reste, jusqu'à la frontière internationale, devant être terminé à une date à fixer par le gouverneur général en conseil.

A la fin de l'année civile la voie était posée sur une distance de 93.78 milles au nord de Calgary, jusqu'à la rive sud de la rivière du Daim.

Il a été passé un contrat d'affermage de cette voie au chemin de fer canadien du Pacifique.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir les nos 17 et 18.)

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres, et le chemin devant être terminé le 31 décembre 1890. Un nouvel arrêté du 18 juin 1890 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles, de l'étendue de terre y afférente.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

La compagnie a produit des plans du tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, station située sur sa ligne-mère, à 8 milles de Brandon, jusqu'à Melita, dans le township 3, rang 26, ouest; et depuis Melita vers l'est jusqu'à Deloraine. A la date du 30 décembre 1890, sur la demande de la compagnie, on a ordonné une inspection de parties de ces chemins, savoir, à partir de Kemnay jusqu'à Treesbank.

Un arrêté du conseil du 31 décembre 1890, a prolongé jusqu'au 1er novembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement des 125 milles subventionnés.

Par un arrêté du conseil du 16 juin 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement ci-dessus mentionné, et allant jusqu'à Glenboro', terminus actuel du tronçon nord du chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest

du Manitoba, la longueur de ce chemin de fer ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles. Le même arrêté du conseil a fixé au 31 décembre 1890 l'époque de l'achèvement de ce chemin.

L'acte des subventions en terres 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.

(Voir n^o 7.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886 et en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52e Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par un arrêté du conseil du 1er juillet 1889, l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit:—

50 milles au 1er décembre 1889.			
100 “	30	“	1890.
150 “	“	“	1891.
150 “	“	“	1892.

450

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prorogé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles; et le 3 septembre 1890, un arrêté du conseil a accepté cette section comme terminée. Le délai fixé pour l'achèvement de la deuxième section, de 100 milles, a été prolongé jusqu'au 30 décembre 1891.

[1890]

Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.

(Voir n° 20.)

A la date du 13 novembre 1889 il fut accordé à cette compagnie par un arrêté du conseil sujet à l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer d'environ 18 milles à partir d'un endroit près de la station de Shelley, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un endroit près du lac à la Vase, sur la rivière Winnipeg; ce chemin devant être terminé le 1er novembre 1891.

Cette subvention a été confirmée par l'acte des subventions, 53 Vic., ch. 4 (1890).

Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

(Voir nos 4 et 6.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux a fait constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, 1886, autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est terminé.

L'acte 53 Vict., chap. 78 (1890), concernant ce chemin de fer, a obligé la compagnie de terminer 17 milles de chemin dans le cours de l'année civile 1890, et 20 milles par année ensuite.

Les plans du tracé, sur la distance qui sépare le 206e mille du 256e du Portage-la-Prairie, ont été approuvés par arrêté du conseil le 27 janvier 1890.

Aujourd'hui, 31 décembre 1890, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, sur 233½ milles, la permission d'ouvrir à la circulation les 17½ milles entre Saltcoats et Yorkton ayant été donnée, après inspection, le 18 de ce mois.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.

(Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir n° 3.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de 150 milles, de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Victoria, chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1888.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres ; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du conseil du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 4, O., à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de l'endroit appelé Elm-Creek.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, l'endroit maintenant appelé Elm-Creek, allant à l'ouest en suivant une tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885 modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin aux conditions suivantes :—

	Milles.
1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie de Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée), jusqu'à Manitou.....	110
2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche.....	20
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9.....	130
	130

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles=7,483.84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886 le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la Compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir : sur l'embranchement sud, à partir de

Boisevain-Ouest, 21 milles ; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, fermière du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg. En août 1885, cependant, la compagnie présenta le projet de prolongement d'Elm-Creek à Carman, c'est-à-dire partie de la dite section n° 1.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887 la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro', (chaînon du nord) 105 milles ; aussi le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 202 de Winnipeg.

Il est bon de remarquer que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est la fermière de ce chemin, a obtenue, par arrêtés du conseil sujets à l'approbation du parlement, des subventions de terres pour des embranchements qui sont réellement des prolongements de la ligne nord à partir de Glenboro' et de la ligne sud à partir de Deloraine. Ces subventions sont mentionnées sous le chef "Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique."

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(Voir n° 12.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n°s 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1889.

Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.

(Voir n°s 2, 9 et 13.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après l'inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin— savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait à cette compagnie une subvention de 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et l'acte 53 Vic., ch. 3 a sanctionné la correction.

L'Acte des subventions en terres, 53 Vic., ch. 4 (1890) a autorisé une subvention de 3,840 acres par mille pour la distance entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corneille, environ 100 milles, en faveur de la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, et un arrêté du conseil du 25 juin 1890 a décrété qu'à l'achèvement des 50 premiers milles à partir de Lethbridge (le 1er août 1892) les terres afférentes à cette distance seront transférées; et que pour le reste de la distance le transfert se fera à l'achèvement de chaque section de 20 milles, le tout devant être terminé le 1er décembre 1894.

L'acte 53 Vic., ch. 85 (1890) a autorisé l'affermage de ce chemin de fer à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et le 1er janvier 1890 le chemin de fer et l'actif de la compagnie ont été transférés en conformité.

Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska.)

(Voir n° 15.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devaient être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23, la subvention a été confirmée.

L'Acte des subventions en terres de 1889 (52 Vict., ch. 4) a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, une subvention de 10,000 acres de terres par mille, pour une voie ferrée partant de Calgary, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le nord jusqu'à un endroit de la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ 210 milles; et aussi une subvention de 10,000 acres pour un chemin de fer partant de Calgary et allant vers le sud jusqu'à Lethbridge, distance d'environ 120 milles.

L'acte 52 Vict., ch. 65 (1889) qui a autorisé le changement du nom de la compagnie, l'a autorisée à construire plus de chemin qu'elle ne pouvait d'abord. Cet

[1890]

lix

acte a fixé l'achèvement de 100 milles vers le nord à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la direction d'Edmonton, au 1er décembre 1890; le reste du chemin jusqu'à Edmonton devant être terminé le 1er décembre 1891; et la ligne allant vers le sud jusqu'à Lethbridge ou à un certain endroit sur la frontière internationale, le 1er décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

(Voir nos 185, 5 et 11.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60, autorité fut donnée d'accorder une subvention de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Regina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 13 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant une subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Regina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20·10 milles.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891. Cet arrêté a été subséquemment annulé.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., ch. 5 (1889) décrétait ce qui suit :—

“ Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Regina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir : la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert, le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.”

Un arrêté du conseil du 26 juin 1889 a approuvé un projet de convention avec la compagnie au sujet du service de transport à l'achèvement du chemin jusqu'à

Saskatoon. Cette convention fut signée le 5 août 1889. La compagnie se trouvait engagée à terminer le chemin jusqu'à un endroit sur la rivière Saskatchewan, près Saskatoon, pour le 1er novembre 1890, et jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans à compter de cette date.

L'acte 53 Vic., ch. 8 (1890) a confirmé une certaine convention conclue le 17 août 1889 entre cette compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu de laquelle cette dernière compagnie devait avoir la possession, le contrôle et l'exploitation du chemin de fer de Régina à Prince-Albert, le transfert devant avoir effet jusqu'au 6 février 1896, date à laquelle la compagnie aura l'option d'acquiescer définitivement le chemin.

Le chemin a été terminé jusqu'à Prince-Albert, la distance totale de Régina étant de 247-91 milles.

Par l'effet d'un arrêté du conseil du 18 décembre 1890, le 1er juillet 1890 a été fixé comme la date pour la computation du paiement pour le service de transport sur la distance entre Régina et Saskatoon, et le 12 octobre 1890 comme la date de la computation du paiement pour la distance qui sépare Saskatoon de Prince-Albert.

Au 31 décembre 1890, il avait été payé une somme de \$31,575.34 sous l'empire de la convention ci-dessus mentionnée.

Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

(Voir n° 14.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vict., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'Acte des subventions en terres 52 Vict., ch. 4 (1889).

Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

(Voir n° 1.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson : 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59 constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk

et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson ; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit :—

Autorisé par l'acte 47 Vict., ch. 25 ; sanctionné le 19 avril 1884.	}	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba —distance évaluée, 225 milles	Acres. 1,440,000
		Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles.....	5,440,000
		Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement).....	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère ; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 30 juin 1890 le délai fixé pour l'achèvement des 50 premiers milles a été prorogé au 19 avril 1891.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle.

(Voir n^o 8.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'au fort Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près de l'encoignure nord-ouest du lac Winnipegosis ; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le fort Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890) a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND,

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, a jugé à propos avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1886, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le Cap Traverse, sur l'île, et le Cap Tourmentin, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du Cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignit de la terre à brique. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du Cap Traverse ; au 6½ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau

et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fond est très uniforme et bon.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer étant président du comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé, auquel l'Acte des chemins de fer de 1888 impose certaines obligations, je crois à propos de donner un aperçu des questions qui se sont présentées à ce comité dans le cours de l'année, ainsi que des décisions prises à leur égard.

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1890 :

Raccordement entre le chemin de fer de Transfert de Winnipeg et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Winnipeg.—Autorisé le raccordement au moyen d'aiguilles.

Embranchement du chemin de fer du Nord du Canada, dans le township de Dawn, comté de Lambton.—Approuvé.

Clôtures sur le chemin de fer Erié et Huron.—Ordonné certains renouvellements.

Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, division Midland, à Campbellford.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer Erié et Huron, à Chatham.—Approuvé ; le système d'enclenchement pour la conjugaison des signaux et des aiguilles devant être adopté.

Passage du tramway de Vancouver sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver.—Approuvé.

Moyen de protection au croisement de la rue Simcoe pour le chemin de fer du Grand-Tronc, près d'Oshawa.—Question pendante.

Embranchement du chemin de fer de Kingston, Napanee et de l'Ouest, ci-devant Napanee, Tamworth et Québec, entre Sydenham et un endroit du voisinage de Harrowsmith.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Annapolis et Digby au-dessus de la rue George, à Annapolis. Question de la rampe des abords.—Rampe de 1 dans 20 approuvée.

Expropriation de terrains pour des fins de tête de ligne, par la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à Portage-la-Prairie.—Certificat accordé.

Moyen de protection au croisement du chemin de fer Canada-Sud et du chemin de la 1re concession dans le township de Sandwich.—Question pendante.

Prolongement de l'avenue Valois à travers le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Valoisville, P. Q.—Autorisé sauf certaines conditions.

Tracé du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara le long de la rue Midland, dans la ville de Sainte-Catherine.—Autorisé sauf certaines conditions.

Pont de la Compagnie du chemin de fer de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, sur la rivière Saskatchewan.—Emplacement et plan approuvés.

Passages à niveau des rues West, Enterprise et Cornhill, à Moncton.—Non approuvés.

Tracé du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié sur les rues Kerr et York, dans la ville de Brantford.—Question pendante.

Moyen de protection par signaux du passage de la voie de la Compagnie de houille Intercoloniale sur la voie houillère de l'Acadie (chemin de fer Intercolonial), à Westville, N.-E.—Moyen de protection et répartition des frais recommandés par l'ingénieur en chef du gouvernement, approuvés.

Plainte de la municipalité du township de Litchfield, P. Q., au sujet de certains empiétements du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique sur un chemin public dans ce township.—Approuvé un compromis entre les parties pour le règlement du différend.

Moyen de protection au passage du chemin de fer Grand-Tronc sur le chemin Essa, à Allansdale.—Ordonné qu'on y établisse une barrière et un gardien.

Passage à niveau du chemin de fer de la Compagnie de Développement de l'Est sur le chemin de fer du Cap-Breton, à Grantmyse-Creek.—Approuvé le passage de ce chemin en dessous de celui du Cap-Breton.

Embranchement du chemin de fer Canada-Atlantique allant au bassin du canal, à Ottawa.—Question pendante.

Tracé du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau, le long du grand chemin dans le township de Wakefield.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron allant aux jetées de l'Etat, à Rondeau-Harbour.—Approbation révoquée.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin, près de la station de Belmont.—Non approuvé.

Voie d'évitement de la Compagnie de la ligne du Bras-d'Or, près d'Halifax, se raccordant avec le chemin de fer Intercolonial.—Non approuvée.

Passage du grand chemin au-dessus du niveau du chemin de fer du Cap-Breton à Sydney.—Non approuvé.

Passage à niveau du tramway de Winnipeg sur le chemin du Pacifique du Nord et du Manitoba, dans la ville de Winnipeg.—Approuvé.

Raccordement du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara avec le chemin de fer Grand-Tronc, et droit de circulation pour la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara, à la ville de Niagara-Falls.—Question pendante.

Tracé du chemin de fer du lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit le long de la rue Stewart dans le village de Kingsville.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, à partir du lot 31, paroisse de Westbourne, jusqu'à la section 26, township 14, rang 9.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit, dans la 8e concession, township de Colchester-Nord.—Approuvé.

Expropriation des propriétaires de terrains sur le devant de la ville de Toronto par la Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec, pour les besoins du chemin de fer.—Question pendante.

Moyens de protection aux points d'intersection des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique, et des rues Queen-West, Bloor, Dufferin et Bathurst, des avenues Brock, Pope, Logan et Jones', et d'Avenue-road, dans la ville de Toronto.— On devra établir des barrières et des gardiens.

Changement du tracé de l'embranchement de la Don du chemin de fer Ontario et Québec dans la ville de Toronto.—Le plan du changement proposé est approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique sur l'embranchement Morris et Brandon du chemin de fer du Nord du Pacifique et du Manitoba.— Approuvé.

Passages à niveau de l'embranchement de la Don du chemin de fer Ontario et Québec, sur certaines rues de Toronto.—Question pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur une ligne de tramway de Toronto.—Approuvé.

Moyen de protection aux passages des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique sur les rues Market, King et Belvidere, dans la ville de Sherbrooke.— Question pendante.

Moyen de protection au passage de l'avenue Victoria dans la ville d'Hamilton sur le chemin de fer du Grand-Tronc.—On a ordonné l'établissement d'une barrière et d'un gardien.

Nouveau tracé du chemin de fer Grand-Tronc à Georgetown, comté de Halton.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin à Westville, N.-E.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du comté de Drummond sur le chemin de fer Grand-Oriental, près de la ville de Nicolet.—Question pendante.

Moyen de protection au passage à niveau du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.C.P.) sur la rue Main dans la ville de Magog.—Question pendante.

Raccordement du chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara avec le chemin de fer Grand-Tronc, à Sainte-Catherine.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Intercolonial sur le grand chemin à la station de Glengarry.—Approuvé.

Moyen de protection aux intersections des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique et de la rue Keele-nord, dans la ville de West-Toronto-Junction.— Question pendante.

Moyen de protection aux intersections des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique, du chemin de Weston et de l'avenue Sainte-Claire, dans la ville de West-Toronto-Junction.—Question pendante.

Moyen de protection à l'intersection du chemin de fer Grand-Tronc et de la rue Wonham, dans la ville d'Ingersoll.—Question pendante.

Moyen de protection aux passages à niveau du chemin de fer Intercolonial sur Gilbert's Lane, City Road, Market Square et la rue Brussels, dans la ville de Saint-Jean, N.-B. Il devra être placé un gardien à Gilbert's Lane. Aux autres endroits nommés on continuera les mêmes précautions qu'aujourd'hui contre les accidents.

Moyen de protection au passage à niveau du chemin de la Compagnie du Nouveau-Brunswick, sur les rues Gilbert et Acadia, dans la ville de Saint-Jean, N.-B.—Question pendante.

Passage à niveau du chemin de fer de ceinture de Toronto sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la ville de Toronto.—Question pendante.

Raccordement entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de la Compagnie de Fer et de Houille de New-Glasgow.—Approuvé.

Pont de grand chemin par-dessus les voies de chemins de fer et la rivière Don, à la rencontre des rues King et Queen, à Toronto.—Question pendante.

Moyen de protection aux passages à niveau du chemin de fer Grand-Tronc sur les avenues Royce, Jamieson et Greenwood, et les rues Yonge et Church; et du chemin de fer Canadien du Pacifique sur les avenues Royce et Jamieson, le chemin Davenport, et les rues York, Yonge et Church, dans la ville de Toronto.—Question pendante.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs ;
2. Ceux de la rivière des Outaouais ;
3. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. Ceux de la Trent ;
5. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux ci-devant du ressort du département du revenu de l'intérieur, ressortit aujourd'hui au département des chemins de fer et canaux en vertu de l'arrêté du conseil du 4 juin 1889, passé sous l'autorité de l'acte 52 Vict, ch. 19. On trouvera aux annexes, page 164 et suivantes, les détails relatifs à ce service.

Le tableau suivant fait voir le revenu des différents canaux, les loyers des chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.

Nom du canal.	Péages.		Droits de quai et d'emmagasinage.		Amendes et dommages.		Autres recettes.		Loyers de chutes d'eau.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Welland.....	215,792	52			4,346	89			6,136	21	226,296	10
Saint-Laurent.....	55,973	62	5,293	93	140	00	9,196	86	24,402	11	95,006	52
Chambly.....	17,669	43			33	00			145	00	17,847	43
Ottawa.....	53,067	92		8 00	18	00			25	00	53,118	92
Rideau.....	6,631	34	119	90	5	00	25	68	621	05	7,402	97
Vallée de la Trent.....		591		67							591	67
Saint-Pierre.....	2,453	25									2,453	25
Murray *.....		238		21							238	21
	352,417	96	5,421	83	4,542	89	9,243	02	31,329	37	402,955	07

* Les péages pour le canal Murray sont pour les mois de mai et juin 1890 seulement.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p. 123, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; la chute totale directement rachetée par des écluses, est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description aux pages 86 et 162 du présent rapport.

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions, permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 30 septembre 1889 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1889, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886 le Congrès a voté un crédit de \$250,000, et un autre crédit de \$1,000,000 au mois d'août 1888, tandis que le montant recommandé pour l'exercice qui finira le 30 juin 1891 est fixé à \$1,256,000. Au 30 juin 1889, la somme totale dépensée était de \$250,331.52.

Le même rapport et ses annexes constate que pendant l'exercice clos le 30 juin 1889, le canal a été fermé le 2 décembre 1888 et ouvert le 15 avril 1889, soit ouvert durant 232 jours; qu'il y est passé 8,832 navires portant 6,932,203 tonneaux de fret, ce qui accuse une augmentation de 1,351,034 tonneaux sur l'année précédente, et 26,428 passagers, le nombre des éclusages étant de 4,390. Le nombre total des navires enregistrés qui ont fréquenté le canal dans le cours de la saison est de 522. Les frais nets de l'exploitation du canal pendant l'exercice 1888-89 ont été de \$30,625.45.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal de la rivière connue sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à \$2,659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1889 il avait été dépensé \$497,768.48.

jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche. Il n'a pas été exécuté de travaux de creusage sur ce canal durant le dernier exercice.

Canal Beauharnois.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement de ce canal, mais on a fait pendant les deux dernières années des levés très soignés des lieux tant sur la rive nord de la rivière que dans le voisinage du canal qui existe aujourd'hui sur la rive sud. On en est conséquemment arrivé à des tracés précis, et assez de renseignements ont été obtenus pour permettre de prendre une décision.

Canal Cornwall.—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service ; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds.

Canaux Williamsburgh :—

Pointe-Farran. — Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et en usage ; il en reste encore une à faire. Cette écluse et ce qui reste à faire de creusage ont été donnés à l'entreprise.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont ont été améliorés ; une écluse de prise d'eau et une écluse d'ascension partant du fleuve en aval des rapides jusqu'à un point qui relie l'entrée d'amont au chenal en eau profonde, ainsi que l'approfondissement du canal, sont en cours de construction à l'entreprise.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître. Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est terminé. De Cornwall en descendant par le lac Saint-François, il existe déjà un chenal d'une profondeur suffisante pour une navigation de 14 pieds ; si la chose devenait nécessaire, il serait possible de l'améliorer à peu de frais sur quelques points, pourvu que le nouveau canal fût construit sur la rive nord, en continuation du chenal nord et direct qui existe aujourd'hui dans le lac.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau {	à 2 écluses. 16 "	18 "
	sur les seuils. { à 3 écluses. 9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.....	150 "	

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le lac Saint-Louis et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le canal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé sur un espace d'environ 11 milles. Sur les quatre milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits.

Le canal a été fermé le 2 novembre 1889 et rouvert le 3 avril 1890.

Il n'est arrivé ni accidents ni délais durant l'année, et l'eau a été maintenue à une bonne hauteur tant pour la navigation que pour les besoins des fabriques.

En mai 1890 on a adopté sur le canal l'éclairage électrique de Thompson et Houston, au lieu du système incandescent employé auparavant.

On a fait des examens en vue des travaux de drainage dont il est question du côté nord du canal.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 5, p. 90.)

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{4}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	82 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au plafond.....	80 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 “

Le canal commence sur la rive du Saint-Laurent, à 15 $\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1889 et rouvert le 17 avril 1890.

Pas d'accidents ni d'interruption.

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal.

On trouvera le détail des réparations faites à l'annexe 5, p. 91.

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses (quatre).....	200 x 45 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval.....	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Hauteur de l'eau aux deux écluses d'aval....	14 “
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux).....*	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 “

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle navigable de 32 $\frac{3}{4}$ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 11 décembre 1889 et rouvert le 21 avril 1890.

Une fuite d'eau déclarée à l'écluse 20 a causé une suspension de la navigation pendant 2 heures. A cette exception près, la saison a passé sans accident. (Voir annexe 7, p. 105).

* NOTE.—Bien que la largeur du plafond soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer qu'à l'exception des parties du canal qui ont été agrandies, cette largeur est celle du plafond du vieux canal, où ne devait passer que des navires de 9 pieds de tirant, et que la continuation des talus jusqu'à une profondeur de 15 $\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de l'eau, pour admettre la circulation de navires de 14 pieds de tirant, rétrécirait le plafond à une largeur de 86 pieds.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général: longueur, 270 pieds; largeur, 45; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont tous en cours de construction, ainsi que les réservoirs et les ponts; on est aussi à approfondir et élargir le prisme du canal. Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Les travaux à l'extrémité d'amont du canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, et la construction d'une écluse et d'un grand déversoir. Ces travaux et tous les autres sont décrits en détail dans une annexe du présent rapport. (Voir annexe 22, page 163, pour la section de l'ouest, et l'annexe 23, p. 33, pour la section de l'est.)

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 9 décembre 1889, et rouverts le 22 avril 1890.

Ils ont été maintenus en bon état pendant toute la saison. On trouvera à la p. 107 des tableaux où l'on a indiqué la profondeur extrême de l'eau sur les seuils des écluses de ces canaux pour l'année 1889-90. (Voir annexe 8, page 106.)

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On a commencé des levés hydrographiques, en vue de l'agrandissement du canal.
lxxii [1890]

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	- - - - -	4 milles.
Nombre d'écluses	- - - - -	2 "
Dimensions des écluses	- - - - -	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	- - - - -	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	- - - - -	9 "
Largeur du canal au plafond	- - - - -	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	- - - - -	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux qui s'y rattachent sont aussi finis. On a adjugé à la fin du mois de décembre 1890 l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. (*Voir annexe 22, p. 164.*)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	- - - - -	7½ milles.
Nombre d'écluses	- - - - -	3
Dimension des écluses	- - - - -	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	- - - - -	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	- - - - -	9 "
Largeur du canal au plafond	- - - - -	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	- - - - -	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Il reste à exécuter les travaux nécessaires pour prolonger la voie de navigation pour les navires de 14 pieds de tirant jusqu'en eau profonde en aval des rapides, construire une demi-écluse en cet endroit, et une écluse d'ascension à la rivière, et approfondir le canal. Ces travaux sont à l'entreprise.

[1890]

lxxiii

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Comme il est dit dans le rapport de l'année dernière, le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, a été creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880 et terminés en 1889, consistent dans le creusement d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Érié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.	
Longueur du canal.....	27 $\frac{1}{2}$ milles.	26 $\frac{3}{4}$ milles.	
Portes auxiliaires (autrefois 3).....		2	
Nombre d'écluses {	d'ascension.....	26	
	de prise d'eau.....	1	
Dimensions.....	1 écluse 200 x 45 pds.	} d'ascension 25 de prise d'eau 1	
	1 " 200 x 46 "		
	1 de partage 230 x 45		
	24	150 x 26 $\frac{1}{2}$	} 270 pds x 45 pds.
Chute totale des écluses.....	326 $\frac{3}{4}$ pds.	326 $\frac{3}{4}$ pds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10 $\frac{1}{4}$ "	14 "	

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622	pieds.
" Du canal à Welland à la rivière, <i>via</i>		
" l'écluse à l'aqueduc.....	300	"
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.....	1,020	"
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson.....	2	"
Dimensions des écluses.....	150 x 62 $\frac{1}{2}$	pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pds 10	pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	{ 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 “
Chute des écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1½ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 “

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¼ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 1er décembre 1889 et rouvert le 15 avril 1890.

Le 29 juillet 1889, le bateau à vapeur *Haskell* donnait dans la porte d'amont d'une autre écluse, et causait par là le déplacement et la destruction presque totale de trois de ses vantaux, ainsi que des dommages aux levées du canal et aux terres d'aval par la précipitation des eaux. L'accident a causé un délai de 38 heures.

La jetée de l'ouest à Port-Colborne, sérieusement avariée par la violente tempête du 9 janvier 1889, a été réparée.

Au mois d'octobre 1889, en conséquence de la persistance de puissants vents de l'ouest, le niveau de l'eau à l'écluse de Port-Colborne a été réduit à 2 pouces de moins que les 14 pieds d'eau voulus sur les seuils.

On a continué à protéger le chenal d'entrée à Port-Dalhousie contre les empiétements du sable au moyen de pilotis, et à enlever le sable accumulé dans le chenal.

On trouvera à la page 111, des tableaux où sont indiqués, pour chaque mois du dernier exercice et de l'exercice précédent, le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau à la vieille et à la nouvelle écluse d'entrée à Port-Dalhousie ainsi qu'à Port-Colborne. On y verra qu'à la nouvelle écluse d'entrée à Port-Dalhousie, la

profondeur moyenne de l'eau était, au mois de juin 1889, époque des plus hautes eaux, de 16 pieds $6\frac{1}{4}$ pouces, et en juin 1890, de 18 pieds 4 pouces. A la nouvelle écluse d'entrée à Port-Colborne, au mois de juin 1889, la profondeur moyenne était de 15 pieds $5\frac{1}{2}$ pouces, et en juin 1890 de 16 pieds $5\frac{1}{2}$ pouces.

Le canal a été maintenu en bon état pendant toute la saison.

On trouvera dans l'annexe des détails sur les réparations faites. (Voir l'annexe 9, p. 109.)

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, Ontario,—distance totale de $245\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route:—

L'écluse Sainte-Anne;	} Canaux de l'Ottawa.
Le canal Carillon;	
do Grenville;	
do Rideau.	

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	$8\frac{1}{2}$	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	$23\frac{1}{2}$
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	$\frac{1}{8}$	$23\frac{5}{8}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon.....	27	$50\frac{5}{8}$
Canal Carillon.....	$3\frac{3}{4}$	$51\frac{3}{8}$
Du canal Carillon au canal Grenville.....	$6\frac{1}{4}$	$57\frac{5}{8}$
Canal Grenville.....	$3\frac{1}{4}$	$63\frac{3}{8}$
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau.....	56	$119\frac{3}{8}$
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	$126\frac{1}{4}$	$245\frac{5}{8}$

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 29 novembre 1889, cette écluse était rouverte le 24 avril 1890.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

On a tracé entre l'île Perrot et la Pointe-Claire, un nouveau chenal en eau profonde dont on se sert aujourd'hui au lieu de l'ancien.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 6, page 103.)

CANAL CARILLON.

Longueur du canal.....	¾ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1889, ce canal était rouvert le 26 avril 1890.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 1, p. 103.)

Par la construction du barrage Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de 7 milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, et la navigation continue jusqu'à ce canal.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5¾ milles.
Nombre d'écluses.....	5
Dimension des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 "

Depuis la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 30 novembre 1889, il a été rouvert le 26 avril 1890. (Annexe 6, p. 104.)

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	18 à 20 “
Profondeur d'eau sur les seuils.....	6 pieds.
Longueur collective des digues.....	625 “

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Vu que les écluses de ce canal qui ont été construites en bois sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889, décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel à l'exception de certaines saisons est suffisant pour la navigation.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126 $\frac{1}{2}$ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	$\left\{ \begin{array}{l} 33 \text{ d'ascension.} \\ 14 \text{ de chute.} \end{array} \right.$	
Différence totale des niveaux, 446 $\frac{1}{2}$.	$\left\{ \begin{array}{l} 282\frac{1}{2} \text{ d'ascension et} \\ 164 \text{ de chute} \end{array} \right.$	} durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4 $\frac{1}{2}$ pieds.	
Largeur du canal au fond.....	$\left\{ \begin{array}{l} 60 \text{ " dans la terre.} \\ 54 \text{ " dans le roc.} \end{array} \right.$	
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	80 " dans la terre.	

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.
2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau.
3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 28 et aux Moulins de Kingston le 22 novembre 1889. Elle a recommencé à Ottawa le 25 et aux Moulins de Kingston le 2 mai 1890.

Sur les biefs descendant vers Ottawa, de même que sur ceux qui descendent à Kingston, l'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (*Voir l'annexe 11, p. 117.*)

Pour l'indication des distances entre les stations, voir l'annexe 15, p. 124.

CANAL TAY.

Longueur du canal.....	6 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	134 x 32 pieds.
Chute totale.....	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage.....	200 pieds.
Largeur du canal au plafond.....	40 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 40 pds dans le roc. 64 " l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Les travaux de construction et d'approfondissement qui restaient à faire ont été exécutés. Bien que le canal n'ait pas été formellement ouvert à la circulation, des steamers y ont circulé à leurs propres risques durant la saison. (Annexe 11, p. 119.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	1/8 mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45.
Chute totale de l'écluse.....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 " à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est.....	300 "
" " ouest.....	690 "

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse Saint-Ours a été fermée le 28 novembre 1889, et rouverte le 28 avril 1890.

Il n'y a eu aucun accident ni délais pendant l'année. (Voir l'annexe 5, p. 95.)

Cette écluse a été construite en 1849, et est en mauvais état depuis déjà quelques années. On a requis au mois d'octobre 1889 les travaux préliminaires de réparation, qui, pour ne pas nuire à la navigation, ne peuvent être exécutés qu'en hiver. L'inondation des travaux et la nature traîtresse du sol, ont cependant rendu impossible de commencer les travaux mêmes de réparation. On trouvera des détails aux annexes. (Voir annexe 5, p. 101.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre d'écluses.....	9

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.....	122 pieds	} De 22½ à 24 pds de large.
Ecluse d'ascension n° 2.....	124 "	
" " 3, 4, 5, 6.....	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées.....	125 "	
Ascension totale par les écluses.....	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 "	
Largeur du canal au fond.....	36 "	
Largeur du canal à la surface.....	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—ce canal a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1889 et rouvert le 1er mai 1890.

La navigation n'a subi ni accident ni délai.

On trouvera dans les annexes une description des différents travaux de réparations et d'améliorations exécutés pendant l'année. Ces travaux comprennent l'approfondissement et l'agrandissement du canal et du havre.

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions; 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique,

Navigation fermée le 4 janvier 1890; ouverte le 13 avril.

Les ouvrages du canal sont en bon état, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. (Annexe 15, p. 122.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837; l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley....		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	132½	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....		27½

Voici la liste des ouvrages :—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapides de Chisholm.

	Distance en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume, sous le contrôle du département des travaux publics.....	28½
--	-----

Campbellford.

Estacades conductrices, sous le contrôle du département des travaux publics.....	34¾
--	-----

Chutes du Milieu.

Les constructions sont deux barrages et deux glissoirs, sous le contrôle du département des travaux publics.....	37¾
--	-----

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt, sous le contrôle du département des travaux publics.....	38
--	----

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir, sous le contrôle du dépt. des travaux publics.....	42¾
---	-----

Lakefield.

Un barrage et un quai.....	103½
----------------------------	------

*Lac Katchawannoe.*Distance en milles,
de Trenton.

Une estacade de 4 milles de longueur, qui sépare le chenal de la navigation de celui du flottage, (sous le contrôle du département des travaux publics).....

Hastings, rapides de Crooks.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir, sous le contrôle du département des travaux publics..... 56½

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal. 92½

Peterboro'

Trois piliers et une estacade..... 94

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage..... 108½

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves)..... 118

Rapides de Lovesick.

Une écluse et un barrage..... 119½

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions)..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves). 154¾

Rosedale.

Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam..... 162¾

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Lindsay.

L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils..... 161½

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog..... 190

Dans les différents biefs l'eau a été maintenue à un bon niveau; jusque vers la fin de la saison l'eau a mesuré de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 3,133 navires durant la saison, tandis qu'en 1888-89 il avait été de 2,956.

Close le 23 novembre 1889, la navigation a été rouverte le 21 avril 1890.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, $9\frac{1}{2}$ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux se composent de trois écluses de chute et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit.

A Bobcaygeon, $15\frac{3}{4}$ milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage de 553 pieds de longueur, qui en remplace deux vieux, est aujourd'hui terminé ainsi qu'une cale sèche formée par le prolongement de deux piliers du barrage. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes Fénélon.

Aux chutes Fénélon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885. Le chenal en amont des chutes a été débarrassé des roches qui l'encombraient.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes:—

Longueur.....	134 pieds.
Largeur.....	33 do
Hauteur d'eau sur les seuils.....	5 do

(Ann. 12, p. 120.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest.....	5 $\frac{1}{8}$ milles.
Largeur au plafond.....	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.....	11 “
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de 4 $\frac{1}{4}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de 9 $\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au plafond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12 $\frac{1}{2}$ pieds.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du fou principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds dans les eaux basses.

Le canal a été ouvert à la circulation le 14 avril 1890. A la fin de l'exercice il y était passé 264 navires. (Annexe 14, p. 121; aussi annexe 23, p. 386.)

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ 3,500 pieds; le chenal d'abord en amont a 9,300 pieds, et le chenal d'aval 5,300 pieds de longueur; la longueur totale est donc de 18,100 pieds. Ces chenaux auront une largeur au fond de 250 pieds. La largeur du canal proprement dit sera au niveau d'eau basse de 152 pieds, et au plafond, de 145 pieds, et sa profondeur sera de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau connu de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées; les entrées auront 60 pieds de largeur et une profondeur de 16 $\frac{1}{4}$ pieds sur les seuils.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise, et en voie d'exécution ; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude ; en conséquence, le 8 octobre 1887 il passa un arrêté du conseil autorisant la nomination d'une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. Cette commission a été nommée.

Le 17 décembre 1890, cette commission a fait un rapport qui comprend les résultats de ses études, et auquel sont jointes les transcriptions de nombreux témoignages entendus. Le projet demande, cependant, encore de nouvelles études.

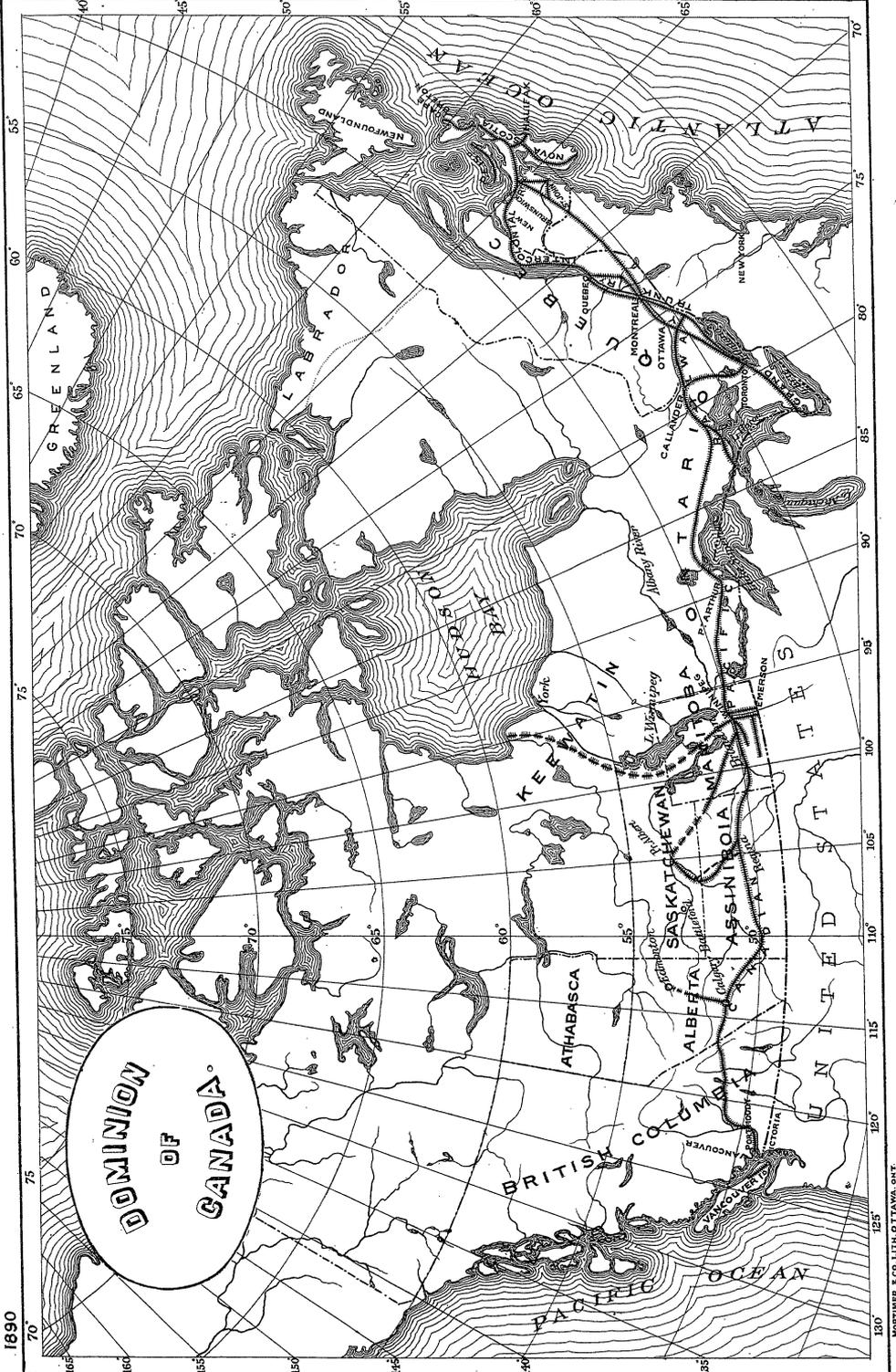
J'ai l'honneur d'être,

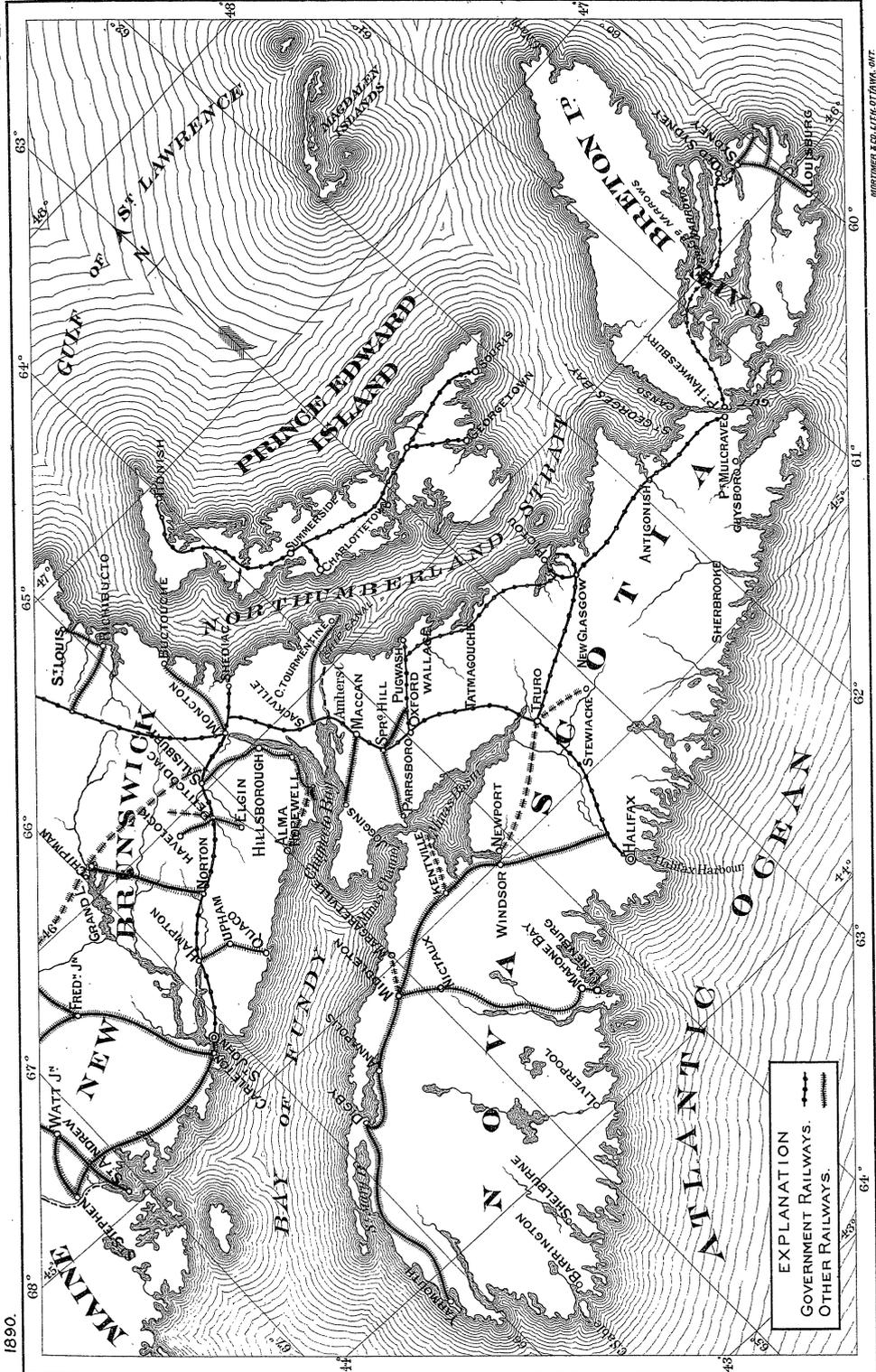
De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

JOHN A. MACDONALD,

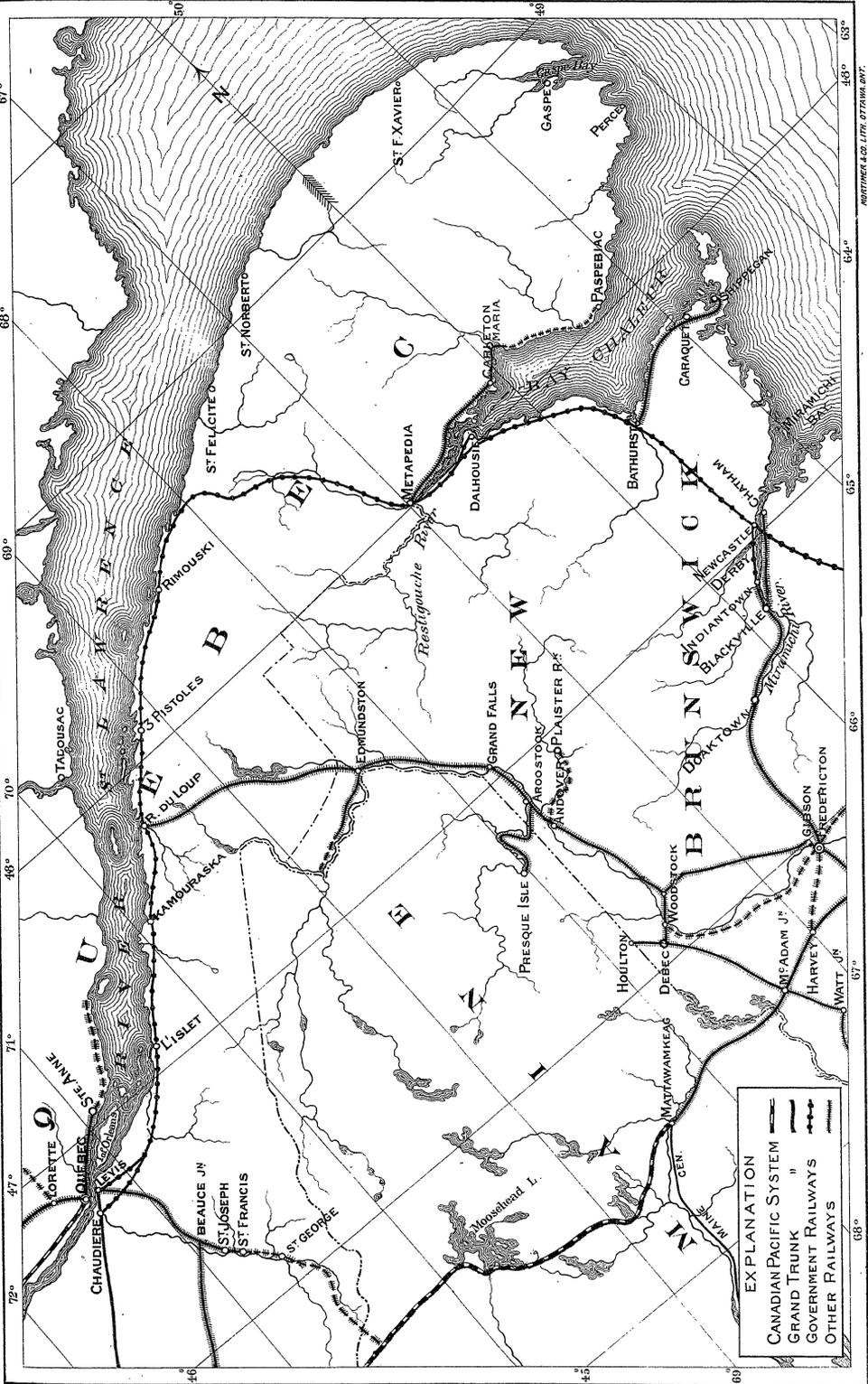
Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1890.



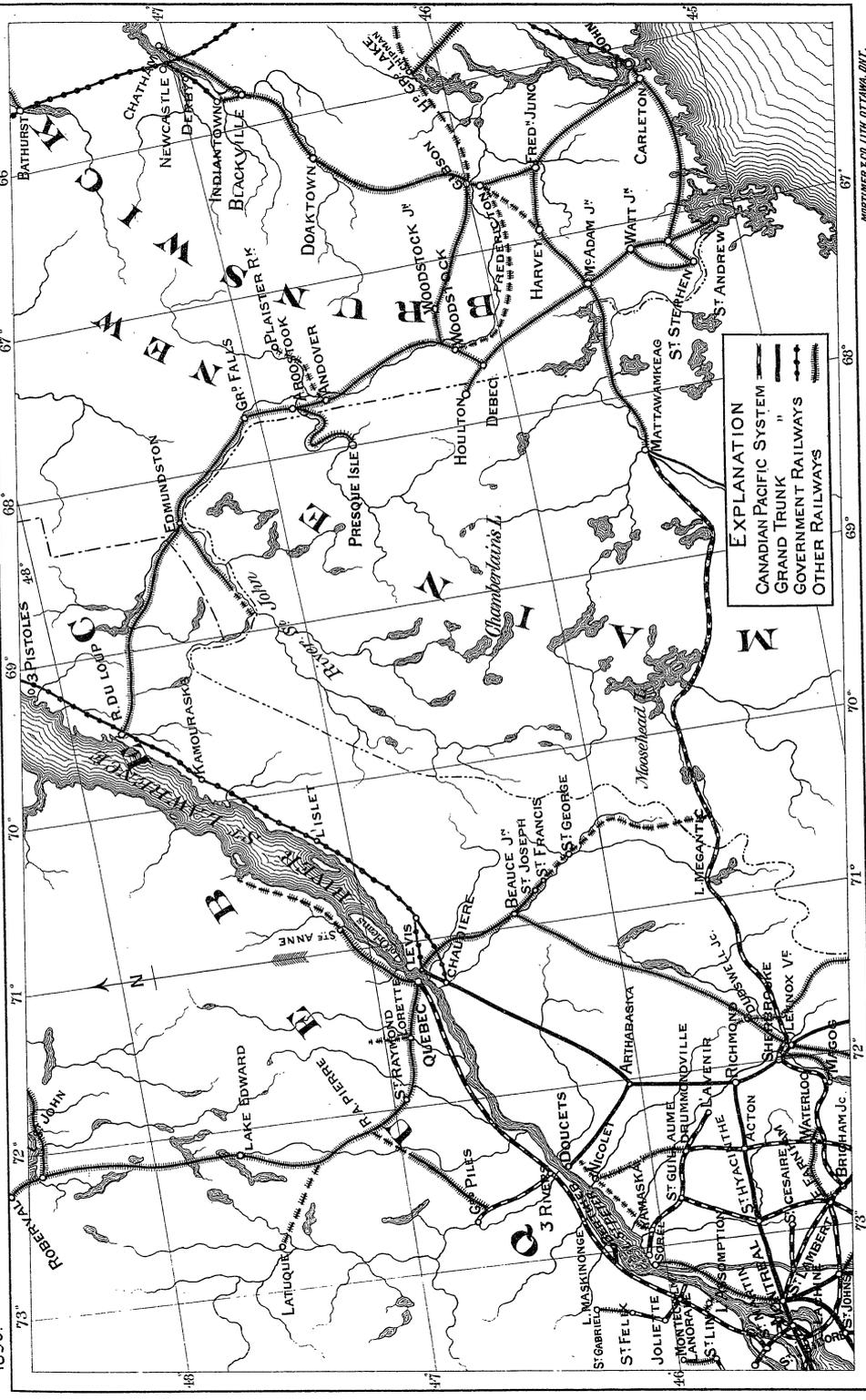


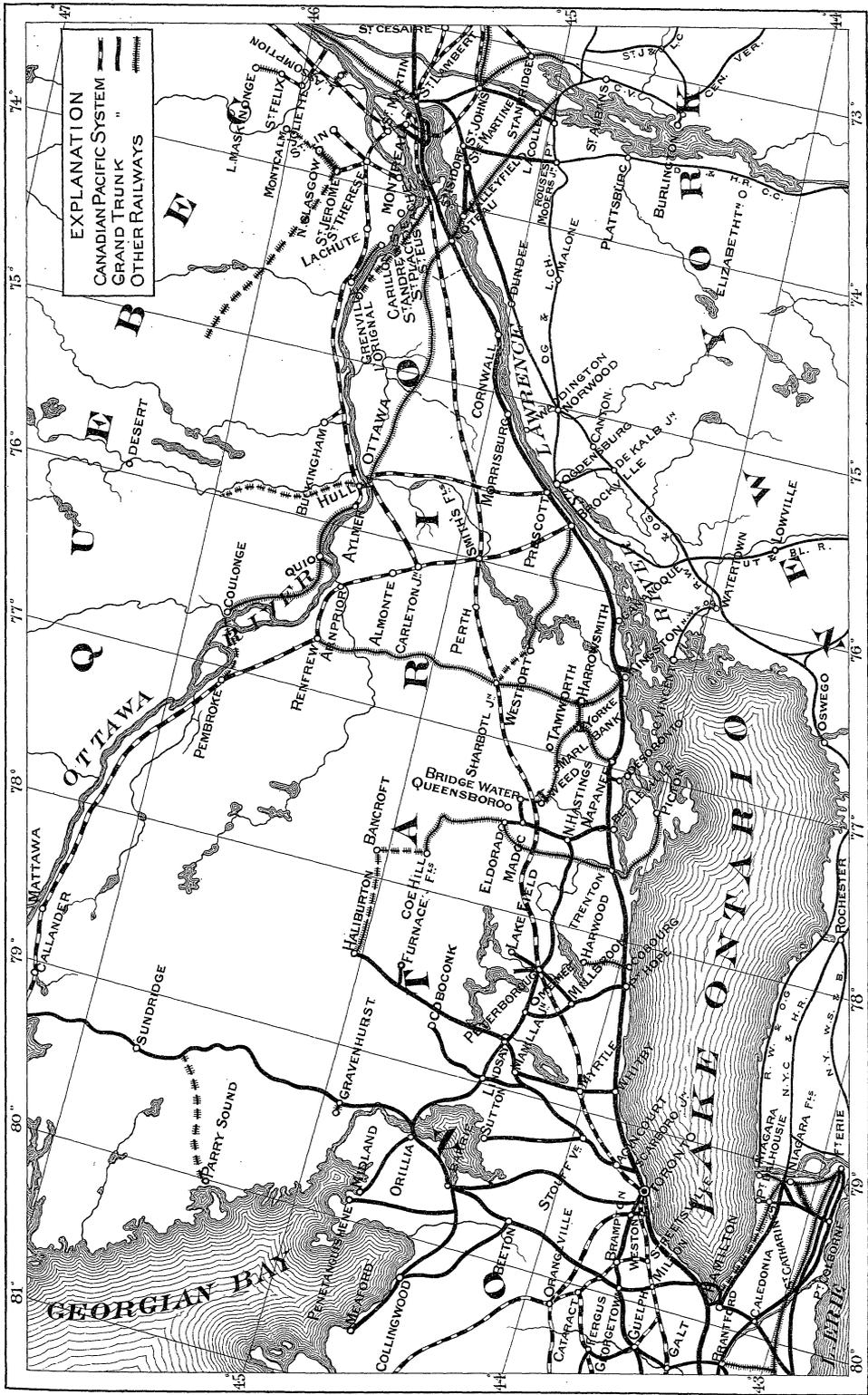
EXPLANATION
 GOVERNMENT RAILWAYS. ———
 OTHER RAILWAYS. - - - - -

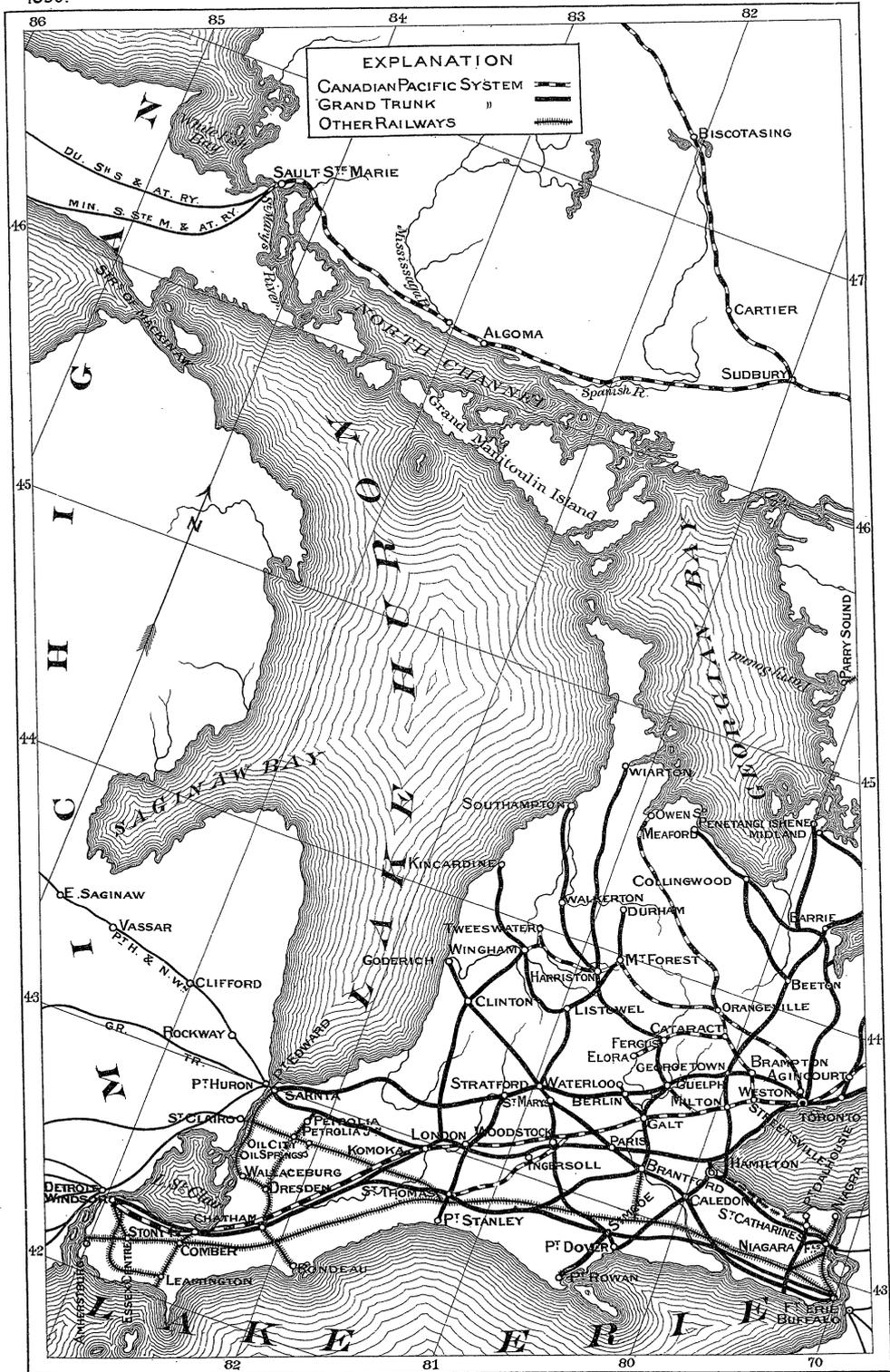


EXPLANATION

- CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- GRAND TRUNK
- GOVERNMENT RAILWAYS
- OTHER RAILWAYS

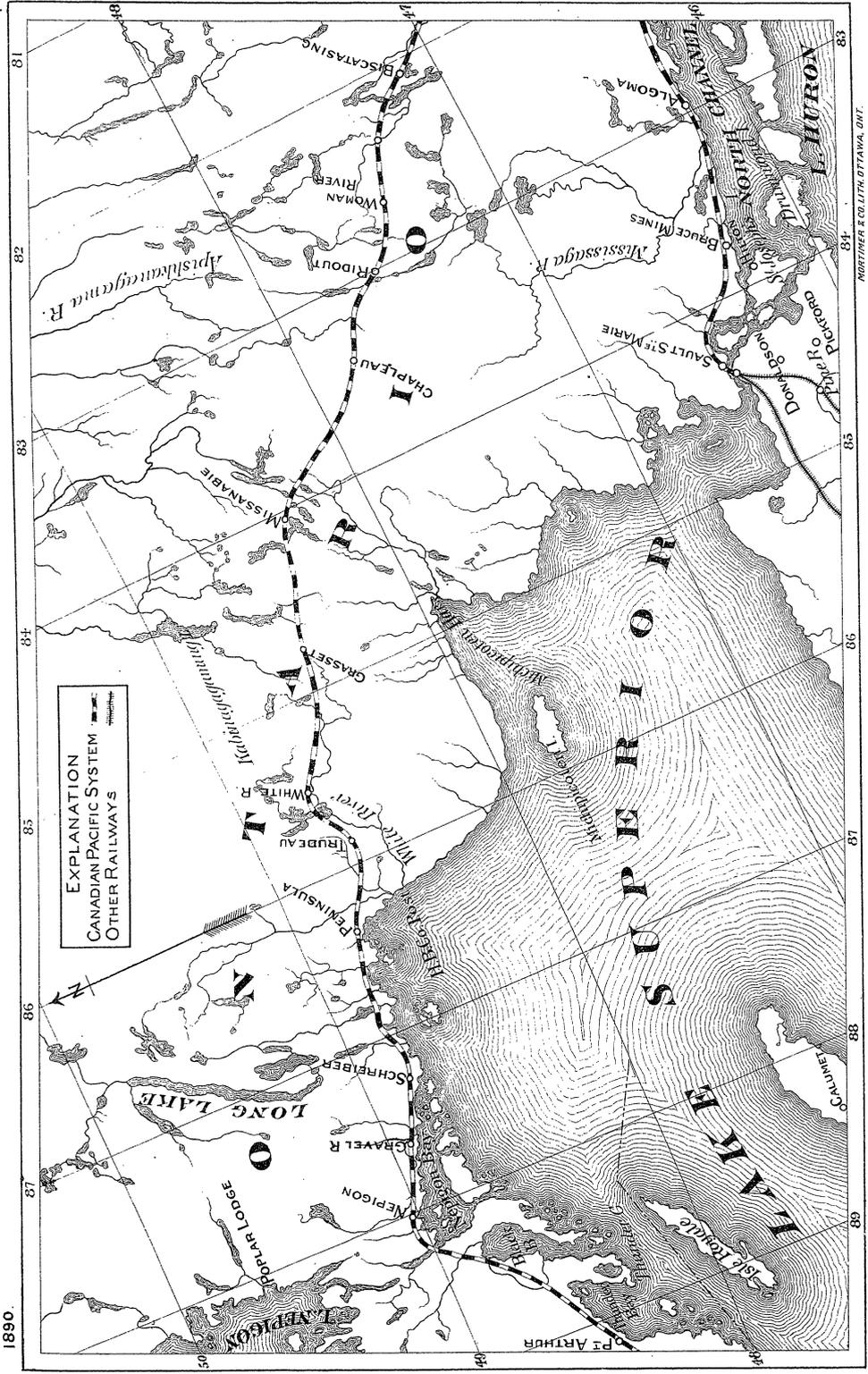






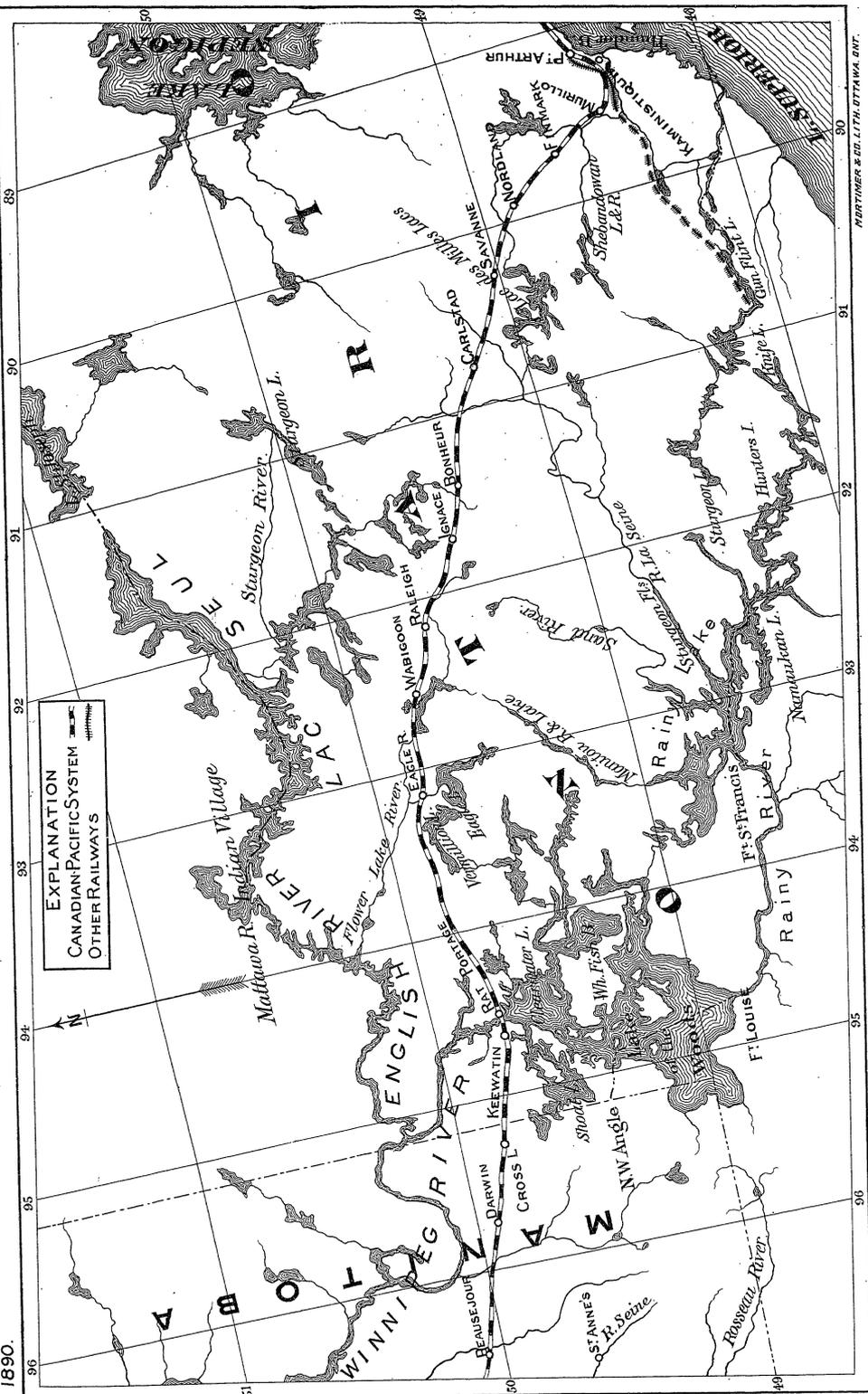
EXPLANATION

CANADIAN PACIFIC SYSTEM	
GRAND TRUNK	
OTHER RAILWAYS	

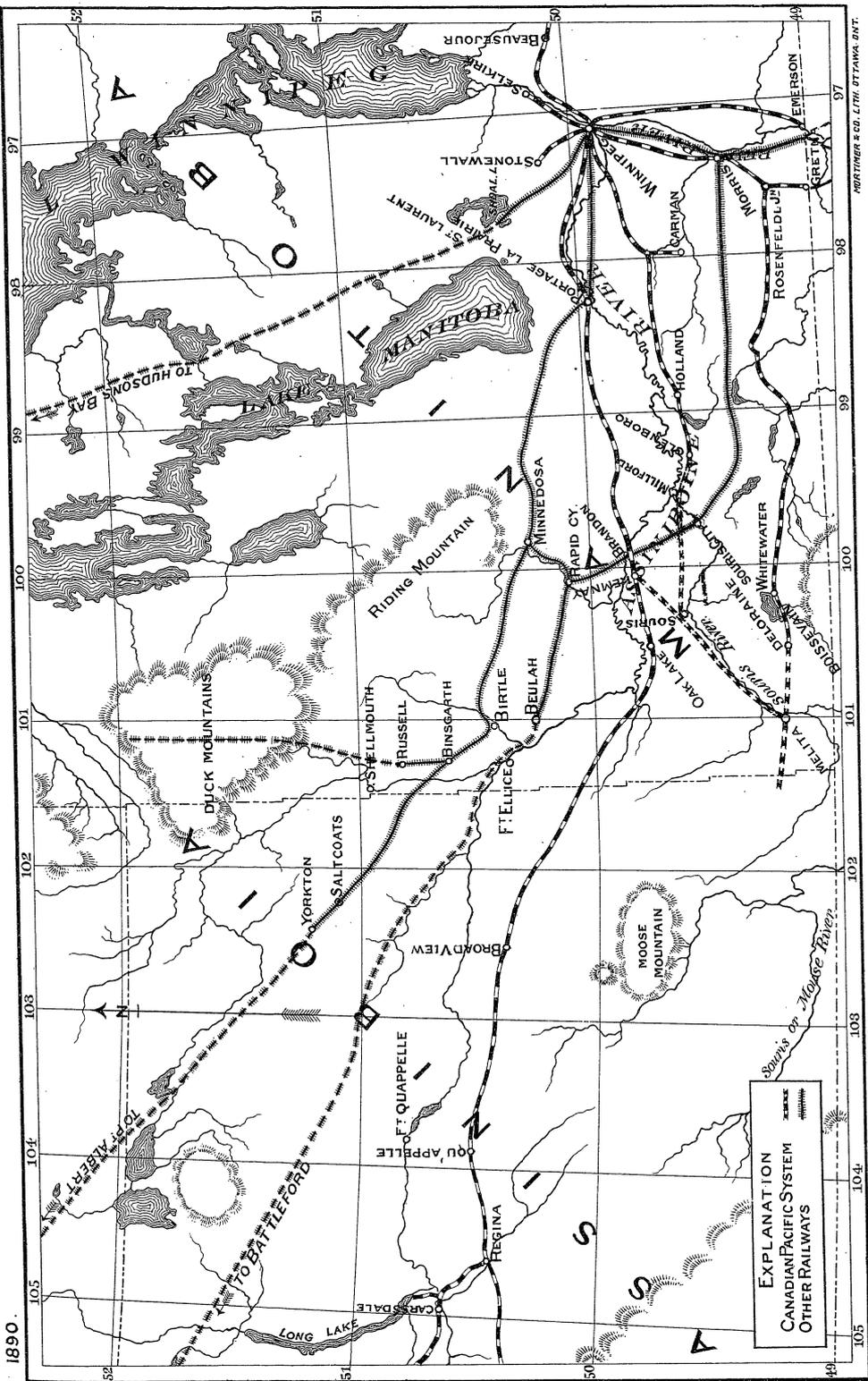


EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS

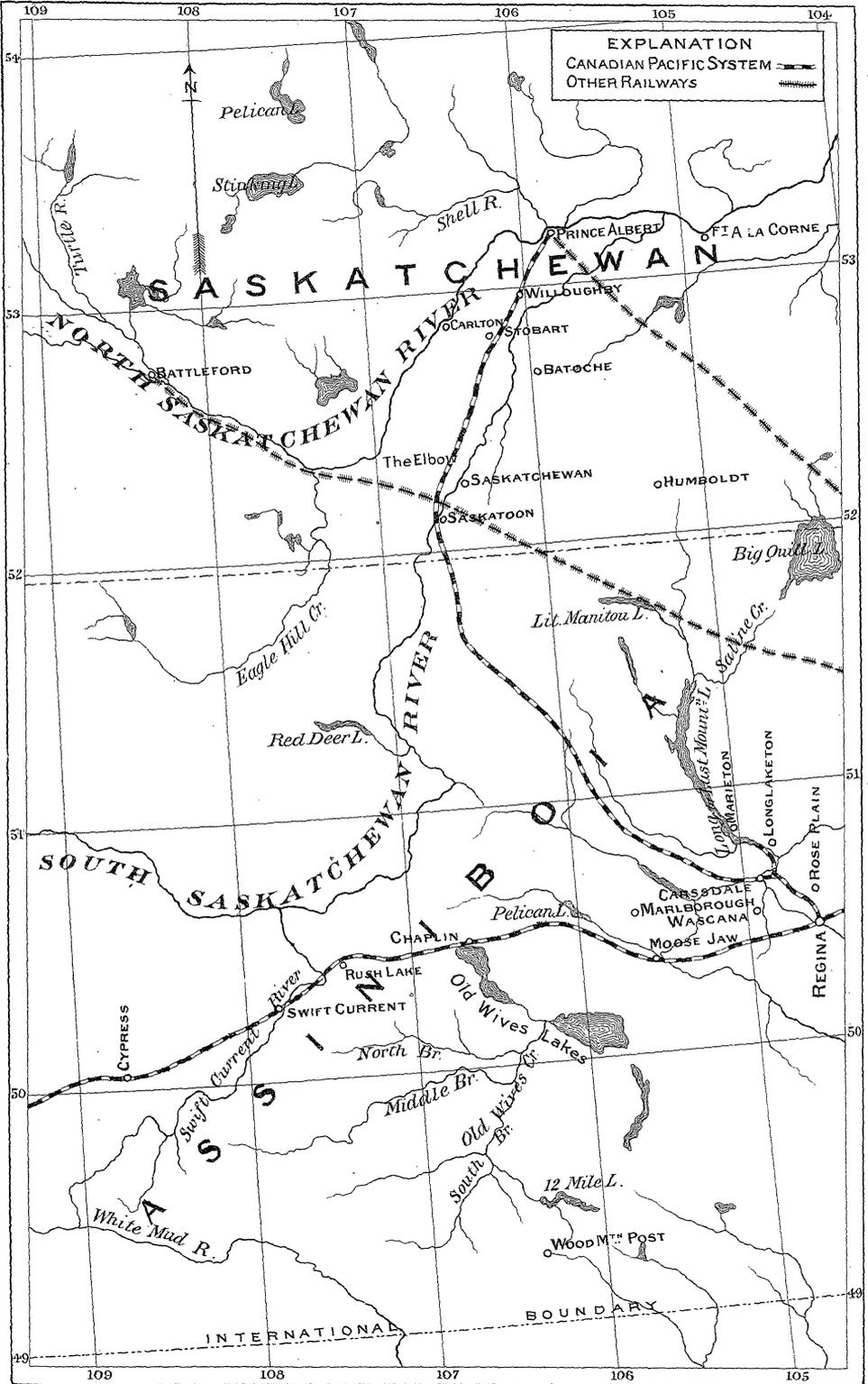


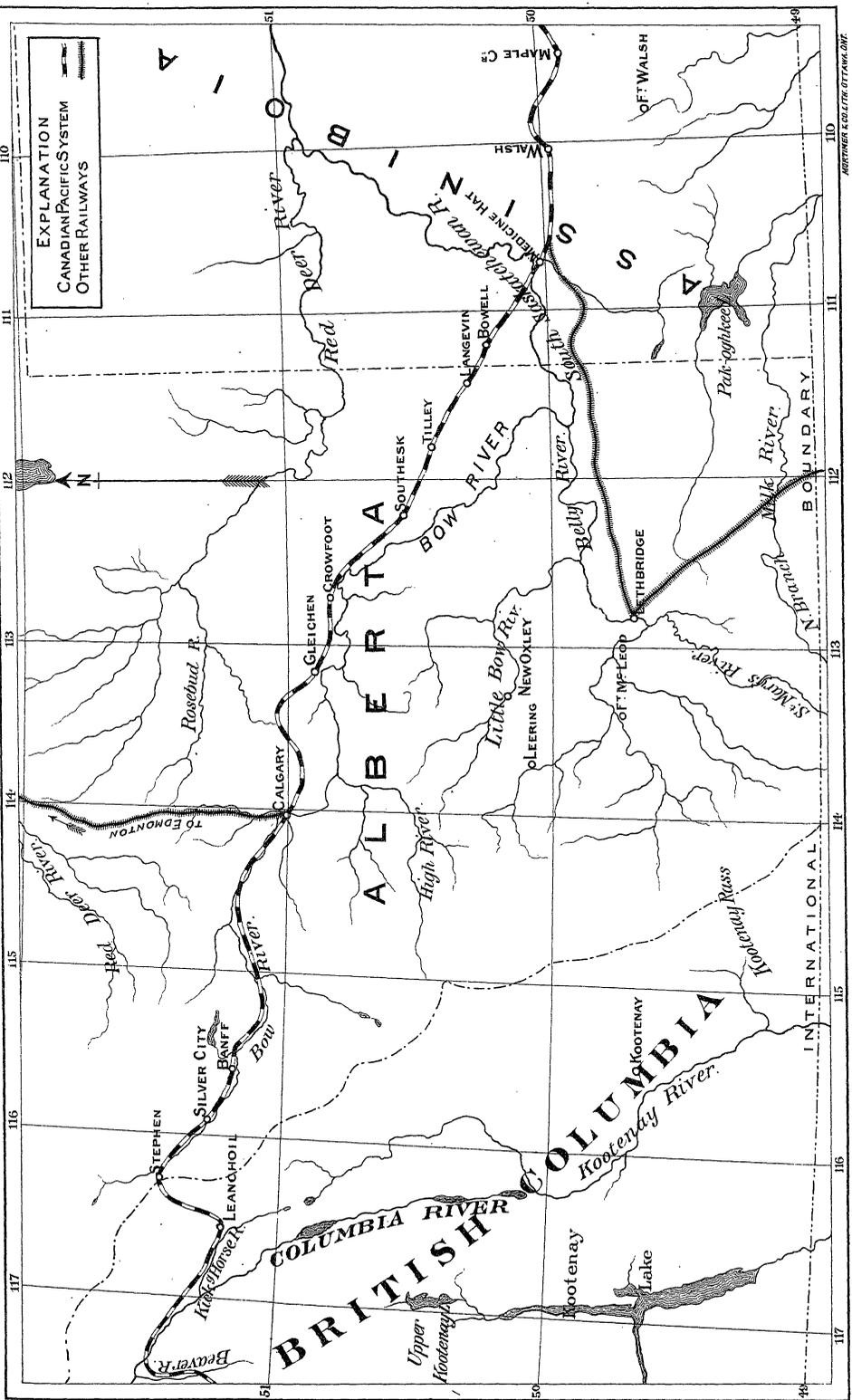


EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS



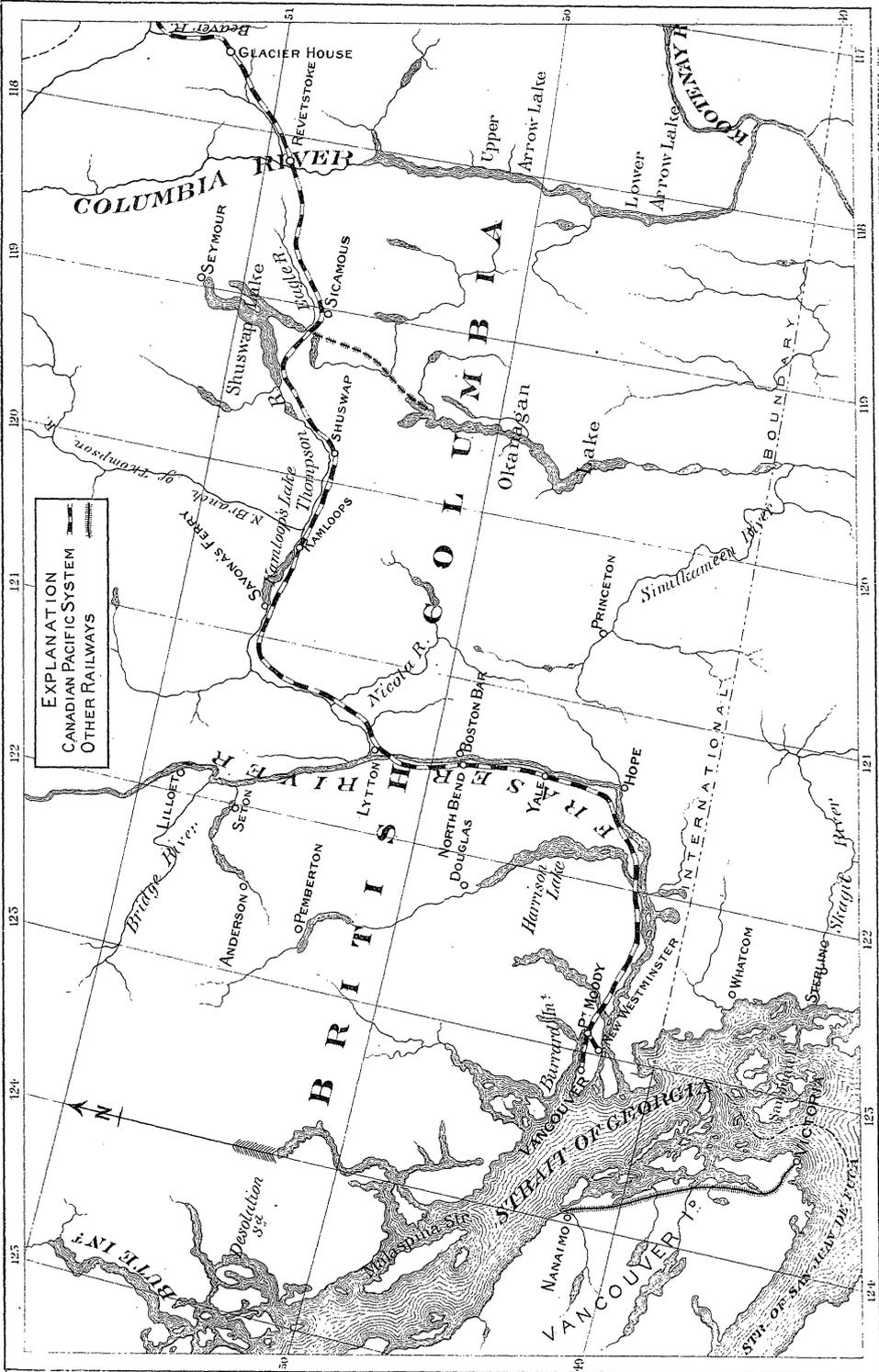
EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS





EXPLANATION

- CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- OTHER RAILWAYS

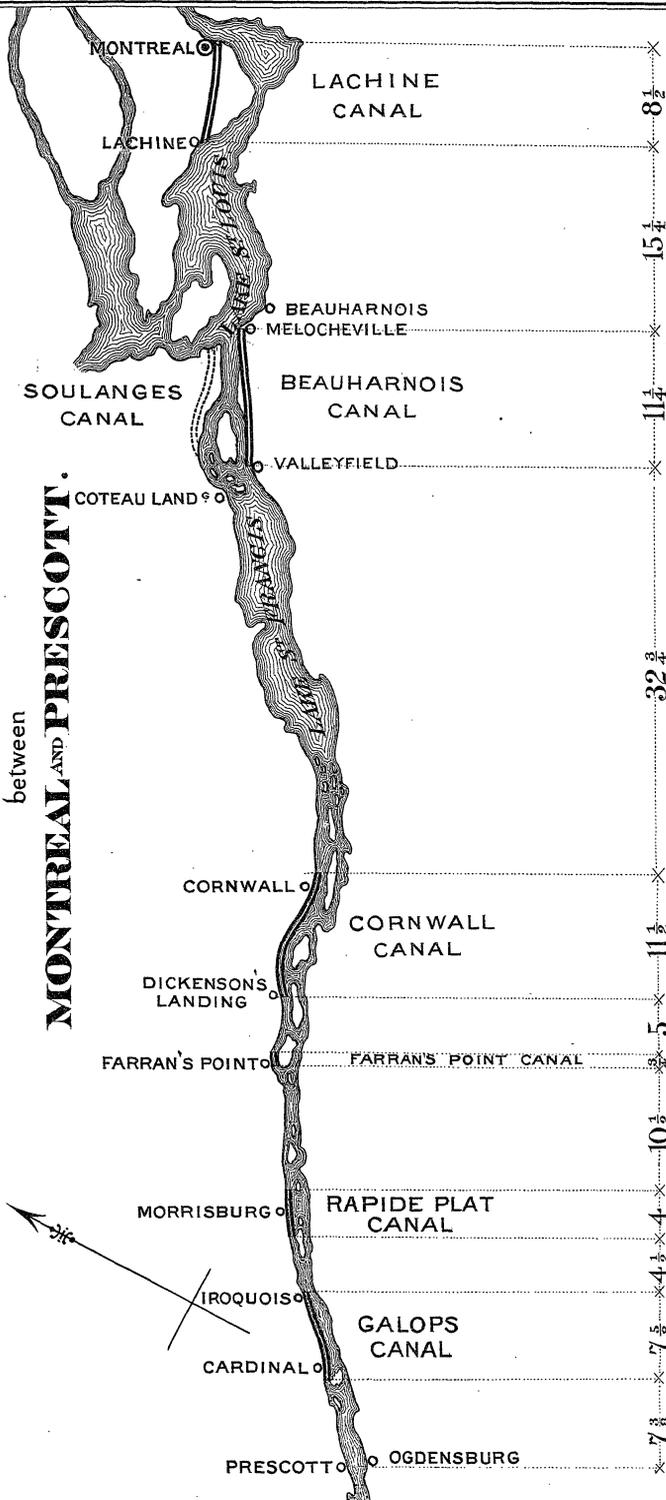


DIAGRAM

Shewing the Canals on the
S^t LAWRENCE RIVER.

between

MONTREAL AND PRESCOTT.



Total Canal Navigation 43 5/8 Miles
Rever " 15 3/8 "
" Prescott to Montreal 119 "

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX.						
Lachine	7,448	03	22,999	38	53,114	34
do —Revenu	8,238	46				
Cornwall	365,038	01	12,758	18	17,063	49
do —Revenu	2,000	00				
Williamsburgh	139,078	37	8,191	69	8,954	53
Beauharnois			14,999	20	19,847	42
Saint-Laurent	23,979	91				
Welland	99,805	52	72,686	19	109,202	02
do approfondir à 14 pieds	14,883	78				
do terrain et dommages	2,943	92				
do jetées, Port-Colborne et Maitland—Revenu	18,599	16				
do pont au-dessus de la vieille écl. 2 et ch.	316	41				
do jetée à Port-Dalhousie	8,023	64				
do décharge de Sunfish-Creek	670	74				
do déversoirs et digues, Dunnville	5,323	86				
do dommages causés par l'eau haute	11,344	46				
do remplir un étang à Sainte-Catherine	3,000	00				
do enquête sur l'administration	4,370	01				
Sault Sainte-Marie	176,568	55				
Sainte-Anne	6,151	14	1,525	51	2,571	04
Carillon—Revenu	4,526	61	7,582	38	15,896	16
Grenville	17	58				
Culbute	2,818	35			747	83
Rideau—Revenu	21,124	10	18,025	21	34,270	57
Trent	58,644	50	730	55	3,450	99
do —Revenu	11,522	65				
Murray	106,760	35			494	31
Saint-Ours—Revenu	24,571	96	1,935	44	2,138	40
Chambly—Revenu	23,221	48	14,399	93	19,655	38
Saint-Pierre			255	34	3,110	15
Tay	22,226	23				
Fort-Francis—Revenu	83	34				
Arbitrages et sentences arbitrales—Revenu	2,882	27				
Dragage général—Revenu	9,687	11	1,799	90		
Levées hydrographiques—Revenu	3,773	97				
Appoint. et dépenses imprévues, employés des canaux.					38,448	26
Travail du dimanche					9,302	05
Total, canaux	1,189,644	47	177,888	90	338,266	94
CHEMINS DE FER.						
Pacifique	41,375	54				
Intercolonial	365,246	48			3,481,472	98
do Prolongement-Est					79,102	77
do Embranchement de Windsor					18,982	82
Ile du Prince-Edouard					266,485	85
Cap-Breton	1,170,523	62				
A reporter	1,577,145	64			3,846,044	42

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,577,145 64	.....	3,846,044 42
CHEMINS DE FER—<i>Fin.</i>			
Annapolis et Digby.....	381,942 75		
Oxford et New-Glasgow.....	434,529 69		
Levés hydrographiques—Revenu.....	36,372 05		
Statistique—Revenu.....	1,903 80		
Subventions.....	1,678,195 72		
Wagon spécial pour Son Excel. le gouverneur général.	12,633 89		
Total, chemins de fer.....	4,122,723 54	.....	3,846,044 42
Total, chemins de fer et canaux.....	5,312,368 01	177,888 90	4,184,311 36

Total de la somme dépensée..... \$9,674,568.27.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
31 décembre 1890.

ANNEXE No 2.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations et travaux ordinaires du personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1890.

CANAL SAINT-PIERRE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868	156,523 32			
do depuis la confédération	1868	21,519 72			
do	1869	70,719 80			
do	1870		46,193 57		
do	1871			225 36	555 78
do	1872			280 00	6,122 07
do	1873			343 32	6,539 58
do	1874			725 93	1,558 57
do	1875	20 97		560 00	889 35
do	1876	11,125 00		641 55	
do	1877	63,330 18		600 00	17 45
do	1878	26,511 51		600 00	
do	1879	107,337 75		631 50	
do	1880	80,120 54		400 00	
do	1881	69,434 76		959 58	
do	1882	484 00		1,920 54	200 63
do	1883			2,089 19	232 42
do	1884	2,471 40		2,601 47	367 85
do	1885	16,820 15		1,929 11	183 11
do	1886	2,316 85		2,360 67	297 81
do	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do	1888			3,217 77	1,588 40
do	1889		500 00	3,085 29	353 38
do	1890			3,110 15	255 34
		629,823 70	47,443 57		

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 31 décembre 1890.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

				Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.
					\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération.....				1868		
do	avant	do	.....	1869		
do	do	do	.....	1870		
do	do	do	.....	1871		17,929 34
do	do	do	.....	1872		6,399 41
do	do	do	.....	1873		14,943 83
do	do	do	.....	1874		4,018 90
do	do	do	.....	1875		443 00
do	do	do	.....	1876		110 75
do	do	do	.....	1877		22 30
do	do	do	.....	1878		
do	do	do	.....	1879		
do	do	do	.....	1880		
do	do	do	.....	1881		520 00
do	do	do	.....	1882		
do	do	do	.....	1883		
do	do	do	.....	1884		
do	do	do	.....	1885		
do	do	do	.....	1886		
do	do	do	.....	1887		
do	do	do	.....	1888		
do	do	do	.....	1889		
do	do	do	.....	1890		
						44,387 53

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 31 décembre 1890.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

				Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
					\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.				2,547,532 85				
do	depuis	do	1868			1,852 70	13,742 05	10,431 51
do	do	do	1869	2,000 00			14,209 02	12,085 84
do	do	do	1870				15,834 49	13,302 39
do	do	do	1871			12,231 40	17,478 52	15,093 25
do	do	do	1872	36,708 15			16,076 93	12,334 69
do	do	do	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
do	do	do	1874	158,618 35			25,811 07	22,828 66
do	do	do	1875	197,420 52			28,592 01	30,057 34
do	do	do	1876	327,769 39			33,797 73	29,103 65
do	do	do	1877	1,439,375 73			33,148 86	19,824 33
do	do	do	1878	1,484,619 63			39,062 97	13,646 41
do	do	do	1879	958,053 30			42,338 84	12,400 78
do	do	do	1880	369,566 74			38,950 90	10,223 62
do	do	do	1881	292,165 51			39,027 99	19,888 33
do	do	do	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
do	do	do	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
do	do	do	1884	188,266 18			48,624 51	19,683 24
do	do	do	1885	111,215 23			49,004 85	20,199 78
do	do	do	1886	210,509 42			50,969 10	19,199 18
do	do	do	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
do	do	do	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
do	do	do	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
do	do	do	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
				9,112,631 42		84,269 79		

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.				1,611,424 11				
do	depuis	do	1868			63,193 75	9,349 99	6,216 98
do	do	do	1869			55 00	9,626 99	6,498 57
do	do	do	1870			27 50	10,117 57	6,384 81
do	do	do	1871				12,316 53	5,722 36
do	do	do	1872			27 50	11,792 46	15,733 38
do	do	do	1873			5,122 50	12,210 73	9,882 06
do	do	do	1874			26 00	15,392 51	10,990 56
do	do	do	1875			36 00	14,399 32	12,253 01
do	do	do	1876				14,465 86	17,170 83
do	do	do	1877				14,377 63	15,207 36
do	do	do	1878				14,383 37	9,861 05
do	do	do	1879				15,015 86	10,370 71
do	do	do	1880	266 15			15,362 61	8,997 34
do	do	do	1881				17,659 93	10,770 67
do	do	do	1882				18,804 53	20,813 86
do	do	do	1883			6,727 44	18,287 77	15,826 71
do	do	do	1884			3,277 98	19,107 38	16,232 61
do	do	do	1885			7,999 79	18,960 40	14,637 70
do	do	do	1886			8,491 80	19,228 90	14,356 00
do	do	do	1887			3,633 57	18,867 45	14,999 88
do	do	do	1888			14,411 97	19,325 05	14,285 98
do	do	do	1889			10,993,52	20,019 11	14,982 54
do	do	do	1890				19,847 42	14,999 20
				1,611,690 26		124,024 32		

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

[1890]

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		1,933,152	69						
do depuis do	1868			2,786	00	11,244	47		3,774 18
do do do	1869	10,692	04			10,347	91		3,859 14
do do do	1870			17,780	05	10,368	16		7,145 42
do do do	1871				7 50	11,848	39		8,891 61
do do do	1872			10,000	21	10,594	30		8,163 70
do do do	1873				1,011 75	13,042	25		12,467 65
do do do	1874					13,405	20		7,610 70
do do do	1875	1,780	00			13,351	91		7,097 34
do do do	1876					13,320	61		6,423 67
do do do	1877	49,211	37			13,375	70		6,440 54
do do do	1878	145,015	45			13,825	50		4,985 21
do do do	1879	143,092	05			13,817	96		4,983 15
do do do	1880	109,454	95			14,440	33		9,735 76
do do do	1881	53,948	14			15,173	60		5,524 10
do do do	1882	44,587	61			15,052	20		6,634 62
do do do	1883	21,728	93			13,283	67		8,361 71
do do do	1884	23,018	13			18,475	48		9,007 73
do do do	1885	62,034	90	16,298	96	15,988	96		12,368 51
do do do	1886	57,820	83		6,960 95	15,994	80		11,832 83
do do do	1887	46,966	43			17,520	54		12,100 29
do do do	1888	67,945	74			16,938	54		13,942 64
do do do	1889	163,993	85			17,890	55		58,205 26
do do do	1890	365,038	01		2,000 00	17,063	49		12,758 18
		3,299,481	12	56,845	42				

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		1,320,655	54						
do depuis do	1868					5,745	97		6,442 41
do do do	1869					5,769	81		5,670 88
do do do	1870					5,573	13		6,546 16
do do do	1871					6,382	17		5,308 41
do do do	1872				1,077 00	5,542	94		3,230 07
do do do	1873					6,424	49		7,347 75
do do do	1874					6,857	19		7,395 92
do do do	1875					6,547	62		4,110 29
do do do	1876					7,418	39		11,690 98
do do do	1877					7,388	08		10,053 61
do do do	1878					7,430	11		4,449 78
do do do	1879					7,517	20		3,549 71
do do do	1880					7,590	15		3,999 77
do do do	1881					7,572	35		5,020 73
do do do	1882					7,589	44		7,447 69
do do do	1883	13	19			7,423	48		7,299 39
do do do	1884	2,473	44			7,757	04		7,349 37
do do do	1885	103,237	12			7,696	67		8,198 03
do do do	1886	149,835	71			7,671	54		7,847 05
do do do	1887	115,853	00			7,635	54		7,904 76
do do do	1888	70,128	29	1,613	67	7,646	79		8,190 13
do do do	1889	59,867	26			7,485	28		8,794 61
do do do	1890	139,078	37			8,954	53		8,191 69
		1,961,141	92	2,690	67				

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 31 décembre 1890.

[1890]

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite*.
 CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

			Exercices terminés le 30 juin.	Imputable sur le capital.
			\$	cts.
Dépense par le gouvernem. avant la Confédération.....				116,821 31
do	depuis	do	1868	
do	do	do	1869	
do	do	do	1870	
do	do	do	1871	
do	do	do	1872	
do	do	do	1873	33,241 69
do	do	do	1874	26,541 30
do	do	do	1875	20,611 36
do	do	do	1876	50,215 47
do	do	do	1877	47,377 31
do	do	do	1878	5,570 46
do	do	do	1879	9,265 77
do	do	do	1880	9,214 56
do	do	do	1881	6,927 96
do	do	do	1882	28,933 45
do	do	do	1883	44,874 31
do	do	do	1884	89,846 03
do	do	do	1885	115,110 17
do	do	do	1886	116,051 73
do	do	do	1887	74,437 31
do	do	do	1888	56,482 85
do	do	do	1889	18,493 92
do	do	do	1890	23,979 91
				893,996 87

CANAL WELLAND.

			Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables au revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$ cts	\$ Ots.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....				222,220 00			
Dépense par le gouvern. avant la confédération.....				7,416,019 83			
do	depuis	do	1868	12,097 84		37,679 05	38,852 96
do	do	do	1869	43,486 36		39,060 61	50,773 03
do	do	do	1870		22,173 72	40,340 45	65,009 19
do	do	do	1871		48,569 10	42,383 33	53,381 02
do	do	do	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do	do	do	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do	do	do	1874	746,420 61		50,966 48	108,666 99
do	do	do	1875	1,047,119 91		52,595 00	88,539 99
do	do	do	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do	do	do	1877	2,199,962 61		59,963 47	49,783 93
do	do	do	1878	2,138,392 99		60,138 59	66,393 53
do	do	do	1879	1,552,697 41		59,942 23	56,755 57
do	do	do	1880	1,252,924 75		63,198 10	76,535 25
do	do	do	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do	do	do	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do	do	do	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do	do	do	1884	432,336 21		113,276 87	90,926 97
do	do	do	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do	do	do	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do	do	do	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do	do	do	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do	do	do	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do	do	do	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
				23,688,122 43	269,109 37		

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL DE SAINTE-ANNE.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		134,456 51			
do depuis do	1868			778 16	432 47
do do do	1869			1,062 96	1,873 51
do do do	1870			1,136 54	1,280 36
do do do	1871			1,285 84	1,539 02
do do do	1872		1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do	1873		540 11	2,199 64	1,264 40
do do do	1874	12,753 27		2,614 90	7,208 63
do do do	1875	32,627 71		1,859 20	4,506 68
do do do	1876	24,935 85		1,952 14	4,033 72
do do do	1877	30,003 08		1,982 65	1,756 93
do do do	1878	14,618 85		2,057 32	541 95
do do do	1879	22,113 02		2,202 03	3,259 70
do do do	1880	3,054 68		2,152 57	1,704 71
do do do	1881	69,042 76		2,553 02	3,257 92
do do do	1882	193,158 36		2,611 30	2,343 99
do do do	1883	172,959 95		2,569 86	3,448 83
do do do	1884	142,006 25		2,775 32	2,725 49
do do do	1885	93,679 57		2,618 60	4,042 04
do do do	1886	129,681 67		2,611 90	5,803 01
do do do	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do	1889	24,786 33		2,569 22	1,730 79
do do do	1890	6,151 14		2,571 04	1,525 51
		1,170,215 63	9,906 26		

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		63,053 64			
do depuis do	1868		19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do	1869			6,549 38	10,157 42
do do do	1870		4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do	1871		23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do	1872	165,257 28		8,324 51	17,235 31
do do do	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do	1874	245,258 38		10,710 88	10,605 82
do do do	1875	339,864 76		10,378 57	18,520 44
do do do	1876	326,203 16		10,764 38	11,475 96
do do do	1877	245,738 04		11,050 27	10,304 06
do do do	1878	22,676 20		11,401 30	5,082 72
do do do	1879	243,141 24		11,501 22	7,629 98
do do do	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
do do do	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
do do do	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
do do do	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
do do do	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
do do do	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
do do do	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do	1887	20,747 11		20,011 36	10,554 41
do do do	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
do do do	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
do do do	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
		3,990,760 36	54,757 54		

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET JETÉE DE LA CULBUTE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873		835 53		
do do do	1874		38,388 99		
do do do	1875	63,659 29			
do do do	1876	76,842 44			
do do do	1877	56,081 87			
do do do	1878	5,933 53			
do do do	1879	20,694 19			
do do do	1880	16,688 20		202 50	259 31
do do do	1881	4,721 62		962 85	
do do do	1882	29,567 15		790 00	162 33
do do do	1883	14,249 60		695 00	288 99
do do do	1884	8,151 16		733 50	
do do do	1885	19,071 76		730 00	572 75
do do do	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
do do do	1887	7,760 88		730 00	967 33
do do do	1888	7,573 99		739 50	730 60
do do do	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
do do do	1890	2,818 35		747 83	
		377,311 31	39,224 52		

CANAL RIDEAU.

Gouvernement impérial.		3,911,701 47			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		153,062 60			
do depuis do	1868		7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do	1869			19,250 71	13,140 77
do do do	1870		13 16	20,022 37	19,469 33
do do do	1871		11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do	1872		4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do	1873		18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do	1874		5,793 16	26,815 44	22,957 40
do do do	1875	9,310 85		26,553 37	19,699 81
do do do	1876	2,163 96		26,430 77	14,428 25
do do do	1877	214 11		25,959 56	14,198 18
do do do	1878			26,651 51	11,034 22
do do do	1879	7,703 88		26,042 52	7,134 55
do do do	1880			26,463 88	11,434 05
do do do	1881		133 50	26,024 71	8,627 00
do do do	1882			26,915 29	13,860 28
do do do	1883		70 65	27,322 81	23,524 84
do do do	1884		4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do	1885		2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do	1886		550 00	27,045 95	35,648 04
do do do	1887		20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do	1888		18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do	1889		6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do	1890		21,124 10	34,270 57	18,025 21
		4,084,156 87	112,829 06		

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

[1890]

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	121,537 65			
do depuis do	1868			1,532 75	753 74
do do do	1869			1,755 15	1,399 18
do do do	1870			1,458 09	1,006 22
do do do	1871			1,414 48	1,210 98
do do do	1872			1,565 80	1,263 19
do do do	1873			2,076 50	1,575 10
do do do	1874			2,219 13	2,363 42
do do do	1875			1,362 22	1,245 69
do do do	1876			1,403 92	1,601 71
do do do	1877			1,533 40	750 80
do do do	1878			1,536 65	283 77
do do do	1879			1,581 55	456 07
do do do	1880			1,614 01	705 54
do do do	1881			1,741 97	1,299 77
do do do	1882			2,002 71	1,902 41
do do do	1883		17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do	1884		5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do	1885		4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do	1886			2,311 70	4,143 47
do do do	1887			2,175 37	5,864 78
do do do	1888			2,216 04	2,801 17
do do do	1889		17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do	1890		24,571 96	2,138 40	1,935 44
		121,537 65			
			69,746 54		

CANAL CHAMBLY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	634,711 76			
do depuis do	1868			8,312 90	9,355 70
do do do	1869			8,437 22	13,120 97
do do do	1870			8,934 41	20,180 73
do do do	1871		2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do	1872		1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do	1873		759 00	10,390 44	11,789 27
do do do	1874		2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do	1875	2,415 00		12,201 99	16,306 91
do do do	1876			10,593 14	13,273 56
do do do	1877	80 00		10,281 78	10,111 32
do do do	1878			10,413 99	6,022 96
do do do	1879			11,301 53	8,809 77
do do do	1880			11,516 22	12,377 74
do do do	1881			13,950 47	20,705 17
do do do	1882		31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do	1883		21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do	1884		41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do	1885		21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do	1886		14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do	1887		17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do	1888		65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do	1889		51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do	1890		23,221 48	19,655 38	14,399 93
		637,206 76			
			296,788 45		

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Comptable.

OTTAWA, 31 décembre 1890.

[1890]

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

			Exercic. ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouve- lements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.							
do	depuis	do	1868		400 00		
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873				
do	do	do	1874				
do	do	do	1875				
do	do	do	1876				
do	do	do	1877				
do	do	do	1878				
do	do	do	1879				
do	do	do	1880				
do	do	do	1881				
do	do	do	1882	7,135 63			
do	do	do	1883	84,071 68			
do	do	do	1884	118,187 43			
do	do	do	1885	148,902 66			
do	do	do	1886	179,704 52			
do	do	do	1887	142,563 66			
do	do	do	1888	146,754 37			
do	do	do	1889	215,326 46			
do	do	do	1890	106,760 35		494 31	
				1,149,406 76	400 00		

CANAL DE LA TRENT.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.				309,371 31			
do	depuis	do	1868				
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873				
do	do	do	1874				
do	do	do	1875				
do	do	do	1876				
do	do	do	1877				
do	do	do	1878				
do	do	do	1879				
do	do	do	1880	561 50		1,188 92	3,568 89
do	do	do	1881			2,489 93	2,233 50
do	do	do	1882		5,886 51	2,011 92	8,115 50
do	do	do	1883	40,767 16	9,503 66	2,235 50	3,047 42
do	do	do	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do	do	do	1885	121,382 84		3,303 87	4,653 50
do	do	do	1886	75,103 30		1,639 75	5,917 88
do	do	do	1887	179,541 63		1,938 08	6,008 88
do	do	do	1888	114,879 35		1,770 29	5,151 42
do	do	do	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do	do	do	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
				1,068,237 63	62,539 31		

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

[1890]

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

	Exercic. ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882		748 65		
do do do	1883	4,831 80			
do do do	1884	50,878 12			
do do do	1885	92,473 97			
do do do	1886	65,561 51			
do do do	1887	49,617 92			
do do do	1888	54,166 57			
do do do	1889	89,486 18			
do do do	1890	22,226 23			
		429,242 30	748 65		

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872		949 35		
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888	8,145 06			
do do do	1889	34,018 95			
do do do	1890	176,568 55			
		218,732 56	949 35		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1890.

ANNEXE N° 3.

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1890.

Subventions votées.		Chemins de fer.										Total jusq. 30 juin 1890.												
En vertu de quelle loi.	Montant.	Paievements.										\$ cts.												
		\$ cts.	1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	\$ cts.	\$ cts.													
46 Vic., chap. 25	156,800 00		144,000																					
53 do	384,000 00																							
45 do	80,000 00																							
46 do	96,000 00																							
48-9 do	186,295 00		32,000	37,027	186,745	202,219	282,013 00	19,911 00	38,440 00	748,355 00														
49 do	28,800 00																							
50-1 do	96,000 00																							
51 do	89,600 00																							
46 do	70,000 00		32,000	57,600																				
49 do	12,800 00																							
50-1 do	32,000 00																							
52 do	272,000 00			49,090	41,000	60,580	24,158 00																	
46 do	115,200 00			32,000	76,800	61,200	0,050 00	13,950 00																
47 do	76,800 00																							
47 do	32,000 00																							
50-1 do	32,000 00																							
47 do	57,600 00			25,088																				
49 do	22,400 00																							
52 do	48,000 00			48,000																				
47 do	48,000 00																							
45 do	660,000 00			154,440	1,051,590	78,370																		
46 do	660,000 00																							
53 do	128,000 00																							
47 do	198,000 00																							
47 do	19,200 00																							
48-9 do	19,200 00																							
49 do	32,000 00																							
48-9 do	140,800 00																							
47 do	60,342 00																							
51 do	60,342 00																							
do	288,000 00																							

ANNEXE No 4.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 9 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les chemins de fer sous mon contrôle, ainsi que sur les autres chemins de fer qui reçoivent de l'aide du gouvernement.

Aussi les rapports du surintendant en chef, de l'ingénieur en chef et du mécanicien-chef du chemin de fer Intercolonial, avec les états préparés par le premier comptable et trésorier, et les rapports du surintendant et du mécanicien-surintendant du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, avec les états préparés par le comptable et auditeur.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les arbitres nommés pour juger la réclamation faite contre le gouvernement par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement à la construction de leur section de chemin de fer construite par le gouvernement entre Savona's Ferry et Port-Moody, n'ont pas encore terminé leurs travaux; mais la preuve de la responsabilité est faite, et les avocats ont plaidé la cause. Je comprends que les arbitres ont intention de faire une nouvelle inspection des ouvrages en décembre prochain.

J'ai récemment fait un voyage sur cette ligne entre Ottawa et Vancouver, et j'ai remarqué avec plaisir le long de la route qu'on a substitué un grand nombre de solides remblais en terre avec ponceaux, aux chevalets en bois, à mesure que ces derniers avaient besoin de réparations. Ces ouvrages se trouvaient surtout sur les sections au nord du lac Supérieur, entre Port-Arthur et Winnipeg, et entre le Pont Spencer et Port-Moody. Sur la section du Pont Spencer et Yale on a construit un certain nombre de murs de soutènement en béton et en maçonnerie de moellons bruts pour remplacer les chevalets et les caissons. J'ai aussi remarqué, entre Port-Arthur et Winnipeg, qu'on enlevait le rail d'acier de 56 livres pour le remplacer par un rail beaucoup plus pesant de 72 livres à la verge. J'ai remarqué qu'on avait construit un troisième élévateur pour le grain à Fort-William inférieur. Tous ces ouvrages d'amélioration augmentent de beaucoup la valeur, la solidité et la permanence de la route, et les facilités de construction de ces ouvrages sont si bonnes, qu'on peut les faire à un prix bien inférieur à celui pour lequel il aurait été possible de les exécuter lors de la construction première.

Ce chemin de fer a été livré à la circulation d'un côté à l'autre du continent, le 28 juin 1886, et a une longueur totale de 4,274 milles en exploitation. Les recettes brutes pour les premiers douze mois se sont élevées à \$10,650,254; depuis cette date la compagnie a jeté des embranchements vers les principaux centres de commerce du Canada, de sorte qu'elle avait 4,973 milles de chemin en exploitation le 30 juin 1890, et que les recettes brutes pour l'exercice terminé ce jour-là, se chiffraient par \$15,572,985. L'achèvement de la nouvelle route entre Montréal et Saint-Jean, et l'arrangement conclu avec le gouvernement pour le service entre Saint-Jean et Halifax, sur le chemin de fer Intercolonial, donne à la compagnie un parcours ininterrompu entre Halifax et Saint-Jean sur l'océan Atlantique, et Vancouver sur le Pacifique.

Il ne peut plus y avoir le moindre doute sur l'immense avenir qui s'ouvre devant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le développement du trafic depuis l'ouverture du chemin de fer en 1886, a dépassé de beaucoup mon attente, bien que j'aie toujours exprimé une grande confiance dans la réussite de l'entreprise. Une grande partie du pays qu'il traverse est encore peu habitée, mais peut subvenir à une

forte population; et à mesure qu'elle augmentera d'année en année, le trafic devra suivre la même progression. Une grande partie du succès de la compagnie est indubitablement due à l'énergie, à l'habileté et l'esprit d'entreprise de son président, qui, à compter du jour où il assumait charge du chemin, prétait sa prospérité, et prit la résolution de la faire réussir pour faire honneur au pays.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Le 15 juillet, ce chemin de fer était suffisamment avancé vers son achèvement pour permettre de le livrer sûrement à la circulation, et le premier train régulier de trafic sur cette ligne partit de Pictou ce jour-là; depuis cette époque il a été exploité avec succès et a créé un trafic très passable. A la rivière John, les opérations ont été bien meilleures qu'on ne prévoyait, tellement qu'il est devenu nécessaire d'augmenter les aménagements de la station à cet endroit, en convertissant la salle des marchandises en salle d'attente, et en construisant un bâtiment séparé pour les marchandises. A d'autres stations il a surgi un important trafic de produits agricoles et de bois de construction, qui a nécessité la pose de nouvelles plateformes de chargement. Bien que d'habitude il ne soit pas désirable d'ouvrir une ligne au trafic avant qu'elle soit entièrement terminée, on a décidé de la faire dans le cas présent, parce que le commerce dans cette partie du pays souffrait et le demandait. A la suite de cette décision MM. Grey, Trites et McManus, les entrepreneurs de la pose des rails et du ballastage, ont demandé d'être libérés de leurs obligations, parce qu'ils craignaient que l'achèvement de leurs travaux ne fût interrompu et retardé. On leur payait donc l'ouvrage qu'ils avaient fait, et après mûre délibération, et sur ma recommandation, il fut décidé de les décharger du reste de l'entreprise, et de la finir à la journée. Ce fut fait sous la direction de M. F. J. Lynch, et on espère que les travaux seront terminés dans à peu près trois semaines. Comme le prévoyait l'entrepreneur, les trains de trafic ont quelque peu gêné le progrès des travaux, mais, aux termes de leur contrat, le ballastage aurait dû être terminé longtemps avant la date de l'ouverture du chemin.

Il reste encore à livrer le matériel roulant qui suit: 6 voitures à voyageurs de première classe, 3 wagons-poste et fumoirs, 2 chasse-neige, et 2 *flangers*.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

Mon dernier rapport sur ce chemin de fer date du 1er octobre 1889, et depuis cette date les travaux de construction ont fait des progrès constants. La longueur totale du chemin, y compris le pont sur les Grands Narrows, est de 98½ milles.

La section qui s'étend depuis la Pointe Tupper, sur le détroit de Canso, jusqu'aux Grands Narrows, 45½ milles, entreprise par MM. Isbester et Reid, est presque terminée, le gros de l'ouvrage à faire consistant surtout dans le remplissage de deux forts remblais avec les trains et environ 14 milles de ballastage. Les autres menus ouvrages encore à faire consistent à mettre la dernière main à des petits bouts de chemin.

Le pont des Grands Narrows, construit par MM. Reid et Isbester, se compose de 6 travées en acier de 242 pieds chacune, et d'une travée tournante de 244 pieds, reposant sur des piles et culées en maçonnerie massive, les culées et la pile de pivot étant assises sur des pilotis. Les six piles reposent dans plus de 70 pieds d'eau, sur une solide fondation. La structure a une belle et solide apparence et fait honneur aux entrepreneurs, qui en ont fait un ouvrage de première classe sous tous les rapports. Il y aura quelques légères dépenses à faire pour sa structure sous forme de pilotis de défense, de poteaux de halage, et pour l'éclairage des signaux, et une cuisse de fer pour la pile du pivot. Jusqu'à ce que le chemin soit ouvert à la circulation du public, on se propose de laisser le pont ouvert afin de n'occasionner aucun retard aux vaisseaux naviguant dans ces eaux. Le pont a 1,700 pieds de longueur.

La section s'étendant des Grands Narrows à Sydney-Nord, Sydney et le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale, longeur de 52¾ milles, dont MM. Simms et Slater sont les entrepreneurs, et que le gouvernement finit aux termes du contrat, est terminée, à l'exception d'environ 4 milles de ballastage, l'ajustement du ballast, quelques clôtures, et le prolongement jusqu'à l'eau profonde à Sydney-Nord.

Le matériel roulant qui reste à livrer se compose des 5 voitures de voyageurs de première classe, 6 voitures de voyageurs de deuxième classe, 3 wagons à bagages, et trois wagons-fumoirs. Ce chemin, comme celui d'Oxford et New-Glasgow, a une apparence bien permanente. Les ponts sont des structures en acier, reposant sur de la maçonnerie solide; les ponceaux sont en maçonnerie, les conduites en fer et en argile vitrifiée d'une force double; les remises aux locomotives à la Pointe Tupper et à Sydney, sont en briques; les bâtiments des gares sont bien disposés et de belle apparence. Il y a un quai commode à la Pointe Tupper et un autre à Sydney, tous deux de solides constructions. A Sydney-Nord le chemin est construit jusqu'à la gare de la ville, où l'on a érigé un beau groupe de bâtiments.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION POUR L'ANNÉE FINISSANT LE
30 JUIN 1890.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial.....	894
Chemin de fer de Prolongement-Est.....	80
Embranchement de Windsor.....	32
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	211
	1,217

Le résultat du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	N ^o bre de milles en moyenne p. l'année.	—	Total.	Profit.	Perte.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial	894	Recettes.....	2,928,080 92		
		Frais d'exploitat....	3,481,472 97		
Prolongement-Est.....	80	Recettes.....	84,658 95		553,392 05
		Frais d'exploitat....	79,102 77		
Embranchement de Windsor...	32	Recettes.....	30,162 46		
		Frais d'exploitat....	18,982 82	5,556 18	
Île du Prince-Edouard.....	211	Recettes.....	160,971 78		
		Frais d'exploitat....	266,485 85	11,179 64	
					105,514 07
				16,735 82	658,906 12
					16,735 82
Total.....	1,217	Perte nette.....			642,170 30

L'état qui précède n'indique pas un résultat aussi satisfaisant qu'on pourrait le désirer, au point de vue des affaires, mais quelques-unes des circonstances qui ont contribué aux pertes dans l'opération des chemins de fer ont sans doute produit des avantages incalculables pour le commerce général du pays.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Les fortes pertes subies dans l'opération de cette ligne sont principalement dues aux causes suivantes: l'ouverture de la "Ligne Courte" entre Saint-Jean et Montréal, les nombreux renouvellements de rails, et les dépenses causées par la consolidation des ponts en fer.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, les tonnes de fret, et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1876, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$ cts.		
1876-77.....	714	1,154,445 35	431,327	613,428
1877-78.....	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79.....	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80.....	825	1,506,298 48	561,924	581,433
1880-81.....	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82.....	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83.....	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84.....	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85.....	861	2,368,153 65	970,089	914,785
1885-86.....	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886-87.....	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887-88.....	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194
1888-89.....	894	2,895,364 35	1,204,790	1,091,189
1889-90.....	894	2,928,080 92	1,353,417	1,170,249

Avant la clôture d'un nouvel exercice, la section d'Oxford et New-Glasgow de l'Intercolonial et le chemin de fer du Cap-Breton seront en exploitation, et dans mon prochain rapport annuel leurs opérations seront traitées comme faisant partie de celles de l'Intercolonial. Cela ajoutera 171 milles aux chemins de fer de l'Etat, en exploitation.

La quantité de charbon transportée sur l'Intercolonial, des houillères de la Nouvelle-Ecosse à la Jonction de la Chaudière, et à l'ouest de ce point, depuis l'ouverture de ce trafic en 1879, a été comme suit :—

—	Tonneaux.	—	Tonneaux.
1879.....	570	1885.....	165,791
1880.....	10,246	1886.....	175,512
1881.....	30,629	1887.....	192,022
1882.....	35,089	1888.....	173,730
1883.....	54,891	1889.....	157,407
1884.....	112,898		

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1889, aucune addition n'a été faite pendant le dernier exercice :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wag. à houille de 5 espèces différentes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vnp.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re clas.	1re classe.	Wagons-lits de 2e classe.	2e classe.	Wag.-poste, etc.								
	176	17	75	6	76	51	81	1868	1470	2186	40	10	17	2

N.B.—Quatre des wagons à bagages circulent comme fourgons de conducteurs, et 118 wagons-plateformes servent pour le charbon.

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien :

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-platiformes.	Wagons à houille de différentes espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flaniers.	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-sabl. de 1re cl.	1re classe.	Wagons-lits de 2e cl.	2e classe.									Wag.-poste, etc.
1889-90.....			2		3	1	67	46	95	1			

On a posé durant l'exercice 13,125 tonnes de rails d'acier de 67 livres pour remplacer les rails de 56 livres. Si ces rails sont bons, ils amélioreront grandement le chemin, et lui donneront une assise beaucoup plus solide que le rail plus léger sous les trains pesants.

Le service des malles d'Europe s'est fait avec grande célérité, et a donné, je crois, satisfaction en général. Le wagon-dortoir attaché au train spécial de la malle anglaise a été très apprécié.

Les trains rapides de marchandises inaugurés il y a une couple d'années dans l'intérêt spécial du commerce de poisson frais entre les provinces maritimes et l'ouest, ont rendu de grands services en expédiant rapidement une classe de marchandise qui exige tout spécialement une prompte livraison. Cependant, le développement de ce commerce n'a pas répondu à mes prévisions. Ce train court d'une extrémité à l'autre du chemin, y compris les arrêts, à une vitesse d'environ 22 milles à l'heure.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel au 30 juin '89.	\$46,542,987 33
Dépenses durant l'exercice.	
Augmentation de facilités aux stations, têtes de lignes et aux stat. de jonct.	\$110,103 88
Embranchements.....	229,616 10
Freins à air comprimé sur les wagons aux marchandises.....	12,739 00
Appareils de chauffage à vapeur fournie par la locomotive.....	11,333 03
Construction originale.....	1,454 47
	365,246 48
Coût total au 30 juin 1890.....	\$46,908,233 81
Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—	
Chemin.....	\$39,926,849 44
Matériel roulant.....	6,981,384 37
Total.....	\$46,908,233 81

Dans le but de mieux protéger le public voyageur et les employés, un système de chauffage à la vapeur fournie par la locomotive, et d'éclairage à l'électricité, a été introduit dans toutes les voitures à voyageurs, dont 102 sont maintenant munies d'appareils de chauffage à la vapeur, et 81 d'appareils d'éclairage à l'électricité. Le frein à air comprimé a aussi été posé sur 464 wagons aux marchandises. L'entretien de ces améliorations augmentent sérieusement les frais d'exploitation, l'éclairage à l'électricité étant très dispendieux. Je suis cependant fortement favorable à l'extension de ces améliorations à tout le matériel roulant, et je me propose, en conséquence, de demander au très honorable ministre des chemins de fer et des canaux d'inscrire pour cette fin une somme dans le budget qui sera soumis au parlement.

On dit que le chauffage à la vapeur fonctionne admirablement, mais qu'on ne peut se fier complètement à l'éclairage à l'électricité; il donne une lumière excellente tant qu'il brûle, et il est susceptible de se déranger en route, en partie à cause du mouvement du train, et dans ce cas il faut revenir à l'ancien système d'éclairage par les lampes. J'espère cependant qu'on finira par remédier à cette difficulté et aux frais excessifs qu'il occasionne. Les freins à air comprimé sur les wagons aux marchandises ont prouvé leur grand avantage, et je crois que le jour n'est pas éloigné où ils seront en usage général sur tous les chemins de fer du Canada.

A Halifax la cour et les bâtiments destinés aux voyageurs et aux marchandises sont tout à fait insuffisants et trop embarrassés pour permettre de faire l'ouvrage d'une manière satisfaisante et rapide. On le sent depuis longtemps, mais surtout depuis que les opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique s'y font. Il sera nécessaire d'agrandir la cour, de poser des voies, et de construire de nouveaux bâtiments le plus tôt possible. Le coût de ces ouvrages, à part le terrain et les dommages, peut-être évalué à \$350,000.

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état, mais le service des trains rapides est dur pour tous les deux, et nécessite un supplément de travail et de dépenses pour les maintenir à la hauteur des besoins.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU CAPITAL.

Il n'a été fait aucune dépense pour le compte du capital pendant l'exercice 1889-90. Les chiffres sont comme suit :—

Chemin.....	\$1,122,547 70
Matériel roulant.....	196,183 79

Total le 30 juin 1890..... \$1,318,731 49

Il s'est produit une amélioration et dans les recettes et dans les frais d'exploitation, indiquant une petite somme de recettes nettes, comme je l'ai déjà dit.

Le tableau suivant indique les recettes et les frais d'exploitation de chaque année depuis que le gouvernement a acheté ce chemin :

—	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.
	\$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Recettes.....	73,050 01	66,893 11	64,107 10	70,552 20	72,436 65	84,658 95
Frais d'exploitation.....	78,273 65	94,756 06	94,254 04	90,954 73	90,719 04	79,102 77
Profit.....						5,556 18
Perte.....	5,223 64	27,862 95	30,146 94	20,402 53	18,282 39	

Le chemin et le matériel roulant ont été maintenus en bon état, et le chemin est en excellent état de service.

Le bateau-passeur *Norwegian* faisant le service entre Mulgrave et Port-Hawksbury, dans le détroit de Canso, a été détruit par un incendie l'hiver dernier. On a fait des arrangements pour se procurer un nouveau bateau, et dans l'intervalle le steamer *Goliah* a été frété pour faire ce service.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis continue à exploiter le chemin, le gouvernement entretient la voie et les constructions, comme ci-devant, le premier recevant $\frac{2}{3}$ et le second $\frac{1}{3}$ des recettes brutes.

Le résultat des opérations de l'année est comme suit :

Un tiers des recettes brutes payées au gouvernement...	\$30,162 46
Coût d'entretien de la voie et des constructions.....	18,982 82

Profit..... \$11,179 64

La voie permanente et les constructions ont été bien entretenues, et le chemin est en bon état de service.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Comme on n'a fait aucune dépense pour le compte du capital les chiffres restent semblables à ceux de la fin du dernier exercice :—

Coût du chemin.....	\$3,283,051 89
Coût du matériel roulant.....	458,729 00
Total..	<u>\$3,741,780 89</u>

Le matériel roulant porté au compte du capital et représentant cette somme de \$458,729, se compose comme suit :—

Locomotives.....	21
Voitures de 1re classe.....	17
Voitures de 2e classe et à bagage.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	175
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons de conducteurs.....	3
Fourgon de payeur.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	<u>9</u>

COMPTE DE REVENU.

Le manque partiel de récoltes l'an dernier a diminué le volume du trafic comparé à celui de l'an dernier. Le nombre de voyageurs a diminué de 14,681, et les recettes provenant de cette somme de trafic, de \$5,231.29. Le tonnage des marchandises a diminué de 4,078 tonnes, et les recettes du fret, de \$5,930.99. Les recettes provenant des malles et de diverses sources ont augmenté de \$764.50. Malgré la diminution du trafic, on n'a pas jugé à propos de réduire le service des trains, et le nombre de milles parcourus par les trains accuse une augmentation de 4,279 milles sur le chiffre de l'an dernier, ce qu'on peut attribuer au service de trains spéciaux en rapport avec le steamer *Lansdowne* et au service des bateaux à glace au Cap Traverse.

Les recettes et les frais d'exploitation pour l'exercice ont été comme suit :—

Recettes.....	\$160,971 78
Frais d'exploitation.....	266,485 85
Perte	<u>\$105,514 07</u>

Ce peu satisfaisant résultat est peut-être partiellement expliqué par la diminution du volume de trafic sans aucune réduction dans le service des trains, et de plus par le remplacement de six des vieux ponts de bois par des constructions en fer et en acier.

Le matériel roulant construit durant l'exercice se compose de : 1 wagon fermé, 11 wagons plateformes.

Le chemin et le matériel roulant sont en très bon état.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET EN TERRES

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 pour 100 sur le coût des tunnels ou ponts; indiquant le chiffre de la subvention accordée à chacun, les montants payés jusqu'au 30 juin 1889, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890, et durant le trimestre terminé le 30 septembre 1890, respectivement; et aussi la somme totale payée jusqu'à cette dernière date.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au 30 juin 1889	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.	Subvention payée durant les 3 mois terminés le 30 sept. 1890.	Subvention payée jusqu'au 30 sept. 1890.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Albert-Sud.....	16	51,200 00	20,815 63			20,815 63
Amherstburg et Lake Shore	20	64,000 00				
Baie des Chaleurs.....	70	620,000 00	375,500 00	148,675 00		524,175 00
Jonction de Beauharnois..	30	96,000 00	54,650 00	4,250 00		58,900 00
Belleville et Lac Nipissing..	30	96,000 00				
Belleville et North Hastings	7	22,400 00	21,888 00			21,888 00
Brantford, Waterloo et lac Érié.....	18	57,600 00		36,620 00		36,620 00
Brockville, Westport et Saut Ste-Marie.....	60	192,000 00	45,000 00		33,840 00	78,840 00
Boucotoche et Moncton..	32	102,400 00	61,054 00	4,365 57	1,600 43	67,020 00
Canada-Atlantique.....	59 and bridge	314,400 00	102,355 00	149,812 20	30,188 00	282,355 20
Canada-Central.....	120	1,525,250 00	1,525,250 00			1,525,250 00
Canadien du Pacifique.....	2005	25,000,000 00	25,000,000 00			25,000,000 00
Extension Can. du Pacif..	160	1,500,000 00				
Cap Rouge et St-Laurent..	12	38,400 00				
Pour une ligne du Cap Tourmente vers la Malbaie...	20	64,070 00				
Caraquette.....	67	224,000 00	224,000 00			224,000 00
Central, N.-B.....	44½	142,400 00				
Cobourg, Northumberland et Pacifique.....	30	96,000 00				
Vallée de Cornwallis.....	14	44,800 00				
Colombie et Kootenay.....	35	112,000 00				
Cumberland.....	14	44,800 00		29,400 00		29,400 00
Cie de Chaux du Canada..	6	22,400 00	15,360 00			15,360 00
Comté de Drummond.....	58½	187,200 00	28,872 00	12,428 00	53,200 00	94,500 00
Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	12	38,400 00	38,400 00			38,400 00
Érié et Huron.....	52	166,400 00	96,000 00			96,000 00
Esquimalt et Nanaimo...	71	750,000 00	750,000 00			750,000 00
Une ligne de Frédéricton au ch. de fer de N.-B. via Oromocto et Gagetown..	30	96,000 00				
Cie de Pont de Frédéricton et de Ste-Marie.....	1½	30,000 00	30,000 00			30,000 00
Grand Tronc, Baie Georgienne et lac Érié.....	15	48,000 00				
Great Eastern.....	60	229,500 00	19,200 00	6,719 50	1,975 00	27,894 50
Great Northern.....	50	160,000 00	25,088 00	20,000 00		45,088 00
Jonction de Guelph.....	16	51,200 00	46,000 00			46,000 00
Embranchement de Harvey Hereford.....	3	9,600 00	5,554 00			5,554 00
International.....	49	156,800 00	63,900 00	91,300 00		155,200 00
Inverness et Richmond..	49	156,800 00	152,960 00	3,840 00		156,800 00
Irondale, Bancroft et Ottawa.....	50	50,000 00				
Union Jacques-Cartier.....	50	160,000 00	15,000 00			15,000 00
Joggins.....	18½	20,000 00				
Kingston et Pembroke..	15	58,400 00	26,138 00	9,762 00		35,900 00
Kingston, Smith's Falls et Ottawa.....	15	48,000 00	48,000 00			48,000 00
Pour une ligne, de Lachine Bk à la Rivière des Prairies..	56	179,200 00				
	15	48,000 00				

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET
EN TERRES—*Suite.*

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au
30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au 30 juin 1889.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.	Subvention payée durant les 3 mois terminés le 30 juin 1890.	Subvention payée jusqu'au 30 sept. 1890.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
L'Assomption.....	3½	11,200 00	11,200 00			11,200 00
Lac Érié, Essex et Détroit.	77	278,400 00	106,500 00	11,900 00		118,400 00
Col. du Lac Témiscamingue	53½	177,200 00	26,400 00	26,360 00		52,760 00
Leamington et St-Clair....	16	51,200 00	51,200 00			51,200 00
Massawippi.....	10	32,000 00				
Jonction Massawippi.....	15	48,000 00				
Maskinongé et Nipissing..	30	96,000 00				
Embranch. de Minudie....	5½	17,600 00				
Montréal et Sorel.....	45	112,000 00	69,922 00			69,922 00
Montr. et Jon. de Champlin	63	103,600 00	83,100 00	5,400 00		88,500 00
Montr. et Lac Maskinongé.	13½	42,200 00	19,700 00	20,080 00		39,780 00
Montréal et de l'Ouest....	70	361,270 00				
Pour une ligne de Mount- Forest à Walkerton.....	24	76,800 00				
Napanee, Tamworth et Québec.....	60	204,400 00	89,600 00	95,744 00	6,400 00	191,744 00
Nouv.-Brunsw. et I. P.-E..	37	118,400 00	113,440 00			113,440 00
Nord et Ouest du N.-B....	100	320,000 00	311,900 00	100 00		312,000 00
Nord et Jonction du Pac..	110	1,320,000 00	1,284,400 00	35,000 00		1,319,400 00
Central de la N.-Ecosse...	80	256,000 00		219,100 00		219,100 00
Ontario et Pacifique.....	53	172,400 00				
Oxford-Mountain.....	31	79,200 00				
Ottawa et Val. de la Gatine.	62	320,000 00				
Ottawa et Parry-Sound....	52	166,400 00				
Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg.....	52	166,400 00				
C. de f. et de Nav. d'Oshawa	7	22,400 00				
Colonisat. de Parry-Sound.	40	128,000 00				
Pontiac et Jonct. du Pac...	95½	337,100 00	174,828 00			174,828 00
Pontiac et Renfrew.....	6	19,200 00		9,800 00	3,800 00	13,600 00
Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	89¾	287,200 00			21,345 00	21,345 00
Province de Québec:						
Montréal à Québec.....	159	954,000 00				
do Ottawa.....	120	1,444,000 00		2,394,000 00		2,394,000 00
Québec-Central.....	105	348,342 00	60,342 00			60,342 00
Québec et Lac Saint-Jean.	214	1,003,495 00	709,915 00	38,440 00		748,355 00
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30	96,000 00		65,600 00		65,600 00
Jonction de Richmond-Hill	5	16,000 00				
Norfolk-Sud.....	17	54,400 00	54,400 00			54,400 00
Pacifique d'Ontario-Sud...	49	158,400 00				
Pour une ligne de Shelburne vers Annapolis.....	75	240,000 00				
Sicanious sur le C. C. P. jusq. près du Lac Okanagan...	51	163,200 00				
Central de Ste.-Catherine et Niagara.....	46	147,200 00	26,640 00			26,640 00
St-Laurent, Basses-Lauren- tides et Saguenay.....	40	217,600 00	92,813 00			92,813 00
Pour une ligne de Saint- Césaire à Saint-Paul....	5	16,000 00				
Saint-Louis, Richiboucto et Boucotoche.....	7	22,400 00	22,400 00			22,400 00
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	44	140,800 00				

**CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS ET
EN TERRES—Fin.**

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au
30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée jusqu'au	Subvention payée durant	Subvention payée durant	Subvention payée jusqu'au
			30 juin 1889.	l'exercice terminé le 30 juin 1890.	les 3 mois terminés le 30 juin 1890.	30 sept. 1890.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
St.-Laurent et Adirondac..	18	57,600 00				
St. Stephen et Milltown..	3 ¹ / ₂	11,200 00				
Tunnel de la fr. St-Clair....	2	375,000 00		173,000 00	50,800 00	223,800 00
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	25	80,000 00				
Pour une ^l . de Summerside à Richmond	3	9,600 00				
Témiscouata	119	649,200 00	412,900 00	74,300 00		487,200 00
Mille-Iles	17	54,400 00		10,400 00		10,400 00
Vallée de Tobique	25	124,800 00			17,653 74	17,653 74
Toronto, Grey et Bruce....	5	16,000 00	14,656 00			14,656 00
Pour une ligne de Truro à Newport	49	156,800 00				
Vaudreuil et Prescott....	60	192,000 00			41,084 00	41,084 00
Pacifique d'Ontario-Ouest.	80	256,000 00	60,800 00	189,200 00		250,000 00
Jonction de Waterloo	11	35,200 00				
Comtés de l'Ouest	20	500,000 00	9,487 00	381,950 00	69,970 00	461,407 00
Woodstock et Centreville..	26	83,200 00				
Totaux		46,040,957 00	34,951,527 63	1,873,546 27	331,856 17	37,196,930 07

Liste des chemins de fer recevant des subventions de sommes fixes pendant un certain nombre d'années :—

Nom du chemin de fer.	Conditions de la subvention.
Atlantique et Nord-Ouest..	Subvention n'excedant pas \$250,000 par année pendant 20 ans.
Ch. de f. de Transp. Marit. de Chignecto..	do 170,602 do do

Le chemin de fer subventionné de Montréal à St. Andrews, Saint-Jean et Halifax, au montant de \$250,000 par année pendant 20 ans, et entrepris par la Compagnie de chemin de fer Atlantique et du Nord-Ouest, a été divisé en trois sections comme suit :—

- (1.) De Montréal à Sherbrooke, 108 milles.
- (2.) De la frontière Internationale à Mattawamkeag, 144 milles.
- (3.) De Harvey à Salisbury, 115 milles.

Les deux premières sections sont terminées et en exploitation, donnant droit à la compagnie de recevoir la somme de \$186,000 par année pendant 20 ans.

Sur le chemin de fer de transport maritime de Chignecto, les travaux sont poussés avec vigueur, et il est tout probable qu'il sera terminé en janvier 1892.

Coût des lignes de chemin de fer construites par le gouvernement fédéral, et transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.....\$30,172,713 71

COUR des chemins de fer du gouvernement fédéral, le 30 juin 1890.

Chemin de fer Intercolonial	\$46,908,233 81
do de Prolongement-Est	1,318,731 49
do du Cap-Breton	3,019,752 61
do d'Oxford et New-Glasgow	1,556,015 61
Total	\$52,802,733 52

Liste des chemins de fer dont les subventions de vieux rails de la valeur inscrite en regard de leurs noms respectifs ont été autorisées par le Parlement :—

Nom du chemin de fer.	Valeur des vieux rails de fer accordés comme subv.	Observations.
	* \$ cts.	
Albert	14,665 45	
Central du Nouveau-Brunswick	83,612 54	Gagnés et transférés.
Embranchement de Chatham	24,439 84	do do
Elgin, Petitcodiac et Havelock	44,252 82	do do
Kent-Nord	58,334 27	
Compagnie de filature d'Halifax	4,335 00	
Compagnie d'acier du Canada	11,964 66	

Liste des chemins de fer dont les subventions en terres ont été autorisées par le Parlement.

Nom du chemin de fer.	Milles.	Acres accordés	Observations.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	50	320,000	
* Alberta et Athabaska	300	1,920,000	
Brandon et Sud-Ouest	17	108,800	
Calgary et Edmonton	340	2,176,000	
Pacifique Canadien	2,185	26,184,000	2,005 milles construits et en exploitat.
Esquimalt et Nanaimo	78	1,900,000	Terminé et en exploitation.
Grand Central du Nord-Ouest	450	2,880,000	50 milles construits.
Cie de ch. de f. et de canal du lac Manitoba ..	142	902,000	
Lac Seul	18	115,200	
Manitoba et Nord-Ouest	456	2,918,400	206 milles construits.
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ..	150	960,000	
Manitoba et Sud-Est	110	704,000	
Cie de ch. de f. et de houille de Medicine-Hat	8	51,200	
Nord-Ouest du Canada	330	3,300,000	
Cie de houille et de navig. du Nord-Ouest ..	210	1,091,100	109 milles construits et en exploitation.
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	348½	2,229,333	248 milles construits.
Cie de ch. de fer et de h. de la Val. de Red-Deer	55	352,000	
Winnipeg et Baie-d'Hudson	Pas de distance nommée		6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest. 40 milles construits.
Montagne de Bois et Qu'Appelle	240	1,536,000	

* Nom changé par 52 Vic., chap. 65, en celui de "Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada."

Je ne possède pas les renseignements nécessaires pour me permettre de dire dans quel état se trouvent les subventions de terres quant aux quantités de terres transportées par le gouvernement aux compagnies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingenieur en chef et gérant général.

A M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

[1890]

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 8 octobre 1890.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier:—

- N^o 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour voitures et wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses des stations.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 894 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin

1889, était de \$46,542,987 33

Les additions de l'année ont été les suivantes:—

Agrand. de hang. p. les rép. des wag. à Richmond \$ 2,491 90

Construction d'un Y à Truro 5,757 46

Nouvelles améliorations à Moncton 76,160 49

do do Saint-Jean 25,693 85

Embranchement de Dartmouth 14,550 27

do d'Indian-Town 427 41

do de la ville de la Riv.-du-Loup. 588 03

do de Saint-Charles 214,050 42

Freins à air comprimé sur les wag. de marchand. 12,739 00

Chauffage des wag. à la vap. fournie par la locom. 11,333 03

Construction 1,454 47

365,246 48

\$46,908,233 81

L'agrandissement du hangar à Richmond est devenu nécessaire à cause de l'augmentation du trafic, qui exige un plus grand nombre de wagons et par conséquent plus de place pour les réparer.

L'Y à Truro était également nécessaire à cause de l'augmentation du trafic, et lorsqu'il sera terminé il facilitera le mouvement des trains.

Les nouvelles améliorations à Moncton consistent en une grande bâtisse en briques de deux cents pieds de long par cent dix pieds de large, qui servira d'atelier de montage pour la réparation des locomotives, et en une remise circulaire pour les locomotives, aussi en briques, de deux cent quarante pieds de diamètre. Elle est munie d'une plaque tournante dans le centre et peut abriter vingt locomotives à la fois.

Le contrat d'entreprise de ces constructions stipule qu'elles seront terminées le 31 décembre 1889, mais elle n'étaient terminées ni l'une ni l'autre à cette date, ni même le 30 juin, et il est peu probable que l'atelier de montage soit terminé cet automne. Ce retard a nui considérablement à la réparation des locomotives.

La dépense à Saint-Jean a été faite pour l'achat d'un morceau de terrain contigu à la gare du chemin de fer.

Les dépenses faites sur les lignes d'embranchement ont été faites pour payer les dommages aux terres, et pour les dépenses légales se rattachant aux règlements de ces réclamations.

Le posage du frein à air comprimé de Westinghouse aux wagons de marchandises s'est continué pendant l'année jusqu'à concurrence du crédit voté à cette fin.

Il y a maintenant 464 wagons munis de ce frein à air comprimé. Il fonctionne d'une manière satisfaisante et diminue les risques auxquels sont exposés les employés.

On a continué le posage des appareils de chauffage à la vapeur fournie par la locomotive dans les voitures aux voyageurs, et 39 voitures en sont maintenant munies.

Il y a maintenant 102 voitures munies de ces appareils, et, d'après l'expérience des trois derniers hivers, on peut dire qu'ils ont fonctionné d'une manière satisfaisante et ont considérablement réduit le danger des incendies.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit:—

Dépenses	\$ 3,481,472 97
Recettes	2,923,080 92
	<u>\$ 553,392 05</u>

Les recettes brutes de l'année ont été un peu supérieures à celles de l'exercice précédent:—

Recettes brutes en 1889-90.....	\$ 2,928,080 92
do 1888-89.....	2,895,364 35
	<u>\$ 32,716 57</u>

Il y a eu augmentation de \$44,566.13 dans les recettes provenant des marchandises et une diminution de \$12,376.39 provenant des voyageurs.

Le nombre de voyageurs transportés pendant l'année comparé à l'exercice précédent, est comme suit:—

En 1889-90	1,170,249
En 1888-89	1,091,189
Augmentation	<u>79,060</u>

Sur cette augmentation, 73,209 proviennent du trafic local, et 5,851 du trafic d'entier parcours.

Le nombre de milles parcourus par les voyageurs locaux a augmenté comme suit:

	Milles.
En 1889-90	34,686,887
En 1888-89	34,097,914
Augmentation	<u>588,873</u>

Le nombre de milles parcourus par les voyageurs d'entier parcours a diminué comme suit:—

	Milles.
En 1888-89	18,179,887
En 1889-90	16,979,350
Diminution	<u>1,200,537</u>

L'augmentation du nombre des voyageurs d'entier parcours et la diminution du nombre de milles qu'ils ont parcouru, semblent indiquer qu'un grand nombre des voyageurs d'entier parcours ont pris la route de Saint-Jean, au lieu de celle de Lévis et Québec, comme ci-devant, et cela expliquera la diminution des recettes provenant des voyageurs.

Le poids du fret transporté se compare comme suit avec l'exercice précédent :—

	Tonnes.
En 1889-90.....	1,353,417
En 1888-89.....	1,204,790
Augmentation	<u>148,627</u>

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

Articles.	1888-89.	1889-90.	Augmentation	Diminution.
Barils de farine.....	927,014	1,094,193	167,179	.....
Boisseaux de grain.....	1,519,862	2,597,951	1,078,089	.....
Pieds de bois.....	197,545,777	209,904,071	12,358,294	.....
Têtes de bétail vivant.....	77,661	80,065	2,404	.....
Autres marchandises, tonnage.....	814,993	917,039	92,046	.....

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest n'a pas été aussi considérable que l'année précédente.

Durant les 12 mois terminés le 31 décembre :—

	Tonnes.
1888	173,732
1889	157,407
	<u>16,325</u>

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont été beaucoup plus élevés que l'an dernier, comme on le verra par la comparaison suivante :—

En 1889-90.....	\$ 3,481,472 97
En 1888-89.....	3,153,928 69
	<u>\$ 327,544 28</u>

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier :—

Par mille parcouru par les locomotives :—

	Centins.
1889-90.....	59·05
1888-89.....	57·48

Par mille parcouru par les convois :—

	Centins.
1889-90.....	70·62
1888-89.....	68·69

Par mille de chemin de fer :—

1889-90	\$ 3,894,26
1888-89	<u>3,527,88</u>

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en bon état. 227,486 traverses neuves ont été posées sur la voie.

Cent milles de la voie ont été reballastés. Quarante-deux voies d'évitement ont été construites à divers endroits pour faciliter le trafic. Cent milles de la ligne-mère ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants.

C'était une amélioration bien désirable à cause des locomotives et des wagons plus pesants dont on se sert maintenant, mais elle a augmenté les frais d'exploitation de l'année de \$200,000 comparés à l'an dernier.

On a continué les ouvrages pour rendre les ponts plus forts. Le pont sur la rivière Tantramar, près de Sackville, et celui sur la Ristigouche, ont été rendus plus forts à des frais dépassant \$26,000. Cinq autres ponts plus petits ont aussi été rendus plus forts au moyen d'entretoises latérales.

De nouveaux tabliers améliorés et des garde-fous en rails de fer ont été posés sur huit grands ponts pour rendre plus sûr le passage des trains.

Et cinquante petits ponts en bois de dix à vingt pieds de travée chacun ont été remplacés par des ponts en fer.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires et quatre-vingt-dix-neuf milles de clôture ont été reconstruits.

Outre les réparations aux clôtures paraneige, seize mille cinq cents pieds linéaires de clôtures paraneige ont été reconstruits.

Les abris paraneige ont reçu les réparations nécessaires et mille trois cent soixante pieds linéaires d'abris paraneige ont été reconstruits.

Les bâtiments sur toute la ligne ont été réparés; on a construit un grand hangar pour le charbon, une gare, cinq hangars à marchandises, et quelques bâtiments plus petits. Les frais de réparation et de construction des bâtiments ont excédé ceux de l'an dernier de plus de quatre-vingt-dix-neuf mille piastres.

On a construit à diverses stations quinze signaux-sémaphores.

Les dommages causés par la crue de la rivière Debert le 20 juin 1889, ont été réparés, le solide remblai qui a été affouillé par l'eau a été reconstruit et protégé par un caisson en cèdre de cinq cents pieds de long, sur dix pieds de hauteur, rempli de pierres.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires, et est en bon état.

On a porté au compte du revenu l'achat de six voitures à voyageurs, de deux cent soixante-dix-huit wagons à marchandises, et un chasse-neige, pour en remplacer un nombre égal retiré du service comme impropres à l'usage.

Le service de l'eau a été maintenu en bon état.

MATÉRIEL.

Valeur des fournitures achetées.....	\$1,515,167 10
Valeur des fournitures employées.....	1,522,991 13
Vieux matériel vendu.....	116,343 24

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible....	\$ 339,882 52
Rails et attaches en fer et en acier.....	275,049 48
Vieux matériel à vendre.....	92,110 05

\$ 707,042 05

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1889-90 n'a pas été trop rigoureux en somme pour le chemin de fer, mais la chute de neige a été plus forte que d'ordinaire dans le district qui s'étend entre Sainte-Flavie, dans la province de Québec, et Newcastle, dans le Nouveau-Brunswick; les trains, cependant, n'ont pas été souvent retardés.

Le remaniement du service des convois de voyageurs en conséquence de l'ouverture au trafic de la "Ligne Courte" entre Montréal et Saint-Jean, le 3 juin 1889, a augmenté le nombre de milles parcourus par les convois de voyageurs pendant l'année, de deux cent vingt-quatre mille milles. Cela, joint à la plus grande vitesse qu'il a fallu donner aux trains, a fortement augmenté les frais d'exploitation du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER, *surintendant en chef.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 COMPTE DU CAPITAL, exercice terminé le 30 juin 1890.

Av.

Dt.

1889. 30 juin.... 1890. 10 juin....		\$	cts.	1889. 30 juin....	Par le Canada	\$	cts.
	Coût du chemin de fer et de l'équipement.....	46,542,987	33			46,542,987	33
	Nouvelles améliorations, Moncton.....	76,160	49				
	do Saint-Jean.....	25,693	85				
	Agrand. du hang. aux réparations, Richmond.....	2,491	90				
	do à Truro.....	5,757	64				
	Embranchement de Dartmouth.....	14,550	27				
	do d'Indian-Town.....	427	41				
	Construction.....	1,454	47				
	Embranchement de Saint-Charles.....	214,050	42				
	Freins à air pour wagons de fret.....	12,739	00				
	Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup.....	588	00	1890. 30 juin....		365,246	48
	Wagons chauffés par la vapeur de la locomotive.....	11,533	03		Par le Canada	46,908,233	81
						46,908,233	81

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1890. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
1,107,338 19	Frais de traction, relevé n° 1.	1,144,372 74	867,170 70	Transp. des voyag.	854,794 31
686,862 66	Dép. des wag. et voit., relevé n° 2	768,757 96	1,882,361 01	Fret do	1,926,927 14
	Entretien de la voie et des tra-		145,832 64	Malles et divers..	146,359 47
789,678 18	vaux, relevé n° 3.	998,613 16			
369,874 54	Dépenses des gares, relevé n° 4. . .	370,202 98	2,895,364 35		2,928,080 92
178,808 09	Frais généraux do 5.	164,995 27	258,564 34	Balance . . .	553,392 05
3,132,561 66		3,446,942 11			
21,367 03	Ciroul. par wagon et voit. p. mille.	34,530 86			
3,153,928 69		3,481,472 97	3,153,928 69		3,481,472 97

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
10,345 90	Appointem. du mécanicien chef, des commis, frais de bureau et de voyage..	10,776 29
221,856 16	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.	244,717 34
437,882 58	Combustible.	496,378 15
49,058 00	Huile, suif, chiffons et menus articles.	52,506 58
296,625 82	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	262,317 95
38,480 40	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.	40,952 32
53,089 33	Divers	36,724 11
1,107,338 19		1,144,372 74

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

[1890]

25

N^o 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n^o 2).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
82,614 69	Réparations aux voitures à voyageurs.....	94,347 36
28,113 94	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	25,842 43
218,581 75	do wagons à marchandises et fourgons.....	259,324 15
	do chasse-neige et flangers, ci-devant compris dans l'entretien de la voie et des travaux d'art.....	7,163 87
238,168 33	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	252,602 61
36,112 66	Huile et chiffons.....	28,481 87
61,792 43	Menus articles et combustible.....	78,165 24
21,478 86	Divers.....	22,830 43
686,862 66		768,757 96

THOMAS WILLIAMS,

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

Premier comptable et trésorier.

N^o 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n^o 3).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
6,595 66	Appoint. de l'ingénieur, de ses aides et des commis, frais de bureau et de voyage	7,157 72
339,861 97	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	340,790 89
42,276 02	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	250,089 17
63,408 37	Traverses.....	53,517 50
172,010 13	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc.....	171,761 95
30,314 76	Réparations aux quais.....	10,612 69
68,838 05	Réparations aux bâtiments et plateformes.....	99,613 51
19,803 54	Répar. des outils (les chasse-neige et flangers ci-devant compris).....	13,232 23
43,032 70	Enlèvement de la glace et de la neige.....	50,513 23
3,536 98	Divers.....	1,324 27
789,678 18		998,613 16

THOMAS WILLIAMS,

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

Premier comptable et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
284,717 53	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, proposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	284,702 61
85,157 01	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	85,500 37
369,874 54		370,202 98

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
65,989 16	Appointements du surintendant général, des surintendants de district, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	66,074 96
22,533 44	Division de la comptabilité—Appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages....	23,443 42
9,709 49	Domnages causés aux hommes, animaux et effets.....	5,318 69
12,615 68	Passages d'eau.....	11,884 81
703 34	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes).....	1,284 17
52,112 57	Divers—impressions, annonces, etc.....	42,677 56
15,144 41	Frais d'agence.....	14,311 66
178,808 09		164,995 27

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

[1890]

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr.

BILAN GÉNÉRAL, exercice expiré le 30 juin 1890.

Av.

	\$	cts.
Caisse.....	1,024	79
Matériel en général:—		
Matériel ordinaire, y compris le combustible.....	\$339,882	52
Rails en fer et en acier et attaches.....	275,049	48
Vieux matériel à vendre.....	92,110	05
Gares.....	707,042	05
Loyers.....	80,117	80
Comptes des départements:—	2,728	15
Milice.....	\$3,436	59
Agriculture.....	1,675	70
Matériel roulant du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	5,112	29
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.....	22,159	71
do Embanchement de Chatham.....	14,740	27
do de Kent-Nord.....	1,130	04
do Northern et Western—trafic.....	60	09
do do compte général.....	\$1,331	67
do do	339	47
do Cincinnati, Hamilton et Dayton.....	1,691	14
do Québec-Central.....	7	14
do Embanchement de Windsor.....	5,156	67
do Témiscouata.....	650	21
do Central de la Nouvelle-Ecosse.....	907	44
do Windsor et Annapolis.....	7	06
do Central du Nouveau-Brunswick.....	1,583	59
do Chicago, Nouvelle-Orléans et Texas.....	134	57
do Canadien du Pacifique.....	6	50
do Nouveau-Brunswick.....	160	65
do Atchison, Topelka et Santa-Fé.....	121	82
do Bonctouche et Moncton.....	6	50
do Canada-Atlantique.....	508	11
do Ile du Prince-Edouard.....	16	80
do Pensylvanie.....	171	23
do Jorgins.....	149	71
do Baie des Chaleurs.....	487	06
do Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	108	98
do Caraqueet.....	5	04
do Cap-Breton.....	314	09
do Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	623	38
do Vallée de la Tobique.....	11	46
do Kingston et Pembroke.....	17,653	74
do do	371	84

Canada.....	938,447	64
Compte indéterminé.....	3,443	46
Frei non réclamé.....	394	65
Chemin de fer du Grand-Tronc, trafic.....	\$10,793	12
do do compte général.....	3,561	45
Chemin de fer Harvey et Salisbury.....	14,154	57
do Intercolonial—Association d assurance des employés de chemins de fer.....	13	50
do	8	80

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—Fin.
BILAN GÉNÉRAL, exercice expiré le 30 juin 1890.—Fin.

Av.

Dt.

	\$	cts.
Chemin de fer Albert-Sud.....	15,893	35
do des Comtés de l'Ouest, compte général.....	1,687	42
do do trafic.....	17,550	77
do Spring-Hill et Parrsboro'.....	3,161	89
do Halifax et Cap-Breton.....	1,546	82
do do Embranchement d'Elgin.....	726	10
do do	1,892	13
Cie de vapeurs Allan.....	48	24
Cie de navigation à vapeur de l'Île du Prince-Édouard	7,009	53
Steamer "Admiral".....	2,337	50
Steamer "Contest".....	1,500	00
Cie de messagerie Canadienne.....	167	68
Cie de messagerie Dominion.....	27	97
Cie de voitures palais Pullman.....	995	50
Ontario Car and Foundry Co.....	336	35
Poulson Iron Works.....	3,619	21
Nova Scotia Steel and Forge Co.....	20	00
Chars urbains de Saint-Jean.....	2,849	74
Cie houillère d'Acadie.....	458	90
do Intercolumbiale.....	49	57
Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....	928	78
Union Bearing Co.....	8,458	86
Cie de filature de coton d'Halifax, voie d'évitement.....	1,236	74
Cie de locomotives et de machines du Canada.....	691	55
Cie de télégraphe Western Union.....	1,967	41
Laminiers de Coldbrook.....	16,000	00
Ville de Dartmouth.....	788	81
Remises déruites.....	5	00
Gare de Glengarry.....	25	21
do Bloomfield.....	65	84
do Coal Branch (emb. de houillère).....	55	00
do Weldford.....	80	00
do do Saint-Luc.....	22	00
do do Bic.....	6	11
do do Saint-Arsène.....	3	00
do do Nauwigewank.....	71	80
Goëlette "Mary Jane".....	16,821	87
Comptes de particuliers.....	956,462	62
	956,462	62

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

	1890.	1889.
Milles de chemin de fer en exploitation.....	894	894
Milles parcourus par les locomotives.....	5,895,369	5,486,856
do trains.....	4,929,770	4,591,087
do wagons.....	58,966,695	54,322,712
Recettes par mille parcouru par les locomotives..... Centins.	49·67	52·77
do de la voie..... Dollars.	3,275·25	3,238·66
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes....	29·19	29·95
do du fret do do	65·81	65·01
do d'autres sources do	5·00	5·04
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs..... Centins.	4·15	4·04
Combustible.....	8·42	7·98
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	·89	·89
Réparations aux locomotives.....	4·45	5·41
Eau et réparations aux réservoirs.....	·70	·70
Divers.....	·62	·97
Total.....	19·23	19·99
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef.....	·18	·19
Total.....	19·41	20·18
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives.....	19·41	20·18
Dépenses des wagons do	13·04	12·52
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.....	16·94	14·39
Dépenses des gares do do	6·28	7·74
Frais généraux do do	2·80	3·26
	58·47	57·09
Wagons, par mille.....	·58	·39
Total, par mille parcouru par les locomotives.....	59·05	57·48
Frais de traction, par mille parcouru par les trains.....	23·21	24·12
Dépenses des wagons do	15·59	14·96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains.....	20·26	17·20
Dépenses des gares do do	7·51	8·06
Frais généraux do do	3·35	3·89
	69·92	68·23
Wagons, par mille.....	·70	·46
Total par mille parcouru par les trains.....	70·62	68·69
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer.....	3,894·26	3,527·88

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 19 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

VOIE.

La longueur de la voie principale et des embranchements est la même que celle mentionnée l'année dernière—894 milles.

Durant l'année 125½ milles de rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

Cinq milles de rails Barrow, de 4 pouces, ont été enlevés sur la division ouest et sur l'embranchement de Pictou, et remplacés par des rails d'acier choisis de 4½ pouces, pris sur les divisions nord.

TRAVERSES.

Durant l'année 227,486 traverses ordinaires et 28 traverses pour aiguilles ont été renouvelées.

BALLASTAGE.

Environ 105,000 verges cubes de ballast ont été employées durant l'année, sur plus de 100 milles de la voie.

SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Dans le cours de l'exercice quatre sémaphores électriques et quatorze signaux-sémaphores ordinaires ont été érigés.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante-deux voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne environ 4½ milles de plus de voie de garage.

CLÔTURES.

Quatre-vingt-quatre milles de nouvelle clôture en fil de fer barbelé et tissé ont été construits, et environ 15 milles de l'ancienne clôture en fil de fer barbelé, dont les pieux étaient enfoncés dans le sol, ont été démolis et remplacés par une clôture sur des piquets appuyés sur des semelles.

La dépense pour les clôtures a été, l'année dernière, de \$50,668.97, contre \$78,689.32 l'année précédente.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGE.

Sur la division nord, n° 3, 1,360 pieds linéaires d'abris paraneige ont été démolis et reconstruits, et une grande quantité a été entièrement examinée et réparée.

16,500 pieds linéaires de clôtures paraneige ont été renouvelés.

QUAIS ET VOIES SUR CHEVALETS.

Au terminus en eau profonde, à *Halifax*, la voie sur chevalets qui conduit au hangar aux marchandises sur le quai a été en partie reconstruite, et mise en parfait état.

On a recouvert le dessus du quai en dehors du hangar aux marchandises.

On a aussi renouvelé les traverses sur les chevalets conduisant au hangar aux marchandises.

À la Pointe-du-Chêne, on a renouvelé un grand nombre de poteaux d'amarrage et de pièces de défense.

À Moncton, le mouillage des navires à l'extrémité extérieure du quai a été parfaitement examiné et réparé.

Le hangar au charbon et les chevalets situés de l'autre côté du remblai à l'ouest de la cour avaient besoin d'être renouvelés. Le site n'était pas convenable et l'on a jugé à propos de le changer. On a décidé de construire un nouveau hangar et de nouveaux chevalets et on les a construits par contrat au prix de \$4,535 entre les remises aux locomotives, et on les a arrangés de manière à ce qu'on puisse prendre du charbon des deux côtés du hangar.

Au terminus en eau profonde, à Saint-Jean, on a posé un certain nombre de nouveaux poteaux d'amarrage, et on a examiné et réparé tous les autres.

On a aussi parfaitement examiné et réparé la superstructure du quai. Le côté nord du quai en eau profonde a été dragué à une profondeur de 25 pieds, à des frais considérables.

A Newcastle, on a fait au quai les réparations nécessaires.

A Dalhousie, on a réparé les dommages causés au quai par la glace.

A la Rivière-du-Loup, on a renouvelé une partie de la voie de charbon sur chevalets.

A St-Charles, le hangar au charbon et les chevalets ont subi de grandes réparations.

De fortes réparations ont été faites au caisson sur lequel reposent les rails entre Lévis et la Pointe-Lévis.

Le quai Hadlow et la jetée Princess ont subi quelques réparations nécessaires.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

Au terminus en eau profonde à Halifax, on a trouvé qu'il était impossible de rendre étanches les gouttières à la réunion des toits au-dessus des rails entre les hangars. On a décidé d'élever le toit et de rendre la pente uniforme des deux côtés du centre.

Cet ouvrage a été fait par contrat au prix de \$2,500.

A Halifax, la couverture en fer galvanisé de l'abri des trains à la gare des voyageurs a été remplacée par de l'ardoise au prix de \$6,000.

Les fermes en fer soutenant ce toit ont été complètement grattées et peinturées.

La main-courante en fonte qui entoure la cour de la station de North Street a également été grattée et peinturée.

Le quai à l'extrémité nord de l'abri des trains a été prolongé de 155 pieds.

A Richmond, le long hangar aux marchandises sur le quai extérieur, le hangar à marchandises du Windsor et Annapolis, et l'atelier de réparations des menuisiers ont été examinés et peinturés.

Environ la moitié du plancher de la remise aux locomotives à Richmond a été renouvelée, et les murs extérieurs du bâtiment parfaitement examinés, réparés et peinturés avec du ciment.

Les toits des gares d'Enfield, d'Elmsdale, Brookfield et Riversdale, et le toit du hangar aux marchandises à Truro ont été recouverts avec des feuilles en métal d'Eastlake.

Ces bâtiments étaient ci-devant couverts en bardeaux. Lorsque les bardeaux en bois pourrissent légèrement, ils sont sujets à prendre feu par les étincelles, et l'on se sert maintenant de fer pour tous les toits inclinés.

A Rockingham, la plateforme a été renouvelée.

A Elmsdale, de nouvelles poutres ont été posées sous la gare et sous le hangar aux marchandises, et des planchers en bois dur dans le bureau et la salle d'attente.

A Shubenacadie, la plateforme de chargement a été renouvelée.

A Alton on a construit une nouvelle plateforme.

A Brookfield on a élevé de deux pieds le hangar aux marchandises et le bâtiment a été examiné et réparé.

A la voie d'évitement de Graham on a renouvelé la plateforme.

A Truro on a élevé de deux pieds le hangar au charbon, posé de nouvelles fondations, et les bâtiments et chevalets ont été partiellement réparés.

Les anciens cabinets d'aisance sous la salle d'attente des dames ont été abandonnés et remplacés par des cabinets automatiques très améliorés. L'eau pour ces cabinets est fournie par les conduites de la ville, qui les déversent dans un puits de 23 pieds de profondeur à quelque distance de la gare. La ville n'a pas d'égouts dans lesquels puissent s'écouler les eaux de ces cabinets.

On a aussi installé un autre cabinet semblable pour les employés de la gare.

A Valley, Riversdale et West-River, on a renouvelé les plateformes.

A Belmont on a posé un plancher en bois dur dans la salle d'attente générale, et une allonge de 50 x 20 pieds a été ajoutée au hangar aux marchandises pour répondre aux besoins du commerce à cet endroit.

A Debert, la gare a été examinée, réparée et peinturée, et le toit de la cuisine recouvert en neuf.

A East-Mines, la gare a été réparée et peinturée.

A Folly-Lake on a posé des planchers en bois dur dans la salle d'attente et dans le bureau.

Trente-cinq pieds de l'ancien hangar au charbon à côté du réservoir ont été transportés près de la gare et aménagés comme hangar pour les marchandises.

A Westworth, la gare a été examinée, réparée et peinte.

A Grenville, la gare a été examinée, réparée et peinte.

A la rivière Philippe, la gare a été examinée, réparée et peinte.

A Salt-Springs, le toit a été recouvert en neuf et les bâtiments de la gare peints.

A Maccan, la gare et le hangar aux marchandises ont été examinés, réparés et peints.

A Amherst, la couverture en bardeaux du hangar aux marchandises a été remplacée par une couverture en fer, la forge élevée et de nouvelles poutres posées.

A Sackville, le toit du hangar aux marchandises a été recouvert en bardeaux métalliques.

A Moncton, en juillet 1889, on a construit par contrat une nouvelle remise aux locomotives contenant vingt-huit places, et une allonge à l'atelier des machines, au prix de \$75,344.

La remise aux locomotives a été terminée il y a environ six semaines, et l'allonge sera probablement terminée dans quelques semaines.

Ces bâtiments sont en briques et en pierre avec toit en fer, ils sont aussi munis d'un appareil de chauffage à la vapeur. On a posé une plaque tournante en fer battu de 55 pieds dans la remise aux locomotives.

On a fait de grandes réparations à l'ancienne remise et aux ateliers des machines.

Quinze ventilateurs en fer dans l'ancienne remise aux locomotives ont été remplacés par des tuyaux en terre cuite.

L'expérience nous a prouvé que les cheminées en fer n° 12 dans les remises aux locomotives ne durent pas plus de trois ans, tandis que la terre cuite est pratiquement indestructible.

Tous les renouvellements ont été faits avec des tuyaux en terre cuite.

Le bureau pour la vente des billets à la gare de Moncton a été remanié d'une manière plus commode pour l'agent.

La salle du bagage a été agrandie et des portes posées du côté nord. On a aussi posé une balance d'une capacité de 3 tonnes dans la salle au bagage.

Une allonge de 36 par 17 pieds a été ajoutée au bâtiment de la lumière électrique, à l'extrémité est de la gare.

La plateforme en avant et en arrière de la gare a été en partie renouvelée.

Une nouvelle maison a été construite pour l'aiguilleur à l'extrémité ouest de la gare pour remplacer celle détruite par le feu.

A Salisbury on a construit un nouveau hangar au charbon, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar aux marchandises.

A Petitcodiac on a construit une nouvelle maison pour la pompe et un hangar au charbon, et la gare et le hangar aux marchandises ont été examinés et réparés.

A Anagance on a construit un nouveau hangar au charbon.

A la voie d'évitement de Hayward on a renouvelé la plateforme.

A Apohaqui on a posé des planchers en bois dur dans la salle d'attente et dans le bureau.

A Norton, le toit du hangar aux marchandises et de la gare a été recouvert en bardeaux métalliques.

A Hampton, le toit du hangar aux marchandises a été recouvert en bardeaux métalliques.

L'ancien réservoir a été démolé et converti en soute au charbon.

Le cabinet d'aisance public a été complètement examiné et ré-arrangé. Un cabinet d'aisance moderne a été installé dans la salle d'attente des dames, l'eau étant fournie par les tuyaux conduisant au réservoir.

On a renouvelé les plateformes aux endroits suivants : Plumesweep, Apohaqui, Passekeag, Lakeside et Brookville.

A Nauwigewauk, une nouvelle remise pour les wagonnets a été construite pour les hommes d'équipe de la section.

A Coldbrook, la gare a été élevée d'environ deux pieds et remplie avec des cendres du laminoir.

A St-Jean, le hangar aux marchandises sur le quai en eau profonde a été élevé et mis de niveau; une extrémité s'était abaissée d'environ trois pieds par le tassement du quai.

Les murs des hangars à marchandises de la rue Pond ont été redressés et les toits des bâtiments réparés.

La plateforme à l'extrémité ouest de l'entrepôt de la douane a été renouvelée.

Aux moulins de Berry, à Canaan, à l'embranchement des houillères à la rivière Barnaby, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans les bureaux et salles d'attente.

A Canaan, une gare servant à la fois aux voyageurs et aux marchandises a été construite au prix de \$1,680 pour remplacer celle détruite par le feu, ainsi qu'une plateforme en avant de la gare et une plateforme de chargement sur la voie de garage.

A Weldford et Newcastle, les salles d'attente générales ont été lambrissées jusqu'au haut des portes pour empêcher de briser le plâtre.

A Acadieville la plateforme a été renouvelée.

A la jonction de Derby, un petit bâtiment a été démoli et construit comme magasin de cantonniers à Newcastle.

A Beaver-Brook la plateforme a été renouvelée.

A la jonction de Gloucester, la plateforme des voyageurs a été allongée de 100 pieds.

A Bathurst, la plateforme des voyageurs a été allongée de 75 pieds. Les salles d'attente et les bureaux dans la gare ont été lambrissés et peints. Une cloison a été défaite dans le hangar aux marchandises pour donner plus de place. Les hangars aux marchandises et à charbon ont été peints.

On a construit une nouvelle maison de pompe pour la machine du réservoir de 50,000 gallons d'eau.

Au Petit-Rocher, la gare et le hangar aux marchandises ont été complètement examinés et peints.

A Belledune, la gare et le hangar aux marchandises ont été examinés et peints.

On a construit une plateforme pour les voyageurs à la voie d'évitement de Culligan.

A la Rivière-Jacquet, le hangar aux marchandises a subi de grandes réparations. Les salles d'attente de la gare ont été lambrissées et peintes. On a fourni des doubles-fenêtres.

A Charlo, la salle aux bagages a été convertie en logement pour l'agent. La salle d'attente a été lambrissée et peinte.

A la Rivière-aux-Anguilles, la gare a été examinée, réparée et peinte.

A la jonction de Dalhousie, une partie de la plateforme a été renouvelée.

A Campbellton, une partie du plancher de la rotonde a été renouvelée, et le reste réparé. On a posé des planchers en bois dur dans les bureaux du surintendant et de l'expéditeur des trains.

On a posé un cabinet d'aisance moderne dans la salle d'attente des dames. Une grande partie de la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

Environ 160 pieds de nouvelle plateforme ont été construits pour remplacer celle détruite par le feu.

A Moffat, la gare a été examinée et peinte.

A Métapédia, on a construit une allonge de 60 par 20 pieds au hangar aux marchandises. Le toit de l'ancien hangar à fret a été recouvert en bardeaux métalliques. La gare a été peinte et la plateforme renouvelée.

A Assametquaghan, on a posé de nouveaux planchers de bois dur, lambrissé la salle d'attente, et le toit de la gare a été recouvert en bardeaux de tôle galvanisée.

La gare a été peinte.

Au Lac-du-Saumon, la gare a été examinée, réparée et peinte.

A Cedar-Hall, de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans la salle d'attente et dans le bureau.

A Sayabec, le hangar aux marchandises a été allongé. La remise aux locomotives a été examinée, et de nouvelles portes posées.

A Bernier la gare a été examinée et peinte.

A Saint-Anaclet, la gare a été examinée, réparée et peinte, et la plateforme renouvelée.

A Saint-Fabien, Saint-Eloi, et à l'Île Verte, la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

A Saint-Eloi, on a construit un nouveau hangar pour les marchandises et peinturé la gare.

On a peinturé les gares suivantes : Saint-Fabien, Rimouski et Bic.

Les murs de fondation du restaurant à Trois Pistoles ont été remplis de briques jusqu'aux poutres et les murs latéraux remplis de sciure de bois. On a établi à cette station un service d'eau par gravitation.

A la Rivière-du-Loup, la plateforme de gare a été allongée de 50 pieds. Une nouvelle glacière de 40×20 pieds a été construite à cet endroit. Le hangar au charbon contigu à la maison de la machine a été examiné et réparé. Environ une moitié du plancher de la maison de la machine à la Rivière-du-Loup a été renouvelée. Les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Saint-André, on a acheté un nouveau terrain pour la station, et la gare a été transportée à environ 800 pieds à l'est à un endroit beaucoup plus convenable. On a construit un nouveau hangar aux marchandises et fait un nouveau chemin pour relier la nouvelle gare au chemin public.

A Saint-Pascal, une partie de la plateforme des voyageurs a été renouvelée.

A Saint-Philippe de Néri, on a construit un nouveau hangar pour les marchandises pour donner plus de facilités à cause de l'augmentation des affaires.

A Saint-Jean Port-Joli on a allongé de 120 pieds la plateforme des voyageurs.

Au Cap Saint-Ignace on a posé une fondation continue sous la gare des voyageurs.

A Saint-François on a posé de nouveaux planchers dans le logement.

A Saint-Charles et à Harlaka les murs intérieurs du logement dans la gare ont été lambrissés avec du pin assorti. On a trouvé qu'il était impossible de garder le plâtre en bon état dans ce logement parce que la bâtisse travaillait sous l'effet de la gelée.

A la Chaudière on a abandonné les deux bureaux destinés aux préposés au fret de l'Intercolonial et du Grand-Tronc dans le hangar aux marchandises, et un bureau plus vaste a été construit pour le personnel de ces deux chemins de fer à l'extrémité est de la bâtisse.

Le toit de la gare de la Chaudière a été en partie renouvelé, la gare peinte et la plateforme réparée.

A Hadlow de nouveaux planchers en bois dur ont été posés dans la salle d'attente et dans le bureau. Les trois logements près de la maison de la machine ont été complètement examinés et mis en parfait état.

A Lévis, les bureaux du fret ont été enlevés de la gare des voyageurs et installés dans une maison récemment acquise sur la rue Commerciale. L'intérieur de la gare des voyageurs a été remanié et on a donné plus de place pour les voyageurs et pour les bureaux de la gare.

Le hangar aux marchandises a été reculé jusqu'à la rue Commerciale pour donner plus de place à la voie d'évitement pour l'échange des voyageurs qui s'opère maintenant avec le Grand-Tronc à Lévis au lieu d'à la Pointe-Lévis comme autrefois.

PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond on a renouvelé 300 pieds d'égout à travers la cour. Une fondation en pierre a été faite pour recevoir une nouvelle balance.

Les culées et les piles du pont de Bedford ont été examinées par des maçons, réparées, jointoyées avec du ciment et mis en parfait état à des frais considérables.

A Elmsdale, les vieilles culées en pierre d'un pont en longrines ont été démolies et reconstruites en pierre de taille de première classe.

Un ponceau de 12 pieds d'arc à Barney's Brook a été pavé sur toute sa longueur.

De nouveaux ponceaux en pierre de 3 × 4 pieds ont été faits pour remplacer les vieux ponceaux brisés entre Truro et Union.

Un ponceau de 5 × 3 pieds en pierre a été fait pour remplacer un pont en longrines servant de traverse au-dessous de la voie près de Shubenacadie ; les droits de propriétés sur la traverse ayant été préalablement acquis et le contrat déposé dans le bureau d'enregistrement du comté.

Près de Folly-Lake trois ponceaux en pierre brisés ont été renouvelés. Deux d'entre eux ont été reconstruits en pierre de taille de première classe, et le troisième remplacé par un tuyau de ponceau en terre cuite vitrifiée de 24 pouces de diamètre.

A Salt-Springs, deux ponceaux en pierre ont été partiellement renouvelés.

De grandes réparations générales ont été faites aux ponceaux entre Londonderry et Spring-Hill. Les matériaux dont étaient faits les ponceaux à l'origine n'ont pas duré.

Les piles et culées des ponts de Nappan, La Planche et Sackville ont été examinées, réparées et jointoyées en ciment.

Une équipe de maçons a été employée pendant toute la saison à réparer et jointoyer les ponceaux, les piles et les culées des ponts entre Shédiac et Saint-Jean, et deux autres équipes faisant le même ouvrage entre Moncton et Campbellton et la Rivière-du-Loup.

La tranchée du tunnel de Tartague, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminée.

Entre la Rivière-du-Loup et Lévis huit vieilles poutres brisées et cinq ponceaux en bois ont été démolis et remplacés par de bonne maçonnerie.

Quatre ponceaux en bois de cèdre ayant en moyenne 30 pieds de long ont été posés dans cette division aux endroits où les fermiers du voisinage s'étaient plaints de drainage défectueux.

Les fondations de la table tournante à Hadlow ont été examinées et réparées.

Les ponts suivants ont été examinés, grattés et peints :

Pont Langelier.....	1 trav.	40 pieds.
do de Kamouraska	2 do	40 do
do au-dessus de la voie de Barlow.....	1 do	90 do
do do do Morency (en bois).....	5 do	24 do
Longeron en fer (2 milles à l'ouest de Cedar Hall) 1	do	23 do
Pont d'Otter Brook.....	1 do	24 do
do de la rivière à l'Anguille.....	3 do	60 do
do de New-Mills	2 do	80 do
do sur le coursier du moulin Moreton.....	1 do	30 do
do de la rivière Benjamin.....	3 do	50 do
do de la traverse au-dessous de la voie Dickies... 1	do	40 do
do du creek Nash.....	1 do	80 do
do du ruisseau Louison.....	1 do	80 do
do de la rivière Jacquet.....	3 do	100 do
do de Belledune.....	2 do	60 do
Deux paires de longerons, mesure de Bathurst.		
Pont au-dessus de la voie de la Petite-Rivière....	130	pieds de long.
do au-dessus de la voie de Kinney.....	130	do
Traverse au-dessous de la voie de Derby... ..	1 emps.	31 pieds.
Pont du ruisseau Chapman.....	1 do	14 do
do du ruisseau Holeman.....	1 do	14 do
do de la rivière Penobsquis.....	1 do	14 do
do de la rivière aux Saumons.....	2 do	86 do
do du creek Front.....	3 do	86 do
do au-dessus de la voie de Rupert.....	5 do	25 do
do de l'anse de Groom.....	1 do	17 do
Moose Horn (ouvrage en bois seulement).....	1 do	86 do
Rivière Hammond do	3 do	100 do
Pont au-dessus de la voie (tranchée de Palmer).		
do do do (Humphrey).....		
do de Nappan.....	1 do	100 do
do de la Petite-Fourche.....	1 do	100 do

do de Sodom.....	1 trav.	50 pieds.
do au dessus de la voie (Coin McLean).....	1 do	70 do
do de Debert.....	2 do	100 do
do de la Crique-à-la-Vase.....	1 do	50 do
do Dunlop Brook.....	2 do	21 do
do de Stewiacke (Boîte).....	214	pieds de long.
do de Elmsdale.....	1 trav.	150 pieds.
do de Enfield.....	1 do	112 do
do de Bedford.....	5 do	50 do
do au-dessus de la voie (Halifax).....		40 do
do de la Vallée.....	1 do	24 do
do de Riversdale.....	3 do	44pieds.
do de Glengarry.....	1 do	24 do

Des entretoises latérales on été posées aux ponts suivants :—

New-Mills,	Rivière Jacquet,
Creek de Nash,	Petites-Fourches.
Ruisseau de Louison,	

Les vieilles traverses ont été enlevées sur les ponts suivants et remplacées par des tabliers à coupe verticale :—

Pont de la rue du Gouvernement.....	St-Joseph.	
do de Saint-Joseph.....	do	
Près de Sainte-Anne.....	1 trav.	28pieds.
Pont du Bic.....	1 do	110 do
do est de Folly.....	1 do	60 do
do de Elmsdale.....	1 do	150 do
do de Bedford ..	5 do	50 do
do du creek de Hall.....	1 do	50 do

Les ponts suivants au-dessus de la voie ont été élevées pour donner plus de place au-dessus comme l'exige la loi :—

	Pieds.	Pouces.
Pont de Sackville (entretoise latérale supérieure.).....	19	0
do de Missequash.....	19	4
Chemin de la Montagne (pont au-dessus de la voie).....	19	3
Harding do.....	19	6
Pont de Quispamsis.....	19	6

Les ponts suivants ont été examinés et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés :—

Creek du Moulin,	Rivière à l'Anguille,
New-Mills,	Creek de Nash,
Ruisseau de Louison,	Rivière Jacquet,
Belledune,	Rivière du Milieu,
2me traverse de la rivière Barnabé,	Pont de Sackville,
3me do do	Nappan,
Petites-Fourches,	Rivière Philippe,
Greenville,	Debert,
Lac Folly,	Rivière du Nord,
Ingonish,	Enfield.
Rivière aux Saumons,	
Rivière Rawdon,	

Cinquante travées de bois variant de 10 à 20 pieds-ont été enlevées et remplacées par des longerons en fer munis de dessus à coupe verticale et de garde-fous, au prix d'environ \$4,000.

Pont de Sakville, 3 travées de fer de 160 pieds chacune ont été munies d'un nouveau tablier en fer et d'entretoises latérales, au prix de \$15,760 ; l'ouvrage a été fait par contrat.

L'ancien tablier était de poutres de pin résineux posées à cinq pieds d'axe en axe

et réunies par des longrines longitudinales de 12 par 12, et les rails ont été posées sans traverses.

Le tablier du pont de Ristigouche (5 travées de 206 pieds chacune) était semblable à ceux des ponts de Miramichi dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, et il fut nécessaire de le rendre plus fort et de le munir d'un système amélioré d'entre-toises latérales. Cet ouvrage coûta \$10,775.

Un nouveau trottoir a été posé sur ce pont.

Le pont de la rivière du Loup (3 travées de 100 pieds chacune), système Howe, en pin blanc, donnait des signes d'affaiblissement l'an dernier, et l'on a donné en juillet 1889 un contrat pour un nouveau pont en acier.

L'achèvement du nouveau pont a été sérieusement retardé, d'abord par la non-livraison du fer et ensuite par l'incendie de la boutique de l'entrepreneur à l'endroit où l'on construisait le pont. Dans l'intervalle on a pris les mesures pour rendre le vieux pont parfaitement sûr.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La balance sur la voie à Richmond a été enlevée, envoyée à Montréal, réparée, allongée de 4 pieds et replacée sur une fondation en pierre à un endroit plus commode.

On a posée une nouvelle balance sur la voie à la Rivière-du-Loup.

De nouvelles grues de chargement d'une capacité de 7 tonnes ont été fournies pour la manutention des grosses marchandises à Truro et à Dartmouth.

Les aboiteaux à Crowsan, Brownsells et Maccan ont été examinés et réparés.

Une chaussée de 300 pieds de long sur 20 pieds de large a été faite pour arriver à la voie de garage du débarcadère à Amherst.

Une forte crue à la fin de juin 1889 emporta une grande partie du remblais est à la rivière Debert. Des chevaux temporaires en bois de 300 pieds de long ont été construits et le remblais fut ensuite fait avec du gravois pris au lac Folly.

Le remblais du côté du courant fut ensuite protégé par un caisson en cèdre rempli de pierre.

Ce caisson a 500 pieds de long, 10 pieds de haut et de 10 à 15 pieds de large.

On a acheté un terrain pour un ∇ reliant la ligne-mère à l'embranchement de Pictou, à Truro, et l'on fit le nivellement nécessaire, la saison dernière.

On est actuellement à terminer le pont en fer, le caisson, la pose des rails et le ballastage.

Toutes les tranchées d'un bout à l'autre de la ligne ont été spécialement examinées, et aux endroits où le roc pouvait glisser ou tomber sur la voie, on a pris des mesures pour l'enlever.

A la Montagne du Bic, une équipe s'occupa de ces travaux pendant trois mois, et une autre équipe pendant un mois environ dans les tranchées sur l'embranchement de Saint-Charles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

MONCTON, N.-B., 15 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Deux voitures de 1ère classe, trois de 2ème classe, un wagon à bagage, soixante-sept wagons fermés, cent quatre-vingt-quatre wagons plateformes, six gondoles, vingt et un wagons à bascule de 6 tonnes, et un chasse-neige ont été reconstruits.

Des wagons-plateformes construits, soixante et huit remplaçaient des gondoles et des wagons à houille de 20 tonnes.

Seize wagons-dortoirs, deux wagons-salon, vingt-sept wagons de 1ère classe, trente-quatre de 2ème classe, seize wagons-poste, dix-huit wagons à bagage et quinze fourgons ont subi des réparations considérables et complètes.

Des appareils de chauffage à la vapeur ont été posés dans quatre wagons-dortoirs, vingt wagons de 1ère classe, seize de 2ème classe, onze wagons-poste, et dix-huit wagons à bagage.

Sept wagons-dortoirs, douze wagons de 1ère classe, neuf de 2ème classe, seize wagons-poste et douze wagons à bagage ont été munis de lumières électriques. Nous avons maintenant cent deux wagons chauffés à la vapeur et quatre-vingt-un éclairés à l'électricité.

Plus de six mille wagons sont passés par les divers ateliers sur la ligne pour subir des réparations considérables, dont quelques-unes équivalaient presque à une reconstruction. Un chasse-neige fut reconstruit, huit chasse-neige et quatre flangers furent complètement examinés et réparés.

On a fait pour les locomotives trente-quatre nouveaux tuyaux pour la fumée, sept cabs neufs, vingt-cinq nouvelles boîtes à fumée, dix cylindres, une chaudière, trois selles, et quatre tenders. Le matériel roulant a été en général bien entretenu et est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

Dix réservoirs de 50.000 gallons sont en construction aux endroits suivants, mais aucun d'eux n'est complètement terminé: Folley, Moncton, Bathurst, Mill Stream, Causapsal, Rivière-Lu-Loup, Sainte-Hélène, Saint-Pierre, Saint-Charles et Hadlow. A part ces ouvrages les réparations suivantes ont été faites:

Réparé le chevalet à Halifax.

Un nouveau réservoir construit à Amherst et entouré d'une clôture.

Trois mille huit cents pieds de tuyaux de fonte de 6 pouces posés, et mille quatre cents pieds de tuyaux en fonte de 4 pouces enlevés et transportés à Mill-Stream.

L'ancien service à Petitcodiac étant devenu insuffisant, de nouveaux tuyaux furent posés jusqu'à la rivière et une pompe à vapeur installée; il faudra faire encore quelques dépenses à cet endroit pour surmonter les difficultés causées par la sciure de bois.

Deux mille deux cents pieds de tuyaux de 3 pouces furent posés à Bathurst depuis le ruisseau jusqu'au réservoir en cours de construction à cet endroit.

Un nouveau réservoir fut construit à Mill-Stream et mille sept cent cinquante pieds de tuyaux en fonte de 4 pouces furent posés, dont mille quatre cents pieds furent pris à Amherst.

Deux cent vingt-cinq pieds de tuyaux de 4 pouces posés à Hadlow pour alimenter le nouveau réservoir en cours de construction.

Deux mille huit cents pieds de tuyau galvanisés de 3 pouces ont été posés à Saint-Pierre pour alimenter le nouveau réservoir qu'on y construit.

Le chevalet du réservoir de la Pointe-du-Chêne a subi quelques réparations.

A part cela, les réservoirs suivants ont été peints: Canaan, Weldford, Rogersville, Red-Pine, Campbellton, Sainte-Flavie, Saint-Fabien et Trois-Pistoles.

Le service de l'eau en général a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur;

H. H. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef, Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1889 et le 30 juillet 1890.

		VOITURES ET WAGONS DE DIFFÉRENTES CLASSES.													Total						
		Locomotives.	Wagons - lits de 1re clas.	Wagons - lits de 2e clas.	Wagons-salons.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag. poste et fumoirs.	Messageries et bagage.	Ferries.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W. bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 ton.	Fourgons.	Total	Chasse-neige à allerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total
Disponibles au 1er juillet 1889, en état de service.....	176	15	6	2	73	76	17	28	1,769	63	1,480	678	715	708	85	5,710	40	10	17	2	69
do Condamnés					2			2	27	9	40	17	20	3		120					
Total.....	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,520	695	735	706	85	5,830	40	10	17	2	69
Gondoles et wagons à houille transformés en wagons-plateformes de 20 tonnes.....											68		*63	+5							
do	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,588	695	672	701	85	5,830	40	10	17	2	69
Condamnés, 1er juillet 1889.....									27	9	40	17	20	3		120					
do durant l'exercice.....								2	43	1	90	4	49	2		196					
Total condamnés.....								4	70	10	130	21	69	5		316					
MOINS—Reconstruits.....								1	67		116	21	69	5		284					
do								3	3	10	14					32					
do								27	1,793	62	1,574	695	672	701	85	5,798	40	10	17	2	69
do	176	15	6	2	73	76	17	30	1,796	72	1,588	695	672	701	85	5,830	40	10	17	2	69
Total.....	176	15	6	2	75	76	17	30	1,796	72	1,588	695	672	701	85	5,830	40	10	17	2	69

* 63 transformés en wagons-plateformes de 20 tonnes. + 5 comme wagons-plateformes.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchan- dises.	A voyageurs.	Messageries wag. poste et à bagage.	A marchan- dises.	Total.	Chasse- neige.	Moyenne, marchan- dises.	
									Moyenne, voyageurs.
1889—Juillet.....	120,291	247,223	474,174	221,829	3,615,485	4,311,488	.....	5.78	14.62
Août.....	122,356	287,670	494,766	222,634	4,035,370	4,752,770	345	5.85	14.02
Septembre.....	105,595	258,908	420,612	202,398	3,846,510	4,469,520	.....	5.89	14.85
Octobre.....	105,437	313,298	408,406	197,141	4,630,168	5,225,715	566	5.74	14.74
Novembre.....	96,097	338,806	377,276	184,611	5,066,653	5,628,540	557	5.84	14.96
Décembre.....	88,584	359,625	390,454	189,037	5,127,438	5,706,929	4,869	6.53	14.25
1890—Janvier.....	93,065	319,978	390,037	176,148	3,850,613	4,406,798	10,521	5.97	12.07
Février.....	85,408	306,177	315,214	147,697	3,728,643	4,191,554	18,916	5.42	12.17
Mars.....	90,249	365,489	364,090	172,841	5,041,926	5,578,857	16,812	5.94	13.79
Avril.....	93,421	352,026	399,150	173,747	4,816,024	5,388,921	324	6.13	13.68
Mai.....	91,171	321,053	381,949	171,663	4,516,457	5,070,069	986	5.65	14.06
Juin.....	108,067	260,876	424,168	217,944	3,593,422	4,233,534	1,401	5.93	13.54
Total.....	1,199,741	3,730,029	4,830,296	2,277,690	51,858,709	58,966,695	55,297	5.92	13.90

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à sou-pape et livres de sulf.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Huile à sou-pape et livres de sulf.	Livres de chiffons.
1889—Juillet.	40,360	458,794	11,225	32,882	9,828	9,307	10.87	57.80	7.49	2.23	2.12
Août.	44,820	482,535	12,436	38,015	10,042	10,580	10.76	57.73	7.87	2.08	2.19
Septembre.	40,870	491,345	11,343	36,627	6,547	9,457	10.55	58.92	8.49	1.51	2.19
Octobre.	48,266	501,453	14,466	37,810	9,721	10,586	10.38	64.62	7.54	1.97	2.11
Novembre.	50,593	514,768	16,158	23,925	21,825	11,494	10.17	70.31	4.64	4.23	2.32
Décembre.	53,353	536,019	18,124	22,818	22,849	12,057	10.06	75.73	4.25	4.42	2.25
1890—Janvier.	50,773	501,323	17,016	23,291	21,864	11,637	9.87	70.03	4.64	4.23	2.32
Février.	49,810	479,326	16,321	23,242	22,191	12,524	9.62	76.27	4.84	4.62	2.61
Mars.	55,412	549,239	18,370	26,158	24,801	13,984	9.91	74.91	4.75	4.55	2.54
Avril.	49,766	524,570	16,389	27,783	24,868	11,723	10.54	69.98	5.29	4.74	2.23
Mai.	45,944	491,579	14,022	24,804	24,192	12,450	10.70	63.89	5.04	4.92	2.53
Juin.	40,304	444,418	12,592	22,655	22,509	11,423	11.02	63.49	4.96	5.64	2.57
Total.	570,271	5,895,369	178,462	339,410	221,237	137,662	10.34	67.81	5.74	3.75	2.34

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONTON, N.-B., 30 juin 1890.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 30 juin 1890.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du méca.-chef et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders, et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles.						
										\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	$ cts.	Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Remises des looco. et plaques tour.	Total.
1889—Juill.	438,794	945 27	18,473 45	31,464 21	3,863 35	28,213 40	2,697 03	2,692 85	88,349 56	23 4	217 17	88 6	43 61	61 20	13	
Août.	482,535	817 97	18,806 27	33,328 63	4,099 24	31,088 41	4,147 34	2,907 26	95,195 12	17 3	90 6	90 85	6 44	86	60 19	72
Sept.	431,345	854 88	17,744 88	31,893 18	3,829 18	25,786 68	1,673 56	3,036 73	84,819 09	21 4	297 72	93 6	24 40	73 20	52	
Oct...	501,453	836 67	19,571 15	40,031 82	4,258 04	32,591 28	8,215 01	3,217 41	108,721 38	17 3	90 7	98 85	6 49	1 64	65 21	68
Nov..	514,768	1,000 51	20,258 55	44,756 15	4,691 77	22,280 16	5,014 16	3,538 91	101,540 21	20 3	94 8	69 91	4 33	97	68 19	72
Déc...	536,019	860 79	20,545 64	50,790 70	4,860 17	28,196 62	4,511 12	4,502 13	114,267 17	16 3	83 9	47 91	5 26	84	84 21	31
1890—Janv.	501,323	832 39	20,276 56	47,037 00	4,316 44	14,685 45	2,258 45	2,066 88	91,473 17	15 4	04 9	39 86	2 94	45	42 18	25
Fév..	479,326	963 00	21,254 23	46,260 71	5,069 57	17,742 78	3,973 94	3,576 15	98,840 38	20 4	43 9	65 1	05 3	69 87	74 20	63
Mars..	549,239	930 81	22,928 72	51,264 75	5,374 52	18,783 34	2,654 83	3,150 83	105,087 80	17 4	18 9	33 98	3 42	48	57 19	13
Avril.	524,570	889 03	22,636 84	45,045 24	5,194 68	17,232 75	1,539 44	3,115 37	95,653 35	17 4	32 8	58 99	3 29	29	50 18	23
Mai..	491,579	892 52	21,956 19	39,354 85	5,074 65	12,765 99	2,012 57	2,641 50	84,698 27	18 4	47 8	01 1	03 2	58 42	54 17	23
Juin..	444,418	952 45	20,264 86	35,150 91	1,874 97	12,951 09	2,254 87	2,278 09	75,727 24	22 4	56 7	91 42	2 92	50	51 17	04
Total...	5,895,369	10,776 29	244,707 34	496,378 15	52,506 58	262,317 95	40,952 32	36,724 11	1,144,372 74	18 4	15 8	42 89	4 45	69	62 19	40

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

Nombre de milles parcourus par les trains	4,929,770
do locomotives	5,895,369
do wagons	58,966,695
do chasse-neige	55,297
	\$ cts.
Frais de traction	1,144,372 74
Coût des réparations :	
Réparations aux voitures à voyageurs	94,347 36
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	25,842 43
do wagons à marchandises et fourgons	259,324 15
Huile et chiffons	7,163 87
Divers	28,481 87
Coût total des dépenses	415,159 68
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	23 21
do do do locomotives	19 41
do do do wagons	1 94
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains	7 84
do do locomotives	6 55
do do wagons	0 66
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 57
do do locomotives	0 45
do do wagons	0 05
Coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par eux	1 95
do à voyag., à messag. et à bag. par 100 m. parcour. par eux	1 13
do à marchandises et fourgons do	0 50
do chasse-neige et flangers do	12 95

J. SUTTON,

Comptable du département des machines.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

[1890]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
2 juillet..	12.40	9	Express	C. H. Freeman.	J. D. McKay.	60
6 do ..	6.00	Spécial.	Marchandises.	A. C. McLean.	D. Yould.	27
6 do ..		do	do	John Hughes.	Geo. Morrison, Jne.	89
7 do ..	18.00					
9 do ..	17.10	Spécial.	Equipe	James Swetman.	Jno. Morton.	29
12 do ..	12.00	10	Express	Jas. Millican.	R. Carr.	68
13 do ..	14.45	Spécial.	Marchandises.	L. N. Letarte.	Alfred Charrier.	117
15 do ..	16.20.	38	do	C. McDougall.	J. McAuley.	144
16 do ..	8.00		Garage		J. Murphy.	152
18 do ..	24.30	Spécial.	Marchandises.	Thos. Coffey.	N. Sinclair.	200
27 do ..	20.40	33	Express			
2 août..	15.00					
5 do ..	10.00	56	Marchandises.	Finlay Ross.	Alex. Dunbar.	13
7 do ..	16.50		Garage		Thos. O'Brien.	10
7 do ..	10.30	Spécial.	Equipe	J. Chenard.	D. C. Gallant.	120
7 do ..	22.40	do	Marchandises.	L. N. Letarte.	F. Cloutier.	111
8 do ..	24.05	do	Voyageurs	G. McElhenney.	J. Edwards.	199
9 août..	20.00	Spécial.	Freight	A. B. Vance.	R. Kennedy.	172
17 do ..			Garage		J. Cameron.	94
23 do ..	16.30	32	Express	J. McFadyen.	J. H. Moore.	14
25 do ..	13.30	33	do	Geo. Walker.	C. E. Sawyer.	159
30 do ..	7.55					
1er sept..	1.00	Spécial.	Marchandises.	J. R. Dalton.	J. DeVenne.	90
2 do ..	15.45	do	do	P. T. Christie.	E. Kennedy.	23
2 do ..	16.05	do	do	Wm. Morgan.	W. H. Anderson.	170
4 do ..	3.15				W. D. Martin.	154
5 do ..	5.00		Garage		Chas. McHugh.	18
6 do ..	10.00	Spécial.	Equipe	E. Bowser.	Jno. Morton.	175
9 do ..	3.25	do	Marchandises.	Geo. Sears.	T. Wilkins.	128
9 do ..	3.25		Locomotive légère.		E. Rushton.	113
9 do ..	8.45	9	Express	D. Rutherford.	A. McAuley.	184
9 do ..						
11 do ..	6.10	61	Omnibus	W. Foster.	A. Scott.	133
12 do ..	18.20	40	Marchandises.	M. Cummings.	J. Stratton.	170
14 do ..	10.15	42	Omnibus	T. Bouchard.	Geo. Morrison, aîné.	38
16 do ..	15.50	Spécial.	Marchandises.	J. B. Chatigny.	A. Charrier.	194

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Petitodiac.....	Ralph Calpitts..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Fatal	Pas d'enquête.
Londonderry....	W. G. Teaman..	Employé	En attelant.....	Blessé au doigt..	
Près de Amherst	Wm. Love.....	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie en état d'ivresse, tomba sous le train.	Fatal	Accident.
Riv. Jacquet....	W. T. Peters....	Employé	En allant allum. la lampe du sémaphore, tomba dans le ponceau.	Genou coupé....	
Près de la rivière à l'Anguille.	Jno. Russell....	do	En passant d'un wag. plate-forme sur un autre.	Entorse à la cheville du pied.	
Trav. de Bloomfield.	Mina Deboo....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Légèrem. blessé.	
1 mille à l'est de la jct. St-Charles.	Jules Pouliot....	do	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Gravem. blessé..	
Chatham Jct....	W. A. Warman..	Employé	Tomba de dess. un v. ferm.	Blessé au dos....	
Campbellton....	Geo. McLean....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Jct Spring Hill..	M. Conley.....	do	Sautant du fourgon pour atteler.	Entorse à la cheville du pied.	
Moncton.....	F. C. Cormier..	do	En aidant à poser les batteries de la lum. électri. sur le train n° 34.	Doigt écrasé....	
2 milles à l'ouest de Brookfield.	Peter Paul.....	do	Ecrasé en poussant le wagonnet de tournée.	Jambe cassée...	
New-Glasgow....	Hy. Totten.....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Halifax.....	Jas. Grace.....	do	Frappé par un wagon....	Blessé au côté...	
Sainte-Luce....	Johny Rioux....	do	Tomba du fourgon....	Blessé au bras...	
Sainte-Hélène..	A. Lagacé.....	do	En faisant le garage....	Pied écrasé....	
Elmsdale.....	A. Jackson.....	do	Collision avec un train spécial de fret.	Légèrem. blessé.	
Truro.....	Jas. Langille...	Employé	En dételant la locomotive.	Blessé à la main.	
Campbellton....	J. Doiron.....	do	En faisant le garage....	Blessé à la jambe	
Pointe du Chêne.	M. McGrath....	do	En lavant une fenêtre d'un wagon.	Coup. à la main.	
Près de Harlaka Junction.	Alph. Gingras..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locom. pend. qu'il était couché sur lav.	Fatal	Accident.
Oxford Junction	Robt. Matheson.	do	Poussant les wagons avec la main.	Blessé au pied..	
Près Aulac....	A. Snowden....	do	Frappé par la loc. en trav. la voie avec ses chevaux.	Légèrem. blessé.	
Stellarton.....	M. Daley.....	Employé	En poussant des wagons avec la main.	Blessé à la tête et au côté.	
Dorchester.....	E. White.....	do	En desserrant un frein...	Blessé à la main.	
Campbellton....	Jno. McEachrin	do	Tombé en descendant de la locomotive.	Blessé au bras et au côté.	
Moncton.....	Jno. Nixon.....	do	En attelant.....	Blessé à la main.	
Près de Bathurst	A. K. Thomson..	do	En déchargeant un ponceau en fer.	Jambe écrasée..	
Moncton.....	T. Wilkins.....	do	Collision avec la locomot.	Légèrem. blessé.	
do	F. Crandall....	do	En sortant du hang. à char.	do	
do	F. White.....	do	do	do	
do	E. Rushton....	do	Collis. avec un train spéc.	do	
Greenville....	R. Melanson....	do	Sur la voie, frap. par le train	Fatal	Pas d'enquête.
Saint-Jean....	Thos. Murphy..	do	En empilant du sucre dans l'entrepôt.	Tour de reins...	
Lochbroom.....	Mme English..	Voyageur..	Tombé en desc. d'un wag.	Blessé au côté...	
Campbellton....	O. Doyle.....	Employé	Tombé d'un wagon....	do	
Bic.....	Arthur Beaulieu	do	En déchargeant du fret..	Blessé à la jamb.	
Cap Saint-Ignace	P. Bernier, garg.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé entre les wagons en essayant de monter sur le convoi.	Bras coupé....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Número du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
1889.						
17 sept...	8 35	do	Marchandises	D. McIntosh	A. Dunbar	5
19 do ..	13.30	49	do	Jos. Guay	E. Parsons	110
20 do ..	6.30	74	do	G. C. Keys	A. Scott	133
21 do ..	8.10	Spécial.	do	Jno. Thomson	J. De Venne	89
23 do ..	14.00		Garage		J. H. Moore	74
5 oct ...	8.07	Spécial.	Marchandises	E. Thomson	J. Stewart, jeune	91
20 do ..	19.00		Garage		Jno. Leonard	95
20 do ..	16.00		Garage		F. H. Moore	81
23 do ..	21.45	Spécial.	Marchandises	J. B. Crockett	Jno. Donald	197
23 do ..	7.30	do	do	Thos. Guinan	D. W. Duncan	26
24 do ..	24.00					
26 do ..	7.00	Spécial.	Marchandises	W. N. Bovard	W. G. Bell	115
26 do ..	9.00	do	do	J. B. Chatigny	Jas. Miller	83
26 do ..	18.45	do	do	W. M. Thomson	Geo. Morrison, jeune	182
26 do ..			Garage			
28 do ..	3 05	30	Marchandises	M. Cummings	E. S. White	192
29 do ..	16.50	Spécial.	do	Jno. McDonald	J. H. Campbell	44
31 do ..	15.00		Garage		J. Cameron	94
2 nov...	2.00	Spécial.	Marchandises	Jas. Daley	N. Sinclair	200
2 do ..	6.45	do	do	J. B. Pollock	P. Peterson	135
4 do ..	15.00	do	do	J. L. Hébert	E. Saindon	31
4 nov.	10.30					
4 do ..	13.30		Garage		Jas. McDermott	99
5 do ..	14.35		do		J. M. Cole	18
6 do ..	2.30	Spécial.	Marchandises	M. C. Daley	H. B. Maltley	
6 do ..	4.00	30	do	J. W. Anderson	E. S. White	91
6 do ..	10.30		Garage		Chas. McHugh	192
8 do ..	2.35	Spécial.	Marchandises	D. Haines	Jas. Howie	81
8 do ..	19.00	do	do	P. T. Christie	A. Sproull	40
12 do ..	7.00	do	do	D. Brownell	S. Wilson	27
12 do ..	8.30		Garage		E. Ouellett	82
15 do ..	17.30	Spécial.	Marchandises	A. Chisholm	Jno. Dean	195
25 do ..			Garage			87
26 do ..	16.30	Spécial.	Marchandises	M. C. Daley	J. Gratten	
28 do ..	16.45	do	do	A. B. Vance	R. Wilson	163
29 do ..	18.40	do	do	W. N. Bovard	W. Fraser	27
30 do ..	16.30					175
30 do ..	19.45	Spécial.	Marchandises	Wm. Morgan	J. H. Hunter	59
1er déc.	1.00	do	do	W. Q. Treen	Chas. Langley	183
4 do ..	1.50		Garage		G. Curry	189
4 do ..	2.20	5	Marchandises	G. A. Chesley	G. Milen	53

[1890]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner
Trenton	J. A. Rutherford	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Gravem. blessé.	
Jet'n St-Charles	A. Morin	Employé	Tombé d'un wagon fermé.	Gravem. blessé.	
Hopewell	G. C. Keys	do	Glissé en sortant du wagon.	Entorse à la cheville du pied.	
Sackville	A. Steadman	do	Tombé sous le tend. de la locom. en fais-le garage.	Epaule brisée	
Pointe du Chêne	A. J. Welling	do	Tombé dans le ponceau en faisant le garage	Blessé au genou.	
Rockland	J. Q. McNaughton	do	Collision avec le tr. n ^o 34.	Légèrem. blessé.	
Truro	Jas. Langville	do	En attelant	Blessé au dos et à la poitrine.	
Moncton	Jas. Gibson	do	En tournant l'aiguille	Blessé à la main.	
do	M. Wryn	do	Tombé d'un wagon	Blessé au dos.	
Riv. Pollet	H. Gallagher	do	En attelant	Main écrasée	
Stellarton	Gordon McLeod	do	do	Doigt écrasé	
Richmond	Thos. Gilfoyle	do	Trébuché en abaissant le bras du sémaphore.	Blessé au bras.	
New-Mills	J. Sutton	do	Tombé entre la locomotive et le wagon.	Fatal	Accident.
Rimouski	Pierre Renaist	do	Tombé de la locomotive.	Blessé à la tête.	
Moncton	Albert Lyon	do	En tirant la corde d'alarme.	Doigt coupé	
Sackville	Jas. A. White	do	En attelant	Blessé au pouce.	
Barbigo	P. O'Brien	do	Tombé entre les wagons.	Blessé à la main.	
Trenton	J. A. McDonald	do	En attelant	Bl. à la poitrine.	
Campbellton	Peter McAllister	do	do	Blessé au doigt.	
Meadow-Brook	N. Sinclair	do	Tombé entre le tender et la locomotive.	Blessé au genou.	
Debert	J. Conley	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Rimouski	E. Perron	do	Tombé du marchepied du wagon.	Légèrem. blessé.	
Shubenacadie	Ed. McKenzie	do	En déchargeant du fret.	Blessé à la main.	
Moncton	Jas. Arbing	do	En descend. de la locom.	Entorse au pied.	
do	Alfred Tait	do	En attelant	Main écrasée	
Dorchester	E. Farris	do	do	Gravem. blessé.	
Bathurst	A. Russell	do	En enfonçant un boulon d. le truck de la locom.	Blessé au doigt.	
Moncton	Percy Chapman	do	En attelant	Blessé à la main.	
Newcastle	D. Trainor	do	Tombé en montant sur la locomotive.	Blessé au pied.	
Spring Hill June	P. T. Christie	do	En faisant le garage.	Blessé à la jambe	
Rogersville	F. Raymond	do	En attelant	Blessé à la main.	
Levis	Michael Denis	Ni l'un ni l'autre.	Frappé p. un wagon en se tenant debout s. le truck	Blessé au pied.	
Nappan	A. Chisholm	Employé	Trébuché sur une planche de la plateforme.	Blessé à la tête et au bras.	
Stellarton	J. F. Muirhead	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Hampton	S. Dixon	do	do	Blessé au pouce.	
Stellarton	A. B. Vance	do	Trébuché s. le garde-fou.	Entorse au pied.	
New-Mills	W. McLean	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Halifax	Thos. Kelly	do	En fermant la porte du hangar aux marchand.	Bles. à la hanche	
Moncton	Thos. Reppey	do	En attelant	Blessé au doigt.	
Weldford	A. Lyons	do	do	Blessé à la main.	
Richmond	Philip McInnes	do	Tombé entre les wagons.	Fatal	Accident.
Sussex	W. A. McManus	do	Glissa sur un wag. fermé.	Entorse au pied.	

[1890]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
4 déc.	12.15	33	Express	M. Letarte	J. McDonald	151
5 do	13.25	Spécial	Marchandises	R. F. Rutherford	R. Wilson	27
7 do	23.25		Garage		Fred. Welling	18
12 do	16.45	Spécial	Marchandises	R. W. Vye	H. B. Maltby	178
12 do	17.30	do	do	John Hughes	Geo. Manning	128
15 do	12.55	do	do	J. L. Herbert	Jas. Fohey	132
15 do	14.30	33	Express	T. Coutourier	John Murphy	129
15 do	19.35	Spécial	Marchandises	O. Perron	T. W. Henry	143
16 do	17.50	do	do	W. F. Ferguson	R. H. Coggan	177
15 do	20.00	do	do	W. L. Broad	T. Wilkins	174
16 do	20.00		Garage		M. O'Brien	99
17 do	1.30	44	Marchandises		Geo. Morrison, amé.	104
17 do	5.00	16	do	A. E. Smith	J. F. Smith	186
23 do	9.30		Garage		J. Cole	18
24 do	24.15	Spécial	Marchandises	W. Crockett	Jas. Moody	175
25 do	9.30	18	Omnibus	T. W. Johnston	R. Wilson	27
25 do	21.00		Garage		W. Gross	18
31 do	5.45	47	Marchandises	B. Walker	D. McNeil	157
1890.						
1er janv.	9.45		Garage		Chas. McLaugh	188
1er do	18.00	Spécial	Marchandises	L. Bélanger	T. W. Henry	143
4 do	12.55	do	do	R. A. Rainnie	J. J. Irvine	51
4 do						
9 do	11.40	Spécial	Marchandises	R. W. Vye	A. B. Maltby	40
9 do		do	do	W. N. Bovard	J. Hackett	174
10 do	9.20	33	Express	D. Hunter	B. Lutes	147
10 do	9.20	33	do	do	Jas. McGowan	30
10 do	9.20	33	do	do	do	
10 do	9.20	33	do	do	do	
10 do	9.20	33	do	do	do	
10 do	10.00	Spécial	Marchandises	D. McIntosh	N. Copeland	88
13 do	10.20	do	do	J. R. Dalton	D. Gould	127
14 do	1.50	do	do	C. McDougall	J. F. McCracken	7
16 do	17.20	do	do	J. Thomson	T. W. Hennessy	136
20 do	14.30	do	do	J. Q. McNaughton	H. McDonald	26
21 do	3.00	do	do	A. Mitchell	D. Duncan	171
21 do	3.00	do	do	do	do	171
22 do	1.10	do	do	R. W. Vye	W. E. Hunter	176
27 do	6.30	68	do	Jno. McDonald	J. W. Campbell	167
30 do	16.30	38	do	E. L. Watts		
4 fév.	8.00	Spécial	do	Jno. Thompson	D. Taylor	144
5 do	15.00		Garage		D. Sullivan	94
5 do	20.00	Spécial	Marchandises	W. Haines	A. Rushton	175
7 do	24.18	76	do	J. B. Dubé	J. Gilker	185
8 do	9.00					
12 do	8.00	Spécial	Marchandises	D. McIntosh	H. Trites	69

[1890]

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
CapSaint-Ignace	Octave Lacombe	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Fatal	Accident.
Près Wentworth	R. Doyle	Employé	En attendant	Blessé à la tête et à l'épaule.	
Moncton	Fred. Simpson	do	do	Main écrasée	
Près de la rivière Barnsby.	S. M. Carson	do	En faisant du feu dans la locomotive	Main brûlée	
Nappan	Amos Dujay	do	Tombé en faisant le garage	Légèrem. blessé.	
Rimouski	Mme C. Ouellet	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en trav. la voie en voit.	Fatal	Accident.
Près JonctionSt-Charles.	Dennis Jérôme (aliéné)	Voyageur	Sauta par une fenêtre du wagon.	Gravem. blessé.	
Petit Métis	Wm. Savidant	Employé	Glissa à bas de la locomot.	Légèrem. blessé.	
Rivière Jacquet	J. Fryers	do	En desserrant le frein	Blessé à la main.	
Painsec	Jas. A. White	do	En attendant	do au doigt.	
Moncton	E. White	do	do	do au bras.	
Sainte-Flavie	Z. Lortie	do	En dételant	do au doigt.	
Thomson	H. A. Black	do	En montant sur le fourgon	Entorse au bras.	
Moncton	Chas. Ayles	do	En faisant le garage	Blessé à la jambe	
Petit Roche	A. Gortes	do	Descendit de la locomotive dans le ponceau.	Légèrem. blessé.	
Près Truro	R. Wilson	do	La bielle latérale et le tourillon se brisèrent	do	
Moncton	T. Wilmot	do	En attendant	Blessé à la main.	
Lévis	A. Michaud	do	do	do au corps.	
Moncton	A. Russell	Employé	En attendant	Blessé à la tête.	Accident.
Anqui	Thos. Fréchette	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en marchant sur la voie.	Fatal	
Rothesay	Rich'd. Perkins	do	En descendant de la locom.	Entorse au pied.	
Truro	Thos. Lester	Employé	Tom.s. le rail en fais. le gar.	Blessé au côté.	
Canaan	Geo. Fryers	do	En desserrant le frein	do à la main.	
Petit Roche	Gilbert DeMill	do	En travaillant autour de la locomotive.	Pied gelé	
Rivière Jacquet	B. Lutes	do	Le chas.-neige quit. la voie en fais. dérail. les 2 loc.	Légèrem. blessé.	
do	Jos. McGowan	do	do	Fatal	Accident.
do	Flouan Gaudet	do	do	Jambe coupée.	
do	O. Gilker	do	do	Gravem. blessé.	
Glengarry	DanielMcKenzie	do	Tombé de la locomotive.	Blessé à la tête.	
Sackville	J. Brand	do	Descendit du wagon dans le ponceau.	do au genou.	
Charlo	W. McLean	do	En attendant	Blessé à la main.	
Maccan	M. Scurr	do	do	do au doigt.	
Painsec	G. Dixon	do	En faisant le garage.	Légèrem. blessé.	
Près Valley	A. Murray	do	Le convoi dérailla.	Fatal	Accident.
do	A. Mitchell	do	do	Légèrem. blessé.	
Jonct. Chatham.	R. W. Vye	do	Tom. en mont. s. le fourg.	Blessé au genou	
Eureka	Hugh Fraser	do	Frappé par un wagon.	Clavicule brisée.	
Newcastle	T. King	do	En chargeant du fret	Pied écrasé.	
Boundary Creek	W. Wooden	do	Frappé par la locomotive en essayant d'ôter le wagonnet de dessus la v.	Fatal	Pas d'enquête.
Campbellton	Peter McAllister	Employé	Tombé de la locomotive.	Blessé au genou.	
Rivière Jacquet	W. Haines	do	En remettant le chasse-neige sur la voie.	Légèrem. blessé.	
Petit Métis	J. B. Desrosiers	do	En attendant	Blessé à la main.	
Richmond	A. D. McKenzie	Ni l'un ni l'a.	Tom. du cheval au charb.	Gravem. blessé.	
Stellarton	Gordon McLeod	Employé	En attendant	Blessé au doigt.	

[1890]

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1890.						
12 février.			Garage		T. Stockall.	44
13 do ..	23.00		do		M. Normand.	96
14 do ..	8.00		do		Geo. A. Sears.	94
14 do ..	10.00	Spécial.	Marchandises.	T. McDermott.	E. Rushton.	47
14 do ..		do	do	P. Y. Christie.	J. Ferguson.	199
15 do ..	12.20	do	do	John Grant.	T. Henry.	143
21 do ..	5.20	do	do	Jas. Card.	{ A. Fryers N. Copeland.	183 } 181 }
21 do ..	11.00	do	do	E. S. Vye.	C. Atkinson.	169
22 do ..	12.00		Garage		O. McGinity.	66
22 do ..	24.25	Spécial.	Marchandises.	H. Bégin.	J. Murphy.	129
24 do ..	3.00	do	do	W. N. Bovard.	S. Wilson.	47
25 do ..	3.30		Garage		John Walsh.	93
27 do ..	11.25	16	Marchandises.	Jas. McDowall.	Geo. Feetham.	80
3 mars...	3.10	39	do	D. Baownell.	J. Stratton.	39
5 do ..	4.00	Spécial.	do	A. Gamache.	T. Matheson.	145
6 do ..	1.00	do	do	J. E. Dubé.	{ W. Duncan. A. Matthews.	179 } 77 }
6 mars...	16.30	Spécial.	Marchandises.	C. McDougall.	{ R. H. Coggan. A. Rushton.	6 } 7 }
9 do ..	6.30	do	do	A. Desjardins.	{ H. W. Sharpe. J. S. Smith.	77 } 180 }
12 do ..						
14 do ..	14.25					
18 do ..	19.00				A. Connell.	33
18 do ..	19.30	Spécial.	Marchandises.	T. Bellemare.	J. Cloutier.	110
22 do ..	2.50	40	do	J. E. Evans.	J. Williamson.	7
24 do ..	16.00		Garage		H. Como.	191
27 do ..	5.00	Spécial.	Marchandises.	A. Dionne.	E. Thomas.	29
28 do ..	20.25	do	do	M. C. Daley.	W. F. Hicks.	119
30 do ..	20.30	75	do	A. Bégin.	Jno. Oakleaf.	179
1er avril.	1.15	Spécial.	Marchandises.	W. W. Irving.	A. Wood.	67
1 do ..	17.00					
2 do ..	11.15	Spécial.	Marchandises.	Geo. Lamkie.	Fred. Millican.	163
4 do ..		do	do	C. A. Atkinson.	{ G. Anderson. E. Kean.	182 } 81 }
5 do ..	17.00	do	do	A. T. Archibald.	M. White.	
7 do ..	11.05	do	do	M. C. Daley.	Jno. Gilfillan.	92
7 do ..	12.40	11	do	A. W. Melick.	R. Smith.	43
10 do ..	11.30	Spécial.	do	Jno. Hughes.	D. Taylor.	90
23 avril.	6.50	Spécial.	Marchandises.	R. W. Vye.	Geo. Morrison, jeune.	177
23 do ..	22.50	do	do	L. Balanger.	A. Connell.	33
25 do ..	17.00	do	do	W. Haines.	R. H. Coggan.	183
25 do ..	19.15	6	do	G. A. Chealey.	G. Miler.	184
2 mai...	20.00	Spécial.	do	S. Bernier.	J. McNutt.	2
52				[1890]		

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.	
Richmond	B. Dean.	Employé.	En faisant le garage	Blessé au dos.	Pas d'enquête.	
Chaudière Jct.	Ulric Malouin.	do	Tombé sous la locomotive.	Fatal.		
Campbellton	D. Trainor.	do	En attelant.	Blessé au corps.		
Berry's Mills.	E. Rushton.	do	En enlevant la porte de la boîte à fumée.	Blessé au doigt.		
Spring Hill Jct.	H. A. Baker.	do	En descendant du convoi.	Ent. à la c. du p.	Pas d'enquête.	
Baie de Sandy.	F. Munier.	do	En attelant.	Blessé à la main.		
Gloucester Jct.	F. Robbins.	do	Glissa en descendant du fourgon	Légèrem. blessé.		
New-Castle.	E. S. Vye.	do	En tournant le chasse-neige dans la rotonde.	3 côtes brisées.		
Moncton.	J. Muese.	do	Frappé par un wagon en travaillant sur la voie.	Gravement bles.		
Saint-Charles Jct.	Aug. Laverdure.	do	En attelant	Blessé à la main.		
Moncton.	David Clarke.	do	do	do		
Richmond.	Jas. Broadhurst.	do	Pris entre la passerelle et le wagon	Gravem. blessé.		
Windsor Jct.	Jas. McDowall.	do	Tombé entre la plateforme et le convoi.	Fatal.		Accident.
Weldford.	D. Brownell.	do	Glissa en descendant du fourgon	Entorse au gen.		
Moffats.	A. Gamache.	do	Tombé sous le convoi	Gravem. blessé.	Pas d'enquête.	
Mill-Stream	A. Rionx.	do	En attelant	Blessé à la main.		
Près de la rivière Jacquet	M. Shannon.	do	Wagonnet frap. p. lacom.	Légèrem. blessé.		
Métapédia	L. Gandreau.	do	En attelant	Main écrasée.		
Penobscuis.	Jas. Christie.	do	Ecrasé en marchant sur la voie	Fatal.		Accident.
Spring Hill Jct.	Sas. Doncaster.	do	En déchargeant du fret.	Blessé au pouce.		
Campbellton.	Chas. Killam.	do	Glissa en allum. la grande lanterne de la locomot.	Blessé au côté.		
Rivière-du-Loup	A. P. Morin.	do	Tombé à bas du convoi.	Fatal.		
Newcastle	A. J. Hutes.	do	Glissa en appliq. le frein.	Blessé au côté.		
Saint-Jean	P. Chapman.	do	Sauta à bas du convoi	Ent. à la c. du p.		
Mill-Stream	C. Millican.	do	En nettoyant la grille.	Blessé au doigt.		
Rothsay	W. Steeves.	do	En attelant.	do		
Cedar-Hall	Jos. Normand.	do	Tombé à bas du train.	Fatal.	Accident.	
Brookfield	Geo. Marshall.	Ni l'un ni l'autre.	Essaye de sauter sur le train	Légèrem. blessé.		
Newcastle	S. Hayward.	Employé.	En descendant du fourgon	do		
Saint-Jean	Chas. Reynolds.	do	En lev. un touret de filmét. dans le hang. aux march.	Blessé à la poitr.		
Bathurst	H. Gatro.	do	En attelant	Blessé à la main.		
Newcastle	Jno. Collet.	do	Tombé à bas d'un wagon.	Blessé au cou et à l'épaule		
Londonderry.	Peter Capeland.	do	En desserrant le frein.	Blessé à la main.		
Rivière Pollet.	O. Scott.	do	En dételant.	Blessé à la hanc.		
Quispamsis.	Ed. Nichol.	do	En serrant le frein.	Blessé au genou.		
Amherst.	M. Steeves.	do	En faisant le garage.	Entorse au pied.		
Newcastle	John Sweet.	do	En attelant.	Blessé à la jambe		
Amqui.	A. Cloutier.	do	Tombé en allant serrer le freins.	Blessé à la poitr.		
Campbellton.	W. Haines.	do	Sauta de l'abat-jour au plancher du fourgon	Blessé à l'abdomen		
Sussex	W. A. McManus.	do	En attelant.	Blessé à la main.		
Saint-Octave.	Paul Beaubien.	do	Tomba en fais. le garage.	Entorse au poign.		
			[1890]			

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1890.						
5 mai	15.30		Garage		J. H. Boyd	190
6 do	7.40	Spécial	Equipe	E. Bowser	R. H. Coggan	4
					J. McNutt	2
11 do	6.40	44	Marchandises	O. Perron	J. Devereaux	37
12 do	4.10	40	do	N. Merrill	W. Gross	170
17 do	2.40	5	do	Jno. Hughes	G. Milew	68
17 do	6.50	Spécial	do	J. Lewis	D. Coal	183
17 do	19.55	69	do	Jas. Daley	T. Watson	112
20 do	20.15	Spécial	do	C. McDougall	A. Wood	185
24 do	10.00		Garage		P. Fogarty	188
26 do	10.30	Spécial	Marchandises	G. C. Keys	D. Duncan	118
28 do	10.30	do	do	C. H. Bass	J. Donald	197
30 do	12.00				O. Jolivtte	14
6 juin	14.20	6	Marchandises	J. Hughes	R. Smith	68
6 do	10.00		Garage		W. Lovett	43
13 do	16.40	65	Omnibus	W. Foster	A. Scott	133
13 do	17.00	Spécial	Marchandises	M. C. Daley	W. F. Hicks	64
16 do	16.00		Garage		P. Fogarty	188
25 do	14.35	Spécial	Marchandises	W. McClafferty	J. McLellan	8
27 do	16.00	do	do	A. Dionne	H. Sharpe	29
30 do	23.00	do	do	Thos. Coffey	J. Gilpillan	175

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Truro	Amos Langille	Employé	Tombé de la locomotive	Blessé à la jambe.	
Rivière Jacquet	Elzear Deott	do	En déchargeant un wagon	Légèrem. blessé.	
	Angus Gorham	do	Le convoi se heurta sur un quartier de rocher qui était tombé du remblai	Fatal	Accident.
Tunnel Morrisey, près Moffat.	J. McNutt	do	do	Légèrem. blessé.	
Rivière Barnaby	J. Black	do	Trébucha et tomba sur le tender.	Blessé au genou.	
Bloomfield	Jas. Vaughan	Ni l'un ni l'autre.	Ecrasé par le convoi pendant qu'il était couché sur la voie sous l'influence de la boisson.	Fatal	do
Beaver Brook	J. Poirier	Employé	En abaissant le sémaphore.	Blessé à la figure.	
Hampton	Alex. Murray	do	Tombé d'un wagon	Fatal	do
Gloucester Junc.	C. McDougall	do	En attelant	Blessé au doigt	
Moncton	Robt. McIntyre	do	En faisant le garage	Blessé au pied	
Stellarton	M. Daley	do	Tombé en essayant de monter dans le convoi.	Gravem. blessé	
Amherst	A. Atkinson	do	En attelant	Blessé à la main.	
Sainte-Flavie	Nap. Beaubien	do	do	Blessé au bras et à la poitrine	
Cold Brook	A. McGuire (garçon)	Ni l'un ni l'autre.	Étant sur la voie, fut frappé par le convoi.	Fatal	do
Richmond	W. Parker	Employé	En attelant	Bles. aux hanches	
Près Pictou	Jas. Hunter	Ni l'un ni l'autre.	Tombé entre les wagons en essayant de monter dans le convoi.	Fatal	do
Maccan	C. Richardson	Employé	En serrant les freins	Blessé au bras	
Moncton	A. Steadman	do	En attelant	Blessé à la main.	
Shubenacadie	A. Chesholm	do	do	do	
Saint-Octave	Jas. Bérubé	do	Tombé en essayant de monter dans le fourgon.	Pied écrasé	
Memramcook	E. Smith	do	En faisant le garage.	Blessé au pied	

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF.

MONCTON, N.-B., 3 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

- N°
1. Compte du capital.
 2. Compte du revenu.
 3. Frais de traction.
 4. Dépense pour voitures et wagons.
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
 6. Dépenses des stations.
 7. Frais généraux.
 8. Bilan général.

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

On n'a rien dépensé pour le compte du capital pendant l'exercice.

Le coût du chemin et de l'équipement le 30 juin 1890, était de \$1,318,731.49.

Les dépenses d'exploitation pour l'année ont été de.....\$ 84,658 95

Les recettes brutes ont été de..... 79,102 77

\$ 5,556 18

Les recettes brutes ont dépassé de beaucoup celles de l'exercice précédent, comme suit:—

En 1889-90.... \$ 48,658 95

En 1888-89..... 72,436 65

\$ 12,222 30

Les frais d'exploitation sont de beaucoup inférieurs à ceux de l'an dernier, comme suit:—

En 1888-89.....\$ 90,719 04

En 1889-90 79,102 77

\$ 11,616 27

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état et diverses améliorations ont été faites, les principaux ponts étant munis de tabliers améliorés et de garde-fous en fer pour la plus grande sûreté des convois.

Le matériel roulant est aussi en bon état. Quatre-vingt-cinq wagons-bascule à houille, douze wagons-plateformes, et deux wagons fermés ont été construits durant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

1890.		\$	cts.	1890.		\$	cts.
30 juin....	Coût du ch. et de son équipem.	1,318,731	49	30 juin....	Gouvernement du Canada	1,318,731	49

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Av.

Exercice terminé le 30 juin 1890.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$		\$	\$		\$
cts.		cts.	cts.		cts.
20,176 01	Frais de traction. Relevé n° 1...	21,158 18	39,075 77	Transp. des voyag.	40,300 22
12,131 63	Dépenses pour wagons. Relevé n° 2.	12,550 19	26,733 43	do des march.	37,719 72
38,281 32	Entretien de la voie. Relevé n° 3...	23,164 98	6,627 45	Malles et divers ..	6,639 01
7,825 46	Dépenses de la voie. do 4..	8,073 62	72,436 65		
12,304 62	Dépenses générales, do 5..	14,155 80	18,282 39	Balance.....	
		79,102 77			
	Balance.....	5,556 18			
90,719 04		84,658 95	90,719 04		84,658 95

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

[1890]

57

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
207 86	A m. du mécanicien-chef, des commis, et dép. de bureau et de voyage.	208 48
3,767 20	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	4,337 99
7,644 80	Combustible.....	8,809 04
963 69	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	1,032 27
5,970 84	Réparations aux locomotives, tenders et outils.....	5,231 65
608 52	Eau, y compris l'eparations aux pompes et réservoirs.....	813 23
1,013 10	Divers.....	725 52
20,176 01		21,158 18

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
2,465 00	Réparations aux voitures à voyageurs.....	2,923 58
1,368 94	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	1,104 63
2,488 73	do wagons à marchandises et fourgons.....	2,307 44
.....	do chasse-neige et flangers.....	.....
5,300 46	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	5,794 14
369 45	Huile et chiffons.....	357 30
67 40	Menus articles et combustible.....	40 60
71 65	Divers.....	22 50
12,131 63		12,550 19

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
24,891 80	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	17,948 86
442 75	Lisses et attaches.....	477 75
1,124 83	Traverses.....(crédit)	61 83
9,801 76	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, clôtures, etc.	1,987 68
23 32	Réparations aux quais.....	183 65
1,284 06	do bâtiments et plateformes.....	1,943 86
320 49	do à l'outillage.....	213 99
226 80	Enlèvement de la glace et de la neige.....	449 20
165 51	Divers.....	21 82
38,281 32		23,164 98

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
5,851 70	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	6,277 97
1,973 76	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	1,795 65
.....	Divers.....	.....
7,825 46		8,073 62

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
500 04	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	541 71
41 67	Annonces	25 25
505 93	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises.. ..	3,369 20
11,133 93	Bac.....	10,151 85
4 00	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes) ...	3 10
119 05	Divers.....	64 69
12,304 62		14,155 80

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

D.T. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1890.

Av.

	\$ cts.		\$ cts.
Approvisionnements	6,599 73	Canada	12,298 79
Gares	2,344 76	Chemin de fer du Maine-Central.....	290 25
Loyer	24 50	Chemin de fer Boston et Maine.....	101 84
Cook et Fils.....	19 80		
Chemin de fer du Grand-Tronc.....	16 92		
Chem. de fer d'Oxford et New-Glasgow	22 00		
Cie de messagerie Canadienne.....	68 45		
Cie de télégraphe <i>Western Union</i>	2,079 68		
Comptes des départements—			
Milice	\$ 66 64		
Postes	1,448 40		
	1,515 04		
Total	12,690 88	Total	12,690 88

THOMAS WILLIAMS,

Comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Hrs du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1890. 6 janv.	11.33	20	Express.	N. Pushie.	John McEachern.	142	Un quart de mille à l'est d'Antigonish.	Annie McDonald.	Voyageur.	Sautée à bas du train. On suppose, par erreur.	Fatal.	Accident.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

MONCTON, N.-B., 15 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est:—

Il se compose de:

- 9 locomotives.
- 6 voitures de première classe.
- 4 voitures de seconde classe.
- 4 wagons-poste, à bagage et messageries.
- 2 fourgons de conducteurs.
- 25 wagons fermés.
- 5 wagons à bestiaux.
- 70 wagons plateformes.
- 150 wagons à charbon de 5 tonnes de capacité.
- 85 wagons-basculés, 12 wagons-plateformes et 2 wagons fermés reconstruits durant l'exercice.

Le matériel roulant est en bon état.

SERVICE DE L'EAU.

De légères réparations ont été faites aux tuyaux amenant l'eau au réservoir de Mulgrave.

Le réservoir au chemin de Bayfield a subi quelques réparations. Les réservoirs étant neufs, ils n'ont exigé que de légères réparations.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 29 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier.

BALLASTAGE.

Dans le cours de l'exercice on a posé 750 verges cubes de cendre et de ballast où c'était nécessaire sur la voie.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a renouvelé 2,400 traverses, contre 7,164 l'exercice précédent.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice 3,007 perches de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures paraneige à Merigonish et à Bayfield.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave, on a employé 4,000 pieds, M.P., de madrier de 4 pouces pour réparer le quai à cet endroit, et aussi 700 pieds linéaires de longrines de 12 par 12 pouces.

Un nouveau buttoir a aussi été placé à l'extrémité de la fausse voie de garage sur le quai.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Merigonish-ouest, 50 pieds de la plateforme ont été renouvelés et les bâtiments de la station ont reçu les réparations nécessaires.

A Merigonish, une plateforme de chargement de 60 pieds de long sur 16 pieds de large, a été faite, et un parc à bestiaux pour la commodité des personnes qui expédient des animaux.

A Piedmont, quelques réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Avondale, à la rivière James et à Brierly Brook, on a renouvelé les plateformes de la gare.

A Marsby Hope, on a examiné, réparé et peinturé la gare.

A Antigonish on a renouvelé 100 pieds de la plateforme de la gare et 95 pieds de la plateforme du fret. Quelques réparations nécessaires ont été faites au hangar aux marchandises.

A South River, on a renouvelé la plateforme de la gare et on a réparé le toit de la gare.

A Heatherton on a renouvelé la plateforme.

A Pomquet l'extrémité est de la gare a été lambrissée à neuf, en déclin, et d'autres réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Afton on a renouvelé la plateforme de la gare, cette dernière a été réparée et on a fourni un puits et une pompe pour l'usage du chef de gare.

À Tracadie on a renouvelé la plateforme de la gare, posé un nouveau plancher dans le bureau, et réparé le toit de la gare.

Au Havre-aux-Bouches on a renouvelé la plateforme de la gare, prolongé le logement au-dessous du hangar aux marchandises et fourni un puits et une pompe pour l'usage du chef de gare.

Au Havre-des-Pirates on a renouvelé la plateforme et réparé et peinturé les bâtiments de la gare.

À Mulgrave on a renouvelé une partie de la plateforme de la gare, et fait les réparations nécessaires à la gare et au hangar aux marchandises.

On a en partie renouvelé le toit de la remise aux locomotives avec de l'amianté recouverte d'une couche de goudron.

PONTS ET PONCEAUX.

Plusieurs des courbes du pont en chevalets sur pilotis de Pine Tree étaient rongés par les tarets et des supports supplémentaires ont été posés.

Les traverses ont aussi été munies de cales d'échantillon.

Le pont au-dessus de la voie à la rivière Sutherland a été élevé de manière à donner un passage libre de 20 pieds 7 pouces de haut. Les traverses ont été munies de cales et de contre-rails en fer.

Les ponts sur pilotis de la rivière des Français et de Dewar ont été munis de tabliers-type.

Les longrines et les traverses du pont de Little Gut ont été renouvelées et on a posé un tablier-type.

Le pont du ruisseau Dewar et le pont en chevalets Dewar ont été munis de tabliers-type. Dans le premier on a renouvelé un certain nombre d'entretoises.

On a posé 12 nouvelles poutres au pont de la rivière Barney, ainsi qu'un tablier-type.

Les ponts en pilotis de Grant, Baxter et McDonald ont été munis de cales et de contre-rails en fer. On a renouvelé 4 courbes dans le pont sur pilotis Oulton et les traverses ont été munies de cales et de contre-rails.

Le pont de la rivière James a été muni d'un nouveau tablier-type et de contre-rails en fer.

Les entretoises latérales du pont de la rivière de l'Ouest ont été enlevées afin de donner un passage libre de 20 pieds 6 pouces.

Vingt entretoises et dix poutres ont été renouvelées et un tablier-type posé.

Les ponts à l'anse McDonald, à la rivière du Sud et à Pomquet ont été munis de cales et de contre-rails en fer.

Les entretoises au-dessus de la voie sur le pont du système Howe à Pomquet ont été élevées afin de donner un passage libre de $21\frac{1}{2}$ pieds.

A la Petite-Rivière on a renouvelé 31 poutres du tablier, 62 traverses, 4 sablières, 2 longrines et 36 entretoises de pin dur, et posé des cales et des contre-rails en fer sur le pont.

Le pont sur pilotis à l'anse Gerrior a été entièrement renouvelé et des cales et contre-rails en fer ont été posés.

On a renouvelé 26 poutres du tablier et 36 entretoises au pont du Monastère, posé un tablier-type et peinturé le pont.

On a renouvelé 48 poutres du tablier et 24 entretoises dans le pont du système Howe sur la rivière Noire.

Les ponts sur pilotis au havre des Pirates et à Mulgrave ont été en partie renouvelés et on a posé des tabliers-type.

Les pierres de couronnement et les murs en aile de tous les ponts ont été examinés, réparés et peinturés où c'était nécessaire.

Dix-huit fosses à bestiaux originairement construites en pruche ont été renouvelées avec la meilleure qualité de cèdre.

Un ponceau ouvert en pruche de 11 pieds d'ouverture a été remplacé par un ponceau fermé en cèdre de 2×3 pieds, et une travée de 5 pieds près du même endroit a été remplacée par un ponceau fermé de 2×2 pieds.

EN GÉNÉRAL.

Dans le cours de l'exercice on a remplacé 140 vieilles barrières en bois par des barrières en treillis de fil métallique récemment adoptées.

A Avondale, rivière James, Bayfield et Tracadie on a renouvelé les parcs à bestiaux et déplacé des voies de garage à la ligne-mère, à un endroit plus commode pour charger.

Au havre aux Bouches on a fait un nouveau parc à bestiaux.

De nouveaux buttoirs ont été posés à l'extrémité des soutes au charbon à Antigonish.

Les réparations nécessaires ont été faites aux signaux et sémaphores des stations dans toute la division.

La voie a été bien entretenue et est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Chief Engineer.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N. B.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 3 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890:—

- N^o 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1889-90.....	\$30,162 46
En 1888-89.....	28,372 11
	\$ 1,790 35

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été moindres que l'an dernier, comme suit:—

En 1888-89.....	\$20,856 50
En 1889-90.....	18,982 82
	\$ 1,873 68

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, y compris la pose de tabliers améliorés, protégés par des contre-rails en fer, sur plusieurs des grands ponts. La voie permanente et les travaux d'art sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des ch. de fer du gouvernement canadien,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.
COMPTÉ DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Av.

Dt.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin. 1890.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
20,856 50	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	18,982 82	9,578 81	Transport des voyageurs.....	10,369 12
			17,645 14	Transport des marchandises.....	18,641 50
			1,148 16	Malles.....	1,151 84
7,515 61	Balance.....	11,179 64			
28,372 11		30,162 46	28,372 11		30,162 46

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts.
11,063 68	Réparations à la voie.....	10,567 94
1,542 35	Rails et attaches.....	106 51
2,620 94	Traverses.....	2,750 50
15 90	Cadenas d'aiguilles.....	2 70
327 38	Ponts.....	1,191 55
106 07	Signaux.....	4 05
140 20	Ponceaux et fosses-bestiaux.....	673 94
	Quai à Windsor.....	963 14
438 49	Bâtiments et plateformes.....	213 29
46 81	Wagonnets de tournée et à bras.....	1 40
234 03	Outillage et réparations.....	195 77
58 15	Chasse-neige et <i>flangers</i>	113 35
2,802 32	Clôture.....	1,237 45
1,121 69	Bureau du comptable et dépenses.....	1,114 82
338 49	Divers.....	59 43
20,856 50		18,982 82

R. B. BOGGS,
Comptable, Embr. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt.		BILAN GÉNÉRAL.		Av.	
1890.		\$ cts.	1890.		\$ cts.
30 juin ...	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	3,015 54	30 juin ...	Chemin de fer Intercolonial	650 21
	Compte des approvisionnements..	5,564 99		Compte fédéral.....	7,930 32
		8,580 53			8,580 53

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1889—Juillet	1,074 40	1,262 36	96 91	2,433 67
Août	1,708 47	1,430 44	96 91	3,235 82
Septembre.....	1,143 53	2,171 97	96 90	3,412 40
Octobre.....	820 17	2,614 19	96 91	3,531 27
Novembre.....	710 47	2,158 94	96 91	2,966 32
Décembre.....	795 18	1,529 71	96 90	2,421 79
1890—Janvier.....	533 98	973 96	94 46	1,602 40
Février.....	467 05	999 24	94 45	1,560 74
Mars.....	566 81	1,353 55	94 45	2,014 81
Avril.....	737 34	1,608 52	95 68	2,441 54
Mai.....	775 01	1,230 71	95 68	2,101 40
Jun.....	1,036 71	1,307 91	95 68	2,440 30
	10,369 12	18,641 50	1,151 84	30,162 46

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1890.

 CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 10 septembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé 15,700 traverses.

CLÔTURES.

Sept cent trente-huit perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé l'ancienne clôture en perches. Les réparations nécessaires ont été faites à la vieille clôture.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

La gare de Windsor a été examinée, réparée et peinte.

L'intérieur de la gare de Newport a été parfaitement nettoyé et peint.

Les réparations ont été faites aux stations d'Ellershouse, Mont Uniacke, et Beaver Bank.

PONTS ET PONCEAUX.

Neuf paires de vieilles fosses à bestiaux, originaires construites en pruche, ont été remplacées par des fosses à bestiaux en cèdre.

Les longrines en bois de neuf ponceaux ouverts de 11 à 17 pieds de travée, ont été remplacées par des longrines en fer avec dessus à coupe verticale et contre-rails en fer.

La maçonnerie de ces constructions fut parfaitement examinée et jointoyée.

Les vieux tabliers des trois longrines en fer aux ponts de la rivière Sainte-Croix, de Big Bog, et de Sackville ont été remplacés par des tabliers-type et contre-rails en fer. Ces ponts ont aussi été peints.

A la rivière Jordan on a fait quelques réparations temporaires à la vieille structure pour la rendre sûre jusqu'à ce qu'on ait posé les nouvelles longrines d'acier qu'on a commandé.

On a fait de grandes réparations à trois ponceaux en pierre entre Ellershouse et Windsor, et deux ont été complètement reconstruits.

EN GÉNÉRAL.

On a dépensé \$1,200 pour réparer le quai de Windsor.

Dans le cours de l'exercice on a posé sur la voie environ 8,000 verges cubes de ballast.

La voie est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

 CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 22 août 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

[1890]

Vous trouverez également les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

- N° 1. Compte du capital.
 2. Compte du revenu.
 3. Frais de traction. (Extrait n° 1.)
 4. Dépense de wagons. (do 2.)
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (do 3.)
 6. Dépenses de gares. (do 4.)
 7. Frais généraux. (do 5.)
 8. Compte général des approvisionnements.
 9. Bilan général.
 10. Etat comparatif des moyennes.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1890, à.....	\$3,741,780 89
Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de l'exercice, le total des déboursés le 30 juin 1890, était le même que celui de l'exercice précédent.	<u>\$3,741,780 89</u>

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de.	\$160,971 78
Celles de l'exercice précédent.....	171,369 56
Diminution.....	<u>\$ 10,397 78</u>

Les recettes par mille de ch. de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1888-89	\$816 04
1889-90	766 53

Diminution par mille..... \$ 49 51

La longueur du chemin en exploitation dans chaque exercice a été la même, savoir, 211 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1888-89.....	152,780	\$74,631 01
1889-90.....	133,099	69,399 72
Diminution.....	<u>14,681</u>	<u>\$ 5,231 29</u>

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1888-89.....	55,682	\$79,594 05
1889-90.....	51,604	73,663 06
Diminution.....	<u>4,078</u>	<u>\$ 5,930 99</u>

Malles et divers, 1888-89.....	\$ 17,144 50
do 1889-90.....	17,909 00
Augmentation.....	<u>\$ 764 50</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1888-89	307,540
1889-90	315,943
Augmentation.....	<u>8,403</u>

Par les convois :—	
1888-89	248,294
1889-90	252,573
Augmentation.....	4,279
Par les wagons :—	
1888-89	1,369,666
1889-90	1,316,355
Diminution.....	53,311

PRAIS D'EXPLOITATION.

Comparé avec ceux du dernier exercice, les frais d'exploitation sont comme suit:—

RENOUVELLEMENTS.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Total.
1888-89].....	\$232,678 43	\$ 14,881 01	\$247,559 44
1889-90].....	248,270 55	18,215 30	266,485 85
Augmentation...	\$ 15,592 12	\$ 3,334 29	\$ 18,926 41

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Trout Brook.....	\$ 863 57
do Pawe (est).....	1,985 20
do Ellerslie	3,551 02
Longerons en acier à Blueshank.....	2,740 82
do do Elliott's	954 12
Pont en fer à Perth.....	340 37
Total des nouveaux travaux.....	\$10,435 10
Augmentation sur l'exercice précédent en traverses.	11,660 28
Dragage au quai de Charlottetown.....	1,312 50
Total.....	\$ 23,407 88

VOIE.

On a posé sur la voie cinq cent vingt-six tonnes de nouveaux rails d'acier, de boulons, d'écrous et d'éclisses.

VOIE D'ÉVITEMENT.

Une nouvelle voie d'évitement de 120 pieds de long a été faite au moulin Haywood, rivière du Moulin. Une voie d'évitement de 60 pieds de long a été faite à Saint-Nicolas.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a posé 75,515 traverses sur la voie. Trente-six paires de traverses d'aiguilles ont été renouvelées.

BALLASTAGE.

Neuf mille cent quarante verges cubes de ballastage ont été distribuées sur la voie où c'était le plus nécessaire. Trois cent cinquante verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais. Deux mille trois cent cinquante-deux verges

cubes de ballastage ont été employées pour remplir et élever la voie aux nouveaux ponts ci-dessous mentionnés:—

Au pont d'Ellerslie	448	verges cubes.
Au pont Blueshank..	760	do
Au pont Ellerslie	600	do
Au pont Pawe's.....	5+4	do

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le pont de Trout Brook a été renouvelé avec des longerons en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Pawe (est) a été renouvelé avec des longerons en fer de 20 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont d'Ellerslie a été renouvelé avec des longerons en fer de 26 pieds reposant sur des culées en pierre,

Le pont de Blueshank a été renouvelé avec des longerons en acier de 39 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont d'Elliot a été renouvelé avec des longerons en acier de 33 pieds.

Le ponceau de North Wiltshire a été remplacé par un tuyau en fer de 60 pieds, et de 12 pouces de diamètre.

Le pont de Perth a été renouvelé avec des longerons d'acier de 20 pieds. Il a aussi reçu de nouvelles traverses.

Tous les ponts de bois ont subi les réparations nécessaires.

Neuf ponceaux en bois ont été reconstruits.

Quarante fosses à bestiaux ont été reconstruites.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle remise pour les wagonnets a été construite à Tignish.

Un nouveau parc à bestiaux a été placé à Bloomfield.

A Devon-ouest on a reconstruit la gare qui avait été détruite par le feu.

On a renouvelé la couverture en bardeaux de la gare Wellington.

Les stations à signaux de Sainte-Eléonore, Travellers Rest, Blueshank, Clyde, Loyaliste et Winsloe ont été remodelées, lambrissées de nouveau et recouvertes en bardeaux.

On a reconstruit les plateformes à Port-Hill, Sainte-Eléonore et Summerside.

A Summerside, le hangar à marchandises sur le quai a reçu de nouvelles portes, et on a élevé la soute au charbon et posé de nouveaux seuils.

Au Cap Traverse, la gare et la salle de bagages ont été enlevées de dessus le quai et placées à un endroit plus commode un peu au nord de l'hôtel Lansdown.

Une nouvelle remise a été construite pour les wagonnets à North Wiltshire.

A Charlottetown on a soulevé la gare et posé de nouveaux seuils, et la plateforme a été allongée de 75 pieds. On a posé un nouveau plancher reposant sur des seuils en cèdre dans l'atelier des wagons. Le hangar au charbon a subi des réparations générales. Une nouvelle fondation en cèdre a été posée sous une partie de ce bâtiment, et on a posé un plancher de 3 pouces.

Les stations à signaux de Brackley Point, Union, Tracadie, et Pisquid ont reçu un nouveau rang de planches, ont été recouvertes en bardeaux et peinturées.

A Georgetown, la plateforme de la station a été reconstruite, et l'on a bâti une nouvelle chute pour le charbon.

Au Mont Stewart on a reconstruit le hangar au charbon. Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en bardeaux et le bâtiment a subi les réparations nécessaires.

Une plateforme de chargement a été faite à la gare du lot n^o 40.

A Bear River, le hangar au charbon a été reconstruit.

A Souris, le bardeau sur la remise aux locomotives a été en partie renouvelé.

QUAIS.

Le quai de Summerside a subi des réparations considérables, 131 tonnes de bois carré y ayant été employées.

Le quai au Cap Traverse a été rendu plus fort en battant 70 pieux à l'extrémité extérieure. Il a reçu 700 tonnes de pierre de la Nouvelle-Ecosse et 104 tonnes de bois carré.

L'extrémité extérieure du quai de Charlottetown a été exhaussée de 9 pieds, et l'on a employé à cette fin soixante tonnes de bois d'équarrissage, ainsi qu'une quantité considérable de broussailles, pierres et terre. On a dragué sur le côté est du quai. Les bouts d'allonge de la balustrade à l'est de la station ont été renouvelés sur un parcours de 500 pieds.

Vingt-cinq tonnes de bois d'équarrissage ont servi aux réparations du quai de Georgetown.

On a employé trois cents tonnes de ballast de pierre et trois cent cinquante verges cubes de terre pour réparer le quai de Souris. Le milieu du quai a été revêtu d'un double plancher et l'abord renouvelé au moyen d'une construction en bois de 30 pieds de longueur et de 5 pieds de hauteur rempli de broussailles et de pierres.

CLÔTURES.

Il a été construit dix milles et un tiers de clôture en fil de fer barbelé, treize milles et un tiers de clôture en fil de fer à treillis, et cinq cent-trente trois verges de clôtures en fil de fer et piquets, en remplacement de l'ancienne clôture qui a été brûlée et tombait en ruines.

Mille pieds de clôtures paraneige ont été reconstruits.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Les sémaphores de Mount-Stewart ont été renouvelés.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à \$75,025.26.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin, était comme suit:—

Approvisionnement généraux.....	76,147 01
Houille.....	1,964 04
Rails et attaches.....	17,035 60
Vieux matériaux, utilisables	7,932 00

Total..... \$103,078 65

Les achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

Il me fait grand plaisir de dire que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général du chemin de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

COMPTE DU CAPITAL.

Av.

1889.		\$	cts.	1889.		\$	cts.
30 juin.	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780	89	30 juin.	Reçu du gouvern. fédéral..	3,741,780	89
				1890.			
		3,741,780	89	30 juin.	do do		
						3,741,780	89

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1890.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1890.			
\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
60,367	88	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	60,907	74,631	01	Transport des voyageurs.	69,399	72
34,576	58	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2.....	38,026	79,594	05	do des march.....	73,663	06
113,248	88	Ent. de la voie et des trav. d'art, d'après relevé n° 3.	126,919	17,144	50	Malles et divers.....	17,909	00
28,043	42	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4.....	28,717	171,369	56	Total des recettes...	160,971	78
11,332	68	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,914	76,189	88	Balance.....	105,514	07
247,559	44	.....Totaux.....	266,485	247,559	44	.....Totaux.....	266,485	85

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
1,252 67	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,380 00
15,772 39	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	16,419 37
16,150 96	Combustible.....	14,213 69
2,019 33	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,042 36
22,717 17	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	23,861 53
600 68	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	897 72
1,844 68	Divers.....	2,093 32
60,357 88	Totaux.....	60,907 99

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
9,100 96	Réparations aux voitures à voyageurs.....	10,481 02
1,163 25	do wagons-poste et à bagage.....	1,457 97
6,730 47	do wagons à marchandises et fourgons.....	7,789 59
13,370 06	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	13,654 79
384 13	Huile et chiffons pour étoupage.....	633 80
2,897 85	Menus articles et combustible.....	2,633 05
929 86	Divers.....	1,376 67
34,576 58	Totaux.....	38,026 89

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 30 juin 1890.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
398 71	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyage.	669 96
51,714 82	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	49,215 18
14,276 62	Rails, coussinets et carvelles.....	17,109 48
13,508 66	Traverses.....	25,168 94
20,117 31	Bois de constr. et de service pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	17,933 97
3,912 99	Réparations aux quais.....	5,476 47
6,128 82	do bâtiments et aux plateformes.....	7,784 54
2,716 80	do chasse-neige, <i>flangers</i> et outils.....	2,499 71
474 15	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,060 80
113,248 88	.....Totaux.....	126,919 05

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
20,251 45	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	20,255 44
7,791 97	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues....	8,462 08
.....	Divers.....	.....
28,043 42	.....Totaux.....	28,717 52

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1890.
\$ cts.		\$ cts.
4,442 19	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage.....	4,425 88
5,288 11	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,298 44
708 28	Annonces.....	660 42
244 76	Dommages aux hommes, animaux et marchandises.....	318 38
217 92	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).....	461 52
431 42	Divers.....	749 76
11,332 68	Totaux.....	11,914 40

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

1889.	Dr.	\$ cts.	\$ cts.
30 juin...	Balance reportée.....		124,659 82
1890.			
30 juin...	Achats de rails durant l'année.....	75,025 26	
	Frais d'autres ministères.....	12,411 41	
	Bordereaux de paie.....	2,552 40	
			89,989 07
1890.	Av.		214,648 89
30 juin...	Distributions durant l'année.....		111,570 24
	Balance.....		103,078 65
	{ Matériel ordinaire.....	\$76,147 01	
	{ Combustible.....	1,964 04	
	{ Rails et attaches disponibles.....	17,035 60	
	{ Vieux matériel pouvant servir.....	7,932 00	

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

[1890]

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel en général.....	103,078	65	Compte fédéral.....	102,491	60
Caisse.....	1,798	41	Assurance contre les accidents.....	4,420	01
Stations.....	922	58			
Ministère de la milice.....	130	98			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine.	46	43			
Juge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Gray.....	25	00			
Chemin de fer Intercolonial.....	66	73			
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown..	812	83			
Total.....	106,911	61	Total.....	106,911	61

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1890.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1890.

Détails.	1890.	1889.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	315,943	307,540
do do trains	252,573	248,204
do do wagons	1,316,355	1,369,666
Recettes des locomotives par mille	Centins 50·94	55·72
do de la voie do	Dollars. 766·53	816·04
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	43·11	43·55
do des marchandises do	45·76	46·45
do d'autres sources do	11·13	10·00
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·20	5·13
Combustible	4·50	5·25
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·65	0·66
Réparations aux locomotives	7·55	7·39
Eau et réparations aux réservoirs	0·28	0·19
Divers	0·66	0·60
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	18·84	19·22
	0·44	0·41
Total	Centins 19·28	19·63
Traction, par locomotive et par mille	19·28	19·63
Dépenses des wagons do	12·04	11·24
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	40·17	36·83
Dépenses des stations do do	9·09	9·12
Frais généraux do do	3·77	3·68
Total, locomotive, par mille	Centins 84·35	80·50
Traction, par train et par mille	24·11	24·31
Dépenses des wagons do	15·06	13·93
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	50·25	45·61
Dépenses des stations do do	11·37	11·29
Frais généraux do do	4·72	4·56
Total, train par mille	Centins 105·51	99·70
Frais d'exploitation par mille de la voie	Piastres 1,268·93	1,177·85

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1890.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
CHARLOTTETOWN, 20 août 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

- A.—Relevé mensuel des frais de traction.
- B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.
- C.—Relevé mensuel du service des wagons.
- D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.
- E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1888-89 et 1889-90.

Onze wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité et un wagon pour le bétail ont été construits dans le cours de l'exercice. Neuf des wagons-plateformes et le wagon pour le bétail devaient en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service. Les deux autres wagons-plateformes étaient destinés à remplacer ceux qui ont été brûlés à O'Leary et à Devon-Ouest lors de l'incendie qui a détruit toute cette partie du pays. Le coût de ces wagons a été inclus dans le chapitre des réparations aux wagons à marchandises.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et *flangers*, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

- 21 locomotives.
- 17 voitures à voyageurs, 1re classe.
- 15 " " 2e classe et à bagage.
- 3 wagons-poste et fumoirs.
- 175 wagons fermés.
- 125 wagons-plateformes.
- 3 fourgons de conducteurs.
- 1 voiture de payeur.
- 8 chasse-neige.
- 7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH
Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1889—Juillet	32,912	1,565 78	1,364 81	188 87	1,856 65	135 39
Août	33,063	1,554 67	1,291 93	206 36	2,264 48	100 14
Septembre	29,318	1,463 75	1,093 27	193 70	1,879 85	162 19
Octobre	32,441	1,513 55	1,600 02	218 34	1,948 36	10 86
Novembre	30,071	1,359 15	1,370 00	180 87	1,610 16	65 67
Décembre	20,848	1,183 61	1,149 79	164 51	2,250 79	58 95
1890—Janvier	22,284	1,414 73	1,282 7	158 10	2,305 45	237 61
Février	20,253	1,332 32	1,136 69	162 26	1,995 72	49 29
Mars	22,330	1,384 82	1,047 07	154 36	2,448 48	19 46
Avril	20,969	1,089 25	946 60	141 39	1,327 42	27 42
Mai	23,336	1,184 98	894 06	120 04	2,029 01	23 75
Juin	28,068	1,372 76	1,036 69	153 56	1,945 16	6 99
Totaux	315,943	16,419 37	14,213 69	2,042 36	23,861 53	897 72

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Coût moyen par mille parcouru.						Divers.	Total.
		Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.		
\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	
290 20	5,401 70	4 76	4 14	0 58	5 64	0 41	0 88	16 41	
266 03	5,683 61	4 70	3 90	0 63	6 85	0 30	0 81	17 19	
235 91	5,028 67	4 99	3 73	0 67	6 41	0 55	0 80	17 15	
280 79	5,571 92	4 67	4 93	0 67	6 00	0 03	0 87	17 17	
333 90	4,919 75	4 52	4 55	0 61	5 35	0 22	1 11	16 36	
358 38	5,166 03	5 68	5 51	0 79	10 79	0 29	1 72	24 78	
344 56	5,743 21	6 35	5 75	0 71	10 35	1 06	1 55	25 77	
404 27	5,080 55	6 58	5 61	0 80	9 85	0 24	2 00	25 08	
261 87	5,316 06	6 19	4 70	0 69	10 92	0 08	1 18	23 76	
231 85	3,763 93	5 19	4 51	0 68	6 33	0 13	1 11	17 95	
249 08	4,500 92	5 08	3 83	0 51	8 69	0 10	1 07	19 28	
216 48	4,731 64	4 89	3 69	0 55	6 93	0 03	0 77	16 86	
3,473 32	60,907 99	5 19	4 50	0 64	7 56	0 28	1 10	19 27	

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Légers.	Pour les gares.	Total.
1889—Juillet	4,196	13,113	14,145	722	27,930	112	5,557	33,649	
Août	4,342	12,608	14,616	3,598	30,873	76	5,972	36,921	
Septembre	4,123	10,786	13,112	4,159	28,168	53	5,742	33,963	
Octobre	4,429	11,072	14,842	3,409	29,508	220	6,537	36,265	
Novembre	3,937	10,470	13,628	2,120	26,294	190	5,997	32,481	
Décembre	2,965	1,701	14,047	187	16,439	.....	4,606	21,045
1890—Janvier	3,620	2,284	14,217	30	17,412	104	4,808	22,324	
Février	3,386	2,322	12,662	210	15,852	80	4,531	20,463	
Mars	3,706	2,738	13,984	64	17,469	65	4,915	22,449	
Avril	3,316	1,236	13,668	1,789	17,250	59	5,499	22,808	
Mai	3,537	4,002	14,146	1,715	19,925	30	5,123	25,078	
Juin	3,413	10,074	13,332	931	24,337	152	4,610	29,099	
Totaux	44,970	82,406	166,395	18,934	3,772	271,507	1,141	63,897	336,545

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne du parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
144,380	.....	5·16	8·02	4·21	13,135	1,320	591	622	39·03	3·92	1·75	1·84
157,568	.....	5·11	8·50	4·26	14,194	1,484	694	685	38·44	4·01	1·89	1·85
142,478	.....	5·07	8·24	4·19	12,903	1,534	685	637	37·99	4·57	2·01	1·87
164,925	.....	5·62	8·19	4·54	17,575	1,590	747	731	48·46	4·38	2·06	2·01
135,500	.....	5·17	8·25	4·16	14,853	1,377	590	594	45·72	4·23	1·81	1·83
84,045	1,761	5·28	7·10	3·99	10,799	1,154	385	433	51·31	5·48	1·82	2·05
75,822	4,720	4·42	6·17	3·39	11,776	1,184	288	419	52·75	5·30	1·20	1·88
74,673	4,336	4·91	6·04	3·65	10,499	981	415	411	51·30	4·79	2·02	2·00
90,172	1,919	5·37	6·06	4·01	10,634	1,044	354	467	47·37	4·65	1·57	2·08
108,562	476	6·17	6·90	4·76	11,020	1,006	382	442	48·31	4·40	1·67	1·94
128,115	.....	6·45	7·09	5·11	11,870	1,009	452	482	47·33	4·02	1·80	1·92
120,773	.....	4·96	8·53	4·15	11,420	1,157	429	551	39·24	3·97	1·47	1·89
1,427,013	13,212	5·31	7·48	4·24	150,678	14,860	6,012	6,474	44·17	4·41	1·78	1·92

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Voiture de Ire classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-funoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plate-formes.	Total.
1889—Juillet	32,578	35,223	11,298	48,614	16,667	144,380
Août	30,509	32,153	16,108	42,949	35,849	157,568
Septembre	25,988	25,974	14,583	39,610	36,323	142,478
Octobre	28,663	31,077	12,997	62,864	29,324	164,925
Novembre	24,431	27,975	10,598	56,149	16,347	135,500
Décembre	15,708	17,390	8,787	35,171	6,989	84,045
1890—Janvier	16,912	17,842	10,023	24,795	6,250	75,822
Février	15,087	14,441	12,457	18,361	14,327	74,673
Mars	16,728	16,332	12,172	25,900	19,040	90,172
Avril	15,651	16,041	11,997	48,727	16,146	108,562
Mai	18,961	20,866	12,401	52,577	23,310	128,115
Juin	23,713	21,646	20,364	37,347	17,703	120,773
Totaux	264,929	276,960	153,785	493,064	238,275	1,427,013
MOINS—Ballastage		1,625	14,787	13,099	81,147	110,658
Balance	264,929	275,335	138,998	479,965	157,128	1,316,355

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—Etat indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1890.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.							Chasse-neige.	Flangers.	Total.	
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plate-formes.	Fourgons.	Wagon de payeur.				Total.
Disponible le 30 juin 1889, prop. au serv.	21	17	15	3	175	115	3	1	329	8	7	15
do do condamnés.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	10	.....	.....	.....
Total du matériel, 30 juin 1889.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1889.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	10	.....	.....	.....
do durant l'année.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	3	.....	.....	.....
Brûlés sur la voie d'évitement à O'Leary et Devon-Ouest.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
MOINS—Reconstruits.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	15	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	12	.....	.....	.....
.....
AJOUTEZ—Prop. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	122	3	1	336	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1890....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ÉTAT COMPARATIF des dépenses du département des machines pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

	1890.	1889.
Milles parcourus par les convois.....	252,573	248,294
do locomotives.....	315,943	307,540
do wagons.....	1,316,355	1,369,666
do chasse-neige.....	13,212	7,844
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction.....	60,907 99	60,357 88
Coût des réparations aux wagons.....	19,728 58	16,994 68
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	633 80	384 13
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	10,481 02	9,100 96
do do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	1,457 97	1,163 25
do do wagons à marchandises et fourgons.....	7,789 59	6,730 47
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois.....	24 11	24 31
do do do do locomotives..	19 28	19 63
do do do do wagons.....	4 62	4 40
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.....	7 81	6 82
do do do do locomotives..	6 24	5 52
do do do do wagons.....	1 49	1 20
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois..	0 25	0 15
do do do do locomotives	0 19	0 12
do do do do wagons....	0 04	0 02
Réparation aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois ..	4 15	3 66
do wagons-poste et wagons-fumoirs ..	0 57	0 47
do wagons à marchandises et fourgons.....	3 08	2 71

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1889.												
24 août.	4-42p.m.	3	Omnibus.	A. A. Ryan.	D. Powell.	5	Elmsdale.	Thomas Gallant.	Employé.	Frappé par la locomotive pendant qu'il conduisait un wagon à bras.	Fatal.	Accidental.
17 oct.	8-15a.m.	9	Omnibus.	J. Thompson.	H. Crowell.	6	Mount Stewart.	W. Davy.	Employé.	En attelant.	Main et doigts écrasés.	
1890.												
23 janv.	2-45p.m.	1	Omnibus.	J. Thompson.	J. Hunter.	7	Wellington.	D. Cameron.	Voyageur.	Tombé en descendant du train en mouvement. Ecrasé.	Jambe coupée.	

[1890]

ANNEXE No 5.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DE MONTRÉAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 31 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les différents travaux sous mon contrôle pour l'exercice 1889-90, expiré le 30 juin dernier.

Ces travaux comprennent les canaux de Lachine et de Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent, et le canal de Chambly ainsi que l'écluse de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état; aucun accident n'est arrivé et le trafic n'a pas subi d'interruption.

Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels où sont donnés le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1889 et s'ouvrit à la navigation le 23 avril 1890.

Il n'est arrivé aucun accident et la navigation n'a pas été interrompue de la saison. Le niveau de l'eau dans les biefs s'est maintenu à une hauteur convenable et pour les fins de la navigation et pour les fins industrielles.

Le trafic y a été très actif pendant tout l'exercice. Ce canal sert au commerce qui suit la route du Haut Saint-Laurent, des canaux de l'Outaouais, du Bas Saint-Laurent, du canal Chambly et du lac Champlain.

L'eau a été retirée du canal Lachine pendant la nuit du 12 avril dernier et introduite de nouveau dans la nuit du 22 du même mois. Le canal était ouvert à la circulation le 23.

Pendant que le canal était à sec on a inspecté et réparé tous les ouvrages qui se trouvent ordinairement au-dessous de l'eau. Tous les engins de manœuvre comme écluses, déversoirs et portes d'amont, ponts, machineries des ateliers et les stations électriques ont été maintenus dans le meilleur état possible, de même que toutes les constructions formant dépendance du canal.

Il y a à ce canal un grand nombre d'engins de manœuvre et d'autres ouvrages que l'on doit réparer, nommément:—

Dix écluses, sept ponts tournants, vingt-un ponts fixes, six déversoirs, comprenant en tout cinquante portes de 5 pieds par 4 pieds. Il y a environ cinquante piles en bois pour les différents ponts ainsi que les bassins en bois à Lachine, d'une dimension variant de 12 par 18 à 12 par 24 et 12 par 36 pieds.

Il y a aux différents déversoirs, ponts ainsi que dans les bassins en bois, 4,000 pieds de bômes guides de 3 à 4½ pieds de largeur. Les quais planchés ont 15,500 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 24 pieds, et il y sept hangars à farine ou à marchandises mesurant, deux 750 par 40 pieds, cinq 400 par 36 pieds; aussi dix-sept bâtiments comme ateliers, entrepôts, logements pour éclusiers, bureau du gardien de quai et maisons de garde aux différents ponts, écluses et bassins.

Il y a aussi des deux côtés du canal quatorze milles de chemins de halage ainsi qu'un trottoir en planches de 9,000 pieds de longueur sur les propriétés de l'Etat avoisinant le canal dans la cité de Montréal. Non seulement il a fallu entretenir ce trottoir en bonne condition, mais encore y enlever la neige et la glace pendant les mois d'hiver.

La rivière Saint-Pierre et les fossés de décharge des terres avoisinant le canal couvrent dix milles qu'il faut nettoyer.

L'entretien de la rue du Moulin et des autres chemins dans le voisinage des différents bassins, quais et hangars où le trafic est très important, est considérable et coûteux.

Trois cents poteaux d'amarrage ont été placés à différents endroits sur les bords du canal et sur les piles dans le cours de l'année.

Le système d'éclairage Edison, en usage sur ce canal depuis 1887, a été remplacé en mai dernier par le système de lampes Thompson et Houston, de la force de 2,000 chandelles. Le changement a été très avantageux au commerce et a donné pleine satisfaction.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1889 et rouvert le 21 avril 1890. Il n'y a pas eu d'accidents, et par suite la navigation n'a pas été interrompue dans le cours de l'exercice.

Les travaux exécutés pendant l'exercice écoulé sont de deux catégories et se répartissent sous deux chefs : Réparations ordinaires et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Ecluses et portes.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 6. Les passerelles aux portes des écluses nos 6, 10 et 14 ont été renouvelées et trois ventelles neuves ont été posées aux portes des écluses nos 8 et 10.

Le mécanisme de toutes les portes a été soigneusement examiné et réparé quand la chose était nécessaire.

Sept rouleaux à chaînes pour ouvrir les portes ont été posés à différentes écluses, de même que six nouveaux treuils.

Les portes d'amont des écluses nos 7, 10 et 12 ont été enlevées, ajustées et remises en place.

La maçonnerie du seuil d'aval de l'écluse n° 13, qui a été considérablement endommagée par les navires remontant le canal, a été en partie reconstruite avant l'ouverture de la navigation.

Quatre nouveaux poteaux de défense ont été posés, l'un à l'écluse n° 6 et l'autre à l'écluse n° 5, et l'on a fait des réparations considérables aux autres poteaux des différentes écluses.

Ponts.

Le pont tournant de Saint-Timothée, ainsi que la culée du sud, que les barges *Toronto* et *Jennie* avaient endommagés, ont subi les réparations nécessaires.

Un des longerons en chêne du pont n° 10 a été remplacé et l'on a reconstruit les châssis fixes des ponts tournants aux écluses nos 10, 12 et 13.

Les ponts tournants aux écluses nos 7, 8 et 14 ont subi des réparations importantes, et le pont jeté sur le déversoir à l'écluse n° 10 a été renouvelé.

Les ponts des fermes ont été réparés et maintenus en bonne condition.

Levées, digues, barrages et clôtures.

La digue de Hungry-Bay, que les hautes eaux du printemps avaient gravement endommagée, a subi de fortes réparations. On a placé plus de soixante toises de pierre cassée à différents endroits et continué le macadamisage du chemin.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état.

Les côtés ou talus ont été réparés et deux milles environ de la levée sur le chemin de halage, ou du côté nord, ont été macadamisés, et le tout recouvert d'une couche de bon gravier.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés l'été dernier, et débarrassés de neige et de glace au printemps.

Comme d'habitude, les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal. Cinquante nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés et l'on a réparé ceux qui en avaient besoin.

Le terrain autrefois occupé par l'ancien bureau et la résidence du percepteur, au pied du canal, a été clôturé. Les autres clôtures ont été toutes maintenues en bon état.

Quais.

Les quais qui forment l'entrée d'amont du canal à Valleyfield, et que l'on a exhausés et reconstruits il y a deux ans, sont d'un grand avantage, non seulement à la navigation, mais encore à la ville même, et servent à protéger efficacement les propriétés adjacentes contre les hautes eaux. Ils ont été maintenus en bon état pendant l'année.

Bâtiments.

Les maisons du percepteur, des éclusiers et des gardiens ont été réparées et peinturées de nouveau, et trois nouvelles cuisines ont été construites et forment addition aux logements des éclusiers aux écluses nos 6 et 7.

Un nouvel arbre a été installé dans les ateliers du canal, et l'on a acheté et installé également une machine à percer et tarauder.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

La drague à vapeur n° 2 est demeurée toute la saison à Valleyfield et y a été employée à approfondir l'entrée d'amont et la baie en y enlevant les cailloux et obstructions de façon à former un chenal pour donner plus facile accès aux moulins, fabriques et quais de l'Etat au barrage d'aval.

On a construit une grue à vapeur de 70 pieds de longueur par 23 de largeur et 6 pieds de profondeur, sur laquelle a été installée une machinerie de première classe.

La nouvelle machine sera d'une grande utilité et sauvera à la fois du temps et du travail pour élever les matériaux provenant des excavations et en disposer.

Les navires ont subi les réparations ordinaires à la fin du mois d'avril. La coque de la drague et les chalans ont été peinturés, et le mécanisme mis en bon état.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1889 et rouvert à la navigation le 1er mai 1890. Il n'est arrivé aucun accident et le trafic n'a subi aucun retard.

Il a été exécuté beaucoup de travaux dans le cours de l'exercice; ces travaux se répartissent sous deux chefs: Réparations ordinaires et Travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Le vieil atelier du canal que l'on avait converti en une forge a été détruit par le feu pendant la nuit du 18 janvier dernier. Les travaux de reconstruction commencèrent de suite et le 1er mars on avait terminé un bâtiment en charpente, recouvert de briques à l'intérieur et à l'extérieur, avec plancher en béton et toiture en métal.

L'on a acheté et installé la machinerie et l'outillage dont on avait le plus de besoin pour les travaux du canal, comme une forge double avec soufflets, machines à percer et tarauder, meules, enclumes, marteaux, outils, etc., la force motrice provenant d'un arbre relié avec l'atelier par un câble de transmission.

La partie des ateliers où se fait le sciage nécessaire pour le canal a été agrandie de 26 pieds, ce qui a complété l'atelier principal, lequel a maintenant 160 pieds par 30 pieds, non compris la chambre de la machine, structure en briques solide, avec toit en métal sur le côté est, de 28 pieds par 20 pieds.

Le lit et la table de la machine à raboter Daniel ont été allongés de 36 pieds. Elle a actuellement 96 pieds de longueur et peut planer à la fois deux faces d'une pièce de bois de 52 pieds et de 21 pouces de côté.

Des fondations en pierre assurent la stabilité de ces ateliers; il a été également construit des drains en pierre sous les bâtiments afin d'égoutter parfaitement le terrain et protéger les machines contre la gelée et l'humidité. La chambre de la machine est munie de réservoirs servant à alimenter la chaudière ainsi qu'à protéger dans le cas d'incendie.

Le sciage et le rabotage ainsi que la préparation du bois et des ferrures nécessaires aux réparations ou travaux du canal, sont pour la plus grande partie exécutés à la boutique, pendant l'hiver. Grâce à la machinerie que l'on possède actuellement beaucoup du travail se fait avec économie. Le coût de la force de la vapeur nécessaire a été de presque rien, car on l'a obtenue au moyen des sciures de bois, copeaux et rebuts.

La partie des ateliers dans laquelle travaillent les charpentiers est chauffée au moyen de tubes en fer recevant la vapeur de la machine, lesquels servent de tuyau d'épuisement. Lorsque la machine ne fonctionne pas la vapeur y arrive alors directement de l'appareil de chauffage par un tuyau séparé, en sorte que la température y est toujours uniforme. Il n'y a plus ni poêles à bois ni à charbon, qui étaient une grande source de danger.

On a préparé le bois de cinq portes de rechange et trois portes ont été construites et mises à l'abri sur la levée; les deux autres portes seront construites l'hiver prochain. Avec les deux portes construites l'année dernière il y aura sept portes de rechange disponibles pour remplacer les anciennes ou celles qui pourraient se briser accidentellement.

Le bois nécessaire pour deux buses a été également préparé et mis à part.

Il a été construit quarante nouvelles boîtes à vase pour la drague n° 1, et soixante des anciennes ont été réparées.

Une nouvelle et solide clôture de 1,800 pieds de longueur par 7 pieds de hauteur, a été construite autour de la cour du canal et peinturée.

Il a été construit aux ateliers du canal pour remplacer l'ancienne baraque de l'éclusier, à l'écluse n° 1, une nouvelle maison de 18 par 15 pieds, laquelle a été transportée à Saint-Jean par chalan et élevée sur l'emplacement de l'ancienne. Cette maison est d'après un modèle dessiné par le surintendant, lui-même, et est non seulement commode et confortable, mais son apparence artistique fait honneur et à son inventeur et au constructeur.

Cinq mille pieds de garde-corps en bois ont été remplacés par un fil en acier de $\frac{5}{8}$ de pouce, retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau, avec tourniquets de distance en distance pour raidir le fil au besoin. On a de plus réparé et maintenu en bon état 2,000 autres pieds du garde-corps. Cent vingt-six nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés et vingt-six autres enlevés, puis reposés. Les ponts du canal et des fermes ont été maintenus en bon état et l'on a réparé au besoin les logements des employés de l'Etat.

Le déversoir de trop-plein au creek de Wood, près de Saint-Jean, a été presque entièrement reconstruit.

Un pont mobile de 70 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur a été construit et sera utilisé pendant l'hiver au passage du canal, à la tête de l'île Sainte-Thérèse.

Le bâtiment occupé à Saint-Jean par le percepteur et les ingénieurs de la levée hydrographique du Richelieu a été réparé et peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

Les murailles de toutes les écluses ont été jointoyées avec du ciment de Portland.

Les talus ont été réparés et le fond du canal nettoyé pendant le mois d'avril.

On a aussi nettoyé et maintenu en bon état les fossés, drains et décharges.

Le téléphone a été d'une grande utilité, et les employés du canal ont fait au besoin les réparations à la ligne et aux instruments. Les mauvaises herbes des deux côtés du canal ont été touchées deux fois dans le cours de la saison.

Des réparations considérables ont été exécutées à la superstructure de la drague n° 1. Deux nouvelles béquilles en chêne blanc ont été fabriquées et posées. La

machine et le mécanisme ont été soigneusement réparés. La coque de la drague et les chalans ont été calfatés et peints, et tout a été mis en parfait état.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit:—

Dragage.

La drague a été occupée pendant une partie de la saison à creuser l'entrée du canal à Saint-Jean ainsi qu'à élargir le chenal à différents endroits sur le canal même.

Les déblais ont servi à exhausser le chemin de halage de 12 à 18 pouces sur un parcours de quatre milles.

Les éboullis de terre qui obstruaient le canal près de Saint-Jean ont été enlevés et les matières déposées en arrière du mur en pierre sèche construit au pied de la levée du côté ouest afin de réparer le chemin du roi que ces éboullis avaient considérablement détérioré.

Quatre tranchées de 200 pieds de longueur ont été faites dans le chenal à l'île Sainte-Thérèse pour donner accès aux glacières construites sur l'île pendant l'hiver et afin de faciliter l'expédition de la glace sur les marchés de New-York.

Pendant les quatre dernières années les travaux accomplis par la drague soit pour renforcer ou exhausser les levées, soit pour former des endroits d'évitement pour les rencontres des navires ou approfondir le canal, ont été considérables. La profondeur actuelle de l'eau est de $7\frac{1}{2}$ pieds au lieu de 6, et les embâcles, d'occurrence assez fréquente, ont pratiquement cessé.

Pour assurer la parfaite navigation du canal sur tout son parcours de onze milles et demi il reste encore à élargir le fond à six endroits, travail qui pourrait être fait pendant deux saisons de dragage.

Il y a encore des travaux considérables à exécuter dans le port de Saint-Jean, lequel mesure 200 pieds de longueur sur 200 pieds de largeur, ou une étendue en superficie de 320,000 pieds. La profondeur moyenne est de $7\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse. La moitié à peu près a été creusée à 9 ou 10 pieds. Le port dans sa partie la plus large devrait être creusé à 10 pieds à l'eau basse, afin de fournir un facile accès aux puissants remorqueurs faisant le service entre Saint-Jean et Whitehall.

Châssis de pont.

Le châssis fixe du pont n^o 2 a été reconstruit en ciment, et la culée du côté ouest en bois.

D'importantes réparations ont été exécutées aux culées des ponts nos 4, 5 et 6 et des défenses en chêne posées sur le devant des piles afin de les protéger contre les chocs des navires.

Piles et bômes à Saint-Jean.

La ligne des bômes dans le port de Saint-Jean a été prolongée de 100 pieds dans la direction du pont du chemin de fer Vermont Central.

Deux piles, l'une de 15 pieds carrés et l'autre de 25 pieds par 15 pieds, ont été construites et reliées au moyen de deux bômes de 50 pieds de longueur chacun.

Ces travaux ont complètement satisfait les navigateurs, dont les bateaux poussés par le courant allaient autrefois frapper les bômes lorsqu'ils n'étaient pas entraînés en dehors du long quai d'entrée dans la rivière.

Gravier sur les quais n^{os} 1 et 2 et le chemin de halage.

Une bonne couche de gravier a été jetée sur les quais n^{os} 1 et 2 dans le port de Saint-Jean ainsi que sur le chemin de halage du canal entre l'écluse de prise d'eau et le pont de Langelier.

Aqueduc, rivière aux Iroquois.

Cet aqueduc a été en partie reconstruit en 1888, mais comme le travail avait été fait durant l'hiver il s'est formé dans la levée composée de remblais des trous que l'on a eu beaucoup de difficultés à remplir; on a cependant réussi à arrêter les fuites, et les terres avoisinantes n'ont aucunement souffert.

Pour assurer la stabilité nécessaire à cette construction il a fallu examiner tout le travail fait l'hiver dernier; l'aqueduc a été mis à découvert, revêtu de madriers emboutés, puis l'on a soigneusement remblayé les extrémités des deux levées.

Il n'y a pas eu de fuite jusqu'à la date présente, et la petite rivière aux Iroquois s'est trouvée si bien drainée que les cultivateurs font paître leur bétail et récoltent à certains endroits de l'ancien lit de cette rivière.

Déversoir d'amont de l'écluse n° 2.

Ce déversoir est situé à 300 pieds en amont de l'écluse n° 2, sur le côté est et au pied du long bief, qui, partant de l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean, s'étend sur une distance d'environ $9\frac{1}{2}$ milles. Il est pourvu de trois pertuis ou ouvertures, mesurant 12 pieds d'aire, ainsi que d'un coursier de décharge de 350 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, donnant une chute de 32 pieds.

L'énorme volume d'eau et le violent courant du coursier de décharge ayant dérangé la fondation des deux côtés, ainsi que le lit du coursier lui-même, on a jugé urgent de poser une fondation en bois au plafond, lequel a été couvert d'un double plancher.

Les murs ont été reconstruits, et tout est maintenant en bon état.

Eboulis de terre.

Cinq cents pieds de la levée ouest sur une hauteur de 3 à 8 pieds sont tombés dans le canal à Saint-Luc pendant les fortes pluies du commencement de décembre dernier, et le grand chemin en est devenu si dangereux que l'on a dû placer une clôture à claire-voie ou garde-corps sur le bord de la côte afin de protéger le public voyageur.

La drague a fait disparaître l'obstruction à l'ouverture de la navigation et une muraille en pierre sèche a été construite au pied de la levée à l'endroit de l'éboulis, puis toute la levée a été reconstruite et parfaitement assujétie.

Matériaux déposés le long du canal.

Afin de pourvoir à tous les accidents possibles ou aux dommages causés aux structures il a été déposé une certaine quantité de matériaux de construction, comme madriers de 2 et 3 pouces, pierres, clous, carvelles, pelles, haches, etc., aux différents ponts sur le long bief entre l'écluse n° 2 et Saint-Jean. De cette façon s'il survenait un accident les employés composant le personnel pourraient commencer de suite les travaux de réparations en attendant l'arrivée sur les lieux des préposés réguliers à cette fin.

C'est une bonne précaution prise à propos et qui a contribué à prévoir des dommages graves.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 28 novembre 1889 et rouverte le 28 avril 1890.

Il n'y a pas eu d'accidents et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlements ni pour dommages causés aux constructions.

Les portes d'écluse ont été réparées et ajustées.

Les bords de l'île à l'extrémité nord-ouest ou d'amont de l'écluse ont été protégés au moyen de pierres achetées dans ce but, et diverses réparations exécutées aux piles d'amont et d'aval de l'écluse. On a enlevé la glace autour des piles et des portes d'écluse, et on a mis des poids aux vantaux pour les empêcher d'être soulevés par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne, mis à l'abri pour l'hiver et replacés au printemps. On a, comme à l'ordinaire, réparé la maison du surintendant et ses dépendances de même que le bureau du percepteur et la baraque de l'éclusier. Les clôtures ont été maintenues en bon état.

Il a été construit un nouvel atelier de 50 par 25 pieds pour les travaux en voie d'exécution à cette station.

Les divers chalans ont été réparés et les poteaux d'amarrage renouvelés au besoin.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

A la clôture de la navigation on a recommencé à examiner et réparer le radier de cette écluse.

Les travaux ont été conduits par M. L. G. Papineau et sont décrits au complet dans son rapport ci-joint.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Les travaux du relevé hydrographique de la rivière Richelieu ont été suspendus durant l'exercice et le personnel de ce service a été en partie employé à la reconstruction de l'écluse de Saint-Ours et en partie à l'exploration faite entre Lachine et Montréal dans le but d'établir le drainage projeté des terres marécageuses situées en arrière de la ville de Lachine, ainsi qu'un égout collecteur sur le côté nord du canal Lachine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant.

M. A. S. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	21 2	19 2	13 3	12 1
Août	19 7	17 8	12 5	11 0
Septembre.....	17 6	16 10	10 11	10 3
Octobre.....	17 6	16 5	10 6	9 7
Novembre.....	17 2	15 8	10 6	9 6
Décembre.....	18 8	16 6	11 6	10 1
1890.				
Janvier.....	36 9	18 10	13 5	11 0
Février.....	34 9	31 4	12 5	11 0
Mars.....	32 11	29 9	12 5	11 5
Avril.....	33 3	21 8	14 0	11 5
Mai.....	24 7	22 1	15 3	13 11
Juin.....	24 4	22 5	15 5	14 1

CANAL BEAUHARNOIS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après le rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	12 8	11 10	12 11	12 0
Août	12 0	10 8	12 10	12 0
Septembre	10 8	10 0	12 2	11 8
Octobre	10 3	9 2	12 2	11 1
Novembre	9 7	9 3	12 1	10 7
Décembre	10 5	9 7	12 9	11 6
1890.				
Janvier	16 0	10 5	14 2	12 3
Février	17 8	15 2	13 0	12 0
Mars	15 3	12 7	13 3	12 0
Avril	13 7	12 6	13 4	12 8
Mai	14 11	13 7	14 2	13 3
Juin	14 8	13 9	13 8	13 0

CANAL CHAMBLY.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	13 1	11 10	40 0	9 3
Août	12 2	10 4	9 7	8 3
Septembre	10 6	9 6	8 6	7 11
Octobre	12 4	10 4	8 11	8 2
Novembre	12 0	10 5	9 2	8 0
Décembre	12 6	11 5	10 1	8 9
1890.				
Janvier	16 5	13 5	10 11	9 7
Février	19 8	15 8	10 6	9 9
Mars	18 3	15 3	10 6	9 9
Avril	17 4	13 1	10 11	10 1
Mai	17 6	14 7	12 3	10 4
Juin	16 2	13 5	11 7	10 2

ECLUSE SAINT-OURS.

RELEVÉ des niveaux de l'eau sur les buses de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, buse d'aval.		Ecluse n° 1, buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1889.	pds pces	pds pces	pds pces	pds pces
Juillet	12 9	10 9	10 11	10 1
Août	10 6	9 2	11 2	9 0
Septembre.....	9 9	8 4	9 3	8 8
Octobre.....	10 5	8 3	10 6	9 4
Novembre.....	9 7	7 3	10 6	9 3
Décembre.....	13 2	9 9	11 7	9 6
1890.				
Janvier.....	16 5	12 10	12 1½	9 5
Février.....	17 2	15 5½	13 0	11 1
Mars.....	18 4½	15 11½	14 2	12 1
Avril.....	20 3	13 11	15 10½	11 5
Mai.....	17 8	14 2	14 2	12 0½
Juin.....	16 8	13 6	15 6	11 0

CANAL LACHINE.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Domma- ges.	Totaux.
1889.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
14 août...	Steamer "Azilda".....	W. Paul.....	20 00	5 00	25 00
14 do ...	do "Tim Doyle".....	Clément Frères.....	5 00	.....	5 00
27 sept....	do "Garnet".....	O. Gillespie.....	20 00	.....	20 00
1er oct....	Eclusage de bois flottant....	Bourgouin et Thibault.....	10 00	.....	10 00
1er do ...	Double coupon de bois en gr.	do	10 00	.....	10 00
		Totaux.....	65 00	5 00	70 00

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, 6 octobre 1890.

CANAL LACHINE.

MONTANTS perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1889-90....	Bois de chauffage	471 70
	Hivernage des bâtiments	102 35
	Total	574 05

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, 6 octobre 1890.

CANAL LACHINE.

MONTANTS perçus pour usage des bassins, des quais et de levées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Items.	Montants.
		\$ cts.
1889-90....	Quaiage	26 40
	Usage des bassins	1,083 70
	Usage des levées	33 00
	Total	1,143 10

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

BUREAU DU CANAL,
LACHINE, 6 octobre 1890.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT des dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Domma- ges.	Totaux.
1889.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1er juill.	Propulseur "Ocean".....	Captain Towers.....		3 00	3 00
19 août	Barge "Jennie".....	Cie de Transp. de Montréal..		12 00	12 00
21 sept.	.....	do do ..		10 00	10 00
23 do	.....	do do ..		25 00	25 00
25 do	Steamer "Corsican".....	Cie de Navig. de Rich. et Ont.		10 00	10 00
		Totaux.....		60 00	60 00

D. DAVIS,
*Percepteur.*BUREAU DU CANAL,
VALLEYFIELD, 7 septembre 1890.

CANAL CHAMBLY.

ETAT des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Domma- ges.	Totaux.
1888.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 oct.	Bateau "Louisa".....	C. Chamberland.....	5 00		5 00
1889.					
20 sept.	do "Edward Lunt.....	N. Lafontaine.....		1 00	1 00
1890.					
9 juin	Barge "W. Crane".....	M. Dubreuil.....		2 00	2 00
27 do	Bateau "Kate Alexander....	G. Robert.....		5 00	5 00
		Totaux.....	5 00	8 00	13 00

W. D. S. MARTEL,
*Percepteur.*BUREAU DU CANAL,
BASSIN DE CHAMBLY, octobre 1890.

MONTRÉAL, 29 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet des travaux exécutés à l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice 1889-90.

L'ouvrage préliminaire consistait dans la construction d'un barrage à chaque extrémité de l'écluse et dans l'épuisement de l'espace intermédiaire pour permettre d'exécuter les réparations voulues.

Ce travail préliminaire avait été suspendu au printemps de 1889 pour rouvrir l'écluse à la navigation; il fut repris au mois d'octobre de la même année.

Jusqu'à la fermeture de la navigation on ne put s'occuper que de recevoir les matériaux et de terminer les préparatifs pour les travaux de l'hiver, ériger des hangars, casser la pierre pour le bétonnage, etc.

Nous avons ajouté à notre matériel une chaudière en acier de 25 chevaux-vapeur, deux pompes centrifuges "Webber," commandées par des machines "Westinghouse," et un injecteur du système "Vanduzen" pour épuisements partiels, ainsi que les tuyaux, raccords, soupapes, etc., pour l'eau et la vapeur.

Outre la chaudière mentionnée plus haut, nous avons une autre source de vapeur dans la chaudière du dragueur n° 2 placé en dehors du barrage d'aval.

Après la fermeture de la navigation les barrages furent complétés en amenant en place les caissons mobiles et en formant en avant un remblai de terre. En même temps on construisait un toit sur l'écluse entière pour abriter les travaux de réparations.

Les barrages furent achevés vers le 19 décembre et les pompes mises à l'œuvre. Le 21 décembre une voie d'eau se produisit sous la culée nord-ouest, l'écluse fut inondée, les pompes submergées, et le travail forcément suspendu.

On ferma la brèche en enfonçant des palplanches de 30 pieds de longueur et en tassant du corroi en avant.

Les pompes furent sorties de l'eau et remises en mouvement, mais il se produisit des infiltrations qui traversaient le corroi et suivaient les palplanches; cet inconvénient provenait de ce que le corroi s'affaissait sous la croûte de terre gelée formée à la surface et laissait un vide où l'eau pénétrait. On dut enfoncer une seconde pile de palplanches et ajouter du corroi.

Les pompes abaissèrent une seconde fois l'eau au même niveau, et on put voir que des sources avaient miné le sable mouvant et étaient la cause probable de l'accident.

Le 15 février une nouvelle voie d'eau se déclara près du même endroit, mais cette fois plus près de la terre ferme, et par dessous le pied du talus de palplanches qui fut démolie en partie.

L'écluse fut de nouveau inondée. Une jetée en terre avec des palplanches dans sa ligne médiane fut construite autour de cette nouvelle brèche, et on en établit le sommet au-dessus du niveau de l'eau.

Cette jetée était à peine complétée que des pluies abondantes survinrent le 27 et le 28 février, le niveau de la rivière surpassa celui du barrage d'aval, et resta à cette hauteur jusqu'à la fin de mars.

Cette crue prolongée doit-elle être attribuée à un amoncellement de la glace dans le Richelieu même en aval de Saint-Ours, ou à la hauteur de l'eau dans le Saint-Laurent? C'est ce dont nous n'avons pu nous assurer.

Quoiqu'il en soit, l'eau baissa aussitôt après la débâcle du Richelieu, pour s'élever de nouveau quelques jours plus tard en avril.

Les deux accidents relatés plus haut et la hauteur tout à fait inusitée de la rivière, rendaient impossible de s'occuper des réparations proprement dites, il fallut s'inquiéter d'ouvrir l'écluse à la navigation, ce qui fut fait le 30 avril.

La majeure partie des barrages est demeurée en bon état et pourra servir à la prochaine saison.

Les caissons mobiles devront être refaits; mais presque tous les anciens matériaux pourront être utilisés.

Les pompes et les machines à vapeur ont fonctionné d'une manière satisfaisante, et avec quelques modifications dans la distribution de la vapeur devraient rendre tous les services qu'on en attend.

Il va sans dire que la saison d'hiver ajoute de grandes difficultés à des travaux de ce genre, et ce à chaque phase des opérations, ce qui les rend plus longues et moins sûres.

La nature du terrain inspire d'ailleurs très peu de sécurité, et rend le succès final quelque peu problématique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU.

A. M. E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant, chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 6.

CANAUx DE L'OTTAWA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, le 1er octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le rapport annuel sur les canaux de l'Ottawa pour l'exercice expiré au 30 juin 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Assistant ingénieur surintendant, C. de l'O.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

CANAUx DE L'OTTAWA.

RAPPORT ANNUEL—EXERCICE EXPIRÉ AU 30 JUIN 1890.

CONSTRUCTION.

Rien n'a été fait de ce chef durant l'année.

ENTRETIEN.

Canal de Sainte-Anne.

La navigation a été suspendue ici du 29 novembre 1889 au 24 avril 1890, et n'a été entravée en aucune manière durant la saison.

Les murs et les portes de l'écluse, ainsi que leurs appareils mécaniques, les ponts, clôtures et bâtiments ont été tenus en bon ordre. On a aussi renouvelé complètement le revêtement en planches du brise-glace situé en amont de l'écluse, et débarassé les approches supérieures et inférieures d'un grand nombre de gros cailloux qui y avaient été entraînés par les crues du printemps.

Un chenal profond et direct a été découvert, au cours de l'année, entre le quai de l'île Perrot et la Pointe-Claire. Il a été balisé à l'aide de bouées, au nombre de huit, et les navigateurs le suivent aujourd'hui de préférence à l'ancien.

Canal de Carillon.

Fermé le 30 novembre 1889, le canal de Carillon a été rouvert à la navigation le 26 avril 1890, et les estacades-guides ont été mis en place deux jours après cette dernière date.

Les travaux suivants ont été exécutés durant l'année :—

Renouvellement du plancher des piliers d'amarrage des deux approches du canal.

Construction d'un quai de 500 pieds de longueur en aval de l'écluse n° 2, et d'un barrage à la tête de l'ancien canal d'alimentation qui part de la rivière du Nord. Les terres voisines de cette rigole, qui étaient inondées chaque printemps, ne le sont plus depuis que le barrage en question a été construit.

Les murs et les portes des écluses ainsi que les appareils qui servent à manœuvrer ces dernières, les chemins de halage, etc., ont reçu les soins d'entretien nécessaires et la navigation n'a pas été interrompue durant la saison.

Canal de Grenville.

Comme au canal de Carillon, la navigation a été fermée ici le 30 novembre 1889 et rouverte le 26 avril 1890.

Outre l'entretien ordinaire des écluses, etc., on a entièrement reconstruit le pont tournant de l'écluse n° 5.

La levée du côté sud était en certains endroits minée par les eaux; on en a développé le talus sur ces divers points et l'on a construit ailleurs pour la protéger, des murs de revêtement en pierre sèche d'une longueur totale de 300 pieds environ.

Le trafic s'est fait ici sans encombre durant l'année et l'exploitation générale du canal a été très satisfaisante.

Canal de la Culbute.

Il n'y a eu aucune réparation à faire sur ce canal pendant l'année dernière; tout ce qu'on a fait a été de tenir les écluses en état de satisfaire aux besoins du trafic, qui n'a ici aucune importance.

ERNEST MARCEAU,

Assistant-ingénieur surintendant, canaux de l'Ottawa.

ANNEXE No 7.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 8 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant des travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Le canal de Cornwall a été tenu ouvert d'une manière satisfaisante depuis le 1er juillet 1889 jusqu'à la fin de la saison ; et aucun accident n'est venu gêner la navigation, si ce n'est, à l'écluse 20, une fuite d'eau qui l'a interrompue pendant à peu près 24 heures et à laquelle il a été promptement remédié.

Les ouvrages qui ont été faits rentrent dans le chapitre des réparations ordinaires, et en voici le résumé, à commencer par ce qui a été exécuté en 1889 :—

Le quai de la rivière, au pied du canal, avait besoin d'être reconstruit sur un espace de 350 pieds, vers son milieu, et une hauteur de 3½ pieds à partir du bord de l'eau, puis rempli et couvert. Deux portes ont été renouvelées aux écluses 17 et 20.

Les portes et les déversoirs d'alimentation des écluses 19 et 20 ont exigé beaucoup de réparations générales.

Il fallait de nouvelles maisons de garde aux écluses 19 et 20, vu que les entrepreneurs avaient démolé les maisons éclusières.

Environ six semaines ont été consacrées au fossoyage entre les écluses 19 et 20, et à la réparation du chemin du ponceau entre ces écluses.

Planchers neufs au ponceau de Moulinette et sur l'écluse n° 21, et réparations générales aux déversoirs d'alimentation.

Beaucoup de réparations générales, telles que fenêtres, portes, planchers, etc., ont été faites aux maisons éclusières.

Réparation générale des bords, fossoyage, réparation de ponts, etc.

Le canal a été fermé le 11 décembre 1889.

Dans le cours de l'hiver une porte a été reconstruite et il a été fait un certain nombre de courbes de portes d'écluse ; on a aussi réparé le chalan afin d'être prêt pour les travaux de printemps.

Le chenal a été vidé le 1er avril, et toutes les réparations nécessaires ont été faites aux bords, écluses, déversoirs, etc. L'eau fut remise le 21, et le premier bateau passa le 23 avril 1890. Jusqu'au 1er juillet l'ouvrage a consisté en réparations générales. Les vieilles portes de l'écluse 19 ont été remplacées par des neuves. Il a été construit une nouvelle maison de garde pour le gardien de pont, attendu que les entrepreneurs avaient démolé sa demeure ; il a été aussi fait des réparations aux maisons éclusières et à l'atelier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. ROSS,

Surintendant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No 8.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

CARDINAL, ONT., 9 octobre 1890.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'opération et l'état des canaux de Williamsburg (auxquels je suis préposé depuis la mort de mon père, feu M. John Reid, en son vivant surintendant des canaux de Williamsburg), pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Ces canaux—embrassant ceux de la Pointe Farran, du Rapide du Plat, de la Jonction d'Iroquois et des Galops—ont été fermés pour l'hiver le 9 décembre 1889 et rouverts à la navigation le 22 avril 1890, ce qui est exceptionnellement de bonne heure. Ils ont été tenus en excellent état de fonctionnement, et jusqu'ici la navigation n'a souffert d'aucun retard.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Les deux vantaux de la porte d'amont de l'écluse n° 22 ont été enlevés après la clôture de la navigation en décembre 1889, vu qu'ils étaient en mauvais état. Ils ont été complètement réparés et rendus aussi bons que des neufs dans le cours de l'hiver, puis remis en place dans le mois d'avril 1890, depuis quoi ils ont toujours bien fonctionné. Nous avons reconstruit et mis à neuf environ 372 pieds de la partie supérieure du quai du côté nord, en aval de l'écluse. Un poteau neuf a été placé du côté nord de l'écluse, près de la porte d'amont. Il a aussi été fait des réparations générales à la porte d'aval et à l'écluse.

CANAL DU RAPIDE DU PLAT.

Le quai du côté nord de l'entrée du canal, en bas de l'écluse n° 23, a tout été réparé. Des madriers et des liens neufs ont été mis à la passerelle de la porte de l'écluse inférieure, et d'autres réparations générales ont aussi été faites à cette porte. Il a fallu poser trois rouleaux neufs à cette écluse. Le magasin de l'écluse n° 24 a été réparé et aménagé, et l'écluse elle-même a subi des réparations générales.

CANAL DE LA JONCTION D'IROQUOIS ET DES GALOPS.

À l'écluse n° 25 des réparations ont été faites aux quatre vantaux de porte, ainsi qu'au pont volant établi sur cette écluse. Les deux vieux vantaux de porte qui étaient immergés dans la baie d'Iroquois ont été retirés de l'eau et posés sur une forme de radoub, puis refaits et mis à neuf pour remplacer la porte d'aval de cette écluse au printemps de 1891, attendu que cette porte commence à pourrir. Les portes et le pont volant de l'écluse n° 26 ont été entièrement réparés; environ 200 pieds de la jetée du côté sud du canal, attenant à cette écluse, ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau, et trois rouleaux neufs ont été posés à cette écluse.

À l'écluse n° 27, un poteau neuf a été placé à l'extrémité inférieure de la jetée nord en aval de l'écluse, et des réparations générales ont été faites aux portes et à l'écluse. Le brise-glace de la jetée du côté sud, à l'entrée de ce canal, a été réparé, et 150 pieds de la jetée attenant au brise-glace ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau.

Les réparations annuelles ordinaires ont été faites aux estacades flottantes le long de la tranchée dans le roc où passe le canal d'Iroquois, vu que pendant l'hiver la glace les avait endommagées considérablement.

On s'est appliqué à tenir les bords des canaux en bon état, sur toute leur longueur, en mettant des pierres partout où il en fallait, et en réparant promptement avec de la terre et des pierres toutes les parties faibles qui parfois s'affaissaient.

Les bouées du fleuve Saint-Laurent entre Johnstown et Dickinson's Landing ont toutes été replacées à neuf au commencement de mai.

Le bateau et le chalan de balisage ont été tirés à terre en décembre 1889, et l'on a calfaté et peinturé le bateau avant de le remettre à l'eau le printemps dernier. Quant au chalan, qui était très vieux, on l'a refait à neuf et il est maintenant en excellent état.

J'annexe un état indiquant l'extrême profondeur d'eau sur les seuils de busc des différentes écluses, à l'entrée comme à l'issue de ces canaux, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. D. REID,

Surintendant par intérim.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ETAT indiquant l'extrême profondeur d'eau sur les seuils de busc des différentes écluses pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890.

CANAL DU RAPIDE DU PLAT.

Ecluse n° 22.

Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 8	9 11	Janvier.....	10 10	7 11
Août	10 5	9 0	Février.....	10 10	8 7
Septembre.....	9 6	8 9	Mars.....	10 10	9 0
Octobre.....	9 4	8 0	Avril.....	11 6	9 6
Novembre.....	9 2	7 6	Mai.....	11 8	10 0
Décembre.....	9 5	7 10	Juin.....	11 6	10 10

Ecluse n° 23.

Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 23, seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 4	9 10	Janvier.....	10 9	8 0
Août	10 3	9 4	Février.....	10 10	9 6
Septembre.....	9 4	8 10	Mars.....	10 6	9 9
Octobre.....	8 9	7 5	Avril.....	10 9	10 0
Novembre.....	9 0	7 7	Mai.....	11 3	10 0
Décembre.....	10 3	8 3	Juin.....	11 9	11 0

Ecluse n° 24.

Mois.	Ecluse n° 24, seuil d'amont		Mois.	Ecluse n° 24, seuil d'amont	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	10 3	9 10	Janvier	10 4	7 6
Août	10 6	9 3	Février	10 3	9 0
Septembre	9 8	8 9	Mars	10 9	9 9
Octobre	9 0	7 5	Avril	10 9	9 10
Novembre	9 0	6 0	Mai	12 2	10 0
Décembre	9 10	8 0	Juin	12 3	11 0

CANAL DE LA POINTE IROQUOIS.

Mois.	Ecluse n° 25, seuil d'aval.		Mois.	Ecluse n° 25, seuil d'aval.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	13 2	12 8	Janvier	12 4	11 4
Août	13 4	11 0	Février	13 3	11 3
Septembre	12 8	11 7	Mars	13 1	11 0
Octobre	11 9	10 0	Avril	13 10	12 0
Novembre	11 4	9 0	Mai	14 6	13 0
Décembre	12 6	9 6	Juin	14 9	13 6

CANAL DEE GALOPS.

Mois.	Ecluse n° 27, seuil d'amont		Mois.	Ecluse n° 27, seuil d'amont	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds pcs	pds pcs	1890.	pds pcs	pds pcs
Juillet	10 11	10 4	Janvier	11 6	9 0
Août	10 10	9 11	Février	10 6	9 0
Septembre	10 2	9 4	Mars	10 9	10 0
Octobre	9 6	8 4	Avril	11 6	10 2
Novembre	9 6	8 6	Mai	12 0	10 6
Décembre	10 11	8 6	Juin	12 0	11 0

ANNEXE No 9.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 28 octobre 1890.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre n° 82,963, je présente mon rapport sur l'état des travaux du canal Welland pour le dernier exercice.

A commencer par Port-Dalhousie, lorsque le temps l'a permis il a été procédé au fichage de cours de palplanches en dehors de la jetée ouest, pour empêcher le sable de passer au travers de la jetée jusque dans le chenal, mais les interruptions ont été fréquentes.

La longueur de jetée à revêtir de cette manière était de 1,500 pieds; les deux tiers environ de cet ouvrage étaient finis le 30 juin, et l'on s'efforce actuellement d'achever le reste.

On espère qu'en outre d'empêcher le sable de passer au travers de la jetée, cet ouvrage en fera durer la superstructure quelques années de plus.

Il faudra renouveler, l'été prochain, la superstructure de la jetée est.

Les travaux d'approfondissement de l'entrée du port Dalhousie, et d'enlèvement—entre les jetées d'entrée—du sable qui avait passé à travers la jetée ouest ont été exécutés à l'entreprise par MM. Macdonald et Aylmer; la portion intérieure entre les jetées était aux deux tiers faite à la fin de l'exercice, et depuis elle a été presque achevée jusqu'à la profondeur de $2\frac{1}{2}$ pieds plus bas que le seuil du busc de la nouvelle écluse.

Les travaux entrepris pour faire disparaître la batture en dehors des jetées n'ont pas avancé rapidement, ce qu'expliquent la dureté des matières à draguer et les interruptions dues au mauvais temps dans cet endroit exposé.

Les entrepreneurs poursuivent ces travaux avec persistance, lorsque le temps le permet.

Depuis Port-Dalhousie jusqu'à l'écluse de prise d'eau en amont de Thorold, les principales réparations ont consisté à restaurer les bords où des éboulements s'étaient produits dans les biefs nos 2, 4, 9, 10, 12, 14 et 15, ainsi que les bords de réservoir attenants.

Ces bords ont tous été réparés, et jusqu'à présent ils tiennent bien.

Le fait que trois vantaux des portes de l'écluse n° 16 ont été démolis par le bateau à vapeur à hélice *W. A. Haskell*, le 29 juillet 1889, nous a aussi mis dans la nécessité de faire de grandes réparations aux bords, en sus de la remise en état des portes.

Les planchers des deux ponts du Grand-Tronc de chemin de fer qui traversent le canal près de Sainte-Catherine et de Thorold ont été renouvelés d'un bout à l'autre, et les ouvrages de pilotis pour la protection du chenal ouest au pont de Marlatte ont été reconstruits.

A Port-Colborne la jetée ouest, que la tempête du 9 janvier 1889 avait sérieusement endommagée, a été réparée à grands frais, et elle est maintenant en bon état.

Partout où ils ont été gazonnés les bords du canal tiennent bon, et il est amplement prouvé que c'était une dépense à faire puisque le gazonnement accroît d'un côté la stabilité des bords, et de l'autre, diminue les frais de dessèchement.

Sur l'ancien canal les principales réparations ont été demandées par l'écluse n° 13, dont le radier a été renouvelé et l'un des bajoyers en partie refait.

On a remis en état pour longtemps encore plusieurs des vieilles portes d'écluse en en renouvelant la portion non immergée qui s'en allait en ruine; ceux qui étaient

chargés de cet ouvrage l'ont exécuté d'une manière satisfaisante au petit atelier de réparation de l'écluse n° 21 de l'ancien canal.

Le long de la rigole d'alimentation jusqu'à Dunville et Port-Maitland les réparations nécessaires pour le bon entretien de cette branche du canal ont été faites au double point de vue de l'efficacité et de l'économie; les tabliers du barrage de Dunnville ont été renouvelés, et cette importante construction elle-même consolidée d'autre manière.

Il y a peu de chose à dire de l'issue du canal Welland par la rivière Chippewa, si ce n'est qu'à chaque bout de la tranchée portant le nom de cette rivière il s'est formé des battures qu'il sera nécessaire de draguer pour rétablir la profondeur d'eau primitive (de 9 pieds).

Les menues réparations des ponts, écluses, portes et accessoires, bien que peu considérables isolément et ne figurant pas ici, représentent en totalité une grande somme de travail et la consommation de grandes quantités d'approvisionnements.

On peut en dire autant du fossage, du renouvellement des poteaux d'amarrage, et autres semblables travaux nécessaires.

Le canal a été tenu en bon état d'opération d'un bout à l'autre, et l'on peut dire que la navigation n'a pas été longtemps interrompue si l'on tient compte de la gravité des avaries causées par les bateaux, comme lorsque le *W. A. Haskell* a démoli trois vantaux des portes de l'écluse n° 16 le 29 juillet 1889, ce qui n'a pas empêché l'éclusage d'être repris 38 heures après.

Depuis la clôture de l'exercice deux accidents de même nature que celui dont je viens de parler ont retardé de 46 heures et 15½ heures, respectivement, le passage des vaisseaux; cela prouve qu'il serait à propos que les hommes de bord respectassent davantage les règlements au sujet de l'emploi de cordages.

Pendant le mois d'octobre 1889, il est arrivé quatre fois que par de grands vents d'est il y a eu 14 pieds moins 2 pouces d'eau sur le busc d'écluse à Port-Colborne.

Dans le mois de novembre un incident de même nature s'est encore produit quatre fois; le 18 il y avait 14 pieds moins 5 pouces d'eau sur le busc d'écluse.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1889, et rouvert le 15 avril 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Amendes, dommages, etc.

Au cours de l'exercice j'ai recouvert de capitaines et propriétaires de navires et steamers la somme de \$3,483.34 pour dommages aux travaux, et la somme de \$163 de loyer de la part de locataires occupant des maisons éclusières sur l'ancien canal Welland, et aussi \$217.25 pour louage et usage de matériel appartenant à l'Etat—ce qui fait en tout \$3,863.59, lequel montant a été versé entre les mains de M. H. H. Collier, percepteur pour le port de Sainte-Catherine. J'en joins ici un état marqué "A."

J'annexe aussi des états marqués "B" et "C," indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur les buses d'écluse à Port-Dalhousie et Port-Colborne (aux anciennes comme aux nouvelles écluses), chaque mois, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890; aussi un état comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1889 et 1890, lequel fait voir qu'en comparaison de l'année dernière, l'eau a été, cette année, plus haute de 1 pied 6 pouces à Port-Dalhousie, de 1 pied 3 pouces aux anciennes écluses de Port-Colborne, de 1 pied 9½ pouces à la nouvelle écluse de Port-Dalhousie, et de 1 pied à la nouvelle écluse de Port-Colborne.

W. ELLIS,

Surintendant du canal Welland.

" A "

ETAT indiquant les amendes et dommages recouvrés de capitaines et propriétaires de navires et steamers pour infraction aux règlements du canal, les loyers reçus de locataires occupant des maisons éclusières, et les montants provenant du louage de matériel appartenant à l'Etat, pendant l'année expirée le 30 juin 1890.

Date.	Nom du navire ou steamer.	Amendes.	Dommages.	Loyer de maisons éclusières.	Louage de matériel de l'Etat.	Totaux.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1889.						
20 sept.	Steamer <i>S. J. Mary</i>		105 43			
18 oct.	do <i>Escanaba</i>		3,317 71			
1890.						
22 avril,	do <i>Marshall</i>		47 75			
10 mai.	Barge <i>American Giant</i>		12 43			3,4 4
	<i>Maisons éclusières.</i>					
	John Ryekman			50 00		
	P. Phoelman			32 50		
	Wm. Pickup			45 00		
	L. Burtch			27 50		
	W. J. Warner			8 00		163 00
1889.	<i>Matériel de l'Etat.</i>					
31 août.	Goëlette <i>A. B. Wilson</i>				4 00	
10 déc.	do <i>Chas. J. Johnson</i>				50 00	
1890.						
7 avril.	do <i>H. M. Hellcwell</i>				135 00	
24 do	do <i>H. Inlean & Son</i>				28 25	217 25
						*3,863 59

*Remise à M. H. H. Collier, receveur des péages du canal, etc., port de Sainte-Catherine.

" B. "

ETAT indiquant la profondeur d'eau, maxima et minima, sur le busc inférieur de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.	17 1	15 8	Janvier.	16 4	14 8
Août	16 9	16 2	Février.	16 11	16 0
Septembre.	16 4	15 7	Mars.	16 11	16 7
Octobre.	15 9	15 3	Avril.	17 4	16 8
Novembre.	15 5	14 11	Mai.	17 10	17 0
Décembre.	15 10	15 2	Juin.	18 10	17 8

Moyenne, juin 1889. pds. pcs. 16 6 $\frac{1}{2}$
do 1890. 18 4

[1890]

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc supérieur de la nouvelle écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 0	15 0	Janvier	16 2	14 3
Août	15 11	14 11	Février	15 9	14 3
Septembre	16 1	14 6	Mars	16 1	14 10
Octobre	15 7	13 10	Avril	16 5	15 2
Novembre	17 3	13 5	Mai	16 9	14 11
Décembre	17 4	13 3	Juin	16 11	16 2

Moyenne, juin 1889..... pds. pcs. 15 5½
do 1890..... 16 5½

"C."

ETAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profondeur maxima.	Profondeur minima.		Profondeur maxima.	Profondeur minima.
1889.	pds. pcs.	pds. pcs.	1890.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	14 2	13 9	Janvier.....	13 5	11 9
Août.....	13 10	13 3	Février.....	14 0	13 1
Septembre.....	13 5	12 8	Mars.....	14 0	13 8
Octobre.....	12 10	12 4	Avril.....	14 5	13 9
Novembre.....	12 6	12 0	Mai.....	14 11	14 1
Décembre.....	12 11	*12 3	Juin.....	15 11	14 9

Moyenne, juin 1889..... pds. pcs. 13 7½
do 1890..... 15 1¼

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le buse supérieur de l'ancienne écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890.

Mois.	Buse supérieur.		Mois.	Buse supérieur.	
	Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.		Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.
1889.	pds pes	pds pes	1890.	pds pes	pds pes
Juillet	13 7	12 1	Janvier	13 3	11 4
Août	13 0	12 0	Février.....	12 10	11 4
Septembre.....	13 2	11 7	Mars	13 2	11 11
Octobre.....	12 6	10 11	Avril	13 6	12 3
Novembre.....	14 4	10 6	Mai	13 10	12 0
Décembre.....	14 5	10 4	Juin	14 0	13 3

			pds. pes.
Moyenne un	1889..	.....	12 6 $\frac{1}{2}$
do	1890.....	.....	13 9 $\frac{1}{2}$

ANNEXE No. 10.

RELEVÉ DES AMENDES ET DOMMAGES RECOUVRÉS, AINSI QUE DES NIVEAUX D'EAU AFFECTANT LE CANAL WELLAND, OMIS DANS LE RAPPORT ANNUEL FOUR L'EXERCICE 1888-89.

Amendes, dommages, etc., etc.

Au cours de l'exercice, j'ai recouvré de capitaines et propriétaires de navires \$10 d'amende pour infraction aux règlements du canal, et \$248.36 pour dommages aux travaux; j'ai aussi reçu \$108 de la part de locataires occupant des maisons éclusières sur l'ancien canal Welland, et \$97 pour louage et usage de matériel appartenant à l'Etat—ce qui fait en tout un montant de \$463.36 que j'ai versé à la caisse de M. H. H. Collier, percepteur pour le port de Sainte-Catherine. J'en joins ici un état marqué A.

J'annexe aussi des états marqués B et C, indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur les buses des écluses (anciennes et nouvelles) de Port-Dalhousie et Port-Colborne, avec un état comparatif faisant voir la profondeur moyenne sur les buses des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne, ainsi que sur ceux des anciennes écluses aux mêmes endroits, en juin 1888 et 1889.

W. ELLIS,

Surintendant du canal Welland.

A.

ÉTAT indiquant les amendes et dommages recouvrés de propriétaires de bateaux pour infraction aux règlements du canal, les loyers reçus de locataires occupant des maisons éclusières, et les montants provenant du louage de matériel appartenant à l'Etat.

Date.	Nom du navire.	Amendes.	Dommages.	Loyer de maisons éclusières.	Louage de matériel de l'Etat.	Totaux.
1888.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1er août.....	Steamer <i>Algonquin</i>		45 13			45 13
13 sept.....	do do.....	10 00				10 00
13 do.....	do <i>Hotchkiss</i>		28 53			28 53
28 do.....	do <i>W. J. Averell</i>		114 70			114 70
1889.						
26 avril.....	do <i>Argonaut</i>		60 00			60 00
	<i>Maisons éclusières.</i>					
	D. T. Walton.....			55 00		
	Mme D. Ryckman.....			30 00		
	Thos. J. Hartley.....			5 00		
	P. Pullman.....			13 00		
	— Pickup.....			5 00		
						108 00
	<i>Matériel de l'Etat.</i>					
	McGaw et Winnell.....				17 25	
	A. Muir et Frères.....				79 25	
						97 00
						*463 36

* Remis à M. H. H. Collier, receveur des péages du canal, à Sainte-Catherine.

" B "

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc inférieur de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.		Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 3	16 0	Janvier	15 9	15 2
Août	16 3	15 11	Février	15 11	15 6
Septembre	16 1	15 8	Mars	16 0	15 7
Octobre	15 9	15 1	Avril	16 2	15 10
Novembre	15 4	15 2	Mai	16 4	16 1
Decembre	15 4	15 2	Juin	16 11	16 3

		pds. pcs.
Moyenne, juin 1888.....		16 2½
do 1889.....		16 6¼

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc supérieur de la nouvelle écluse du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.		Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	16 3	16 0	Janvier	17 6	13 4
Août	16 3	15 3	Février	15 7	13 4
Septembre	17 1	14 8	Mars	15 3	13 7
Octobre	16 5	14 3	Avril	15 5	14 0
Novembre	15 9	14 0	Mai	15 8	13 11
Decembre	15 11	14 6	Juin	15 11	15 0

		pds. pcs.
Moyenne, juin 1888.....		15 5½
do 1889.....		15 5½

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc inférieur de l'ancienne écluse n° 1 du canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

"C."

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.		Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	13 4	13 0	Janvier.....	12 10	12 3
Août.....	13 4	13 0	Février.....	13 0	12 7
Septembre.....	13 2	12 9	Mars.....	13 1	12 8
Octobre.....	12 10	12 2	Avril.....	13 3	12 11
Novembre.....	12 6	12 3	Mai.....	13 5	13 2
Décembre.....	12 6	12 3	Juin.....	14 0	13 4

	pds. pcs.
Moyenne, juin 1888.....	13 3 $\frac{1}{2}$
do 1889.....	13 7 $\frac{1}{4}$

ETAT indiquant la profondeur d'eau sur le busc supérieur de l'ancienne écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Busc supérieur.		Mois.	Busc supérieur.	
	Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.		Profon- deur maxima.	Profon- deur minima.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	1889.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	13 4	13 0	Janvier.....	14 7	10 5
Août.....	13 4	12 4	Février.....	12 8	10 5
Septembre.....	14 2	11 9	Mars.....	12 4	10 8
Octobre.....	13 6	11 4	Avril.....	12 6	11 1
Novembre.....	12 10	11 1	Mai.....	12 9	11 0
Décembre.....	13 0	11 7	Juin.....	13 0	12 1

	pds. pcs.
Moyenne, juin 1888.....	12 4 $\frac{1}{2}$
do 1889.....	12 6 $\frac{1}{2}$

ANNEXE No. 11.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 13 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

La navigation a été close le 28 novembre 1889 à Ottawa, et le 22 du même mois à Kingston Mills. Elle a été rouverte à Ottawa le 5 et à Kingston Mills le 2 mai 1890.

Dans les biefs descendant du point de partage (le petit lac Rideau) à la rivière des Outaouais, l'eau a été maintenue de manière à donner, jusqu'à la fin de la saison, la profondeur d'eau voulue sur les buses d'écluse.

Dans les biefs descendant au lac Ontario l'eau a aussi été maintenue de manière à conserver toute la profondeur voulue.

La navigation n'a souffert d'aucune interruption ni retard.

Voici quelles sont les principales réparations qui ont été faites aux différents postes :—

Kingston Mills.

Gravier et pierre mis dans les barrages; pont volant et une porte d'écluse renouvelés; plusieurs menues réparations aux pertuis et au mécanisme.

Brewer's Lower Mills.

Reconstruit, à la tête de l'écluse, la pile servant d'appui au pont volant. Réparé le pont volant et la porte d'amont de l'écluse.

Brewer's Upper Mills.

Renouvelé le bas des portes d'écluse; reconstruit la superstructure de la pile à la tête de l'écluse, et fait d'autres menues réparations.

Jones' Falls.

Réparations à deux portes d'écluse; poutres neuves et autres réparations.

Brass Point Bridge.

Maison neuve pour le gardien de pont, en remplacement de celle qui a été détruite par un incendie.

Davis' Lock.

Renouvelé le pont public sur l'empellement; menues réparations ailleurs.

Chaffey's Lock.

Réparé les balanciers.

Newboro'.

Renouvelé les piliers au pied de l'écluse; peinturé le pont.

Poonamalie.

Mis du gravier sur le barrage plat; réparé un long barrags de remblai.

Smith's Falls.

Refait une porte d'écluse; construit une maison neuve en pierre; aiguilles neuves pour l'écluse.

Smith's Falls.

Diverses réparations aux portes d'écluse et à la maison éclusière.

Old Slip.

Renouvelé deux portes d'écluse, huit poulies, et une aiguille

Rapides d'Edmond.

Nouveau magasin.

Rapides de Burritt.

Replanché et peinturé le pont volant; mis du gravier sur le barrage.

Beckett's Landing.

Replanché et peinturé le pont volant; réparé le grand pont.

Long Island.

Construit un pilier latéral à l'empellement, et charrié de la terre glaise pour en affermir le remblai.

Black Rapids.

Réparé la porte d'amont; charroyé de la glaise en arrière du barrage plat pour arrêter la filtration.

Hogsback.

Renouvelé une porte d'écluse, ainsi que le pilier du côté est de l'empellement.

Daw's Swamp.

Placé 15 toises de pierre pour élargir et renforcer le remblai qui traverse le marais.

Ottawa.

Diverses réparations aux portes et aux pertuis; revêtir de madrier neuf le quai du côté est du canal.

Travaux auxquels des crédits spéciaux ont été affectés.

Le barrage à l'issue du lac Rideau-Ouest qui contrôle une surface d'écoulement de 46.89 milles a été reconstruit et l'ancien seuil baissé de 2 pieds, ce qui nous a permis de baisser d'autant le niveau du lac. Il faudra prolonger le coffrage actuel pour qu'il atteigne le bord de l'eau profonde.

Un pont neuf a été construit sur le déversoir à Smith's Falls et ses abords formés—ce qui relève beaucoup cette partie de la ville.

Il a été fait une étude du bief de Kilmarnock à Merrickville, y compris Fish Creek, pour voir s'il n'y aurait pas moyen d'en baisser le niveau. Les résultats de cette étude ont été communiqués au département dans un rapport spécial accompagné de plans.

L'hiver dernier il a été construit sur le canal un nouveau pont volant en acier, avec abords en charpente, pour mettre Ottawa-Est en communication avec Stewarton. Depuis que ce pont est ouvert il s'est développé une grande circulation de voiture et de piétons; il y a passé jusqu'à 200 voitures en une journée.

Le fond de roche du canal depuis la tête des huit écluses jusqu'au bassin a été baissé de 18 pouces sur une distance de 1,000 pieds, en sorte que les bateaux peuvent maintenant monter de la rivière Ottawa avec un chargement complet.

Dans le cours de l'hiver un remorqueur à vapeur et deux chalans se déchargeant par les côtés ont été construits dans le bassin du canal pour le service du dragage.

Il a été acheté de MM. Wm Davis et Cie un dragueur et un bateau plat spécialement commandés pour les travaux du canal de la Tay.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

Ingénieur dirigeant.

ANNEXE No 12.

CANAL DE LA TAY.

RAPPORT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1890.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 13 octobre 1890.

MONSIEUR,—Les travaux d'entreprise de MM. Davis et Cie ont été arrêtés, avant leur achèvement, par la rigueur du climat, à la fin de novembre 1889.

Le feu ingénieur en chef décida de relever ces messieurs de l'obligation d'y travailler davantage, attendu qu'on avait besoin de leurs services et de leur matériel au canal de Cornwall, et il fut résolu que le département ferait terminer ces travaux à la journée le printemps suivant.

C'est ce qui a été fait de la manière la plus satisfaisante, et toute la partie artificielle du canal est maintenant en excellent état.

Le dragueur acheté des entrepreneurs a été constamment employé à approfondir le canal, à élever le chemin de halage, à faire des places de rencontre, etc., et il a donné complète satisfaction.

Les bateaux ont circulé à leurs risques pendant la saison, et je pense qu'ils ont fait un bon été en transport de fret et de passagers.

On se propose, l'année prochaine, de livrer ce canal à la circulation comme faisant partie de la navigation du Rideau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,
Ingénieur dirigeant.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 13.

TRAVAUX DU CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

PETERBOROUGH, 27 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur les travaux auxquels je suis préposé, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

La navigation a été close le 23 novembre et rouverte le 21 avril.

L'eau a été maintenue à une bonne hauteur dans les différents biefs ; puisque sa profondeur a été de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les buses jusque près de la fin de la saison de navigation. Ainsi que je l'ai dit dans de précédents rapports il n'y a pas à craindre que l'eau manque, pourvu que l'on gouverne les réservoirs d'amont d'une manière correspondante à ceux d'aval.

Il a été fait en tout, cette année, 3,133 éclusages, contre 2,956 l'année dernière. Le nombre total des bateaux à vapeur faisant un service régulier entre Lakefield et Balsam Lake est de 22, et de 6 entre Peterboro' et Heely's Falls.

Voici les travaux et les réparations qui ont été exécutés, savoir :—

Fenelon Falls.

Ici on a travaillé à faire disparaître les obstacles qui obstruaient le chenal navigable. On a commencé par barrer la rivière Fénelon d'un batardeau de 1,000 pieds de long à peu près. Le lit de la rivière s'est ainsi trouvé à nu, et l'on s'est mis à faire sauter la pierre calcaire dans la ligne du chenal ; il a été ainsi enlevé à peu près 600 verges de roches qui ont laissé un chenal de navigation d'environ 6 pieds. Cette portion de la route ne pourra pas être utilisée avant que la partie mobile du pont de chemin de fer soit mise en place.

Bobcaygeon.

L'eau a été introduite dans le nouveau barrage vers la fin de novembre, et tout s'est trouvé étanche et satisfaisant. On a déjà eu l'occasion de s'apercevoir que ce barrage est un grand bienfait pour la navigation. La cale sèche a été presque constamment utilisée depuis son ouverture, et elle a été d'un grand avantage aux propriétaires de bateaux.

Buckhorn.

La chambre d'écluse a été débarrassée d'une grande quantité de gravier qui s'était logée dans le radier.

Lovesick.

A environ 200 pieds nord du grand barrage il a été pratiqué un chenal qui servira de déversoir de trop-plein à l'eau haute.

Burleigh.

Il a été charroyé 350 verges de graviers sur le barrage, qui n'en avait encore jamais reçu. Il s'en faut que cela soit suffisant ; aussi continuera-t-on cet ouvrage l'année prochaine jusqu'à ce qu'il soit achevé. Il a été fait de menues réparations aux portes d'écluse.

Lakefield.

Le débarcadère de Lakefield a été terminé, et il a été construit un hangar à outils, etc., à son extrémité nord.

Le balisage du chenal entre Lakefield et Fenelon Falls a été fait. Il y a maintenant entre Fenelon Falls et Lakefield un chenal libre balisé auquel on peut donner une profondeur de 6 pieds 6 pouces en retenant l'eau.

Hastings.

Les estacades flottantes à l'entrée d'amont de l'écluse ont été brisées par la glace. On les a réparées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No. 14.

CANAL MURRAY.

BRIGHTON, 10 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les constructions confiées à mes soins pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Le canal Murray a été ouvert au trafic le 14 avril 1890 et s'est trouvé, jusqu'à l'époque de la nomination par le département des quatre gardiens de ponts, sous le contrôle des entrepreneurs, qui faisaient ouvrir les quatre ponts tournants pour permettre à tous les navires de traverser le canal. Deux cent soixante-quatre navires avaient traversé le canal le 30 juin 1890, et sur ce nombre cent soixante-dix ont été sujets à péage.

Ce canal est d'une très grande commodité pour les propriétaires de navires, et je suis d'avis que la circulation y sera considérable lorsque les capitaines seront habitués à la navigation de la baie de Quinté et dans le havre de la Presqu'île.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. P. KEELER,

Surintendant du canal Murray.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 15.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 13 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

La navigation s'est fermée le 4 janvier pour se rouvrir le 13 avril cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890 :—

ANNÉE.	NAVIRES.		TONNAGE.		PÉAGES PERÇUS.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1889.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	128	112	8,201	6,432	209 00	120 00
Août.....	115	66	9,202	6,605	231 25	170 14
Septembre.....	199	128	9,286	8,113	254 12	182 72
Octobre.....	179	110	8,027	6,012	228 16	150 42
Novembre.....	108	92	6,912	5,421	185 17	120 02
Décembre.....	24	16	2,400	2,100	38 05	22 12
1890.						
Janvier.....	3	1	80	40	4 00	2 50
Avril.....	24	14	2,510	1,842	38 03	22 14
Mai.....	101	87	5,242	4,523	142 29	130 60
Juin.....	86	55	6,010	3,800	194 11	162 10
Totaux.....	967	681	57,870	44,888	1,524 18	1,083 36

Outre ce que dessus je dois faire rapport que les steamers de la Compagnie de navigation du Bras-d'Or, au tonnage total de 45,400 tonneaux, ont traversé le canal du nord ou sud et *vice versa* 364 fois.

Les écluses et portes fonctionnent parfaitement. Il faudra construire un nouveau plancher sur le pont tournant et faire des réparations à la plaque tournante. La maison éclésièrè ainsi que le pont ont besoin d'être peints. Le mur de soutènement, sur le côté ouest du canal, doit être renouvelé, mais je vous reparlerai de ces questions dans un rapport ultérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 16.

NAVIGATION DU ST-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.....	Cap-Whittle.....	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cap-Whittle.....	Pointe-Ouest, Anticosti.....	do.....	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti.....	Pointe-au-Père.....	Fleuve Saint-Laurent.....	202	643
Pointe-au-Père.....	Rimouski.....	do.....	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do.....	12	661
Bic.....	Ile-Verte.....	do.....	39	700
Ile-Verte (v. à v. Saguenay).....	Québec.....	do.....	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do à la ligne de m.....	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do.....	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.....	Beauharnois.....	Lac Saint-Louis.....	15 $\frac{1}{4}$	1,009 $\frac{3}{4}$
Beauharnois.....	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11 $\frac{1}{4}$	1,021
Sainte-Cécile.....	Cornwall.....	Lac Saint-Louis.....	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Dickinson's-Landing.....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065
Dickinson's-Landing.....	Pointe-Farran.....	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran.....	Ext. sup. de l'île Croyle.....	Pointe-Farran.....	2 $\frac{1}{2}$	1,071
Ext. sup. de l'île Croyle.....	Williamsburg ou Morrisburg.....	Fleuve Saint-Laurent.....	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamsburg.....	Rapide-Plat.....	Canal du Rapide-Plat.....	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat.....	Village de la Pointe-Iroquois.....	Fleuve Saint-Laurent.....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la Pte-Iroquois.....	Extrémité sup. de Presqu'île.....	Canal de la Pte-Iroquois.....	3	1,093
Presqu'île.....	Pointe-Cardinal, Edwardsburg.....	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{3}{8}$	1,095 $\frac{3}{8}$
Pointe-Cardinal.....	Tête des rapides des Galops.....	Canal des Galops.....	2	1,097 $\frac{3}{8}$
Rapides des Galops.....	Prescott.....	Fleuve Saint-Laurent.....	7 $\frac{3}{8}$	1,105
Prescott.....	Kingston.....	do.....	59	1,164
Kingston.....	Port-Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne.....	Canal Welland.....	26 $\frac{3}{4}$	1,360 $\frac{3}{4}$
Port-Colborne.....	Amherstburg.....	Lac Érié.....	232	1,592 $\frac{3}{4}$
Amherstburg.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,610 $\frac{3}{4}$
Windsor.....	Pied de l'île Sainte-Marie.....	Lac Sainte-Claire.....	25	1,635 $\frac{3}{4}$
Pied de l'île Sainte-Marie.....	Sarnia.....	Rivière Sainte-Claire.....	33	1,668 $\frac{3}{4}$
Sarnia.....	Pied de l'île Saint-Joseph.....	Lac Huron.....	270	1,938 $\frac{3}{4}$
Pied de l'île Saint-Joseph.....	Pied du Saut Sainte-Marie.....	Rivière Sainte-Marie.....	47	1,985 $\frac{3}{4}$
Saut Sainte-Marie.....	Tête du Saut Sainte-Marie.....	Canal du Saut Ste-Marie.....	1	1,986 $\frac{3}{4}$
Tête du Saut Sainte-Marie.....	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,993 $\frac{3}{4}$
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur.....	Lac Supérieur.....	266	2,259 $\frac{3}{4}$
Port-Arthur au lac Shebandowan.....			45	
Lac Shebandowan à l'Angle-Nord-Ouest.....			312	
Angle-Nord-Ouest à Winnipeg.....			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth.....			390	

Des 2,259 $\frac{3}{4}$ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188 $\frac{3}{4}$ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 17.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	4.00
2	Hartwell's	4 $\frac{1}{2}$	2	22 0	1	100	28	
3	Hogsback	5 $\frac{1}{2}$	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9 $\frac{1}{2}$	1	19 0	1	300	12	0.13
5	Long-Island	14 $\frac{3}{4}$	3	27 0	3	850	68	0.13
6	Burritt's	40 $\frac{3}{4}$	1	10 6	1	240	14	1.50
7	Nicholson	43 $\frac{3}{4}$	2	15 2	1	500	9	0.50
8	Clowes	44 $\frac{1}{2}$	1	10 0	1	481	16	0.05
9	Merrickville	46 $\frac{3}{4}$	3	25 0	1	150	6	0.33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0.13
11	Edmunds	59 $\frac{1}{2}$	1	10 10	1	343	8	0.06
12	Old-Slys	60 $\frac{1}{2}$	2	15 6	1	250	20	0.25
13	Smith's-Falls	61 $\frac{1}{2}$	4	33 9	2	600	24	0.13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1.25
15	Narrows	83 $\frac{1}{4}$	1	4 0	1	600	9	0.06
Ascension totale à l'eau basse				292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87 $\frac{1}{2}$	1	4 0				1.25
17	Chaffey's	92	1	12 6				0.13
18	Davis	94 $\frac{1}{2}$	1	9 0	1	300	15	0.06
19	Jones' Falls	97 $\frac{1}{4}$	4	60 0	1	300	60	0.25
20	Brewer's-Upper-Mills	108 $\frac{3}{4}$	2	19 0	1	200	20	1.75
21	do Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4.25
22	Kingston-Mills	120 $\frac{1}{2}$	4	46 8	1	6,042	14	0.25
23	Kingston	126 $\frac{1}{4}$						
Chute totale à l'eau basse				165 4				
Total			47		24	15,472		16.46

ANNEXE No 18.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1889, et de leur ouverture au printemps de 1890.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.	
Canal Lachine.....	30 novembre 1889.....	23 avril 1890.	
Canal Beauharnois.....	do	21 avril 1890.	
Canal Cornwall.....	11 décembre 1889.....	do	
Ecluse et digue Sainte-Anne	29 novembre 1889.....	24 avril 1890	
Canal Carillon.....	30 novembre 1889.....	26 avril 1890.	
Canal Grenville.....			
Ecluse et digue de la Culbute.....	}	.....
Chute à Blondeau.....			
Rideau.....	{ Kingston Mills.....	22 novembre 1889.....	2 mai 1890.
	{ Ottawa.....	23 novembre 1889.....	5 mai 1890.
Ecluse Saint-Ours.....	do	23 avril 1890.	
Canal Chambly.....	do	1er mai 1890.	
Canal Williamsburg.....	9 décembre 1889.....	22 avril 1890.	
Canal Welland—			
Nouveau canal.....	} 4 décembre 1889.....	15 avril 1890.	
Ancien canal.....			
Canal Erié (New-York).....	30 novembre 1889.....	1er mai 1890.	
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	4 janvier 1890.....	13 avril 1890.	
Travaux du canal Trent	23 novembre 1889.....	21 avril 1890.	
Canal Murray.....	.....	14 avril 1890.

ANNEXE No 19.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9905	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa.	20 juil. 1889	Du port Oshawa à la ville d'Oshawa, de là dans l'intérieur à Whitby-Est.
9907	Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew.	2 août 1889	Des mines de fer de Bristol au ch. de fer de jonction du Pacifique de Pontiac.
9908	Cie de ch. de fer Hereford...	3 do 1889	De Cookshire au ch. de fer Québec Central à Dudswell.
9909	Cie de ch. de fer de la Vallée de Cornwallis (limitée).	30 sept. 1889	De l'extrémité du 13e mille subventionné, en 1887, au havre de Kingsport, N.-E.
9911	Cie du Tunnel de la frontière Sainte-Claire.	30 oct. 1889	Tunnel de Sarnia, Ont., à Port-Huron, E.-U., sous la rivière Sainte-Claire.
9914	Cie de ch. de fer et de bateau à vapeur de Qu'Appelle, du Lac-Long et Saskatchewan.	5 août 1889	Transport des approvisionnements de l'Etat, etc., de Régina à Saskatoon et Prince-Albert.
9928	Cie ch. de fer du Gr.-Nord-E.	11 janv. 1890	Saint-André à Lachute, sur le ch. de fer Can. du Pac.
10501	do do ..	11 oct. 1890	do do (annule la convention du 11 janvier 1890.)
9931	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	4 sept. 1889	Harrowsmith à Sydenham.
10076	Cie de ch. de fer Mille-Iles..	24 oct. 1889	Du village de Gananogue à la jonction du ch. de fer le Grand-Tronc et à la jonction du ch. de fer de Brockville, Westport et du Saut Sainte-Marie.
10070	Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix	14 nov. 1889	De Hedleyville, au nord de la rivière Saint-Charles, à un endroit situé à 30 milles à l'est de St-Joachim, P.Q.
10117	Cie de ch. de fer et de bateau à vapeur de Qu'Appelle, du Lac-Long et Saskatchewan.	Non signé.	Du Lac-Long à la Saskatchewan et au coude de la Saskatchewan-Nord, et les embranchements conduisant à Prince-Albert et Battleford (subvention en terres)..
10122	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	26 déc. 1889	De Yarker à Harrowsmith.
10123	Cie de ch. de fer de Port-Arthur, Duluth et Ouest.	24 do 1889	De Port-Arthur au lac de la Pierre à Fusil, sur la frontière des Etats-Unis.
10147	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	21 janv. 1890	De l'extrémité de la ligne couverte par le contrat 9839 du 2 mai 1889, au quai de Ball, sur la riv. Nicolet et le fleuve Saint-Laurent.
10157	Cie de ch. de fer de Shuswap et Okanagan.	11 fév. 1890	De Sicamour, sur le C. C. P., au lac Okanagan.
10330	Cie de ch. de fer du Grand-Oriental.	Non signé.	Pour terminer le ch. de fer de Montréal et Sorel de St-Lambert à Sorel, P.Q.
10331	Cie de ch. de fer de Calgary et Edmonton.	21 juin 1890	Transport des approvisionnements de l'Etat, etc., de Calgary à Edmonton.
10407	do do ..	Non signé.	Ligne de Calgary à Edmonton et de Calgary à la frontière des Etats-Unis (subvention en terres).
10423.	Cie de ch. de fer de Colonisation de Parry-Sound.	21 juil. 1890	De Parry-Sound au ch. de fer du Nord et de la jonction du Pacifique.
10425	Cie de ch. de fer et de bateaux à vapeur de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.	11 mai 1885	Du ch. de fer C. P. à l'embouchure de la riv. Nelson, sur la baie d'Hudson, et l'embr. conduisant du lac Winnipeg au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest (conv. de subvnt. en terres d'ap. l'arr. du conseil.)

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1890—*Suite.*

2. CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
10052	Nova Scotia Steel and Forge Co.	20 août 1889	Fournir des éclisses en barres.
10156	Cie de c. de fer Union de l'O.	4 déc. 1889	Consentement au changement de la ligne, etc.
10156	E. W. Plunkett.	22 nov. 1889	Consentement do do

3. CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

9953	C. P. Moffatt et Cie.	20 déc. 1889	Clôtures en fil de fer de Grand-Narrows à Sydney et à Sydney-Nord.
10145	John F. Teed.	31 do 1889	Hangar aux marchandises, Sydney.
10175	J. Harris et Cie.	17 janv. 1890	75 wagons fermés.
10176	P. W. Folger.	17 do 1890	4 fourgons de conducteurs.
10177	Jas. Crossen.	17 do 1890	2 chasse-neige.
10202	Jas. K. McDonald.	17 déc. 1889	Creuser des puits.
10223	J. Harris et Cie.	12 fév. 1890	3 wagons à marchandises.
10305	Jas. Crossen.	2 mai 1890	6 voitures à voyageurs de 2 ^{me} classe.
10315	J. Harris et Cie.	13 do 1890	5 voitures à voyageurs de 1 ^{re} classe.
10316	do	13 do 1890	2 wagons-poste et fumoirs.
10317	do	13 do 1890	20 wagons à bétail.

4. CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

9926	L. Estano et Fils.	24 juil. 1889	Tuyaux à l'eau, appareil d'alimentat., etc., gare d'Oxford.
9948	Gray, McManus, Trites et Cie.	15 oct. 1889	Pose des rails, etc., du village d'Oxford au chemin Mingo et à l'embranchement de Pugwash.
10178	B. W. Folger.	17 jan. 1890	140 wagons-plateformes.
10203	J. et A. Carson.	12 fév. 1890	11 remis à houille et 11 lieux à l'anglaise.
10222	J. Harris et Cie.	12 do 1890	6 fourgons de conducteurs.
10224	Cie de Wagons Rathbun.	1er do 1890	68 wagons fermés.
10296	J. Harris et Cie.	10 avril 1890	2 chasse-neige.
10306	J. Crossen.	2 mai 1890	3 wagons à voyageurs de 2 ^e classe.
10318	J. Harris et Cie.	13 do 1890	6 wagons à voyageurs de 1 ^{re} classe.
10319	do		3 wagons-poste et fumoirs.
10320	do		4 wagons à marchandises.

5. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

10083	Doyle et Goodwin.	15 oct. 1889	66,000 traverses.
10105	Commissaires de l'aqueduc Charlottetown.	18 nov. 1889	Service d'eau, 10 ans.
10167	Read et Larkins.	17 jan. 1890	46,000 traverses.
10168	W. Taylor.	17 do 1890	20,000 do
10169	R. Ellis, jeune.	17 do 1890	5,000 do
10170	E. H. Duvar.	17 juill. 1890	3,000 do
10171	H. W. Turner.	17 do 1890	2,000 do
10172	G. T. Marquis.	17 do 1890	1,000 do
10173	N. Buchanan.	17 do 1890	500 do
10174	D. McKenzie.	24 déc. 1889	500 do
10311	T. D. Archibald et Cie.	14 mai 1890	6,200 tonnes de houille en gaillettes pour locomotives.
10334	A. McKinnon et Cie.	6 juin 1890	Bois de construction et poteaux de clôtures.
10335	O. L. Haywood.	6 do 1890	Bois de colombage en épinette.
10336	R. Ellis, jeune.	6 do 1890	Poteaux de clôtures.
10337	P. Whalen.	6 do 1890	do
10338	Read et Larkins.	6 do 1890	Traverses, etc.
10461	Barrow Hematite Steel Co. (limitée).	6 do 1890	Rails en acier et éclisses.
10462	Bayliss, Jones et Bayliss.	13 do 1890	Ecrous et boulons en fer pour éclisses.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1890.—Fin.

6. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9947	Cumberland Railway and Coal Co.	18 juil. 1889	Fournir la houille.
10053	Phoenix Coal Co.	18 do 1889	do
10054	J. F. Teed.	16 août 1889	Réservoirs.
10079	Jas. Brown.	1er oct. 1889	Gare à marchandises et voyageurs à Canaan.
10080	C. Canunell et Cie.	25 sep. 1889	Rails à collerettes en acier.
10082	Acadia Coal Co. (limitée).	18 juill. 1889	Houille.
10084	Nova Scotia Steel & Forge Co.	27 sep. 1889	Eclisses à cornières.
10085	Bushnell et Cie.	25 juill. 1889	Huile et pétrole.
10086	J. R. Hutchins.	25 do 1889	Huile pour locomotives.
10099	Maritime Oil Refining Co.	25 do 1889	Pétrole.
10102	Jas. Brown.	14 oct. 1889	Entrepôt à Moncton.
10103	F. B. Atkinson.	19 do 1880	Remplage entre les voies, gare de Lévis.
10104	D. L. Johns.	14 do 1889	Addition à la remise à wagons, Richmond, N.-E.
10107	Cie de messagerie Dominion.	1er déc. 1889	Service de messageries, Saint-Jean et Halifax.
10108	Cie messagerie Canadienne.	25 nov. 1889	do do et Pointe-Lévis, etc.
10110	Rhodes, Curry et Cie.	11 oct. 1889	Réparer la toiture des remises à march., etc., Halifax.
10113	Matheson et Grant.	23 août 1889	Rails à collerettes en acier.
10114	Carmuell et Cie.	30 oct. 1889	Garantie des rails (sous le n ^o 10113).
10115	{ Cie Manufact. de Forbes. } { Matheson et Grant. }	31 do 1889	Poutres en tôle d'acier pour l'Y de Truro.
10118	G. O. Dunham.	5 nov. 1889	Culées en maçonnerie du pont pour l'Y de Truro.
10119	Michaud et Plante.	4 do 1889	Additions au hangar à marchandises, Lévis.
10134	Black Diamond Coal Co. (limitée).	18 juill. 1889	Houille.
10135	J. Harris et Cie.	3 déc. 1889	150-6 tonnes de houille pour wagons.
10136	do	3 do 1889	100 wagons plateformes.
10137	T. Robley.	28 nov. 1889	3 chalans se déchargeant par le milieu.
10138	J. Maguire.	27 do 1889	Changer l'appareil de chauffage, gare de Lévis.
10156	Cie de c. de fer Union de l'O.	4 déc. 1889	Consentem. au chang. de la ligne d'Anapolis à Digby, etc.
10166	W. E. Logan.	3 janv. 1890	600 barrières.
10179	B. W. Folger.	17 do 1890	120 wagons plateformes.
10180	J. Harris et Cie.	17 do 1890	30 wagons à marchandises-
10209	D. Gunn.	28 do 1890	Clôtures.
10210	Gunn et Slack.	30 do 1890	do
10211	J. O. Calhoun.	28 do 1890	do
10212	Sumner et Cie.	28 do 1890	do
10213	F. C. Jones.	28 do 1890	do
10219	J. Graham.	1er fév. 1890	do
10220	D. Hallisay.	28 janv. 1890	do
10221	J. Geddis.	28 do 1890	do
10225	E. Crossman.	11 fév. 1890	do
10232	Rousseau et Mather.	31 janv. 1890	Poutres de pont en tôle d'acier pour l'emb. de Windsor.
10238	F. F. Miller.	30 juill. 1889	Pont en acier, Rivière du Loup.
10321	Rhodes, Curry et Cie.	30 avril 1890	Ponc. en arche sur Frosty Hollow, à l'ouest de Sackville.
10323	Canadian Bridge & Iron Co.	30 do 1890	Pont en acier, Prolongement-Est.
10471	W. Starkey.	11 août 1890	Réservoirs, à Newport, embranchement de Windsor.
10475	Dominion Bridge Co.	14 juill. 1890	12 poutres de 40 pieds.
10499	Jas. Brown.	23 août 1890	Agrandissement de la remise à marchandises, Moncton.
10506	Cie houillère Internationale.	16 juin 1890	Houille.
10507	Cumberland Ry. & Coal Co.	15 do 1890	Fournir la houille.
10508	Phenix Coal Co. (limitée).	15 do 1890	do
10509	Glace Bay Mining Co.	16 do 1890	do
10510	Intercolonial Coal Mining Co. (à resp. limitée).	16 do 1890	do
10511	J. F. Teed.	8 sept. 1890	Agrandir la remise à marchandises à Londonderry.

7. CANAL MURRAY.

10324	J. D. Silcox	28 mai 1890	Revêtement en pierre des bords du canal.
-------	--------------	-------------	--

Liste des contrats passés durant le cours de l'exercice finissant le 30 juin 1890—*Suite.*

8. CANAL RIDEAU.

N° de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10120	Smith et Grant	10 déc. 1889	Abords du pont Stewarton.
10162	Waters et Perkins	28 jan. 1890	Remorqueur à hélice pour le canal.
10163	P. G. Waters	28 do 1890	2 chalans se déchargeant par le côté.
10228	Cie de pont de Montréal (lim.)	5 mars 1890	Pont en acier et fer, Stewarton.
10270	P. Burns	2 avril 1890	Excavation dans le roc, des écluses au bassin, Ottawa.

9. CANAL SAINTE-ANNE.

10489	Brewder et McNaughton	26 août 1890	Muraille de protection le long de l'ancienne jetée du chemin de fer le Grand-Tronc.
-------	----------------------------	--------------	---

10. CANAL WELLAND.

10067	J. Murray	30 sept. 1889	Approf. certaines part. de la baie Plate, en amont de l'éc. 2
10276	Macdonald et Aylmer	11 avril 1890	do l'entrée du havre de Port-Dalhousie.
10486	Johnson et Lawson	27 août 1890	Gazonner les talus de la Deep Cut.

OTTAWA, novembre 1890.

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE

É T A T

1° Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Etendue de la propriété louée.
<i>Canal Beauharnois.</i>				
25 juill. 1889	Dur. bon plaisir du gouvernement.	J. T. Anderson.....	Lot 846, Grande Ile, Valleyfield..	233' x 200' x 130'
<i>Canal Lachine.</i>				
5 sept. 1889	Dur. bon plaisir du gouvernement.	Royal Electric Co...	Pour maintenir leur tuyau de 10" au bassin n° 1, Montreal.	.....
27 do 1889	1 an	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, St-Gabriel..	650' x 40'
27 do 1889	do	do	do n° 2 do	500' x 40'
16 déc. 1889	Dur. bon plaisir du gouvernement.	J. C. Hodgson.....	Poser un tuyau de 10" à partir du canal à Saint-Henri.	.....
22 oct. 1889	5 ans	Cie d'élévateurs à houille de Montréal.	Partie du lot 324, quartier Sainte-Anne, Montréal.	1,105 acres ...
11 fév. 1890	21 ans seulement	Cie d'entrepôts de Montréal.	Lot du cadastre 1479, quartier Sainte-Anne, Montréal.	199' x 134' 9" } 199' x 135' 11" }
<i>Canal Welland.</i>				
7 oct. 1889	Dur. bon plaisir du gouvern.	F. T. Walton.....	Partie des lots 9 et 10 dans la 10e con. de Grantham, à Merriton.	1.26 acre
12 do 1889	.....	Cie de ch. fer Central de Ste-Catherine et Niagara.	Pont tournant sur l'ancien canal à Sainte-Catherine.	.....
<i>Diverses propriétés.</i>				
25 nov. 1889	Dur. bon plaisir du gouvern.	Ville de Truro.....	Chemin traversant les terrains du chemin de fer Intercolonial.	50 pds de large.
6 sept. 1889	do	Gray, McManus, Trites et Cie.	Usage de 7 wagons-plateformes, chemin de fer Oxford et Niagara.	.....
12 nov. 1889	do	do	do 12 do do	.....
25 sept. 1889	do	do	do 10 do (et 1 loco.) do	.....
1er nov. 1889	do	do	do 1 locomotive.	.....
22 oct. 1889	5 ans	Cie d'élévateurs à houille de Montréal.	Partie du lot de cadastre 324, quartier Sainte-Anne, Montréal.	1 1/2 acre
1890	Dur. bon plaisir du gouvern.	Cie de chemin de fer de Témiscouata.	Terrains du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup.	.....
24 juin 1890	do	Ministre de l'agriculture.	Lot, etc., au ch. de f. Intercol., Halifax.	{ 11,211 pds... } { 1,509 pds... }
16 do 1890	do	Cie houill. d'Acadie (limitée).	Usage du tuyau à l'eau du chemin de fer Intercolonial à Stellarton.	.....
<i>Canal de la vallée de la Trent.</i>				
12 avril 1890	21 ans ; renouvelable	Succession de R. C. Smith.	Lot à l'est de la rue Colborne, village des Chutes Fénélon.	0.90 acre

No 20.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
Fonderie	1er juill. '89	\$ cts. 40 00	\$ cts. 40 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
Déchargement ..	Dans un tuyau de 10"	1er juill. '89	100 00	100 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
Emmag. du bois.	1er mai '89	600 00	50 00	Mensuell.	do ..	do
do	1er juin '89	600 00	50 00	do ..	do ..	do
Fabr. de tuyaux en fer forgé.	Dans un tuyau de 10"	1er nov. '89	100 00	100 00	1er nov. '89	1er nov. '89	do
Pour y mettre de la houille.	1er do '89	800 00	800 00	do	do '89	do
Entrepôt	1er janv. '90	350 00 1re ann., 400 00 2e do 500 00 3e do 600 00 4e do 700 00 5e et les années suivantes.	.....	1er janv. et 1er juill.	1er janv. '90	do
Moulin à moudre, etc.	25 f. dec.	1er janv. '90	145 00	72 50	1er janv. et 1er juill.	1er juill. '91	Loy. d'un an grat. pend. la const.
.....	1er oct. '89	1 00	1 00	1er oct.	1er oct. '89	Laisser libre 60' pour le passage des navires.
Chemin	1er nov. '89	1 00	1 00	1er nov.	1er nov. '89	D'avance.
Ballast, etc	0 50	.....	par jour.	.....	.....
do	0 50	do	.....	.....	.....
do	Locon.otive, 1er juill.	10 00	do	.....	.....	.....
do	wagons-plateformes	0 50	do	.....	.....	.....
do	10 00	do	.....	.....	.....
Pour monter la houille.	1er nov. '89	800 00	800 00	1er nov. ....	.....	.....
Bureaux, etc.....	1 00	.....	.....	1er nov. '89	.....
Hangar aux immigrants.....	30 juin '90	50 00	50 00	30 juin ...	30 juin '91	Prendra fin à 10-jours d'avis.
Service d'eau.....	16 do '90	1 00	1 00	do 16...	16 do 90	.....
Moulins	Tout les ruis plus d'eau	12 avril '90	1 00	1 00	1er janv. ...	1er janv. '90	.....

32° PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES, par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Date de la signature.	Vendeurs.	Lot.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.		Comté.	Étendue.	Montant payé.	Observations.
			District, etc.	Canal.				
12 sept. 1889.	Isidore Larocque.....	Dommages à son hôtel.....	Valleyfield.....	Beauharnois.....	Beauharnois.....	Aeres.	\$ 372 00	Par le déplacement d'un pont.
22 octobre 1889.	M. A. McDonell, <i>et al.</i>	24 1/2 O.	Ire con. Cornwall.....	Stormont.....	Stormont.....	36 80	1,200 00	
29 do 1889.	M. Ryan.....	3 1/2 E.	do	do	do	0 31	750 00	
1890	E. McNairn.....	2 3/4 E.	do	do	do	0 80	800 00	
3 nov. 1889.	S. W. Armstrong, <i>et al.</i>	29 1/2 O.	do	do	do	0 35	2,100 00	
11 do 1889.	E. Rodly.....	29 1/2 O.	do	do	do	0 70	550 00	
18 do 1889.	S. Cobain.....	29	do	do	do	0 20	500 00	
7 déc. 1889.	G. L. Mattice.....	1 35 E.	do	do	do	0 11	25 00	
21 nov. 1889.	M. Smyth.....	A	Osnabruck.....	do	do	0 17	95 00	
30 déc. 1890.	M. G. Snetsinger.....	37	do	do	do	0 25	26 00	
16 janv. 1890.	J. G. Snetsinger.....	38	do	do	do	0 24	83 00	
28 déc. 1889.	J. Baker.....	{ 25 1/2 O.	do	do	do	{ 0 37	113 00	
10 fév. 1890.	D. et J. Blackadder.....	{ 26 1/2 E.	do	do	do	{ 0 33	150 00	
6 do 1890.	G. McDonald.....	30 1/2 E.	do	do	do	0 08	550 00	
15 do 1890.	J. Vaccarp.....	29 1/2 O.	do	do	do	0 38	190 00	
17 mars 1890.	A. Anderson.....	1	Osnabruck.....	do	do	0 01	10 00	
25 do 1890.	A. G. W. Anderson.....	34 1/2 O.	do	do	do	0 50	75 00	
4 avril 1890.	S. Thompson.....	32 1/2 E.	do	do	do	0 05	20 00	
8 do 1890.	H. Chappell.....	35 1/2 E.	do	do	do	0 25	3,000 00	
4 juin 1890.	J. P. Watson.....	3	Rue Water, ville de Cornwall.....	do	do	0 09	138 00	
5 nov. 1889.	O. Raymond.....	2	Ire con. Osnabruck.....	do	do			
			Canal Chambly.....					
30 juillet 1889.	Ed. Marcoux.....	127	Reçu vs rem. comme gard. de pont.....	Chambly.....	Chambly.....	5,040 ft.	150 00	
29 nov. 1889.	J. Ostigny.....	126	Bassin Chambly.....	do	do	5,750 ft.	751 60	
17 déc. 1889.	Jos. Malo.....		do				450 00	

Date de la signature.	Vendeurs.	Lot.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.		Comté.	Étendue.	Montant payé.	Observations.
			District, etc.	Canal.				
27 mai 1889.	B. Warren, <i>et al.</i>	135	McKinnon's Harbour.....	Victoria.....	Victoria.....	2 09	8 86	
27 do 1889.	F. McNeil.....	124	do	do	do	2 18	8 72	
27 do 1889.	M. McKinnon, <i>et al.</i>	156	do	do	do	1 26	63 00	
25 do 1889.	C. Campbell, <i>et al.</i>	170	Intervale.....	do	do	2 37	23 70	
25 do 1889.	S. McDonald, <i>et al.</i>	159	McKinnon's Intervale.....	do	do	2 43	36 45	
25 do 1889.	H. Murphy.....	153a	do	do	do	6 00	48 00	
27 do 1889.	M. McAulay, <i>et al.</i>	133	do	do	do	1 77	7 08	
25 do 1889.	M. McDonald.....	161	Grand-Narrows.....	do	do	2 09	20 90	
27 do 1889.	H. Murphy, <i>et al.</i>	153	McKinnon's Harbour.....	do	do	1 43	11 44	
25 do 1889.	H. Murphy, <i>et al.</i>	160	do	do	do	1 31	5 60	
25 do 1889.	M. McDougall, <i>et al.</i>	169	Intervale.....	do	do	0 63	600 00	
25 do 1888.	C. E. Leonard, <i>et al.</i>	169	Sydney.....	Cap-Breton.....	Cap-Breton.....	2 03	1,385 30	
29 do 1888.	do	167	do	do	do	3 86	27 02	
— déc. 1888.	J. McNeil.....	2	Grand-Narrows.....	do	do	4 47	22 25	
— do 1888.	A. McNeil.....	3	do	do	do	0 51	6 63	
25 mai 1889.	H. D. McNeil.....	6a	do	do	do	0 55	7 15	
25 do 1889.	D. McNeil.....	8a	do	do	do	2 10	15 00	
13 janv. 1887.	M. McNeil, <i>et al.</i>	15	Christmas Island.....	do	do	1 50	125 00	
19 déc. 1887.	J. McDougall, <i>et al.</i>	43	do	do	do	3 20	19 20	
17 janv. 1887.	J. et D. McNeil, <i>et al.</i>	51	Grand-Grève.....	do	do	0 78	5 00	
— déc. 1888.	M. McNeil, <i>et al.</i>	55	Shumacadie.....	do	do	1 51	9 06	
1890	E. McNeil, <i>et al.</i>	56	Grand-Étang.....	do	do	1 62	8 10	
23 do 1887.	C. McNeil, <i>et al.</i>	71	Grand-Narrows.....	do	do	6 03	24 12	
23 do 1887.	A. McNeil, <i>et al.</i>	60	Stronscandie.....	do	do	2 52	13 15	
23 do 1887.	R. McNeil, <i>et al.</i>	76	Grand-Étang.....	do	do	4 56	13 68	
25 juillet 1889.	J. McNeil, <i>et al.</i>	78	Shumacadie.....	do	do	2 66	10 64	
— déc. 1888.	A. McNeil, <i>et al.</i>	79	do	do	do	0 72	8 00	
24 mai 1888.	H. McNeil, <i>et al.</i>	84	do	do	do	5 71	38 54	
— déc. 1888.	R. Johnston, <i>et al.</i>	98	Beaver Cove.....	do	do	3 44	20 61	
3 sept. 1888.	M. McSween.....	85	do	do	do	4 80	19 20	
— do 1888.	A. McNeil.....	99	do	do	do	1 14	6 84	
— do 1889.	S. McNeil.....	100	do	do	do	0 09	1,009 19	
4 do 1889.	do	100	do	do	do	2 65	15 00	
22 mai 1889.	do	111	Boisdale.....	do	do	3 62	14 48	
1er août 1888.	S. McLean, <i>et al.</i>	108	do	do	do	2 00	8 00	
22 mai 1889.	A. McDonald, <i>et al.</i>	112	do	do	do	1 08	7 70	
23 déc. 1888.	D. J. McIntyre.....	118	do	do	do	3 82	15 28	
23 do 1888.	A. Campbell.....	120	do	do	do	5 32	12 96	
24 mai 1889.	M. Steele et S. McNeil.....	124, 125	do	do	do	2 35	11 72	
31 janv. 1887.	A. et H. McNeil.....	126, 127	do	do	do	3 35	14 10	
25 juillet 1888.	J. McKinnon.....	141	do	do	do	1 45	6 00	
25 do 1889.	Hon. T. D. Archibald.....	146a	do	do	do	0 40	10 00	
23 mai 1889.	D. McNeil.....	151a	Long-Island.....	do	do	4 31	70 00	
25 avril 1889.	J. et M. McDonald.....	151b	Barrachois.....	do	do	3 50	10 50	
25 do 1888.	D. et L. McMillan.....	155, 156	do	do	do	4 14	24 84	
— do 1889.	J. McDonald.....	157	do	do	do	4 14	24 84	
— do 1889.	J. R. McNeil, <i>et al.</i>	168	do	do	do	2 23	15 61	

2°—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
23 mai 1889	R. R. McNeil	169	Ch. de fer du Cap-Breton—Suite.	Cap-Breton.	Acres.	\$	cts.
23 do 1889	M. O'Handly	171	Long-Island	do	4-60	32	20
22 do 1889	C. O'Handly	172	do	do	9-36	4	36
4 fév. 1887	S. Young	178	Rivière George.	do	2-58	19	50
6 sept. 1888	A. O'Handly	175	Long-Island	do	2-31	57	50
4 fév. 1887	C. Young	179	Rivière George.	do	1-61	16	25
22 mai 1889	M. McPhee, et al.	181	do	do	2-41	60	25
30 nov. 1888	E. J. Johnstone.	1883	do	do	10-01	100	00
10 9 mars 1887	A. McKinnon, et al.	191	do	do	0-29	324	14
9 9 mars 1887	T. Moffatt, et al.	192	do	do	7-40	58	80
23 mai 1889	W. McRae, et al.	193	do	do	6-00	42	00
16 juillet 1889	W. Moore	200	do	do	3-19	38	28
18 mars 1887	J. H. Christie	195	Rivière George.	do	0-82	4	92
					1-66	9	96
16 fév. 1889	W. Dunlop, et al.	207, 208	Leetche's Creek.	do	5-77	78	55
					1-77		
					1-52		
23 juillet 1889	A. Bell, et al.	216	Ball's Creek	do	4-00	75	00
12 oct. 1888	J. et A. Grantmyer	219	do	do	1-11	22	20
22 juillet 1889	C. Leslie	222	North-West Arm.	do	0-95	47	50
23 do 1889	R. Bell	231	Rivière Sydney	do	2-42	44	25
24 do 1889	J. H. Boutillier.	232	do	do	1-35	30	00
24 do 1889	J. McKinnon	233	do	do	1-36	30	00
23 do 1889	W. K. Ball	238	do	do	1-33	50	00
30 janv. 1889	A. S. Kendall.	244	do	do	2-37	775	00
27 nov. 1888	Capit. P. H. Worgan	245	Sydney	do	1-62	2,084	34
21 mars 1889	R. Martin, et al.	246	do	do	2-59	735	00
29 août 1888	F. Neil, et al.	250	do	do	0-67	841	50
29 août 1888	J. Campbell	252	do	do	0-27	292	00
29 août 1888	J. McLeod	255a	do	do	0-35	1,010	17
21 déc. 1880	A. J. McDonald, et al.	256	do	do	0-12	292	33
7 fév. 1890	E. T. Moseley	256a	do	do	1-50	2,371	85
1er do 1890	F. Brockman.	257a	Rivière Dennis.	Inverness	0-80	6	40
27 janv. 1889	M. J. Murray, et al.	37a	Lac McInyre.	do	9-33	36	00
12 oct. 1889	J. M. McCormick	38b	do	do			

13 juillet 1889	M. Painé, et al.	59a	Riv. des Habitants.	do	.86	67	20	
15 mars 1889	B. Cameron, et al.	60a	do	do	4-34	7	55	
9 juillet 1888	J. McMaster, et al.	60b	do	do	1-26	10	26	
13 août 1889	M. Blue	97	Rivière Dennis.	do	1-15	19	20	
12 juillet 1890	G. P. Andrews.	235	Sydney	Cap-Breton.	5-07	723	83	
		236, 236a	do	do	3-49	900	00	
11 fév. 1890	J. Cameron, et al.	247, 254	do	do	5-29	2,270	00	Renonciation à toutes réclamations
22 janv. 1889	J. Mackay	255 ou 225	do	do	2-11	1,200	00	
8 juillet 1889	C. A. Richardson.	264	do	do	0-52	400	00	
8 oct. 1888	T. P. Reede	264a	do	do	0-55	6	00	
26 janv. 1888	J. A. Campbell	272	Sydney	Cap-Breton.	0-45	150	00	
16 do 1888	M. A. Greig, et al.	273	do	do	1-33	55	00	
14 avril 1888	M. A. McDonald.	275	do	do	0-08	15	00	
14 janv. 1888	P. Daly	278	do	do	0-06	20	00	
16 do 1888	J. Lorway	281	do	do	0-13	230	00	
2 déc. 1887	Rev. J. Murray	283	do	do	0-89	284	00	
2 do 1887	J. Gillis	284	do	do	0-72	25	60	
25 janv. 1889	E. R. Muggah	285 ou 200	do	do	1-28	8	40	
1er déc. 1887	H. Muggah	286	do	do	0-42	12	40	
Janvier 1888	M. A. Burchell, et al.	287	do	do	0-62	12	60	
14 nov. 1888	M. Muggah, et al.	289	do	do	0-63	15	80	
10 janv. 1888	G. T. Burchell	290	do	do	0-79	550	00	
29 nov. 1887	J. Lorway	259	do	do	1-00	200	00	
25 do 1887	S. Burns	261	do	do	0-51	200	00	
14 do 1888	H. LeOra	263	do	do	0-73	200	00	
14 do 1888	C. Muggah.	266	do	do	3-44	1,000	00	
26 do 1887	M. Gibbons, et al.	267	do	do	0-21	75	00	
17 avril 1888	G. T. Burchell	269	do	do	5-31	600	00	
23 août 1888	E. Kendall, et al.	271	do	do	0-50	300	00	
			Digne de Carillon—(Endommagée par ébranlon).					
19 juillet 1889	T. et W. Owens.	217, 219	Ire con. Chatham			50	00	
18 do 1889	G. Bradford, jeune	211, 214	do			60	00	
8 fév. 1890	A. McDuff.	1/2 O 3, pt. N.E 4	Hawkesbury-Est			25	00	
18 déc. 1889	T. Ross	7	Chatham			346	50	
14 janv. 1890	T. Owens	429, 430	do			80	00	
17 do 1890	A. Graham.	1/2 E 218	do			87	50	
2 do 1890	J. Derrick	418, 419, 420, 422	do			300	00	
		424	do			87	50	
17 do 1890	W. Graham	1/2 O 218	do			100	00	
17 déc. 1889	J. B. Brazeau.	423, 425	do			160	00	
7 mars 1890	W. Canning, et al.	336 à 345	do			100	00	
13 19 août 1890	C. Hutchins.		do			300	00	

Date de la signature.	Vendeurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lots.	District, etc.	Comté.			
6 oct. 1885	A. Gray	20 ³ / ₄	Embranchement d'Indianston, chemin de fer Interoceania.	Northumberland	0.04	18 00	
5 juillet 1884	G. A. Vye	20	do	do	1.39	1 00	
16 juin 1884	J. R. Leighton	21 ¹ / ₂	do	do	1.21	1 00	
30 nov. 1888	G. A. Vye	21 ³ / ₄	do	do	0.32	272 25	
14 juin 1884	G. Barron	22	do	do	0.81	1 00	
17 do 1884	R. Cluston	23	do	do	0.53	10 00	
13 do 1884	Mime R. Newman	24	do	do	0.27	1 00	
13 do 1884	T. C. Newman	25	do	do	0.48	1 00	
14 do 1884	D. J. Newman	26	do	do	0.48	1 00	
23 sept. 1884	J. C. Miller	26 ¹ / ₂	do	do	0.53	1 00	
18 sept. 1884	J. Robinson	27	do	do	0.07	2 00	
18 sept. 1884	M. Tulipp	27 ¹ / ₂	do	do	0.79	1 00	
17 do 1884	A. Knight	28	do	do	0.79	1 00	
13 do 1884	J. W. Knight	31	do	do	0.23	1 00	
5 janv. 1885	do	31 ¹ / ₂	do	do	0.25	200 00	
6 sept. 1885	do	31 ³ / ₄	do	do	0.07	1 00	
14 juin 1884	W. Fitzgerald	32	do	do	0.60	50 00	
5 janv. 1885	do	32 ¹ / ₂	do	do	1.11	1 00	
16 août 1884	A. Barron	33	do	do	0.49	1 00	
14 juin 1884	D. Barron	34	do	do	1.24	1 00	
14 do 1884	E. Betts	35	do	do	0.80	1 00	
13 do 1884	J. Betts	36	do	do	0.23	1 00	
17 juillet 1883	D. et E. Barron	138	do	do	0.72	100 00	
10 août 1883	A. Barron	148	do	do		100 00	
<i>Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton à Sydney-Nord.*</i>							
30 mars 1889	W. England	4	Riv. Georges	Cap-Breton	0.62	10 00	
2 do 1889	W. Almon	7	do	do	0.71	20 00	
2 do 1889	J. Almon	8	do	do	0.71	20 00	
21 fév. 1889	A. Watson	15	do	do	2.47	200 00	
18 mars 1889	J. Almon	17	do	do	0.66	100 00	
21 fév. 1889	J. Moore, ahné	21	do	do	1.03	100 00	

* Le droit de passage pour ce prolongement a été fourni par la ville de Sydney-Nord à ses propres frais.

Date de la signature.	Vendeurs.	Lots.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			District, etc.	Comté.	Comté.			
5 février 1890	J. Stevenson et al.	24, 25	Rivière Ottawa, dommages causés par les barrages au Hooper-Fenau et aux chutes du Grand-Calaud.	Westmeath	do	100 00	Décharge.	
24 mars 1890	J. Farnell et al.	26	do	do	do	100 00	do	
23 avril 1890	A. Frazer	Pt. o. 23, 24, 25, 26	do	do	do	867 00	do	
15 do 1890	R. Bennie et al.	15, 16, 17	do	do	do	20 00	do	
27 janvier 1886	A. Lamarcue et al.	18	Obligat. d'indem. re cheque perdu	do	do	194 05	E. Marceau.	
11 sept. 1890	D. Stark et al.		do	do	do			
<i>Ch. de fer Oxford et New-Glasgow.</i>								
11 sept. 1889	D. Sellers	67	Rivière John	Pictou	0.20	0 80		
24 do 1889	M. F. Fitzgerald	68	do	do	2.15	10 75		
7 do 1889	A. Wilson	117	Hardwood Hill	do	2.38	40 00		
4 nov. 1889	Heirs Little	137	Chemin de la rivière West.	do	0.99	44 55		
20 sept. 1889	G. Watt	25 ¹ / ₂	Rivière John	do	0.16	4 00		
28 do 1889	J. D. Matheson	110a, 112a, 112b	Roger's Hill	do	0.30	5 64		
2 nov. 1888	R. Lowerson et al.	13	Embranchement de Pugwash	Cumberland	0.48	500 00		
15 do 1888	M. Black	16	do	do	0.18	275 00		
15 juillet 1888	H. A. Patten	9f	Oxford	do	0.83	349 39		
6 nov. 1888	O. B. Schurman	9g	do	do	1.75	300 00		
21 déc. 1888	J. R. Embree	19	do	do	2.63	10 52		
21 do 1888	J. D. Embree	20	do	do	4.46	17 84		
21 do 1888	J. Mattinson et al.	21	do	do	2.87	11 48		
21 do 1888	D. Harries	23	do	do	2.22	8 88		
21 do 1888	J. W. Christolin et al.	24	do	do	2.58	13 76		
21 do 1888	A. Sutherland	26a	do	do	0.88	3 52		
14 nov. 1888	G. Thompson	50, 1	Wallace	do	2.60	29 00		
16 do 1888	M. Harrison	64a	do	do	4.30	14 14		
14 do 1888	A. Smith	65a	do	do	2.27	20 00		
14 do 1888	J. H. Forshner	66	do	do	2.87	18 00		
14 do 1888	J. D. et J. Henderson	68, 69a	do	do	8.47	52 25		
19 do 1888	J. et G. Scott et al.	75	do	do	2.79	1 38		
13 do 1888	J. B. Davison et al.	76	Chemin de Six-Milles	do	1.57	4 00		
13 do 1888	J. Annis	77	do	do	1.40	17 00		
14 nov. 1888	Héritiers J. Robertson et al.	78	Wallace	do	4.21	39 35		
14 do 1888	I. Mitchell	79	do	do	4.05	23 10		
14 do 1888	D. Graham et al.	86	Etablissement Colter	do	2.08	14 00		
13 do 1888	A. McLean	87	do	do	3.07	13 80		
13 sept. 1888	J. et D. S. Mackintosh	91	Wallace	do	12.63	1 80		
1er juin 1889	H. Spinnay	13	Tatamagouche	do	0.44	1 00		
19 août 1889	J. Clark	33	do	do	2.28	30 00		
15 do 1889	G. Clark	35	do	do	0.81	20 00		

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Par qui vendues à Sa Majesté.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES.			Evidue de terre.	Prix de vente.	Observations.
		Lots.	District, etc.	Comté.			
15 août 1889	G. Douglas.	36	<i>Chemin de fer Oxford et New-Glasgow—Suite.</i>	Colchester.	Acres.	\$ cts.	
15 do 1889	G. Clark.	44	Tatamagouche.	do	0-29	30 00	
1er mai 1889	D. W. Lockery et al.	47	do	do	0-95	500 00	
10 juillet 1890	Cie ch. de fer, Ligne Courtie Montréal et Europe et al.		A compte de toutes réclamations re contract du 8 mars 1884.		5-33	200 00	
4 do 1890	G. Garvin.	135	Chemin de la rivière West.	Pictou.	0-94	80,000 00	
4 do 1890	do	135 ^a	do	do	0-27	62 00	
4 do 1890	W. Frehill.	135 ^a	do	do	0-45	18 00	
22 février 1890	M. et J. Logan.	111 ^a	Rogers' Hill.	Pictou.	0-25	25 00	
28 9 juillet 1890	D. McLean.	108	do	do	9-20	4 77	
9 do 1890	S. Murray.	105	Scotsum.	do	7-07	101 20	
9 do 1890	R. Matheson.	104	do	do	0-87	142 59	
21 janv. 1890	J. McIntosh.	103	do	do	7-67	19 18	
9 juillet 1890	D. Stewart.	101	Rogers' Hill.	do	4-19	350 00	
9 do 1890	W. Stewart.	102	Scotsum.	do	1-15	92 36	
28 do 1890	A. Murray.	100	Hardwood Hill.	do	1-97	21 05	
9 do 1890	H. McLeod.	99	do	do	6-07	66 97	
9 do 1890	D. Campbell.	96	do	do	5-38	41 43	
9 do 1890	D. B. McDonald.	79	Rivière John.	do	2-09	229 67	
10 do 1890	E. Baillie.	62	do	do	1-91	17 19	
24 avril 1889	C. G. Langhill.	42	Wallace.	do	1-33 ³	100 00	
1889	A. Smith.	65 ^b	do	Cumberland	4-81	23 40	
8 oct. 1889	K. McKenzie.	16	Oxford.	do	8-39	15 00	
30 do 1889	J. M. Thompson.	67	Rivière Wallace	do	3-96	10 88	
12 sept. 1888	E. D. Whidden.	54, 56, 5c	Oxford.	do	1-20	12 00	
31 déc. 1889	E. Weatherhead	3 ¹ / ₂	do	do	0-17	2 00	
31 do 1889	H. Thompson	3 ¹ / ₂	do	do	0-13	2 00	
31 do 1889	R. Thompson	26	do	do	4-36	3 52	
21 do 1888	R. A. et D. Stewart.	27, 27 ¹ / ₂	Roslin.	do	1-53	6 08	
31 do 1889	L. et A. McImis.		do	do	0-32		
31 do 1889	A. Conn.	32, 32 ¹ / ₂	Conn's Mills.	do	5-47	4 00	
31 do 1889	C. M. Fillmore.	35 ¹ / ₂	do	do	0-14	21 04	
31 do 1889	do		do	do	11-14	1 20	

31 do 1889	L'hon. C. J. Townshend.	37, 37 ¹ / ₂	do	do	5-13	9 00	
31 do 1889	D. McLeod.	43 ¹ / ₂ , 43 ¹ / ₂ , 43 ¹ / ₂	Creek Doherty	do	1-00	25 00	
31 do 1889	C. Trean.	59, 59 ¹ / ₂ , 59 ¹ / ₂	Wallace	do	4-83	4 64	
24 janv. 1890	C. et R. S. et G. H. Woodland	63	do	do	0-91	25 00	
31 déc. 1889	G. Thompson.	50 ^a , 50 ^b , 50 ^c	Creek Doherty.	do	0-32	17 80	
31 do 1889	A. Smith.	65 ^c	Wallace	do	0-82	5 00	
31 do 1889	E. D. Whidden.	67 ^a , 67 ^b , 67 ^c	do	do	0-47	10 88	
31 do 1889	J. D. Henderson	68 ^a	do	do	0-18	4 50	
31 do 1889	C. J. Scott.	73 ^a	do	do	0-16	1 00	
31 do 1889	Héritiers W. Colfer et al.	88 ^a	do	do	0-42	7 50	
31 do 1889	A. McLean.	87 ^a , 87 ^b	do	do	0-69	17 50	
31 do 1889	D. Kennedy.	90 ^a	do	do	1-97	22 00	
31 do 1889	L. Melnis et al.	29 ^a	Roslin.	do	50 pds chaque côté de bal.		
31 do 1889	A. Doncaster.	64, 65	Oxford.	do	1-09	50 00	
31 do 1889	M. S. Clay et al.	43, 43 ^a	Creek Doherty	do	7-06	20 88	
25 janv. 1890	J. et J. W. et D. Henderson	68	Wallace	do	1-53	10 00	
31 déc. 1889	J. et G. McIntosh	91 ^a , 91 ^b , 91 ^c , 91 ^d	do	do	2-86	25 00	Décharge.
13 fév. 1890	T. Jones et al.	51, 51 ¹ / ₂ , 51 ^a	Creek Doherty	do	0-34	28 00	
31 déc. 1889	J. W. Ives et al.	36	Conn's Mills.	do	3-213	43 34	
31 do 1889	H. Brown	40	do	do	1-30	38 25	
31 do 1889	T. Giles	33, 33 ¹ / ₂	do	do	6-07	4 12	
1er mars 1890	R. Kerr	74 ¹ / ₂	Wallace	do	0-37	1 00	
31 déc. 1889	J. Amis.	65 ¹ / ₂	do	do	0-08	1 00	
20 janv. 1890	D. Graham.	82, 82 ^a , 82 ^b	do	do	0-52	4 00	
4 mars 1890	J. W. Ives et al.	86 ¹ / ₂	do	do	0-24	150 00	
31 déc. 1889	R. T. Kailor et al.	30, 30 ¹ / ₂	Conn's Mills.	do	17-25	4 90	
2 juin 1890	R. S. Moore	41	do	do	0-65	1 00	
1er nov. 1890	R. J. Cuddy et al.	10, 11, 12	Canal Rideau—(Donnages.)	Frontenac	5-59	5 20	
			Se C. Storrington			120 00	Décharge.

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Oh situées.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
<i>Chemins de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Pembina).</i>					
5 nov. 1889.	Manitoba Land Co.	1/2 S.-O., sec. 18, et 1/2 O. subd. lég. 11, 12 de la sec. 18, tp. 6, r. 4 E.	6 00	30 00	Certificat Torrens.
3 fév. 1890.	Scottish Ontario and Manitoba Land Co.	S.-E., et 1/2 S. 1/2 N.-E. 24, tp. 8, r. 3 E.	4 00	30 00	do
4 juillet 1889.	Exécut. test. de J. Hugill.	1/2 N.-O., sec. 6, tp. 6, r. 4 E.	1 03	20 00	do
27 mars 1890.	R. et D. Gunn <i>et al.</i>	Lot 56, Kildonan.	6 00	30 00	do
2 sept. 1890.	Rév. G. Cloutier.	1/2 S.-E., 25, 1/2 N., 1/2 N.-E. 24, tp. 5, r. 3 E.			
<i>(Embranchement de Stonewall.)</i>					
10 oct. 1889.	Archibald <i>et al.</i>	Lot 2, Kildonan.	2 25	56 25	Antérieur H. et S. et A. Polson.
12 do 1889.	M. J. Moylan.	1/2 S.-E., sec. 3, tp. 13, r. 2 E.	0 008	Frais, 1 00	
<i>(A l'est de Selkirk.)</i>					
15 avril 1889.	R. Bunn.	1/2 S.-E. 24, tp. 13, r. 5 E.	1 61	3 22	
13 do 1889.	J. Kipping.	1/2 N.-E. 18, tp. 13, r. 6 E.	3 64	7 28	
13 do 1889.	S. Omand.	1/2 N.-O., et 1/2 S. 1/2 N.-E. 17, tp. 13, r. 6 E.	6 36	12 72	
13 do 1889.	M. Dennet.	1/2 S.-O., sec. 16, tp. 13, r. 6 E.	6 37	12 74	
12 do 1889.	W. Pruden.	S.-E. do 16 do do	6 37	12 74	
12 do 1889.	G. Holgate.	S.-O. do 15 do do	7 75	15 50	
14 déc. 1889.	E. Tepleton.	S.-O. do 12 do do	2 52	3 04	
11 avril 1889.	A. E. Fleet.	S.-E. do 12 do do	6 20	12 40	
12 do 1889.	G. Monvick.	S.-E. do 5 et 1/2 O., 1/2 N.-O. 5, tp. 13, r. 7 E.	9 46	18 92	
12 do 1889.	Ann Thomas.	S.-E. do 4, tp. 13, r. 7 E.	3 06	6 12	
11 do 1889.	J. Lambert.	S.-E. do 3 do do	6 32	12 64	
2 juillet 1889.	J. Fleet.	S.-O. do 3 do do	6 32	12 64	
4 do 1889.	J. J. Corrigan.	S.-O. 32 do r. 8 E.	3 12	6 24	
2 do 1889.	J. Pruden.	S.-E. 32 et 1/2 S. de S.-O. 32, tp. 12, r. 8 E.	9 19	18 38	

[1890]

Date de la signature.	Vendeurs.	Oh situées.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
11 avril 1889.	E. Movat.	S.-E. 33, tp. 12, r. 8 E.	6 19	12 38	
19 déc. 1889.	W. Fleet.	1/2 N.-E., sec. 27, tp. 12, r. 8 E.	12 36	24 72	
11 do 1889.	W. Park.	do do do	6 38	12 76	
11 avril 1889.	H. Sinclair.	S.-O. 25 et 1/2 S. N.-O. 25, tp. 12, r. 8 E.	6 36	12 72	
3 juillet 1889.	J. Clare.	S.-E. 25, tp. 12, r. 8 E.	4 60	9 20	
10 janv. 1890.	J. Lankster.	S.-O., sec. 12, tp. 13, r. 6 E.	6 82	12 64	
16 do 1890.	W. B. Thibeaudeau.	S.-E. do 10 do do	6 10	6 20	
14 do 1890.	Ann Clouston.	S.-E. do 10 do do	6 42	12 84	
3 mars 1890.	C. F. Stewart.	S.-O. et 1/2 S. N.-E. do 2 do do	6 67	13 34	
15 do 1890.	G. Rapert.	S.-E. do 1/2 S. N.-E. 6, tp. 13, r. 7 E.	6 75	13 50	
21 février 1890.	E. Chapman.	S.-E. et 1/2 S. N.-E. 7 do do	11 91	23 82	
31 mai 1890.	J. Pruden.	S.-E. et 1/2 S. N.-O. 32, tp. 12, r. 8 E.	9 19	18 38	Certificat Torrens.
31 do 1890.	S. Lambert.	S.-O. 33, tp. 12, r. 8 E.	6 08	12 16	do
31 do 1890.	J. Fleet.	S.-E. do r. 7 E.	6 32	12 64	do
31 do 1890.	W. Fleet.	S.-N.-E. 27, tp. 12, r. 8 E.	6 36	12 72	do
31 do 1890.	H. Sinclair.	S.-O. et 1/2 S. N.-O. 25, tp. 12, r. 8 E.	6 19	12 38	do
31 do 1890.	E. Movat.	S.-E. 33, tp. 12, r. 8 E.	6 19	12 38	do
31 do 1890.	J. J. Corrigan.	S.-O. 32, tp. 12, r. 8 E.	3 12	6 24	do
31 do 1890.	M. J. Barnes.	S.-O. 34 et 1/2 N. 1/2 N.-O. 27, tp. 12, r. 8 E.	5 93	11 86	do
31 do 1890.	E. A. McDonald.	S.-E. 35, tp. 12, r. 7 E.	5 29	10 58	do
21 mars 1890.	Amie Cox.	S.-O. et 1/2 S. 1/2 N.-O. 17, tp. 13, r. 6 E.	6 01	12 02	
9 do 1890.	J. Falster, jeune.	S.-O. et 1/2 O. 1/2 N.-E. 10 do do	5 14	10 28	
<i>Canal de la Vallée de la Trent—(Dommages).</i>					
16 juillet 1889.	W. Harrington.	Lot 1 S. 14, dans la 8e con., Ennismore.		100 00	Barrage de Buckhorn.
24 do 1889.	J. Hickson <i>et al.</i>	do 15, dans la 7e con. do		75 00	do
3 août 1889.	C. Howran <i>et al.</i>	do N. 12, dans la 7e con. do		50 00	do
20 juillet 1889.	M. Shanahan <i>et al.</i>	do O. de la 1/2 N. 5 et 4, dans la 10e con., Ennismore.		60 00	do
18 do 1889.	T. Flood.	do 1, dans la 8e con. do	62 00	150 00	do
		do 2, dans la 9e con. do	100 00		
23 déc. 1889.	J. Flood.	do 1, dans la 7e con. do	59 00	50 00	do
		do 1/2 S. 1, dans la 8e con. do	3 00	40 00	do
25 février 1890.	R. Killen.	do N. 13, dans la 7e con., Ennismore.		125 00	do
26 do 1890.	C. O'Connor.	do 1/2 S. 8, dans la 9e con. do		60 00	do
26 do 1890.	I. O'Donoghue.	Part. lot O. 10 et 11, dans la 4e con. Ennismore.		90 00	do
26 do 1890.	C. Riley.	Lot 9, dans la 9e con., Ennismore.		50 00	do
27 do 1890.	P. Twomey.	do 1 S. 12, dans la 7e con. do		95 00	do
27 do 1890.	J. Scollard.	do 1 Pt. 10 N., dans la 8e con. do		150 00	do
24 do 1890.	M. et A. Aoytte.	do 40, dans la 12e con. Smith.		30 00	Barr. de Young's Point.
25 do 1890.	J. Gifford.	Lot 6, 7, dans la 2e con., Ennismore.		100 00	Barrage de Buckhorn.
4 juillet 1889.	J. Young.	Lot 1/2 N. 8, dans la 9e con. do		50 00	do
12 avril 1890.	Succession R. C. Smith.	Cession de terrain à Fencelon Falls.		26,000 00	
1890.	Conseil exécutif, Ontario.	Applicé pour rues fédérales par A. C. Fencelon Falls.			

[1890]

2E PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Par qui vendues à Sa Majesté.	Où situées.	Étendue de terre.	Prix de vente.	Observations.	
4 sept. 1889	F. S. Walker <i>et al.</i>	<i>Canal de la Tay.</i> Lot 8, N. de la rue de Watisville, Perth.	Acres.	\$ cts.		
11 juillet 1890	Chemin de fer Canadien du Pacifique		0.24	700 00		
13 sept. 1890	W. Beveridge		do	0.70	250 00	
16 do 1890	J. Armstrong		do	5.50	130 00	
1890 do 1890	R. Frizell		do	1.282 0.431	44 87 15 08	
19 mai 1890	J. D. McLaughlin	<i>Canaux de Williamsburg.</i> Lot $\frac{1}{2}$ O. du $\frac{1}{2}$ O. 11, et $\frac{1}{2}$ E. 12, 1e con., Edwardsburg.	1.55	250 00		
13 sept. 1889	J. T. Johnson <i>et al.</i>	<i>Canal Welland—(Dommages par la digue de Dunnville).</i> Lot 1, réserve des Sauvages, Moulton, et pt. O. de A, rue Main, S. Dunnville.	0.25	80 00		
9 nov. 1889	Corpor. du tp. Cayuga-Sud.	Chemins, ponts à Cayuga-Sud.	0.80	300 00		
— do 1889	E. B. Gardner <i>et al.</i>	Lots 32 dans la 2e con. et 31, 32, 33 dans la 1re con., Cayuga-Nord.	8 per.	254 00		
23 déc. 1889	R. F. Lattimore	Lot 1, rue Main, S. Dunnville.	$\frac{1}{8}$	225 00		
28 janvier 1890	M. C. Dunbar	do $\frac{1}{2}$ O. ou C. D., E. de la rue Est, Port-Colborne.	1.50	255 00	Domage par l'agrandissement.	
4 février 1890	G. A. Gibson <i>et al.</i>	do 10, rue Oneida, ville de Cayuga.	28 00	500 00		
28 do 1890	Succession S. Beatty	do (Pt. N. 12, 1re con., tp. Dunn.	123.00	280 00		
15 mars 1890	S. J. Emmett	do (Pt. O. 13, do	22.7 per.	50 00		
		do (7, 8, dans la 3e con., Grantham.	3.3 per.			
		do (6 et 7, dans la 8e con.				

2 avril 1890	S. C. Lyburner	Enlèvement du pont à $\frac{1}{2}$ E. 5, rue Main, Port-Robinson.	0.25	75 00	do
12 do 1890	W. McPherson	do do 6 et 5, $\frac{1}{2}$ O., rue Main, Port-Robinson.	0.75	75 00	do
14 oct. 1884	S. E. Lyons <i>et al.</i>	Obligation, dommages par la goëlette "Westside", au pont n° 21.		1,200 00	Barrage Dunnville.
19 juin 1890	J. E. Reiss	Lot 10, O. de la rue Ouse, Cayuga.		83 00	Agrandissement.
19 do 1890	W. Mellanby <i>et al.</i>	do 27, et chemin dans la 2e con. Humberstone.		100 00	Barrage Dunnville.
18 do 1890	Succession J. Atkins	do $\frac{1}{2}$ O., 8, dans la 2e con. Dunn.		34 50	Agrandissement.
26 juill. 1890	D. Bryant <i>et al.</i>	do 13, 14, 7e con. Grantham (Sainte-Catherine).		400 00	Barrage Dunnville.
29 do 1890	G. A. Gibson	do 5, terrain Huff, ou 20, dans la 3e con., Cayuga-Nord.		15 00	do
11 do 1890	Succession G. A. Gibson.	do 12, O. de la rue Ouse, Cayuga.		50 00	do
16 août 1890	R. F. Lattimore <i>et al.</i>	do 13 do		50 00	do

3° CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour de fer avec le ministre des chemins de fer et

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1889.				\$	\$
2 août...	Cie de ch. de fer de Pontiac et Remfrew	Des mines de fer de Bristol à la jonct. du ch. def. C. du P., dans Onslow.	52 Vic., c. 3.	3,200	19,200
3 do ...	Cie de ch. f. Hereford	De Cookshire à Dudswell.	52 Vic., c. 3.	3,200	48,000
30 sept...	Cie de ch. def. de la v. de Cornwallis (lim.)	Du terminus du 13e mille au havre de Kingsport.	52 Vic., c. 3.	3,200	3,200
30 oct...	Cie du tunnel de la frontière St-Clair.	De Sarnia, Ont., à Port-Huron, États-Unis.	52 Vic., c. 3.	3,200	375,000
5 août...	Cie de ch. de f. et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	De Régina à Saskatoon, et à Prince-Albert, transport d'approvisionnement, etc.	48-49 Vic., c. 60, 50-51 Vic., c. 23, 52 Vic., c. 5.	80,000 par année p. 20 ans.	.....
1890.					
11 jan...	Cie de chemin de fer Grand-Nord.	De Saint-André à Lachute.	49 Vic., c. 10	3,200	22,400
1889.					
4 sept...	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	De Harrowsmith à Sydenham.	52 Vic., c. 3.	3,200	32,000
24 oct...	Cie de ch. de fer des Milles Iles.	De Gananogue au chemin de fer du Grand-Tronc, ainsi qu'à Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.	52 Vic., c. 3.	3,200	54,400
14 nov...	Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.	De Hedleyville à Saint-Joachim.	52 Vic., c. 3.	3,200	96,000
Pas signé.	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	Du lac Long à la 52e lat. sur la Saskatchewan, delà au coude de la Saskatchewan-Nord et ses branches jusqu'à Prince-Albert et à Battleford.	50-51 Vic., c. 23.	terr., 6,400 acres.	En tout 2,080,000 acres.
26 déc...	Cie de ch. de fer de Napanee, Tamworth et Québec.	De Yarker à Harrowsmith.	52 Vic., c. 3.	3,200	32,000
24 do ...	Cie de ch. de fer de Port-Arthur, Duluth et Ouest.	De Port-Arthur au lac Gun Flint, E-U.	51 Vic., c. 3.	3,200	271,200
1890.					
21 jan...	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	Du terminus des 17½ milles (sur les 30 milles subventionnés par la 50-51 Vict., c. 24) au quai de Ball—Rivière Nicolet et fleuve Saint-Laurent.	52 Vic., c. 3.	3,200	14,400
1er fév...	Cie de ch. de fer de Shuswap, Okanagan	De Sicamous, sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, au lac Okanagan.	52 Vic., c. 3.	3,200	163,200
Pas signé.	Cie de chemin de fer Grand-Est.	Pour terminer le ch. de fer Montréal et Sorel—Saint-Lambert à Sorel.	53 Vic., c. 2.	.....	40,000
21 juin...	Cie de ch. def. de Calgary et Edmonton.	Transport d'approvisionnement du gouvernement, etc., entre Calgary et Edmonton—20 ans.	53 Vic., c. 5.	.....	80,000 par année depuis son achèvement.
Pas signé.	do do	D'Edmonton à Calgary, et les frontières des États-Unis.	53 Vic., c. 4.	terr., 6,400 acres.	.....
21 juillet...	Cie de ch. de fer de Colonisation de Parry-Sound.	De Parry-Sound à la jonction du ch. de fer du Pacifique et du Nord.	52 Vic., c. 3.	3,200	128,000

aider à la construction de chemins de fer, passées par certaines compagnies de chemins canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Nombre de milles subdivisés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins—	Largeur du déboisement de ch. côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
4½	106	716	50	20	15	56	1er oct. 1889	Ponts sur chevalets, 22 octobre 1889.
15	60	1,042	50	20	15	56	1er août 1893	
1 {	53 }	955	50	20	15	56	1er oct. 1890	
1	106 }	.....	.....	.....	.....	.....	1er août 1893	
1	105.6 }	11,460	.....	Tunnel, 20 pieds diam.	.....	.....	1er nov. 1890	A Saskatoon, octroi de terres par convention distincte—2 ans de plus à Prince-Albert.
7	60	1,146	50	20	15	56	1er août 1890	Remplacé par numéro 10501, 8 oct. 1890.
3	53	955	50	20	15	56	1er août 1893	
{ 4	87	410	50	20	15	56	1er juillet 1890	
{ 13	53	955	50	20	15	56	1er août 1893	
20	53	1,431	50	20	15	56	1er oct. 1890	
325	65	955	50	20	14	56	1er nov. 1890	1ers 50 milles.
							1er do 1891	Saskatchewan-Sud.
							1er do 1893	En entier.
6¾	53	955	50	20	15	56	1er août 1891	
84¾	66	{ 478 } { 573 } { 716 }	50	20	15	56	31 déc. 1891	
4½	46	{ 2,865 } { 521 }	50	20	15	56	1er sept. 1890	
51	57	636	50	20	15	56	4 mai 1893	
45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1890 Spécification spéciale, clôtures, etc.
							1er nov. 1891	100 milles.
							1er do 1893	En entier.
{ 150 }	65	955	50	20	14	56	1er nov. 1891	Nord, 100 milles.
{ 190 }							1er do 1893	do 90 do
							1er do 1891	Sud 50 do
							1er do 1892	do 50 do
							1er do 1896	do 50 do
40	66	955	50	20	15	56	1er do 1891	Ponts sur chevalets.

3^o CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du parlement du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1885.				\$	\$
11 mai 1890.	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Winnipeg et Baie-d'Hudson.	Du ch. de fer Can. du Pacifique à l'emb. de la riv. Nelson, sur la baie d'Hudson, un embr. du lac Winnipeg au ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest.	47 Vic., c. 25 et 70.	terre, 6,400 acres.	.....
1er août.	Cie de ch. de fer de Sainte-Catherine et Niagara Central.	De Sainte-Catherine vers Hamilton.	52 Vic., c. 3.	3,200	64,000
8 oct.	Cie de ch. de fer et de nav. de la Colombie et la Kootenay.	Du lac Kootenay à la jonction des rivières Kootenay et Colombie.	53 Vic., c. 2.	3,200	112,000
30 août.	Cie de ch. de fer de la Vallée Steviacke et Lansdowne. (Limitée).	Du ch. de fer Intercolonial à travers la vallée de Steviacke vers Lansdowne	53 Vic., c. 2, 49 Vic., c. 10.	3,200	80,000
30 do	do do	De Brookfield à Newport, sur l'embranchement de Windsor.	52 Vic., c. 3.	3,200	156,800
Non signé	C. de ch. de fer de Québ. et du lac Saint-Jean.	De Lorette via Charlesbourg à Québec, et pont.	53 Vic., c. 2.	3,200.	68,400
8 oct.	Cie de ch. de fer du Grand Nord.	De Saint-André à Lachute.	52 Vic., c. 3.	3,200	22,400

OTTAWA, 14 novembre 1890.

aider à la construction de chemins de fer, etc.—Fin.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins—	Larg. du déboisement de chaque côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, liv. par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
225 250 425	Type fixé par le chemin de fer du P.C.						19 avril 1887..	50 milles.
							Chaque année subséquente.	50 do
20	24	2,865	50	20	15.	56	1er août 1892	
35	90	15°	...	18	12	56	1er déc. 1891	Loué à la Cie du ch. de fer du P.C.
25	63½	933	50	20	15	56	1er sept. 1892	
49	63½	933	50	20	15	56	1er do 1893	80 pieds de rampe entre les 5e et 10e milles.
12	69	1,910	50	20	15	56	1er oct. 1891	99 pieds de rampe au remblais Louise
7	60	1,146	50	20	15	56	1er août 1891	Remplace le contrat du 11 juin 1890.

H. A. FISSIAULT.

Liste alphabétique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

A.D.	Designation de l'acte.	COMPAGNIE OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.						CONDITIONS DE LA SUBVENTION SOUS L'AUTORITÉ DE L'ACTE.						
		COMPAGNIE OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.						Subvention par mille, argent, terres ou rails.	Estimation, nombre de milles.	Si par mille.		Si p. un terme d'années.		
										\$	\$ cts.	\$	\$ cts.	Argent.	Acres.
1880	52 Vic, c. 4.	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta, de Lethbridge à la frontière internationale.						6,400 acres	50					320,000
1880	53 Vic, c. 2.	Cie de ch. de f. Alberta et Athabasca, r. de l'Arc s. le C.C.P. entre Calgary et Crowfoot, à un point près l'empl. de v. d'Edmonton						6,400 acres	300					1,920,000
1887	50-51 Vic, c. 23.	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell (Prêt.)						776 tonn.						14,665 45
1886	49 Vic, c. 10.	Cie de chemin de fer Albert-Sud, de Hopewell à Alma.						3,200	16					51,200 00
1888	51 Vic, c. 3.	Cie de chemin de fer d'Amherstburg et Lake Shore.						3,200	20					64,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	Cie de ch. de f. de la B.-des-Chats, Melapédicac vers Paspébiac.							70					300,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	do												320,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	do												620,000 00
1884	47 Vic, c. 25.	do												620,000 00
1886	49 Vic, c. 17.	do												620,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	do												620,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	Actes de modification.												620,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	Cie de ch. de fer de jonct. de Beaurharn à, St-Martin vers St-Anicet						3,200	30					96,000 00
1885	48-49 Vic, c. 50.	Cie de ch. de fer de Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado.						1,500						10,500 00
1886	49 Vic, c. 10.	Belleville et lac Nipissingue, Belleville à Tweed et Bridgewater.						1,700	7					22,400 00
1880	53 Vic, c. 2.	Cie de ch. de fer Brandon et Sud-Ouest, d'un point dans le township 1, rang 23 on 24, ouest du 1er méridien principal, à Deloraine.						3,200	30					96,000 00
1880	53 Vic, c. 4.	Cie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et la. Erie, de Brantford à Hagersville, ou Waterloo, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada.						6,400 acres	17					108,900
1887	50-51 Vic, c. 24.	Cie de chemin de fer de Brockville à Westport.						3,200	18					57,600 00
1885	48-49 Vic, c. 50.	Brockville, Westport à un point près de Newboro, vers les et Sault Ste-Marie. (rapides Palmer.						3,200	40					128,000 00
1889	53 Vic, c. 2.	do						3,200	20					64,000 00

1886	49 Vic, c. 10.	Cie de ch. de f. de Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche						3,200	30					96,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	do						3,200	2					6,400 00
1880	53 Vic, c. 4.	la section inventurée à Moncton de l'extrémité ouest de la section inventurée à Calgary et d'Edmonton, d'un point à ou près Calgary à Edmonton — aussi à la frontière Internationale.						6,400 ac.	190					119,000 00
1885	48-49 Vic, c. 50.	Valleyfield à Lacolle.						1,600	34					96,000 00
1886	49 Vic, c. 10.	Termin., Ottawa, aux Chutes Chaudière						3,200	3					38,400 00
1874	37 Vic, c. 14.	Ile Clark à Valleyfield.												180,000 00
1883	46 Vic, c. 2.	Lacolle à la frontière internationale.						12,000	120					1,440,000 00
1881	44 Vic, c. 1.	Pour un pont sur le Saint-Laurent à Côteau-Landing, sur le chemin de fer Canada Atlantique.						3,200	12					82,250 00
1884	47 Vic, c. 8.	Chem. de fer Canada. (Bonus remboursé à la ville de Pembroke. Central.)						6,000	2,005					960,000 00
1885	48-49 Vic, c. 58.	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, Selkirk et Kamloops						6,000	160					340,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	Prolongement du C.C.P. (rap.)												200,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	Junction Saint-Martin à Québec (rap.)												200,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	Reliant la jonction Union Jacques-Cartier à la Rive-Nord.												200,000 00
1884	47 Vic, c. 8.	(De Glenboro vers l'ouest jusqu'à un embranchement projeté allant de Brandon au sud-ouest.												384,000
1884	47 Vic, c. 8.	De Brandon vers le sud-ouest jusqu'au township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là à l'ouest.												640,000
1884	47 Vic, c. 8.	Depuis l'embranchement ci-haut mentionné jusqu'à Deloraine.												160,000
1886	49 Vic, c. 10.	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et St-Laurent, Lorette à Québec						3,200	12					38,400 00
1889	52 Vic, c. 3.	Pour une ligne, Cap-Tourmente vers la Malbaie.						3,200	20					64,000 00
1883	46 Vic, c. 3.	Cie du chemin de fer de Caraquette, Bathurst à Caraquette.						3,200	36					115,200 00
1884	47 Vic, c. 25.	do						3,200	24					76,800 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	do						3,200	7					32,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	Cie C. F. Carillon et Grenville, St-Basile à Carleton Place.						3,200	12					38,400 00
1884	47 Vic, c. 8.	Tête du Grand-rac au ch. de fer Intercolonial, Sussex, N.-B.						3,200	40					128,000 00
1889	52 Vic, c. 3.	Prolongement.						3,200	43					14,400 00
1880	53 Vic, c. 2.	Lisses de fer						4,082 ton.						88,612 54
1888	51 Vic, c. 3.	Embranchement du chemin de fer de Chatham, lisses de fer.						388 ton.						24,439 84
1888	51 Vic, c. 3.	do												24,439 84
1882	45 Vic, c. 55.	Cie de ch. de fer de Transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy.							16 85					885,301 pour 20 ans.
1886	49 Vic, c. 18.	Cie de ch. de fer de Cobourg, Northumberland et Pacific, chemin de fer de Cobourg à Ontario et Québec.						3,200	30					96,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	do						3,200	13					41,600 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	Cie de C. F. de la Vallée Cornwallis, (De l'extrémité de la ligne subvent. à Kingsport.						3,200	1					3,200 00

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

A.D.	Désignation de l'acte.	CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.				
		Subvention par mille de terrain ou rails.	Nombre de milles estimés.	Si par mille.	Si pour un nombre d'années.	Subvention totale.
		\$	\$ cts.	\$ cts.	Argent.	Terrain.
1890	53 Vic., c. 2.	3,200	35	112,000 00		112,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	14	44,800 00		44,800 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	7	22,400 00		22,400 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	30	96,000 00		96,000 00
1889	52 Vic., c. 3.	3,200	4½	14,400 00		14,400 00
1889	52 Vic., c. 3.	3,200	24	76,800 00		76,800 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	12	38,400 00		38,400 00
1888	46 Vic., c. 25.	2,201 ton x		44,252 82		44,252 82
1884	47 Vic., c. 8.	3,200	30	96,000 00		96,000 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	22	70,400 00		70,400 00
1884	47 Vic., c. 6.	3,200	71	750,000 00		750,000 00
1886	49 Vic., c. 10.	3,200	15	48,000 00		48,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	30	96,000 00		96,000 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	30	96,000 00	Emprunt de 80 p. 100 remb. dans 15 ans.	96,000 00
1887	50-51 Vic., c. 26.	3,200		30,000 00		30,000 00
1889	52 Vic., c. 3.	3,200	15	48,000 00		48,000 00
1889	52 Vic., c. 3.	3,200	10	32,000 00		32,000 00
1886	49 Vic., c. 10.	3,200	15	48,000 00		48,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	30	96,000 00		96,000 00

COMPAGNIE OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.

Cie de chemin de fer de la Colombie et la Kootenay, lac Kootenay à ou près la jonction des rivières Kootenay et Colombie
 Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring Hill, à ou près du village d'Oxford.
 Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le chemin de fer Québec-Central aux carrières de la Cie de Chaux de Dugswell.
 Cie de chemin de fer du Drummondville vers Nicolet.
 Cie de chemin de fer de l'extrémité de la ligne au débarcadère de Ball, fleuve St-Laurent.
 Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, d'Esquimalt à Nanaimo, Ile Vancouver.
 Cie de ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Lock Corner.
 Havlock.
 Cie de C.F. Erié et Huron.
 Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, d'Esquimalt à Nanaimo, Ile Vancouver.
 Pour une ligne, Frédéricton via Oranoceto et Gagetown au chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
 Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton, pour un pont sur la rivière St-Jean, à Frédéricton.
 Cie du chemin de fer du Grand-Tronc, baie Georgienne et lac Erié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth, dans la ville d'Owen-Sound.
 Cie de ch. de fer de la rivière Saint-François.
 Saint-François à Saint-Grégoire.

1889	52 Vic., c. 3.	3,200	20	64,000 00		64,000 00
1890	53 Vic., c. 2.	3,200	10	32,000 00	15 p.c. ou fr.	229,500 00
1884	47 Vic., c. 8.	3,200	18	57,600 00		160,000 00
1886	49 Vic., c. 10.	3,200	7	22,400 00		100,000 00
1889	53 Vic., c. 3.	3,200	15	48,000 00		2,880,000
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	16	51,200 00		51,200 00
1888	51 Vic., c. 3.	283 ton x	450	4,335 00		4,335 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	3	9,600 00		9,600 00
1883	46 Vic., c. 25.	3,200	34	108,000 00		156,800 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	15	48,000 00		156,800 00
1886	49 Vic., c. 10.	3,200	49	156,800 00		156,800 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	351	\$170,000 p. 15 ans, \$20,000 p. 20 ans, ou \$250,000 par ann. p. 20 ans.		50,000 00
1889	53 Vic., c. 2.	1,000	50	50,000 00		50,000 00
1884	47 Vic., c. 8.	3,200	50	160,000 00		160,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	12	38,400 00		29,000 00
1886	49 Vic., c. 10.	3,200	5	16,000 00		58,400 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	15	48,000 00		58,334 27
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	15	48,000 00		48,000 00
1884	47 Vic., c. 8.	3,200	20	64,000 00		179,200 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	36	115,200 00		11,200 00
1889	53 Vic., c. 2.	3,200	3½	11,200 00		48,000 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	15	48,000 00		118,400 00
1890	53 Vic., c. 2.	3,200	50	160,000 00		278,400 00
1885	48-49 Vic., c. 59.	3,200	6	19,200 00		179,200 00
1887	50-51 Vic., c. 24.	3,200	2	12,400 00		177,200 00

Cie de ch. de fer de la Gr.-Orient. { Saint-Grégoire vers la jonction de la Chaudière, C.F.I. }
 An pont Nicolet et la riv. St-François.
 Saint-Jérôme à New-Glasgow
 New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm.
 C. F. Grand-Nord. { Saint-André à Lacchute }
 A ou près de Montcalm jusq. C. C. P., entre Joliette et Saint-Félix de Valois.
 Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford.
 Cie du chemin de fer de la jonction de Guelph, de Campbellville, sur le C. C. P., à Guelph.
 Cie de coton d'Halifax, lisses de fer
 Cie de ch. de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis les terminus sud du ch. de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank
 Cie de ch. de fer de l'embranchement de Hereford au ch. de fer Intercolonial.
 Cie de C. F. Hereford { Cookshire au C. F. Québ.-Cent., à Dudswell }
 Cie de ch. de fer Intern., de Sherbrooke à la limite internat.
 Cie de ch. de fer International (Atlantique et Nord-Ouest), de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax.
 Cie de ch. de fer de l'Inverness et Richmond, de Port-Hawkesbury à Broad-Cove.
 Cie de ch. de fer d'Ironcliffe, Bancroft, Ottawa et Victoria, embranchement du ch. de fer Midland à Bancroft.
 Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. et comp. la ligne de la station McLean à Joggins.
 Cie de ch. de fer de Joggins { de l'extrémité sud jusq. quai }
 d'un point sur le C. F. à Young's M.
 Cie de ch. de fer du Nord de Kent, lisses de fer.
 Cie de C. F. de Kingston et Pembroke, de Mississippi à Rentrev.
 Cie de ch. de fer de Kingston, { de Kingston vers Smith's Falls }
 Smith's Falls et Ottawa. { just. Smith's Falls }
 Cie de ch. de fer de L'Assomption, de L'Assomp. à L'Epiphanie.
 Pour une ligne de la grève de Lachine sur le C. C. T. à Riv. des Prair.
 Cie de ch. de fer du lac Erié, Essex { de Walkerville à la stat. du Creek }
 et la riv. Détroit.
 (du Long-Sault au lac Témiscaamingue (ambranchement de) pour éviter les rapides de la riv. Ottawa à la Colonisation du lac Michigne, Les Erables et La Témiscaamingue.
 quai et débarcadères à ces rapides.)

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.		COMPAGNIES OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.									
A. D.	Désignation de l'acte.	Subvention par mille.	Nombre de milles.	Si par mille.		Si pour un terme d'années.		Subvention totale.		Terrain.	
				Argent, terrain ou rails.	Subvention totale n'excédant pas—	Argent, terrain ou rails.	Montant et durée des versements.	Argent.	acres.		
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	10½	33,600 00	908 800						
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	15	48,000 00							
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	20	64,000 00							
1889	52 Vic, c. 4.	6,400	17	51,200 00	51,200 00						
1890	52 Vic, c. 4.	6,400	125		908 800						
1890	53 Vic, c. 4.	6,400	18	44,800 00	115,200						
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	14	6,400 00							
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	2	6,400 00							
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	16	51,200 00	51,200 00						
1885	48-49 Vic, c. 60.	6,400	430		2,918,400						
1886	49 Vic, c. 11.	6,400	26		960,000						
1885	48-49 Vic, c. 60.	6,400	150		704,000						
1890	53 Vic, c. 4.	6,400	110								
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	30	96,000 00	96,000 00						
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	10	32,000 00	32,000 00						
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	15	48,000 00	48,000 00						

1889	52 Vic, c. 3.	3,200	15	48,000 00	48,000 00					
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	15	48,000 00	48,000 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	8							
1887	50-51 Vic, c. 25.	3,200	5½	17,600 00	17,600 00					
1889	53 Vic, c. 2.	1,600	45	72,000 00	72,000 00					
1889	53 Vic, c. 2.	500	60	30,000 00	30,000 00					
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	65	64,000 00	64,000 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	3	9,600 00	9,600 00					
1886	49 Vic, c. 10.	5,151	70	361,270 00	361,270 00					
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	13½	32,000 00	32,000 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	10	32,000 00	42,200 00					
1890	53 Vic, c. 24.	3,200	30	96,000 00	96,000 00					
1889	53 Vic, c. 24.	3,200	30	96,000 00	192,000 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	24	76,800 00	76,800 00					
1883	43 Vic, c. 25.	3,200	28	89,600 00	89,600 00					
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	18	70,400 00	70,400 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	4	12,800 00	12,800 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	7	32,000 00	32,000 00					
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	37	118,400 00	118,400 00					
1884	47 Vic, c. 8.	3,200	40	128,000 00	128,000 00					
1889	53 Vic, c. 59.	3,200	6	19,200 00	19,200 00					
1886	49 Vic, c. 10.	3,200	10	32,000 00	32,000 00					
1885	48-49 Vic, c. 59.	3,200	44	140,800 00	140,800 00					
1882	45 Vic, c. 14.	3,200	110	660,000 00	660,000 00					
1883	46 Vic, c. 25.	6,000	110	660,000 00	660,000 00					
1889	53 Vic, c. 3.	6,000	110	660,000 00	660,000 00					
1890	53 Vic, c. 2.	10,000	210		1,320,000 00					
1889	52 Vic, c. 4.	3,800 ac.	109		2,100,000					
1885	48-49 Vic, c. 60.	3,840 ac.	100		1,081,600					
1887	50-51 Vic, c. 22.		80	108,800 00	256,000 00					
1889	53 Vic, c. 4.	3,200	46	147,200 00	147,200 00					
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	53	172,400 00	172,400 00					
1888	51 Vic, c. 3.	3,200	31	99,200 00	99,200 00					
1889	52 Vic, c. 3.	3,200	7	22,400 00	22,400 00					
1890	53 Vic, c. 2.									
1887	50-51 Vic, c. 24.									

A. D.	Designation de l'acte.	COMPAGNIES OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.				
		EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.	Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles	Subvention totale n'excedant pas—	Si pour un terme d'années	Subvention totale.	
		\$	\$ cts.		\$ cts.	Argent.	Terres.	
1885	48-49 Vic, c. 50.			62	320,000 00	320,000 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		22	70,400 00	166,400 00		
1888	51 Vic, c. 2.	3,200		30	96,000 00	166,400 00		
1880	53 Vic, c. 2.	3,200		52	166,400 00	166,400 00		
1889	53 Vic, c. 10.	3,200		40	128,000 00	128,000 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		85	272,000 00	337,100 00		
1884	47 Vic, c. 8.	3,200		3	9,600 00	19,200 00		
1888	51 Vic, c. 8.	3,200		7 1/2	24,000 00	271,200 00		
1880	53 Vic, c. 2.	3,200		6	19,200 00	287,200 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		84 1/2	271,200 00	954,000 00		
1880	53 Vic, c. 2.	3,200		5	16,000 00	1,444,000 00		
1884	47 Vic, c. 8.	12,000		159	1,934,000 00			
1885	48-49 Vic, c. 60.	6,400		120	768,000 00			
1887	50-51 Vic, c. 23.	6,400		347	2,229,333			
1884	47 Vic, c. 8.	3,200		15	48,000 00	343,342 00		
1880	53 Vic, c. 2.	3,200		90	288,000 00			

Cie de ch. de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, station de Hull vers Le Désert.
 Cie de ch. de fer Ottawa, (d'un point sur le C. C. P. à Reganville. et Parry-Sound, Reganville à Morrisbough.
 Pour une ligne d'Ottawa à Morrisbough.
 Cie ch. de fer de colonisation Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge
 Cie de ch. de fer de Hull à Pembroke
 De 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke
 Pontiac et Jonction.
 Hull à Aylmer.
 Pont sur la riv. Ottawa à Culbute, etc.
 Cie de ch. de fer de Pontiac et Kenfrew, vis-à-vis Braselide ou Bristol, au ch. de Pontiac et jonct. du Pac. pr. riv. Quion.
 Cie ch. de f. Port-Arthur, (Port-Arthur au lac de la Piere-à-Fusil.
 Duluth et Ouest. Embranch, jusqu'aux chutes Kabeka.
 Gouvernement provincial de Québec, Montréal à Québec.
 do do do Ottawa.
 Cie de ch. de fer de et de bateaux à vap. de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, de Regina au Lac-Long.
 do do du Lac Long, près Albert et Baticford.
 do du Lac Long, avec embranch. à Prince Albert et Baticford.
 Jonction de la Beauce à la frontiere internationale (amendé).
 Station St-François jusque près la riv. de beac-Central.
 l'Original, sur l'Atlantique et N.-O.

1882	45 Vic, c. 14.	3,200		120	384,000 00		
1883	46 Vic, c. 25.	3,200		25	80,000 00		
1885	48-49 Vic, c. 50.	3,200		32	96,000 00		
1886	49 Vic, c. 10.			(95)	186,295 00	1,003,495 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200		90	288,000 00		
1888	51 Vic, c. 3.	3,200		30	96,000 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		20	64,000 00		
1890	53 Vic, c. 2.	3,200		12	38,400 00		
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		30	96,000 00	96,000 00	352,000
1889	53 Vic, c. 4.	6,400		55	400,000 00		
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200		5	16,000 00	16,000 00	
1890	53 Vic, c. 2.	3,200		75	240,000 00	240,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		51	163,200 00	163,200 00	
1889	52 Vic, c. 2.	3,200		17	54,400 00	54,400 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200		40	128,000 00	158,400 00	
1887	50-51 Vic, c. 3.	3,200		12	38,400 00	147,200 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		20	64,000 00	16,000 00	
1889	52 Vic, c. 2.	3,200		14	44,800 00	16,000 00	
1889	52 Vic, c. 3.	3,200		5	16,000 00	375,000 00	
1887	50-51 Vic, c. 24.			2	375,000 00	217,600 00	
1880	53 Vic, c. 2.	3,200		15	48,000 00	57,600 00	
1884	47 Vic, c. 8.	3,200		7	22,400 00	22,400 00	
1883	46 Vic, c. 26.			22	70,400 00	70,400 00	
1890	53 Vic, c. 2.	3,200		22	70,400 00	70,400 00	
1890	53 Vic, c. 2.	3,200		3 1/2	11,200 00	11,200 00	
1890	53 Vic, c. 2.	597 tons.		3 1/2	11,964 66	11,964 66	
1889	53 Vic, c. 3.	3,200		25	80,000 00	80,000 00	
1889	53 Vic, c. 2.	3,200		3	9,600 00	9,600 00	
1890	53 Vic, c. 2.			88	288,000 00	288,000 00	
1882	45 Vic, c. 14.			20	64,000 00	100,000 00	
1885	48-49 Vic, c. 58.			10	32,000 00	51,200 00	
1888	51 Vic, c. 3.					649,200 00	
1890	53 Vic, c. 2.						

Saint-Raymond au Lac Saint-Jean...
 (additionnelle).
 Junc. du ch. de f. de la Rive-Nord à St-Raymond
 50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac
 Saint-Jean (additionnelle).
 Québec au Lac Saint-Jean—étant la partie non
 affectée par les subv. antérieures (additionn.).
 Saint-Jean vers Chicoutimi.
 Du bout de la section subventionnée depuis
 Saint-Jean vers Chicoutimi.
 Pour le pont Saint-Charles et de Lorette à
 Charlebourg.
 Cie de ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, rive est
 de la rivière Saint-Charles à ou près le Cap Tourmente.
 Vallée du Daim-Rouge et Cie houil., de la st. de Cheade, C. C. P.,
 à un point sur le town. 9, rang 25, ouest du 4e méridien.
 Cie du ch. de fer de jonction de Richmond Hill, jonction de Rich-
 mond Hill, sur le ch. de f. du Nord, au vill. de Richmond Hill.
 Pour une ligne de Shelburne et Liverpool vers Amapolis.
 Cie de ch. de fer Shuswap et Okanagan, depuis Sicamous à un
 point sur le lac Okanagan.
 Cie de chemin de fer de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe.
 Cie de ch. de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, Woodstock à Hamilton.
 Cie de c. de f. du Pacifique d'Ontario-Sud, Woodstock à Hamilton.
 de Sainte-Catherine. Finissant à Sainte-Catherine vers Hamilton.
 et Niagara Central. do 20 milles de Hamilton.
 Pour une ligne de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford.
 Cie de tunnel de la frontière Sainte-Claire, pour un tunnel sous
 la rivière Sainte-Claire à ou près de Samia.
 Cie de ch. de fer du Saint-Laurent et des Basses Laurentides au
 Saguenay, ch. des Grands-Piles à la jonction du Lac St-Jean.
 Cie de ch. de fer St-Laurent et Adirondack, Valleyfield à Huntingdon
 Cie de chemin de fer Saint-Louis, Richibouctou et Boutouche,
 Richibouctou à Saint-Louis.
 Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour
 construire un pont de chemin de fer et raccorder...
 Pour une ligne de Frédéricton au village de Prince-William.
 Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-
 Loup, village de Prince-William à la ville de Woodstock.
 Cie de ch. de fer St-Stephen et Milltown, St-Stephen à Milltown.
 Cie d'Agar du Canada, N.E., rails en fer. Intercolonial par
 la vallée de la Ste-Waracke, vers les mines de fer, etc. I. P. F.
 Pour une ligne de Summerside à la Baie de Richmond, I. P. F.
 Pour une ligne de Summerside à la Baie de Richmond, I. P. F.
 Rivière-du-Loup à Edmundston. { \$3,800 pour 75 ms.
 { \$6,000 pour 8 m. }
 Cie de chemin de fer Edmundston à la rivière
 Saint-François.
 En prolongement des 20 milles subvent...

Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Fin.

EN VERTU DE QUELLE AUTORITÉ.		CONDITIONS DE LA SUBVENTION EN VERTU DE L'ACTE.					
A.D.	Désignation de l'acte.	COMPAGNIES OU TRAVAUX SUBVENTIONNÉS.					
		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Terrain. Acres.
1889	52 Vic, c. 3.	\$ 3,200	17	\$ 54,400 00	.....	\$ 54,400 00	.....
1887	50-51 Vic, c. 24.	.....	13	89,600 00	.....	124,800 00	.....
1890	53 Vic, c. 3.	.....	14	35,200 00	.....	16,000 00	.....
1886	49 Vic, c. 10.	.....	11	16,000 00	.....	156,800 00	.....
1886	49 Vic, c. 10.	.....	5	156,800 00	.....	35,200 00	.....
1889	52 Vic, c. 2.	.....	.....	.....	.....	500,000 00	.....
1887	50-51 Vic, c. 25.	.....	20	85,200 00	.....	256,000 00	.....
1889	52 Vic, c. 8.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890	53 Vic, c. 2.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1884	47 Vic, c. 25.	6,400 acres dans le Manitoba. T. N.-O.	Pas de dis-tance nom-mée.	256,000 00	.....	.....	.....
1886	49 Vic, c. 11.	6,400 acres	240	64,000 00	.....	83,200 00	1,536,000 00
1887	50-51 Vic, c. 24.	3,200	20	64,000 00	.....	.....	.....
1890	53 Vic, c. 2.	3,200	6	19,200 00	.....	.....	.....

SUBVENTIONS SOUS L'AUTORITÉ D'ACTES DES SUBSIDES

ANNULÉES, MODIFIÉES OU PÉRIMÉES.

Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.
1884.	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer Albert-Sud, Salisbury à Hopewell
1884.	47 Vic., c. 8.	Pour un chemin de fer, Annapolis à Digby
1883.	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, vers Paspébiac.
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer Caraquette, pour 10 milles, Caraquette inférieure à Shippegan.
1886.	49 Vic., c. 10.	Cap Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec.
1884.	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer Central, N.-B., Grand Lac au chemin de fer Intercolonial.
1885.	48-49 Vic., c. 59.	do Ontario-Central, Coe Hill à Baneroff.
1884.	47 Vic., c. 8.	Pour un embranchement du ch. de fer Intercolonial, Derby à Indian-Town.
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer Frédéricton / Frédéricton au village de Prince William
1887.	50-51 Vic., c. 24.	et Vallée de Saint-Jean. Prince William à Woodstock.
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer Gananoque, Perth et Baie James
1883.	46 Vic., c. 25.	Pour les premiers 50 milles, de la station de Hull.
1884.	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau.
1885.	48-49 Vic., c. 59.	De Kazabazna au Désert.
		Hull au Désert.
1883.	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de Canso à Louisbourg ou Sydney.
1884.	47 Vic., c. 8.	Des Grandes Piles au lac Edouard.
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Pour un chemin de fer. Des Grandes Piles au lac Edouard.
1886.	49 Vic., c. 10.	Pour un chemin de fer d'Ingersol via London à Chatham.
1884.	47 Vic., c. 8.	Ch. de fer Irondale, Baneroff et Ottawa, de l'embr. Victoria du ch. de fer Midland
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer du lac Érié, Essex et riv. Détroit, p. 37 milles, Windsor à Leamingt'n
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Pour 8 milles de chemin de fer du Long Sault au pied du lac Témiscamingue.
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue.
1887.	50-51 Vic., c. 24.	Pour quais et débarcadères
1883.	46 Vic., c. 25.	Cie de ch. de f. de Massawippi, pr 10 milles de son ch. de fer, Magog à Ayer's Flat.
1884.	47 Vic., c. 8.	Montréal et Ouest.
1886.	49 Vic., c. 10.	Pour les premiers 50 milles au delà de St-Jérôme, P. Q.
1884.	47 Vic., c. 8.	De l'extr. de la ligne subv. et se dirigeant vers Le Désert
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.
		Pour une ligne de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater.
		Pour 16 milles de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater.
1886.	49 Vic., c. 10.	Pour une ligne de chemin de fer, de Newcastle jusque vis-à-vis Chatham.
1883.	46 Vic., c. 25.	Chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, Gravenhurst à Callendar.
1883.	46 Vic., c. 25.	Cie de ch. de fer du Nord et Ouest, chemin de fer International, près de Miramichi à Morans (32 milles), près du village Demphy.
1884.	47 Vic., c. 8.	Chemin de fer d'Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth.
1887.	50-51 Vic., c. 24.	Chemin de fer d'Ottawa, Waddington et New-York, Ottawa à Waddington.
1885.	48-49 Vic., c. 59.	
158		

[1890]

Annulées, modifiées ou périmées.

Montant.	Autorité pour changement et particularités.
\$	
31,771	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée.
244,500	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
32,000	Annulée. 50-51 Vic., c. 24, 1887.—\$32,000 ont été votées pour 7 milles, au lieu de 10 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10, pour les mêmes travaux.
38,400	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
128,000	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée.
140,000	Construit par le gouvernement.
70,400	Annulée. 53 Vic., c. 2.
70,400	Annulée. 53 Vic., c. 2.
54,400	Périmée.
160,000	Annulée. 48-49 Vic., c. 59, 1885.—La somme de \$320,000 a été accordée pour 62 milles de Hull vers Le Désert, au lieu des subventions accordées en vertu de 49 Vic., c. 25 et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée.
320,000	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
	Modifiée. 47 Vic., c. 8, sec. 2.—Les mots "A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin," et remplacés par les mots "Au chemin de fer." Voir aussi—
217,600	Annulée. 48-49 Vic., c. 59, 1885.—Le même montant de subvention, \$217,600, pour une distance spécifiée de 50 milles au lieu de celle accordée en vertu de 47 Vic., c. 8, pour une distance non indiquée.
217,600	Annulée. 50-51 Vic., c. 24, 1887.—Une subvention de \$217,600 a été accordée à la Cie de chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, au lieu de la subvention accordée par 48-49 Vic., c. 10.
256,000	Annulée. 53 Vic., c. 2.—Le même montant a été accordé pour une ligne de Woodstock via London à Chatham.
145,000	Périmée. Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
118,400	Annulée. 50-51 Vic., c. 24, 1887.—\$118,400 ont été votées pour 27 milles au lieu de 37 milles, et au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
6,400	Annulée. 50-51 Vic., c. 24, 1887.—La subv. de \$25,000 pour 8 milles de chemin de fer, à \$3,200 par mille, a été changée à \$19,200 pour 6 milles, et une autre somme de \$12,400 a été accordée (au lieu de \$6,400 déduites des \$25,600, et au lieu des \$6,000 accordées par 49 Vic., c. 10) pour compléter les trois courtes sections de chemin de fer, environ 2 milles de longueur, requis pour éviter les quatre rapides, appelés La Mi-charge, La Cave, Les Érables et La Montagne, et pour y construire des quais et débarcadères dessus.
6,000	Annulée.
32,000	Annulée. 51 Vic., c. 3, subvention de \$32,000 accordée pour cet ouvrage, distance non indiquée, au lieu des \$32,000 pour 10 milles, en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
160,000	Annulée. 49 Vic., c. 10, 1886.—Une subvention de \$361,270 a été accordée pour 70 milles de leur chemin de fer, au lieu des subventions accordées en vertu de 46 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée.
361,270	Annulée. 53 Vic., c. 2.—Une subv. de \$361,270 a été accordée pour 70 milles de leur ch. de fer, payable par versements à l'achèvement de certaines sections spécifiées.
70,400	Annulée. 48-49 Vic., c. 59.
70,000	Annulée. 49 Vic., c. 10.—Une subvention de \$70,400 a été accordée pour 18 milles, au lieu de 16 milles, et au lieu de la subvention accord. en vertu de 48-49 Vic., c. 59.
19,200	Périmée.
35,600	Périmée. \$35,000 votées de nouveau, 52 Vic., c. 3, et \$600 votées de nouveau, 53 Vic., c. 2.
102,400	Annulée. 47 Vic., c. 8.—Une subvent. de \$128,000 a été accordée pr une ligne de Frédéricton à Miramichi, au lieu de la subvention en vertu de 46 Vic., c. 25.
262,400	Périmée.
19,200	Périmée.
166,400	Périmée.

[1890]

SUBVENTIONS sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.
1882..	45 Vic., c. 14....	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisburg ou Sydney.....
1883..	46 Vic., c. 25....	
1884..	47 Vic., c. 8....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer d'un point du C. C. P. à Eganville.....
1884..	47 Vic., c. 8....	Cie de c. de fer Québec-Central. { Jonction de la Beauce à la front. internationale.
1887..	51 Vic., c. 3....	
1887..	50-51 Vic., c. 24....	Cie de chemin de fer Saguenay et lac Saint-Jean, pour 30 milles, lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou Chicoutimi vers Lac Saint-Jean.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de C.F. Vallée de Stewiacke, d'un point sur le C. F. I. par la Vallée de Stewiacke
1884..	47 Vic., c. 8....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-Eustache à Saint-Placide.....
1887..	50-51 Vic., c. 24....	Cie de c. de fer de Témiscouata, pour 30 milles, Edmundston vers la riv. St-François
1885..	48-49 Vic., c. 59.)	Cie de ch. de fer de colonisation de la Baie du Tonnerre, Murillo au Lac Croche. {
1886..	49 Vic., c. 10.....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un ch. de fer, pour 28 milles, de Perth-Centre jusque près de Plaister Rock.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Truro à Newport.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
30 septembre 1890.

Annulées, modifiées ou périmées—*Fin.*

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
\$		
224,000	} Périmée..	Travaux entrepris par le gouvernement et le coût couvert par un crédit spécial du gouvernement.
256,000		
\$30,000 p. ann. p. 15 ans, avec bail ou transfert du Prolongement-Est de New-Glasgow à Canso.		
128,000	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
70,400	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$70,000 a été accordée à la Cie de chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa route, au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
150,858	Annulée..	51 Vic., c. 3.—La subv. de \$211,200, en vertu de 47 Vic., c. 8, a été réduite à \$60,342 pour 15 milles, et au lieu de la balance non dépensée de \$150,858, une nouvelle subv. de \$288,000 a été autorisée pour achever la ligne jusqu'au ch. de fer Atlantique et N.-O., près de la riv. l'Original, une dist. de 90 mil. Le total de la subvention à la compagnie est de \$60,342 + \$288,000 = \$348,342.
288,000	Annulée..	53 Vic., c. 2.
96,000	Annulée par transfert.	51 Vic., c. 3.—Subvention transférée à la compagnie de chem. de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.
80,000	Annulée....	53 Vic., c. 2.
22,400	Annulée....	49 Vic., c. 10.
22,400	Annulée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
57,600	Périmée....	
96,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$100,000 a été accordée pour 20 milles de la même route, au lieu de celle de \$96,000 pour 30 milles accordée en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
179,200	} Annulée..	51 Vic., c. 3.—Une subvention de \$271,200 a été accordée à la Cie de chem. de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84½ milles de chemin de fer de Port-Arthur à Gun Flint Lake, au lieu de celles accordées en vertu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.
92,000		
89,600	Annulée....	50-51 Vic., c. 24.—Une subvention de \$89,000 a été accordée à la Cie de chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de la route, au lieu de 23 milles, et au lieu de la subvention accordée en vertu de 49 Vic., c. 1.
156,800	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.

ANNEXE No 22.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Rapport sur les progrès de la construction.

SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 27 octobre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter, conformément aux instructions contenues dans votre lettre n° 82,465, le rapport suivant sur les progrès qu'a faits la construction du canal du Saut-Sainte-Marie à venir jusqu'à la clôture de l'exercice expiré le 30 juin dernier.

L'objet de la construction du canal du Saut-Sainte-Marie est de compléter la route de navigation intérieure par les eaux canadiennes, depuis l'océan Atlantique jusqu'au lac Supérieur. Ce canal coupe l'île de Sainte-Marie, de chaque côté de laquelle coule la rivière du même nom, avec une pente de 18 pieds.

La formation géologique qu'on rencontre est le grès de Postdam, recouvert d'un diluvium dont l'épaisseur varie de 2 à 18 pieds, avec une couche de cailloux à la surface.

Par la situation et la nature de l'entreprise il s'est trouvé à propos de la diviser en trois sections, à savoir : Section 1, ou l'entrée d'aval ; section 2, ou le canal proprement dit ; section 3, ou l'entrée d'amont.

Section n° 1.

L'entreprise de cette section, qui a été adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie, embrasse le dragage et le déblai nécessaires pour former le chenal navigable de la rivière jusqu'au pied de l'île de Sainte-Marie, distance de 5,300 pieds. Ce chenal devra avoir, pour le moins, 250 pieds de largeur au fond, avec une profondeur d'eau de 18½ pieds à l'étiage en bas des chutes.

Elle comprend aussi la construction d'un phare dans 18 pieds d'eau, et de jetées d'entrée.

A venir jusqu'au 30 juin l'ouvrage fait sur cette section a consisté en déblai—surtout dragage—dont la quantité s'est élevée à 14,438 verges cubes.

Les entrepreneurs sont à prendre des mesures pour immerger le phare, et une partie des coffrages de jetée si c'est possible.

Section n° 2.

Cette entreprise a été également adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie. Elle s'étend sur une distance de 3,500 pieds à partir du bout de la tête de l'île de Sainte-Marie, et embrasse l'excavation de la cuvette de l'écluse et du lit du canal, la formation de bajoyers et murs latéraux et de fossés garnis de corroi, et la construction d'une écluse et de maçonnerie pour une porte auxiliaire.

La largeur du lit du canal doit être de 145 pieds au fond, et sa profondeur de 18 pieds plus bas que l'étiage en amont des chutes.

Les dimensions du sas de l'écluse seront de 600 pieds de longueur entre les charbonnets, et de 85 pieds de largeur moyenne, avec entrées de 60 pieds de largeur et une profondeur d'eau de 16½ pieds sur les seuils de busc à l'étiage de la rivière.

La chute de l'écluse, dans les conditions ordinaires de l'eau, peut être placée à 18 pieds.

Le plan veut que l'écluse se remplisse et se vide au moyen de conduits voutés s'étendant d'un bout à l'autre sous le radier, méthode qui a été trouvée avantageuse ailleurs. Les portes et les vannes seront mues par des machines hydrauliques.

Pour exécuter leur entreprise MM. Hugh Ryan et Cie ont adopté le système de l'air comprimé, avec compresseur actionné par une force motrice que fournit l'eau de la rivière.

Toutefois, à cause des variations de la rivière, et des difficultés résultant d'une température d'hiver de beaucoup au-dessous de zéro, on a cru qu'il serait prudent d'ajouter la force de vapeur à l'air comprimé, et c'est ce qui a été fait.

A l'expiration de l'exercice les travaux de terrassement étaient finis et la tranchée dans la roche était aux trois quarts faite. Ce dernier ouvrage a été achevé depuis.

Dans le lit du canal la roche a été mise à nu sur la distance d'environ 700 pieds en amont de la cuvette de l'écluse, et sur le reste de la section les cailloux gisant à la surface ont été enlevés, et le tout mis au point de l'exécution systématique.

Aussitôt que la saison l'a permis, les entrepreneurs se sont mis à extraire, pour l'écluse, de la pierre des carrières d'Anderden, près d'Amherstburg, qui avaient déjà fourni, pour certains travaux du canal Welland, des matériaux dont on a été content.

Voici quelles sont les quantités de différents travaux dont il a été fait rapport à venir jusqu'au 30 juin 1890 :—

Abattage, défrichage et essartage, acres.....	30
Déblai, tranchées latérales, verges cubes.....	2,507
Roche do do do	74
Assèchement, tranchées latérales, prix convenu.....	\$0.04
Déblai, lit du canal, verges cubes.....	29,045
Roche do do	1,349
Déblai, cuvette de l'écluse do	35,240
Roche do do	43,886
Assèchement, do prix commun.....	\$0.12

Depuis la clôture de l'exercice, il a été délivré, sur cette section, 3,060 verges cubes de pierre destinée à l'écluse.

Section n° 3.

Cette entreprise a été adjugée à MM. Allan et Fleming. Elle s'étend depuis le bout de l'île de Sainte-Marie jusqu'au chenal navigable de la rivière, en amont des chutes—distance de 9,300 pieds.

Elle comprend l'excavation du chenal jusqu'à une largeur de 250 pieds et une profondeur de 18 pieds plus bas que l'étiage en amont des chutes, l'érection d'un phare dans 28 pieds d'eau, et la construction de jetées d'entrée.

A l'expiration de l'exercice 110,511 verges cubes de dragage représentaient l'ouvrage fait sur cette section.

Depuis cette date le phare a été mis au point de pouvoir être immergé et rempli de pierre, et s'il y a moyen on l'achèvera avant la fin de la présente saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MORRISBURG, 30 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport du progrès des travaux auxquels je suis préposé, depuis le 30 juin 1889 jusqu'à présent.

AGRANDISSEMENT DU CANAL CORNWALL—DIVISION OUEST.

Section n° 10.

Thos Jocks, I. B. Delorimier et Wm Broder, entrepreneurs.

Date du contrat, 7 avril 1884.

Voici ce qui a été fait pendant cette période, à savoir :—

L'excavation a été continuée avec un dragueur pendant l'été ; et dans la cuvette de l'écluse les excavations pour asseoir les murs de soutènement du côté sud de l'écluse ont été faites. Les fondements de l'écluse ont été achevés. La maçonnerie de l'écluse et des murs de soutènement a été commencée et finie.

Dans l'écluse, les plaques en segments, les marche-pieds, les garnitures de puits et les ancrures ont été mis en place.

Les portes d'écluse ont aussi été achevées, et mises en position dans les charonnets ; elles fonctionnent de la manière la plus satisfaisante.

La dernière main a été mise au corroi en arrière du bajoyer sud de l'écluse, ainsi qu'au remplage ordinaire derrière les bajoyers et les murs de soutènement.

Un caisson en saillie a été construit à chaque bout carré du mur nord, et bien attaché au fond à l'aide de boulons de fer.

Les barrages de la cuvette d'écluse ont été enlevés et dragués pendant les mois d'octobre et de novembre 1890.

Les états présentés pendant ce temps ont donné la somme de \$65,400, soit un total de \$284,002 depuis le commencement.

BIEF CULMINANT.

Section n° 6.

La Gilbert Blasting and Dredging Co., entrepreneuse.

Date du contrat, 2 novembre 1888.

Pendant l'hiver la pierre pour la maçonnerie du pont et des murs de prolongement a été délivrée près de l'emplacement du pont.

Les excavations pour asseoir les fondements de la culée nord et des murs de prolongement ont été pratiquées; le fondement de la culée a été assis; la maçonnerie de la culée et des murs de prolongement du côté nord a été commencée et achevée.

Un dragueur a travaillé à l'excavation du lit du canal, et il a été formé un enrochement dans la rivière, à 45 pieds du bas du talus de la levée.

Proportion d'ouvrage fait, 23 pour 100; montant dépensé, \$37,498.

Section n° 6.

L'excavation du lit du canal a été commencée et poursuivie à l'aide d'un dragueur.

Il a été formé un enrochement dans la rivière, ainsi que ci-dessus décrit.

Proportion d'ouvrage fait, 34 pour 100; montant dépensé, \$30,472.

Section n° 7.

Deux dragueurs ont commencé à travailler à l'excavation du lit du canal. En juin dernier l'un de ces dragueurs a été envoyé ailleurs, et l'autre a fonctionné jusqu'à la fin de la saison.

Il a été fait des excavations pour asseoir les fondements de la culée nord du pont et des murs de prolongement.

Bois de charpente, béton et madrier dans le fondement de culée.

Maçonnerie de culée de pont, du côté nord, et aussi des murs de prolongement attenants. Enrochement dans la rivière.

Proportion d'ouvrage fait, 43 pour 100; montant dépensé, \$60,249.

Section n° 8.

Une équipe de 75 hommes par jour, en moyenne, a travaillé au déblai du côté nord.

Enrochement dans la rivière à 45 pieds du bas du talus de la levée.

Proportion d'ouvrage fait, 44 pour 100; montant dépensé, \$48,115.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DU RAPIDE PLAT.

Section n° 4.

Wm Broder, entrepreneur.

Date du contrat, 2 avril 1884.

En juillet et août 1889 le nivellement des dépôts de terre, du chemin de halage, etc., a été complété, ainsi que le remplage en arrière des murs de l'écluse.

Le peinturage du pont du déversoir a été fini; les ouvertures de puits de l'ancienne écluse ont été bouchées et tous autres travaux de la section ont été achevés le 24 août. Au début de l'entreprise, les ouvriers, en jetant inconsidérément des déblais dans la rivière, y avaient formé un haut-fond commençant à 150 pieds en amont de la tête de l'ancienne écluse et s'étendant la distance de 250 pieds en remontant le cours d'eau, sur une largeur moyenne de 85 pieds. L'entrepreneur fut notifié qu'il fallait faire disparaître ce haut-fond, et c'est ce qu'il a fait en draguant la surface jusqu'à un niveau de 2 pieds plus bas que le dessus du busc de la nouvelle écluse. Le reste de l'agrandissement de ce canal a été divisé en sections 1, 2 et 3. Il a été préparé des plans et devis pour ces sections, et des soumissions ont été demandées le 23 juillet 1890. Ce jour il a été reçu des soumissions dont aucune, après mûr examen, n'a été acceptée, et il a été décidé d'en demander d'autres.

Quelques changements ont été faits dans le devis relativement au fondement de l'écluse, ainsi qu'à l'égard de la maçonnerie des bajoyers et autres murs de la sect. n° 1. Avis a été donné que les cartes, plans et devis pourraient être consultés le 19 novembre 1890, et que le département des chemins de fer et canaux recevrait des soumissions jusqu'au 3 décembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
 M. T. TRUDEAU, H. H. KILLALY, *ingénieur dirigeant.*
 Sous-ministre des chem. de fer et can., Ottawa.

OTTAWA, 31 octobre 1890.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur l'avancement des travaux de construction d'écluses et d'approfondissement de l'entrée d'amont du canal des Galops.

Le 14 novembre 1888 le contrat n° 9591 a été passé avec MM. Murray Cleveland, et le 22 mai 1889 on a commencé à travailler au coffrage de protection le long de la nouvelle levée du bord du fleuve.

Pendant la saison de 1889 environ 1,885 pieds linéaires de ce coffrage ont été construits, immergés, remplis de pierre et appuyés par de la terre, en même temps que le coffrage était mis en place. On s'est procuré la terre à remblai à la Pointe de McLaughlin, sur le côté nord du canal, et l'on a fait servir au même usage les matières tirées des tranchées d'écluse ainsi que des entrées d'amont et d'aval de l'écluse de prise d'eau. La levée ou barrage ainsi formée pour empêcher l'eau du fleuve Saint-Laurent de pénétrer dans le fondement des cuvettes d'écluse, s'est trouvée tellement étanche qu'il a suffi de faire fonctionner une pompe à vapeur pendant quelques heures une seule fois par semaine pour tenir les cuvettes d'écluse à sec.

La face de la levée sera, espère-t-on, amplement protégée par un revêtement de pierre avant l'hiver.

À l'extrémité inférieure de l'emplacement de l'écluse d'ascension on s'est aperçu que pour avoir un bon fondement il fallait enfoncer les coffrages à une plus grande profondeur, et que, par conséquent, il leur fallait une plus grande largeur qu'à ceux de l'extrémité supérieure.

Le fait d'avoir accru la largeur des caissons en la portant de 10 à 20 pieds a notablement augmenté les quantités de cette portion de la levée et du coffrage de protection.

Une fois la nouvelle levée finie le dragueur s'est transporté, le 22 juillet dernier, à l'entrée supérieure du canal, où il s'est mis à élargir et approfondir le côté nord. Cet ouvrage est aujourd'hui bien avancé.

Depuis le 22 septembre on a tenu une équipe d'hommes à creuser, niveler et préparer le fond d'une nouvelle écluse de prise d'eau, pour y mettre le béton et les pièces de fondement.

On peut espérer que cet ouvrage sera fini vers la fin du présent mois, attendu que les entrepreneurs ont un puissant "planeur" sur le bord de l'ancien canal, près de l'écluse, avec force matériaux de fondement, grosses pièces de bois, seuils de busc, porte d'écluse, bois de charpente et madrier, plaques en segments, fer d'angle, boulons, etc. Les travaux de fondation de l'écluse de prise d'eau devraient pouvoir avancer comme il faut cet automne.

Les travaux de forage et de sautage de roche se rattachant à l'élargissement et à l'approfondissement du chenal entre l'ancienne écluse de prise d'eau et l'extrémité ouest de la jetée d'entrée ont fait de bons progrès; on casse la roche en petits morceaux afin de pouvoir la draguer facilement.

Il a récemment été ouvert à Belleville une carrière d'où l'on tire actuellement la pierre qu'il faut pour les écluses, les déversoirs, etc.

Des dépôts, des ateliers, etc., ont aussi été construits sur la section. Beaucoup de bon matériel et outillage se trouve sur les lieux, et d'autres mesures ont été prises pour pousser l'ouvrage l'année prochaine.

Depuis le commencement des opérations l'entreprise a bien marché, en sorte qu'il y a lieu d'espérer que la plus grande partie des travaux qu'embrasse le contrat des entrepreneurs seront achevés l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
 SAMUEL H. HAYCOCK, *ingénieur dirigeant.*

[1890]

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

OTTAWA, 20 novembre 1890.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter les états du revenu des canaux perçu pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890, ainsi que les états financiers et la statistique générale concernant les sources d'où proviennent les revenus.

Le sommaire suivant indique une augmentation de \$23,584.00 après déduction des remises faites en vertu des divers arrêtés du conseil modifiant le tarif—

	1888-89.	1889-90.	Augmenta- tion.	Diminution.
	\$	\$	Pour cent.	Pour cent.
Péages des canaux, etc.	342,285	371,626	8.56	
Loyers de pouvoirs d'eau et autres.	39,762	38,168		4.00
Total	382,047	409,794	7.26	
MOINS—Remises en vertu d'arrêtés en conseil.	43,975	48,138		
Revenu net.	338,072	361,656		

Voici un état comparatif du revenu provenant des divisions suivantes des canaux pour les années 1889 et 1890, indiquant l'augmentation ou la diminution en comparaison de l'année précédente :—

Canaux.	1888-89.	1889-90.	Augmenta- tion.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland.	183,008	215,792	17.91	
Canaux du Saint-Laurent.	72,443	55,974		22.73
Canal de Chambly.	23,285	17,669		24.11
Canaux de l'Outaouais.	53,639	53,068		1.08
Canal Rideau.	7,140	6,631		7.12
Canal de Saint-Pierre.	2,510	2,453		2.27
Canal de la Vallée de la Trent.	260	592	127.69	
Canal Murray.		238		
Total	342,285	352,417		
MOINS—Remises	43,107	48,138		
	299,178	304,279		

L'état suivant fait voir les augmentations et diminutions du revenu provenant du canal Welland, et les catégories d'articles qui y ont donné lieu :—

	1888-89.	1889-90.	Augmen- tation.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Navires.....	15,798	19,295	20.76	
Passagers.....	125	207	39.61	
Produits de la forêt.....	22,385	29,698	24.62	
do des animaux.....	148	331	123.65	
do de l'agriculture.....	90,496	109,970	17.7	
Objets manufacturés et marchandises.....	52,875	56,291	6.46	
Total des péages.....	182,007	215,792		
Amendes et dommages.....	1,000	4,367		
Total.....	183,007	220,159	20.3	
MOINS—remboursements.....	41,161	47,271		
Revenu net.....	141,161	172,888		

Le transport par le canal Welland pour le présent exercice est le plus considérable que nous ayons eu depuis 1877, alors qu'il y a passé 1,126,429 tonnes, contre 1,104,553 en 1890.

La quantité de fret transportée entre des ports américains en 1877 s'est élevée à 482,878 tonnes, contre 550,844 en 1890. C'est donc une augmentation de 67,966 pour cette année, et de 86,429 tonnes pour 1889.

On trouvera dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation les états de la quantité des grains transbordés aux ports de Colborne et de Kingston, ainsi que des états comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest à la mer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

Dr.

(Pour détails, voir

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1889.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics. Voir états nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
613 18	155,435 80		508 21		155,944 01	120 50	156,064 51
536 41	58,575 41			16 48	58,591 89	270 53	58,862 42
76 67	444 76				444 76	796 67	1,241 43
14 23	67 70				67 70		67 70
11 78	753 57				753 57	369 00	1,122 57
0 05	464 18		3,838 68	4 00	4,306 86	4,579 51	8,886 37
	51 10				51 10		51 10
1,252 32	215,792 52		4,346 89	20 48	220,159 89	6,136 21	226,296 10
33 46	786 26	400 80	60 00	3 00	1,250 06	1,173 70	2,423 76
809 94	14,811 64				14,811 64	800 00	15,611 64
367 09	1,086 24				1,086 24	743 00	1,829 24
48 86	2,257 41	26 40		1,116 70	3,400 51	3,449 37	6,850 88
325 47	27,428 61	4,866 73	80 00	8,077 16	40,452 50	21,685 41	62,137 91
746 36	9,603 46				9,603 46		9,603 46
2,331 18	55,973 62	5,293 93	140 00	9,196 86	70,604 41	24,402 11	95,006 52
272 50	5,917 13		33 00		5,950 13	70 00	6,020 13
30 85	11,273 71				11,273 71	75 00	11,348 71
	478 59				478 59		478 59
303 35	17,669 43		33 00		17,702 43	145 00	17,847 43
	34,985 85				34,985 85		34,985 85
	16,517 70				16,517 70	5 00	16,522 70
165 46	295 40	8 00	18 00		319 40	20 00	339 40
125 91	1,270 97				1,270 97		1,270 97
291 37	53,067 92	8 00	18 00		53,093 92	25 00	53,118 92
	4,833 33	102 90	5 00	24 00	4,965 23	527 75	5,492 98
121 72	1,439 64				1,439 64	55 00	1,494 64
	358 37	17 00		1 68	377 05	38 30	415 35
121 72	6,631 34	119 90	5 00	25 68	6,781 92	621 05	7,402 97
365 91	2,453 25				2,453 25		2,453 25

1889-90.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1890.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de pouv. d'eau et autres revenus des trav'x publics.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Welland.</i>				
Port-Colborne	155,330 76	114 52	1,232 41	156,677 69
Port-Dalhousie	59,028 17	270 53	100 13	59,398 83
Dunnville	359 83	796 67	161 60	1,318 10
Port-Maitland	81 43		0 50	81 93
Port-Robinson	705 03	369 00	60 32	1,134 35
Sainte-Catherine	4,246 73	4,639 69		8,886 42
Chippawa	48 56		2 54	51 10
Totaux	219,800 51	6,190 41	1,557 50	227,548 42
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>				
Beauharnois	1,283 52	1,173 70		2,457 22
Cornwall	15,325 07	800 00	296 51	16,421 58
Cardinal	1,110 78	913 00	172 55	2,196 33
Lachine	3,332 40		116 97	3,449 37
Montréal	40,777 97	21,685 41		62,463 38
Kingston	10,057 95		291 87	10,349 82
Totaux	71,887 69	24,572 11	877 90	97,337 70
<i>Canal Chambly.</i>				
Chambly	6,034 87	70 00	187 76	6,292 63
Saint-Jean	11,273 71	75 00		11,348 71
Saint-Ours	451 52		57 92	509 44
Totaux	17,760 10	145 00	245 68	18,150 78
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>				
Ottawa	34,985 85			34,985 85
Grenville	15,923 62	5 00	594 08	16,522 70
Carillon	456 06	20 00	28 80	504 86
Ecluse Saint-Anne	1,305 54		91 34	1,396 88
Totaux	52,671 07	25 00	714 22	53,410 29
<i>Canal Rideau.</i>				
Ottawa	5,045 23	447 75		5,492 98
Kingston-Mills	1,561 36	55 00		1,616 36
Smith's-Falls	377 05	38 30		415 35
Totaux	6,983 64	541 05		7,524 69
Canal Saint-Pierre	2,616 06		203 10	2,819 16

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

(Pour détails, voir

Dr.

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1889.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav publics, voir état nos 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	238 21				238 21		238 21
	18 00				18 00		18 00
34 58	269 39				269 39		303 97
	41 17				41 17		41 17
	43 24				43 24		43 24
16 62	219 87				219 87		236 49
51 20	591 67				591 67		642 87
4,717 05	352,417 96	5,421 83	4,542 89	9,243 02	371,625 70	31,329 37	407,672 12
					48,138 15		
					323,487 55		

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

1889-90—Fin.

canaux, etc.—Compte des recettes—Fin.

(Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs etc., le 30 juin 1890.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav. pub.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
... Canal Murray	106 64		131 57	238 21
... Canal de la Vallée de la Trent.				
... Burleigh			18 00	18 00
... Bobcaygeon	253 24		50 73	303 97
... Chutes Fénélon	38 78		2 39	41 17
... Hastings	41 74		1 50	43 24
... Peterborough	198 40		38 09	236 49
... Totaux	532 16		110 71	642 87
... Grand total	372,357 87	31,473 57	3,840 68	407,672 12
... MOINS—Remboursements d'après l'état 4.				
... Revenu net.				

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

CANAUX,
N° 2.—PERCEPTION du revenu sur les
(Pour détails, voir

Dr.

Montants recus du départe- ment pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointe- ments pour fonds de retraite.	Balances dues aux per- cepteurs le 30 juin 1890.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTION.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
3,026 40	57 63		3,084 03	<i>Canal Welland.</i>
2,177 35	38 00		2,215 35	Port-Colborne.....
770 15	15 00		785 15	Port-Dalhousie.....
621 00	10 00		631 00	Dunville.....
734 69	14 40		749 09	Port-Maitland.....
199 75	4 00		203 75	Port-Robinson.....
128 50	2 00		130 50	Sainte-Catherine.....
				Chippawa.....
7,657 84	141 03		7,798 87	Total.....
				<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>
1,307 10	17 00		1,324 10	Beauharnois.....
1,178 21	8 75		1,186 96	Cardinal.....
1,602 99	14 83		1,617 82	Cornwall.....
1,189 63	22 00		1,211 63	Kingston.....
2,155 31	34 00		2,189 31	Lachine.....
8,399 42	146 00		8,545 42	Montréal.....
15,832 66	242 58		16,075 24	Total.....
				<i>Canal Chambly.</i>
1,565 66	26 25		1,591 91	Chambly.....
1,467 82	24 25		1,492 07	Saint-Jean.....
517 00			517 00	Saint-Ours.....
3,550 48	50 50		3,600 98	Total.....
				<i>Canaux de l'Ottawa.</i>
737 61	14 16		751 77	Carillon.....
1,146 14	20 00		1,166 14	Grenville.....
1,540 96	6 25		1,547 21	Ecluse Sainte-Anne.....
3,424 71	40 41		3,465 12	Total.....
				<i>Canal Rideau.</i>
454 85	8 00		462 85	Kingston-Mills.....
2,207 39	40 00		2,247 39	Ottawa.....
331 70	6 00		337 70	Smith's-Falls.....
2,993 94	54 00		3,047 94	Total.....
				<i>Canal Saint-Pierre.</i>
196 00	4 00		200 00	Inspecteur des canaux.....
7 00			7 00	Imprimeur de la reine.....
1 69			1 69	Papeterie.....
2,193 50	36 00		2,229 50	En général.....
1,085 83			1,085 83	
350 64			350 64	
585 45			585 45	
37,879 74	568 52		38,448 26	Grand total.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.
[1890]

1889-90.

canaux—Compte des dépenses.

Annexe B.)

Av.

Balances dues aux per- cepteurs le 1er juillet 1889.	DÉPENSES AUTORISÉES PAR LE MINISTÈRE.					Total.
	Appointe- ments.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
2,881 83			192 00		10 20	3,084 03
1,900 00				154 00	161 35	2,215 35
750 00					35 15	785 15
500 00			75 00		56 00	631 00
720 00				1 25	27 84	749 09
200 00					3 75	203 75
100 00			25 00		5 50	130 50
7,051 83			292 00	155 25	299 79	7,798 87
1,216 00					108 10	1,324 10
1,113 72			50 00	7 00	16 24	1,186 96
951 52	542 00			7 50	116 80	1,617 82
1,100 00			45 00		66 63	1,211 63
1,700 00			360 00	34 10	95 21	2,189 31
7,300 00			525 00		720 42	8,545 42
13,381 24	542 00		980 00	48 60	1,123 40	16,075 24
1,500 00				45 00	46 91	1,591 91
1,400 00					92 07	1,492 07
500 00					17 00	517 00
3,400 00				45 00	155 98	3,600 98
708 32					43 45	751 77
1,000 00			50 00		116 14	1,166 14
1,500 00					47 21	1,547 21
3,208 32			50 00		206 80	3,465 12
400 00				32 00	30 85	462 85
2,000 00				15 08	232 31	2,247 39
300 00				5 00	32 70	337 70
2,700 00				52 08	295 86	3,047 94
200 00					7 00	200 00
					1 69	1 69
1,800 00				352 65	76 85	2,229 50
					1,085 83	1,085 83
					350 64	350 64
					585 45	585 45
31,741 39	542 00		1,322 00	653 58	4,189 29	38,448 26

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.
[1890] 173

LOYERS DE POUVOIRS D'EAU ET AUTRES.
 N° 3.—ETAT SOMMAIRE des comptes des locataires.
 (Pour détails, voir annexe A, n° 28.)

Balances dues le 1er juillet 1889.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1890.	Total.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, <i>Vide</i> état n° 1.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22,114 60	7,688 15	29,802 75	Canal Welland.....	150 00	6,085 83	220 00	23,346 92	29,802 75
6,383 62	986 00	7,369 62	do Williamsburg.....		743 00		6,626 62	7,369 62
827 50	765 00	1,592 50	do Cornwall.....		800 00		792 50	1,592 50
2,404 00	2,527 20	5,021 20	do Beauharnois.....	180 00	1,173 70	40 00	3,627 50	5,021 20
15,556 71	24,501 56	40,148 27	do Lachine.....		21,684 41	70 00	18,393 86	40,148 27
161 84	120 00	281 84	do Chambly.....		145 00		136 84	281 84
6,343 55	1,349 20	7,692 75	do Rideau.....		621 05	12 00	7,059 70	7,692 75
181 00	121 00	302 00	Divers comptes.....		26 00	50 00	226 00	302 00
			<i>Ventes de terres.</i>					
6,637 92	20 04	6,657 96	Comptes du capital et des intérêts.....			6,303 78	354 18	6,657 96
60,700 74	38,168 15	98,868 89	Totaux.....	330 00	31,278 99	6,695 78	60,564 12	98,868 89

Echu..... \$38,168 15
 MOINS—Remises..... 253 34
 Revenu net..... \$37,914 81

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 4.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1889-90.

Balances dues le 1er juillet 1889.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. Voir état n° 1.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	<i>Havres.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	49 50	49 50	..... Port-Colborne.....	43 52	5 98	49 50
	0 88	0 88	..... Port-Dalhousie.....	0 88	.....	0 88
	50 38	50 38	.....Totaux.....	44 40	5 98	50 38

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

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

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889-90.

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1889.			\$ cts.	\$ cts.
Welland....	A. E. D. Mackay et Fils	12 juillet	Port-Colborne	Droits remb. en vertu des statuts révisés, chap. 29, art. 8....	91 80	
do	John Malcolmson.....	15 do	do ..	do ..	103 50	
do	W. O. Zealand.....	19 do	do ..	do ..	176 40	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	24 do	do ..	do ..	86 58	
do	W. Ira Story.....	27 do	do ..	do ..	100 80	
do	Cie de transp., K. et M.	2 août	do ..	do ..	473 04	
do	J. Malcolmson.....	5 do	do ..	do ..	75 60	
do	Cie de transp., K. et M.	6 do	do ..	do ..	100 44	
do	Capit. Godman.....	7 do	Port-Dalhousie	do ..	22 20	
do	Capit. N. Monck.....	7 do	do ..	do ..	7 80	
do	Cie de transp., Montréal.	8 do	Port-Colborne	do ..	3,333 60	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	1 do	do ..	do ..	97 20	
do	do	12 do	do ..	do ..	92 88	
do	Cie de transp., K. et M.	13 do	do ..	do ..	935 46	
do	Cie de transp., Montréal.	19 do	do ..	do ..	3,725 28	
do	W. Ira Story.....	20 do	do ..	do ..	97 38	
do	John Malcolmson.....	21 do	do ..	do ..	85 68	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	22 do	do ..	do ..	98 64	
do	Cie de transp., K. et M.	22 do	do ..	do ..	416 52	
do	do	3 sept.	do ..	do ..	351 18	
do	Cie de transp., Montréal.	6 do	do ..	do ..	3,022 56	
do	Cie de transp., K. et M.	6 do	do ..	do ..	415 80	
do	do	24 do	do ..	do ..	232 38	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	24 do	do ..	do ..	91 80	
do	John Malcolmson.....	13 do	do ..	do ..	91 98	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	9 oct.	do ..	do ..	91 80	
do	Cie de transp., K. et M.	9 do	do ..	do ..	209 52	
do	do	9 do	do ..	do ..	741 06	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	10 do	do ..	do ..	91 62	
do	Cie de transp., Montréal.	11 do	do ..	do ..	4,097 16	
do	W. Ira Story.....	8 do	do ..	do ..	118 62	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	12 do	do ..	do ..	99 90	
do	John Malcolmson.....	12 do	do ..	do ..	108 72	
do	Cie de transp., K. et M.	14 do	do ..	do ..	894 78	
do	A. E. D. Mackay, fils.....	14 do	do ..	do ..	94 68	
do	A. E. Hume.....	14 do	do ..	do ..	335 70	
do	Cie de transp., Montréal.	28 do	do ..	do ..	3,293 46	
do	Muskoka Mill Co.....	4 nov.	do ..	do ..	16 89	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	12 do	do ..	do ..	94 86	
do	Cie de transp., K. et M.	12 do	do ..	do ..	1,243 08	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	12 do	do ..	do ..	91 80	
do	John Malcolmson.....	12 do	do ..	do ..	108 00	
do	Cie de transp., K. et M.	12 do	do ..	do ..	600 12	
do	A. E. Hume.....	13 do	do ..	do ..	120 96	
do	Cie de transp., Montréal.	13 nov.	do ..	do ..		
do	do	13 do	do ..	do ..	52 92	
do	do	13 do	do ..	do ..	3,577 68	
do	W. Ira Story.....	13 do	do ..	do ..	108 00	
do	Cie de transp., K. et M.	13 do	do ..	do ..	100 80	
do	Cie de transp., Montréal.	13 do	do ..	do ..	5 40	
do	Capit. J. Graham.....	3 déc.	do ..	do ..	42 40	
do	G. E. Jacques et Cie.....	18 do	do ..	do ..	114 84	
		1890.				
do	Capt. Fitzgerald.....	5 fév.	do ..	do ..	23 80	
do	Cie de transp., Montréal.	5 mai	do ..	do ..	2,554 02	
do	S. Hopkins.....	10 do	do ..	do ..	25 20	
do	Cie de transp., Montreal.	13 do	do ..	do ..	133 38	

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889-90—*Suite.*PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890.			\$ cts.	\$ cts.
Welland	Cie de transp. K. et M.	16 mai.	Port-Colborne.	Droits remb. en vertu des statuts révisés, chap. 29, art. 8.	561 42	
do	Æ. D. Mackay, fils.	17 do	do	do	90 72	
do	J. B. Fairgrieve.	19 do	do	do	99 90	
do	Æ. Mackay, fils.	21 do	do	do	85 68	
do	A. E. Hume.	21 do	do	do	105 84	
do	Cie de transp., Montréal.		do	do	2,830 68	
do	H. A. Young.		do	do	229 32	
do	Æ. D. Mackay, fils.	2 juin	do	do	93 42	
do	Cie de transp., Montréal	2 do	do	do	2,484 80	
do	Cie de transp., K. et M.	6 do	do	do	940 32	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	16 do	do	do	99 90	
do	Cie de transp., Montréal	16 do	do	do	109 98	
do	A. E. Hume.	16 do	do	do	105 84	
do	J. Malcolmson.	17 do	do	do	105 48	
do	do	23 do	do	do	100 80	
do	A. M. Robertson.	24 do	do	do	176 40	
do	T. Myles et Fils.	26 do	do	do	50 10	
do	A. E. Hume.	30 do	do	do	100 88	
do	Æ. Mackay, fils.	30 do	do	do	93 24	
do	Cie de transp., Montréal	30 do	do	do	4,227 66	
do	J. B. Fairgrieve et Fils.	30 do	do	do	99 90	
do	F. H. Taylor.	30 do	do	do	176 40	
do	Æ. D. Mackay, fils.	30 do	do	do	90 72	
do	H. A. Young.	30 do	do	do	192 60	
do	Cie de transp., K. et M.	30 do	do	do	314 64	
do	Æ. D. Mackay, fils.	30 do	do	do	85 68	
do	do	30 do	do	do	90 72	
		1889.				47,270 71
St-Laurent	D. Murphy et Cie.	19 juill.	Lachine		2 30	
do	Cie de transp., K et M.	19 do	do	do	12 00	
do	W. Ira Story.	7 août.	do	do	14 45	
do	Cie de transp., Montréal	2 sept.	{ Beauharnois (Montréal.) }	do	32 18	
do	S. S. Cooke.	13 do	Cardinal.	do	3 50	
do	Jocks et Delormier.	12 oct.	{ Beauharnois (Montréal.) }	do	12 82	
do	Hall Frères.	25 do	Cornwall.	do	11 40	
do	H. P. Grange, commis.	25 do	Lachine.	do	17 99	
		1890.				
do	Cie de transp., Montréal	10 jan.	Cornwall.	do	32 29	
do	G. A. Harris.	13 do	do	do	367 30	
do	do	5 fév.	Montréal.	do	8 80	
do	A. W. Hepburn.	12 juin.	do	do	48 94	
do	Cie de transp., Montréal	24 do	Cornwall.	do	41 93	
		1889.				605 90
Ottawa	J. Bte. Beaulieu.	15 juill.	Carillon	do	9 00	
do	do	15 do	do	do	25 80	
do	F. X. Wilson.	15 do	do	do	30 00	
do	Moïse Bergeron.	15 do	do	do	2 16	
do	Michel Corbeil.	19 do	do	do	4 20	
do	D. Murphy et Cie.	19 do	do	do	20 63	
do	do	7 août.	do	do	31 24	
do	do	7 do	do	do	4 93	
do	Prosperé Binet.	13 do	do	do	9 80	
do	Napoléon Lavoie.	13 do	do	do	0 60	
do	Cyrille Bertrand.	27 do	do	do	4 40	
do	N. Lewaigh.	12 sept.	do	do	3 00	
do	Alex. Montreuil.	12 do	do	do	2 10	

[1890]

N° 5.—REMISES DE DROITS, 1889-90—*Fin.*PÉAGES DES CANAUX—*Fin.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1890.			\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	Henry Yeay.....	24 sept.	Carillon.....	Droits remb. en vertu des statuts révisés, chap. 29, art. 8....	37 89	
do.....	Elisha Cooke.....	14 oct.	do.....	do.....	7 00	
do.....	J. A. Cameron.....	15 do.	do.....	do.....	3 50	
do.....	D. Murphy et Cie.....	15 do.	Grenville.....	do.....	9 56	
do.....	Dean et Baptist.....	25 do.	Carillon.....	do.....	7 50	
do.....	Cléophas Aubé.....	27 do.	do.....	do.....	4 50	
do.....	F. X. Lauzon.....	27 do.	do.....	do.....	2 40	
do.....	James Park.....	15 nov.	do.....	do.....	4 62	
		1890.				
do.....	G. A. Harris.....	13 janv.	Grenville.....	do.....	24 67	
do.....	J. B. Brunette.....	19 mars.	do.....	do.....	4 32	
do.....	Isaac Yandag.....	27 do.	do.....	do.....	4 32	
		1889.				258 14
Rideau.....	J. P. Tett et Frères.....	19 juill.	Kingston Mills	do.....		3 40
				Total des péages des canaux remboursés.....		48,138 15

REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

Ottawa.....	Cie de ch. de fer P. C.....	1889.			20 00	
Montréal...	Cie d'entrepôt de Montréal.....	1890.				
		7 juin.			233 34	
				Total de remises de droits sur loyers de pouvoirs d'eau.....		253 34

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes.	20	713	1								101	20 15
Produits agricoles non énumérés, légumes animaux.		1	420								754	23 65
Instruments aratoires.											421	21 03
Orge.	14	144	5,710	197	2						5,909	861 82
Bricks.			4								148	13 85
Os.												
Soutre.												
Ciment et chaux hydraulique.	1		32				56				56	8 40
Argile, chaux et sable.							52				85	11 80
Houille.	32	185	197,919	615	157,797						475	49 80
Maïs.											230,216	46,655 45
Bestiaux.											355,770	71,154 00
Coton (brut).			1		2						1	0 55
Taence et poterie.												
Bois de teinture et matières tinctoriales.											18	2 70
Poisson.												
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.	9	2,812	6		4,690						8,441	1,196 64
Moules.					1						7	7 95
Gypse.											308	3 85
Verrerie, de toutes sortes.	1		15		308						16	2 40
Foin pressé.												
Cochons.	13										15	1 40
Chevaux.	18										18	1 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.			12,043		9,075						21,118	1,058 72
Fer, chemin de fer.	3		44								47	7 05
“ en grueuse.	6		44								50	653
“ tout autre.	108		105		963						1,176	129 32
Minerais de fer.											521	280 44

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe ou min. chimique et autres, excepté le fer.												
Saïndoux et huile de saïndoux												
Farines, de toutes sortes												
Vianades, autres que le lard.												
Marbre.												
Manille.												
Mélasse.												
Clous.												
Avoine.												
Huile, en barils.												
Huileux oléagineux												
Pois.												
Hommes de terre.												
Lard.												
Peinture.												
Pois et goudron.												
Guénilles.												
Seigle.												
Résine.												
Sel.												
Pierre, pour la taille.												
" impropre à la taille, non ouverte.												
" ouverte.												
Graines, toutes sortes.												
Montons.												
Centre de soude.												
Acier.												
Sucre.												
Spiritueux, bière, etc.												
Whisky, brut.												
Sulf.												
Ter blanc.												
Ter benthine.												
Bié.												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Blanc de plomb.												
Bianco de cérose.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Ecorce.												
Barils, vides.												
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires.												
" en radeaux.												
Cercles.												
Echelas à houblon.												
Bois de service, scoté sur navires.												
" en radeaux.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
" en radeaux.												
Liens de chemins de fer, sur navires.												
" en radeaux.												
Billots de sciage.												
Douves et fondis, barils.												
" Indes occidentales.												
Douves, salons.												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
" en radeaux.												
Bois de construction, carré, sur navires.												
" en radeaux.												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.												
Total du fret payant péages.												
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>												
Briques.												
Ciment et chaux hydraulique.												
Argile, chaux et sable.												
Faïence et porcelaine.												
Foisson.												
Fleur de farine.												
Verrerie, de toutes sortes.												
Chevaux.												
Fer, chemin de fer.												
" en gause.												
" tout autre.												
Mélasse.												
Clous.												
CoHuile, en barils.												

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Lard.....									33		33
Peinture.....	20		33						52		52
Poix et goudron.....			12						12		12
Sel.....	65		4,210						4,284		4,284
Pierre, pour la taille.....			12						12		12
Cendre de soude.....			788						788		788
Acier.....			4						4		4
Sucre.....	4		450						454		454
[Spiritueux, bière, etc.	12		288						298		298
Tabac, brut.....			1						1		1
Ferblanc.....	57		37						94		94
Térébenthine.....	1		1						2		2
Bianc de plomb.....	2		11						13		13
Bianc de céruse.....	21		31						52		52
Laine.....			13						13		13
Toutes autres marchandises non énumérées.....	262		1,219						1,481		1,481
Bois de serv., enfranch., de Welland au Port-Robinson.....		290								290	
Grand total du fret.....	30,633	60,688	28,574	19,565	245,679	305,165	10,840	403,400	315,726	788,827	1,104,563
Total des péages sur navires.....											19,294 97
" " passagers.....											207 43
" " articles en franchise.....											4,346 89
Amendes et dommages.....											20 48
Autres reppêtes.....											290,159 89
Total du revenu, y compris les loyers de poudroirs d'eau.....											

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N^o 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn lux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.
	Mon- tée.	Des- cente.	Mon- tée.	Des- cente.	Mon- tée.	Des- cente.	Mon- tée.	Des- cente.		\$	cts.		$	cts.
Alcalis, potasse et perlasse	2						1	100	101	0 15	20 00	20 15
Pommes,		21					21		21	3 15		3 15
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
Produits agricoles, non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Oryze			5,710					5,710	5,712	856 50	0 40	856 90
Braves												
Os							56	56	56	8 40		8 40
Soufre		17					69	69	69	10 35		10 35
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille	80		197,919	615	7,707	31,593	205,706	32,207	237,913	41,141 20	5,472 40	46,613 60
Maïs			157,737		197,973		355,770		355,770	8,200 00	62,054 00	71,154 00
Bestiaux												
Os, brut		1							3	0 15	0 40	0 55
Faïence et porcelaine		1										
Bois de teinture et matières tinctor. Poisson	5	11					11	5	16	1 65	1 00	2 65
Lin et chanvre												
Fleur de farine	2			4,600		969		5,629	5,631	0 30	1,125 80	1,126 10
Meubles				27		6		33	40	1 05	6 60	7 65
Gypse	1											
Verrerie, de toutes sortes		15					16		16	2 40		2 40
Foin, presse												
Cochons												
Chevaux		2							6	0 30	0 80	1 10
Peaux vert. et salées, cornes et sabots Glace			12,043				21,118		21,118	1,055 90		1,055 90
1 Fer, chemin de fer	3						47		47	7 05		7 05

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.		
									\$ cts.	Descente.	
Fer, en gueuse.....					613	613	44	613	6 60	122 60	129 20
" tout autre.....	105		903	521		521	1,173	521	175 95	104 20	280 15
Minéral de fer.....											
Cryolithe ou minéral chimique, et autre minéral, excepté le fer.....	10										
Saindoux et huile de saindoux.....				49		49					18 00
Farine, de toutes sortes.....				15,128		15,128			0 45	3,060 60	3,061 05
Vianes, autres que le lard.....			4,499	4		4	4,499		67 85	7 00	67 85
Mante.....			48			48			7 20	7 20	7 20
Manteille.....			226			226			34 20	17 60	51 80
Mélasse.....	2								12 60		12 60
Clous.....	70		33,279		790	790	34,142	6	1 20	6,828 40	6,828 40
Avoine.....					798	798			159 60		159 60
Huile, en barils.....	1										
Tourteaux oléagineux.....											
Pois.....											
Pommes de terre.....				41		41				0 20	0 20
Lard.....				3		3				223 60	223 60
Peinture.....							470		70 50	0 60	70 50
Poix et goudron.....			100								
Guénilles.....											
Resine.....	888										
Seigle.....				952		952					
Sel.....	587										
Pierre, pour la taille.....	591										
" ouvrée.....				20		20					
" impropre à la taille, non ouvrée.....			4,817				4,817		106 50	588 00	588 00
Graines, de toutes sortes.....			135								
Moutons.....											
Centre de soude.....											
Acter.....			84				84		12 60		12 60
Sucre.....	9		868				906		135 90		135 90
Spiritueux, bière, etc.....	5			246		246	9	269	1 35	53 80	55 15
Tabac, brut.....	2						2		0 30		0 30

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.		
									\$ cts.	Descente.	
Suif.....			33	13			33	13	4 95	2 60	7 55
Ferblanc.....	125						125		18 75		18 75
Térébenthine.....											
Blé.....	11,117		40,416	1			126,644	126,644	25,328 80	0 20	25,328 80
Blanc de plomb.....											
Bianc de ceruse.....											
Laine.....				395		395					
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	179		25,916	1,180		1,180	26,225	1,376	3,933 75	275 20	4,208 95
Korocé.....			3	87		87			0 45	16 66	17 11
Barils, vidés.....											
Corbes de navires.....											
Floctes.....	660										
Bois de chauffage, sur navires, en radeaux.....											
Cercles.....											
Echelles à houblon.....			16,670								
Bois de service, scié, sur navires, en radeaux.....	2,332			49,197							
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	215										
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	5										
Liens de chcm. de fer, sur navires, en radeaux.....	96										
Billots de sciage.....											
Doues et fonds, barils.....											
" " Indes Occiden.....											
Doues, saloirs.....											
Bardeaux.....											
Piq. et perch. pour clôtures, sur nav. en rad.....	17										
Bois de constr., carré, sur navires, en radeaux.....	22,941		240								
Traverses.....	1,720										
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....			67	2			67	2	26 80	0 80	27 60
Total du fret payant péages.....	1,344		18,696	16,910	245,679	305,165	7,708	401,813	57,163 25	137,302 52	194,465 77
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>											
Bricks.....	9						92				92
Ciment et chaux hydraulique.....	9						765				765
Argile, chaux et sable.....	3						64				64
Poterie et faïence.....											
Poisson.....											

N^o 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, montant des péages.			
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.							
															\$	cts.	\$
Fleur de farine.....			48						48		48						
Verrerie de toutes sortes.....	1		7						8		8						
Chevaux.....	1								1		1						
Fer, chemin de fer.....	18,084		729						18,813		18,813						
“ en gueuse.....	78		46						124		124						
“ tout autre.....	65		68						133		133						
Mélasses.....			56						56		56						
Cloüs.....	268		422						690		690						
Huile, en barils.....	4		8						7		7						
Lard.....			38						33		33						
Peinture.....	20		32						52		52						
Poix et goudron.....			12						12		12						
Sel.....	65		4,219						4,284		4,284						
Pierre, pour la taille.....			12						12		12						
Centre de soude.....			783						783		783						
Acier.....	4		4						4		4						
Sucre.....	4		450						454		454						
Spiritueux, bière, etc.....	12		286						298		298						
Tabac, brut.....			1						1		1						
Ferblanc.....	57		37						94		94						
Térébenthine.....	1		1						2		2						
Blanc de plomb.....	2		11						13		13						
Blanc de ceruse.....	21		31						52		52						
Laine.....			13						13		13						
Marchandises non énumérées.....	262		1,219						1,481		1,481						
Grand total, fret.....	20,310	40,373	28,200	16,910	245,679	305,165	7,708	401,813	301,897	704,261	1,066,158						
Total, péages sur navires.....												9,025	26	18,425	08		
“ passagers.....												42	25	9,399	77		
“ articles en franchise.....														55	40		
Total des péages.....														66,230	76	212,988	45

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 20 novembre 1890.

B. H. TEAKLES, P. C., revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....											\$ cts.
Pommes.....	20	713							20	713	20 50
Produits agricoles, non énumérés, légumes, do animaux.....		1		420					421	421	21 03
Instruments aratoires											
Orge.....	14	144		197					14	197	4 92
Baiques.....				4					14	162	13 85
Os.....											
Soufre.....	1			15					16	16	1 54
Ciment et chaux hydraulique.....		475							475	475	49 80
Argile, chaux et sable.....	12	185							1,118	185	1,303
Houille.....											
Mais.....											
Bestiaux.....											
Coton brut.....											
Évience et poterie.....											
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		2								2	0 05
Poisson.....											
Lain et chanvre.....	7	2,812							7	2,812	70 54
Fleur de farine.....		4							4	4	0 30
Meubles.....										308	3 85
Gypse.....				308							
Verrerie, de toutes sortes.....											
Foin, pressé.....											
Cochons.....	13	5							13	5	0 39
Chevaux.....	18								18		1 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....		450							18	450	2 82
Glace.....											
Fer, chemin de fer.....									6		0 12
Fer en gueuse.....											

[1890]

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Fer, tout autre.....												
Minerai de fer.....	3	3							3	3	6	0 29
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer.....												
Saindoux et huile de saindoux.....									48	408	48	0 93
Farine, de toutes sortes.....									155	240	408	67 58
Vianes, autres que le lard.....									210	210	155	4 30
Manibe.....											45	1 13
Manille.....												
OMélasse.....	48	408										
Clous.....	5	240										
Avoine.....												
Huile, en barils.....												
Tourteaux oléagineux.....	240											
Pois.....												
Pommes de terre.....												
Lard.....												
Peinture.....												
Poix et goudron.....												
Guénilles.....												
Seigle.....												
Résine.....	19								42		42	1 09
Sel.....												
Pierre, pour la taille.....												
“ carrée.....												
“ impropre à la taille, non ouvrée.....												
Graines, de toutes sortes.....	488	28							488	28	511	31 05
Moutons.....												
Centre de soudé.....												
Acier.....	130								130		130	2 50
Sucre.....											15	1 68
Spartineux, bière, etc.....												
Tabac, brut.....												
Suif.....												
Terblanc.....												

Térébenthine.....	5,304	1,259								1,876	1,588	7,180	2,842	10,022	625 10
Blé.....															
Blanc de plomb.....															
Blanc de cèruse.....															
Loane.....															
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	626	302	4									630	302	932	22 42
Ecorce.....															
Barils, vides.....															
Courbes pour bâtiments.....															
Notes.....															
Bois de chauffage, sur navires.....	2,202	10,545	300									2,502	10,545	13,047	564 60
“ en radeaux.....															
Cercles.....															
Echelles à hotblon.....															
Bois de service, soté, sur navires.....	1,162	871										1,162	871	2,033	116 55
“ en radeaux.....															0 22
Mâts, esparses, poteaux de télégr., sur navires.....	5														0 25
“ sur navires.....															7 69
Liens de chemins de fer, sur navires.....															
“ en radeaux.....															
Billots de sciage.....															
“ en radeaux.....	1,508														97 10
Deuves et fonds.....	218														17 40
“ pipes.....															
“ Indes Occidentales.....															
Donves, saloirs.....															0 15
Bardeaux.....															
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....															
“ en radeaux.....															
Bois de construction, carré, sur navires.....															0 44
“ en radeaux.....															
Traverses.....															
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....															
Total du fret payant péages.....	10,323	20,025	374							3,132	1,506	13,829	24,276	38,105	1,824 35
Bois de construction exempt de droit de passage de Welland à Port-Robinson.....		290											290	290	
Grand total, fret.....	10,323	20,315	374							3,132	1,506	13,829	24,566	38,395	
Total des péages sur navires.....															869 94
“ passagers.....															109 78
“ articles en franchise.....															\$14 08
Total des péages.....															2,804 07

N° 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn. x.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.		
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Alcalis, potasse et perlasse.																			
Pommes.	15	67			26				26	67	98								16 00
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1,349	2,543						1	15	2,544	2,559								374 48
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	36	802							33	1,088	1,490								89 94
Produits agricoles, non énumérés, minéraux.	102	18							8	802	846								117 44
Instruments aratoires.	905	1,379							905	1,379	2,284								47 70
Orges.	8,251	356			202				356	9,610	9,966								405 16
Os.	24	58							24	384	408								52 87
Soufre.									84	84	84								3 16
Ciment et chaux hydraulique.	4,851	170							5,697	170	5,777								646 92
Agrile, chaux et sable.	19,955	4,025			20			4,949	24,904	4,025	28,929								1,152 80
Houille.	32	45,013							70	132,263	132,283								18,062 51
Mais.	2,363	2,363							32	9,725	9,757								200 48
Bestiaux.	40	395							40	395	485								34 80
Coton, brut.																			
Fatence et poterie.	116	32							181	32	213								40 95
Bois de teint et mat. tinctoria.	36	19							158	19	177								12 23
Poisson.	596	211							674	211	885								80 08
Lin et chanvre.									164	164	164								6 15
Fleur de farine.	751	490			12				811	626	1,437								145 81
Meubles.	133	397							133	397	530								98 81
Gypse.	2,154	350							2,154	350	2,504								49 89
Verrerie, de toutes sortes.	364	72							390	73	463								87 46
Foin, pressé.	1,277	615			65				1,342	615	1,957								92 26
Cochons.	1	31							1	31	32								4 69
Chevaux.	104	261			2				106	261	367								26 02
P eaux vertes et salées, cornes et sabots.																			
Glace.	15	15																	

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn. x.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.		
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Fer, chemin de fer.	17,883	40			534														2,721 59
" en gueuse.	4,619	51			46														694 35
" tout autre.	16,607	3,082			51				50	3,082	19,748								987 69
Minéral de fer.																			
Cryolithe ou minéral chimique, et autres minéraux, excepté le fer.	37	11																	
Sandoux et huile de sandoux.	55	883																	
Farines, de toutes sortes.	17	34																	
Vianres, autres que le lard.	16								27										
Marbre.	6																		
Manille.	6																		
Mélasse.	528	24			56														
Clous.	2,447	562			206														
Avoine.	683	2,109			5														
Huiles (en barils).	791	277			22														
Tourteaux oléagineux.	21																		
Pois.	957	22,043			31														
Pommes de terre.	32	30																	
Lard.	273	402			38														
Peinture.	185	100							19										
Poix et goudron.	78	88			12														
Chevilles.	50	33																	
Seigle.	17	1,947																	
Resine.	3,570	130			3,922														
Sol.	1,906	5,571																	
" impropre à la taille, et autres minéraux, excepté le fer.	108	50			10														
Graines, de toutes sortes.	974	1,221																	
Montons.	6,909	608							6,909	608	7,517								
Centre de soude.	690	49			786														
Acier.	3,005	4																	
Sucre.	442	442																	
Spiritueux, bière, etc.	6	1																	
Tabac, brut.	68																		
Suif.	321	86			37														
Étain.	16	6																	
Térébenthine.	29,758	3,690			102														
Blé.	85	1																	
Blanc de plomb.	325	7																	
Blanc de ceruse.	21	2																	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	6,849	2,829			1,033														
Ecorce.	127	79			42														
Barils, vides.																			
Courbes pour bâtiments.																			
Flottes.	589	4,944																	

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnageux.		Total tonn x.		Montant des péages.		Total, péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
																	cts.
Bois de chauffage, sur navires en radeaux	4,151	7,389	600				4,751	7,389	6		12,140	90 76	217 15	307 91			
Cercles Echalas à houblon.	6						6		3		6	0 25		0 25			
Bois de serv., scié, en radeaux	20,815	27,456	552	360		615	21,367	28,431			49,798	555 79	891 27	1,447 06			
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	242						242				242	10 02	10 02	10 02			
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	17,936						17,936				17,936		448 40	448 40			
Liens de cil, de fer, sur navires	3,948						3,948				3,948		98 70	98 70			
Billots de scage, en radeaux	1,596						1,596				1,596		31 88	31 88			
Douves et fonds, barils	42	18,137					42	18,137			18,179	1 00	414 54	415 54			
“ “ pipes	146						146				146	5 49	5 49	5 49			
“ “ Indes Occid.	10	10	16				10				10	0 80	0 80	0 80			
Douves, saloirs.	8	46					24				70	12 58	8 25	20 83			
Bardeaux.	1						1				1	0 10		0 10			
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	10						10				10	0 25		0 25			
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	310	1,718					310	1,718			2,028	9 13	22 73	31 86			
Bois de const., car., sur navires	2,477	8,294					2,477	8,294			10,771	79 65	206 85	286 50			
“ “ en radeaux	11,874						11,874				11,874		30 90	30 90			
Traverses	104	86					104	86			190	36 80	11 50	48 30			
Articles en bois et bois en partie fabriqués.																	
Total, fret payant péages	172,667	211,196	10,225	958	1,163	2,338	199,089	309,450	15,034	94,958	508,589	14,658 93	23,280 64	37,939 57			
<i>Articles en franchise, ayant payé pleins péages sur le c. Wetland.</i>																	
Cendre.		98										98					
Mais.		186,430							1,730			188,160					

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnageux.		Total tonn x.		Montant des péages.		Total, péages.		
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
																	cts.
Fleur de farine.	7,087	1															
Meubles	1																
Chevaux	3																
Yarnes, de toutes sortes	184																
Vieilles, autres que le lard.	29																
Marchandises non énumérées	129																
Tourteaux oléagineux.	798																
Avoine.	790																
Huile, en barils.	4																
Lard	1,018																
Seigle.	2,404																
Graines, de toutes sortes	2																
Spiritueux, bière, etc	20																
Blé.	78,256																
Bois de construction.	3,319																
Bois de serv., scié, sur navires.	4,586																
“ “ en radeaux.	4,384																
<i>Articles en franchise, par arrêté du conseil.</i>																	
Ciment et chaux hydraulique.	268																
Argile, chaux et sable.	744																
Houille	60,519																
Flottes	580																
Bois de construct., sur navires	17																
Marchandises	5																
Pierre, ouvrée	2,561																
“ non ouvrée.	9,456																
“ pour la taille.	750																
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages s. le c. Rideau	10																
Grand total, fret.	235,282	509,162	10,344	958	1,163	2,338	610,744	910,101	98,286	299,357	920,095	23,943 88	37,568 92	61,512 80			
Total, péages sur navires.																	
“ passagers.																	
“ marchandises en franchise.																	
Quaiage et emmagasinement.																	
Amendes et dommages.																	
Hivernage, droits de bassin et autres recettes.																	
Total du revenu, non compris les loyers de poudriers d'eau.																	
9,258 88																	
6,200 38																	
1,958 92																	
15,459 26																	
2,574 79																	
5,293 93																	
140 00																	
9,196 86																	
70,004 41																	

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

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, Montée.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	cts.	\$	cts.
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes.	63							63		63			12 60	
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	2,467						2,467		2,467				370 05	
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	41						254		295				6 15	44 25
Instruments aratoires.	2						2		691				108 35	108 65
Orge.	11						11		11				2 20	2 20
Os.	1,140						179		1,140				24 10	24 10
Os.	30						39		179				26 85	26 85
Ciment et chaux hydraulique.	1,956						2,711		2,714				5 85	5 85
Argile, chaux et sable.	33						33		377				0 45	0 45
Houille.	42,195				68,407		110,602		110,602				16,561 70	16,561 70
Bestiaux.	2,102				7,228		9,330		9,330				186 60	186 60
Coton, brut.	49						49		49				7 35	7 35
Poterie et faïence.	50						115		147				6 40	6 40
Bois de teint. et matières tinct.	14						14		14				2 80	2 80
Poisson.	289						317		381				2 10	49 65
Lin et chanvre.	488						48		488				73 20	80 40
Membres.	376						35		376				75 20	82 20
Verre, de toutes sortes.	62						318		381				12 00	76 20
Roûn, pressé.	31						7		31				4 65	4 65
Cochons.	34						3		41				6 15	6 15
Chevaux.	7						17		17				2 55	2 55
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	14													
Glace.														

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, Montée.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	cts.	\$	cts.
Fer, chemin de fer.	17,498						18,032		18,032				2,704 80	2,704 80
" en gueuse.	4,414						4,460		4,460				668 74	668 74
" tout acier.	1,505						1,046		1,075				251 25	251 25
Minerai de fer.													112 35	112 35
Cryolithe ou minerai chimique et autr. min. excepté le fer.	2						2		2,247				0 90	0 90
Saindoux et huile de saindoux.	2						232		232				34 80	34 80
Pommes, de toutes sortes.	1						1		6				0 90	0 90
Viandes, autres que le lard.	1						9		6				1 80	1 80
Marbre.	6						6		2				0 40	0 40
Mille.	282						288		288				57 60	57 60
Mélasse.	1,963						2,229		2,234				446 77	446 77
Clous.	483						431		1,268				27 44	27 44
Avoine, en bails.	431						5,953		1,630				89 80	89 80
Huile, en bails.													122 31	122 31
Tourteaux oléagineux.													3 90	3 90
Pois.	25						58		106				16 65	16 65
Pommes de terre.	105						42		238				47 60	47 60
Lard.	166						48		46				9 20	9 20
Peinture.	31						9		32				6 40	6 40
Poix et goudron.	5						1		1,134				0 20	0 20
Guénilles.	1						1		1				852 00	852 00
Seigle.	1,759						5,680		5,680				264 45	264 45
Résine.	23						23		1,703				10 00	10 00
Pierre pour la taille.	1						1		51				20 20	20 20
" ouvrée.														
" impropre à la taille, non ouvrée.														
Graines, de toutes sortes.	169						169		672				55 80	55 80
Centons.	604						19		186				28 20	28 20
Acier.	329						21		21				3 15	3 15
Sucres.	2,800						1,890		1,890				277 99	277 99
Spiritueux, bière, etc.	100						333		333				51 25	51 25
Tabac, brut.	65						2,955		2,955				0 40	0 40
Stuf.	260						447		431				86 20	86 20
Étain.	15						1		1				0 15	0 15
Térébenthine.	190						65		65				9 75	9 75
Blé.	78						297		308				61 60	61 60
Blanc de plomb.	310						16		16				2 20	2 20
Blanc de céruse.	10						100		1,208				24 20	24 20
Laine.	3,958						88		84				16 80	16 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés.							16		18				67 80	67 80
Écorce.													2 70	2 70
Barils, vides.														
Canots pour bâtiments.														
Flottes.														
Bois de chauffage, sur navires.														

N° 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.		Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Alcalis, potasse et perlasse.									26	4	30	2 60	0 80	3 40		
Pommes.	15	76							15	77	92	1 42	3 01	4 43		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1,095	67						33	1,128	67	1,195	42 54	3 15	45 69		
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	34	113						8	42	113	155	3 57	10 22	13 79		
Instrumente aratoires.	102	7						102	905	239	1,144	15 02	0 70	15 72		
Orges.	8,150	356						359	9,431	356	9,787	18 25	5 35	23 60		
Os.	24	19						326	202	345	369	3 90	20 50	378 31		
Soufre.	2,806	167						84	84	84	84	3 16	46 12	47 02		
Ciment et chaux hydraulique.	3,648	17						4,940	2,896	167	3,063	230 86	8 96	239 82		
Argile, chaux et sable.	19,922	2,818						840	24,871	3,648	28,519	943 70	147 60	1,091 30		
Honille.	32	201						78	32	21,661	21,681	0 75	1,500 81	1,501 56		
Mais.	46	346							40	305	427	2 55	11 33	13 88		
Bestiaux.	66								66	340	386	2 47	24 98	27 45		
Coton, brut.	22	19						122	144	19	163	11 56	0 95	11 55		
Faïence et poterie.	357	164							357	197	554	8 48	7 83	9 43		
Bois de teint. et mat. tinctor.	751	2							164	164	164	22 60	6 15	6 15		
Poisson.	98	21						135	763	138	901	54 99	10 42	65 41		
Lin et chanvre.	2,154	350						17	98	21	119	14 96	1 65	16 61		
Menbles.	1,277	615							2,154	350	2,504	27 56	21 83	49 39		
Gypse.	97	227							1,342	615	1,957	51 89	40 37	92 26		
Verre, de toutes sortes.									99	227	326	0 04	13 48	19 87		
Pain, pressé.												6 39	0 04	0 04		
Cocons.																
Chevaux.																
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.																
Glace.																

	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.		Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Fer, chemin de fer.	385	40									385	16 79	1 52	16 79		
" " en grueuse.	15,012	3,003							345	40	385	24 09	114 85	25 61		
Minéral de fer.									15,065	3,003	18,068	591 59		706 41		
Cryolithe ou minéral chim. et autre minéral, excepté le fer.	35	651									79	3 38	8 95	3 95		
Saindoux et huile de santhoux.	16	28							55	651	706	4 63	0 93	30 56		
Vianades, autres que le lard.	7								16	28	44	1 44	1 12	2 56		
Marbre.									34		34	2 68	0 05	0 05		
Manille.	296	24							2,503	24	2,527	155 73	1 20	156 93		
Mélasse.	683	1,626							484	557	1,041	81 42	27 85	109 27		
Clous.	360	78							688	1,631	2,319	26 02	55 81	81 83		
Avoine, en barils.	21	16,090							758	243	1,001	63 45	19 95	83 40		
Tourneaux oleagineux.	957	4							957	16,090	17,047	19 25	322 10	341 35		
Pois.	248	297							32	5	37	1 68	0 35	2 03		
Pommes de terre.	19	148							38	548	586	24 31	11 73	36 04		
Peinture.	47	85							198	186	384	3 93	7 40	11 33		
Graines.	45	6							931	85	1,016	48 79	4 25	53 04		
Poix et goudron.	2	813							45	6	51	4 50	0 45	4 95		
Graines.	16	62							2	813	815	0 16	16 26	17 42		
Sauge.	1,920	130							1,400	62	1,462	70 98	3 10	74 08		
Pierre, pour la taille.	1,883	4,200							1,821	147	1,968	165 47	6 15	171 62		
" " impropre à la taille, non ouverte.	167								4,711	4,200	8,911	178 86	315 00	493 86		
Graines, de toutes sortes.	6,740	549							177	549	1,523	19 50	10 95	30 45		
Moutons.	46	49							6,740	589	7,329	253 58	23 23	275 81		
Acier.	745	2							4	125	129	0 31	9 03	9 34		
Sucre.	282	11							67	49	116	5 83	2 45	8 28		
Spiritueux, bière, etc.	6								19	23	42	2 37	0 20	2 57		
Faïence, brut.	8								2,110	2	2,112	163 92	0 10	164 02		
Étain.	61								282	11	293	41 37	0 55	41 92		
Terreenthine.	29,365	2,482							6	6	6	0 58	0 58	0 58		
Blanc de plomb.	15	7							3	3	3	0 30	3 75	14 26		
Blanc de ceruse.									61	75	136	8 15	0 30	8 45		
Laine.	2,891	922							163	6	169	591 75	49 68	641 43		
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	42	17							29,568	2,483	32,051	1 33	0 35	1 33		
Ecorce.									7	7	7	2 76	0 35	3 11		
Barils, vides.									5	5	5	0 19	0 19	0 19		
Courbes pour bâtiments.									3,665	1,735	5,400	389 61	144 85	534 46		
Plottes.									138	41	179	10 55	2 94	13 49		
Bois de chauffage, sur navires.									580	4,944	5,524	10 15	86 52	96 67		
									4,751	6,300	11,051	30 76	147 80	288 56		

N^o 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transeporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages, Montée.		Montant des péages, Descente.		Total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Bois de chauffage, en radeaux	6						6		0	25			0	25
Cerclés							3		0	30			0	30
Echalas à l'oublon							3							
Bois de service, scié, sur nav.	20,767	20,506		360			21,209	26,866	541	69	688	82	1,230	51
Bois de service, scié, en rad.	242	242					242	242	10	02	10	02	10	02
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires		17,936						17,936			448	40	448	40
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux		3,948					1,596	3,948	31	88	98	70	98	70
Liens de ch. de fer, sur navires	1,596						42	18,137	1	00	414	54	415	54
Billots de sciage, en radeaux	42	18,137												
Douves et fonds, barils		146						146			5	49	5	49
" pipes														
" Indes Océ.		46					8	46	1	60	8	26	9	85
Douves, saloirs	8													
Bardoux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1						1		0	10			0	10
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10	1,718					10	1,718	0	25			0	25
Bois de const., carré, sur nav.	290	8,294					290	8,294	8	13	22	79	30	86
" en rad.	2,477	11,874					2,477	11,874	79	65	206	85	286	50
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	27	77					27	77	6	00	7	90	13	90
Total du fret payant péages.	132,250	142,654	958	1,848	1,723	15,084	150,290	163,483	5,609	92	5,250	26	10,860	18
<i>Articles en franchise ayant payé les péages sur le canal Welland.</i>														
Maïs		4,161						4,161						
Blé		140						140						
		30						30						

Articles en franchise, par arrêté du conseil.	Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.		Articles en franchise, par arrêté du conseil.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Ciment et chaux hydraulique	744	268												
Argile, chaux et sable	129	129												
Bois	55,370	108												
Flottes	580	580												
Bois de serv., scié, sur navires	17	17												
Marchandises	5	5												
Pierre, ouverte	2,561	2,561												
" non ouverte	9,456	9,456												
" pour la taille	750	750												
Grand total, fret	189,716	159,399	1,951	958	1,723	15,084	245,398	180,228	425,626					
Total, péages sur navires													4,536	57
" " passagers													363	57
" " marchandises en franchise													\$5,601	85
Total, péages													\$10,510	06

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.
MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

No 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ontario et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des américains.		De ports américains à des américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
Acalis, potasse et perlasse.....	1								1		1	0 19	
Pommes.....	4								4		4	0 28	
Produits agricoles, non énumérés, légumes, do do	47								47		47	2 59	
do do animaux	945								945		945	84 46	
Instrumentus aratoires.....	17								17		17	2 72	
Orge.....	177								177		177	14 27	
Blé.....	11								11		11	1 10	
Os.....													
Soufre.....	191								191		191	8 78	
Ciment et chaux hydraulique.....	5,892								5,892		5,892	157 06	
Argile, chaux et sable.....	216						128		216		344	12 13	
Houille.....	2								2		2	0 20	
Mais.....	510								510		511	33 16	
Bœufs.....	1								1		1	33 16	
Coton, brut.....	7								7		7	1 33	
Poterie et faïence.....	4								4		4	0 40	
Poisson.....	16								16		16	1 34	
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	29								29		29	4 68	
Lin et chanvre.....	3								3		3	0 57	
Meubles.....	367								367		367	32 62	
Gypse.....	19								19		19	1 61	
Verrerie, de toutes sortes.....	202								202		209	13 79	
Pain, pressé.....	27								27		27	2 55	
Cochons.....	7								7		7		
Chevaux.....													
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....													
Glace.....													
Fer, chemin de fer.....													
Fer en gueusse.....													

Fer, tout autre.....	26								26		26	2 56	
Minéral de fer.....	724								724		724	38 54	
Cycalithe ou minéral chimiq., et aut. min. exc. le fer.....	1								1		1	0 10	
Saindoux et huile de saindoux.....	9								9		9	0 89	
Lard.....	10								10		11	1 16	
Viandes, autres que le lard.....	1								1		1	0 19	
Marbre.....													
Manille.....													
Mélasses.....	1,222								1,222		1,223	30 09	
Clovis.....	4								4		4	0 38	
Avoine.....													
Huile, en barils.....	1,261								1,261		1,261	79 85	
Tonneaux oléagineux.....	193								193		198	16 23	
Pois.....	6								6		6	0 60	
Pommes de terre.....	1								1		1	0 19	
Lard.....	6								6		6	1 14	
Peinture.....	3								3		3	0 30	
Poix et goudron.....													
Guénilles.....													
Saïge.....													
Résine.....													
Sal.....	250								250		250	5 00	
Pierre, pour la taille.....	90								90		90	0 96	
" " ouverte.....	18								18		18	1 73	
" " impropre à la taille, non ouverte.....	289								289		289	20 53	
Graines de toutes sortes.....	1								1		1	0 19	
Moutons.....													
Centre de soude.....													
Acier.....													
Sucre.....													
Spiritueux, bière, etc.....													
Tabac, brut.....	1								1		1	0 10	
Sulf.....													
Etain.....	59								59		59	4 75	
Térébenthine.....													
Blé.....													
Blanc de plomb.....													
Blanc de céruse.....													
Laine.....	22								22		22	47 79	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	304								304		304	1 27	
Ecorce.....	13								13		13	7 89	
Barils, vides.....	60								60		60		
Carbes pour bâtiments.....	9,490								9,490		9,540	86 10	
Flores.....	40,327								40,327		41,806	1,694 86	
Bois de chauffage, sur navires.....	216								216		216	2 16	
" " en radeaux.....	27								27		27	2 86	
Cerclés.....													
Echelles à houblon.....	489,519								489,519		489,909	45,216 70	
Bois et service, scié, sur navires.....	332								332		332	5 60	
" " en radeaux.....													

[1890]

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		8									8	0 27
Liens de chemin de fer, sur navires, en radeaux.		1,935								1,935	1,935	250 71
" " " " " "		260								260	260	8 57
Billots de sciage.		2,100								2,100	2,100	48 00
Douves et fouds, barils pipes.												
" " " " " "												
Indes Occidentales.												
Douves, saloirs.		147		170							317	203 36
Bardeaux.		3								3	3	0 66
Piquets et perches pour clôtures, sur navires, en radeaux.		980								980	980	14 49
Bois de construction, carré, sur navires, " " en radeaux.		19								19	19	3 80
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.												
Total du fret payant péages.	441	503,213		145,070					128	569	653,352	48,224 45
Articles exempts de droits, par arrêté du conseil—												
Bois de chauffage.		4,410								4,410	4,410	
Flottes.		23,206								23,206	23,206	
Bois de service, scié.		1,490								1,490	1,490	
Liens de chemin de fer.		3,413								3,413	3,413	
Billots de sciage.		25,747								25,747	25,747	
Bardeaux.		6								6	6	
Bois de construction, carré.		260								260	260	
Grand total, fret.	441	566,745		145,070					128	569	712,384	

Total, péages sur navires.	4,652 96
" " passagers.	190 51
" " marchandises en franchise.	8 00
Quaiage et emmagasinage.	18 00
Amendes et dommages.	53,093 92
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.	58,952 39

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.										
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe sur navires.																			
Liens de chemins de fer, sur navires en radeaux.	2,350						2,350		192 60										
Billots de sciage.																			
Douves et fonds, barils, pipes.																			
Indes Occidentales.																			
Donves, saloirs	64						64		11 17										
Bardeaux.	18						18		1 22										
Piquets et perches pour clôtures, sur navires en radeaux.																			
Bois de construction, carré, sur navires.																			
Traverses en radeaux.																			
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	6,272	3,636					97,479	101,117	15,194 35										
Total du fret payant péages.					2														
Houille, en franchise.	322						322												
Grand total, fret.	6,594	3,636			2		97,668	101,117											
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Total, péages sur navires.</td> <td>2,397 07</td> </tr> <tr> <td>passagers.</td> <td>78 01</td> </tr> <tr> <td>marchandises en franchise.</td> <td>\$32.20</td> </tr> <tr> <td>Amendes et dommages.</td> <td>33 00</td> </tr> <tr> <td>Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.</td> <td>\$17,702 43</td> </tr> </table>										Total, péages sur navires.	2,397 07	passagers.	78 01	marchandises en franchise.	\$32.20	Amendes et dommages.	33 00	Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.	\$17,702 43
Total, péages sur navires.	2,397 07																		
passagers.	78 01																		
marchandises en franchise.	\$32.20																		
Amendes et dommages.	33 00																		
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.	\$17,702 43																		

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

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

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....	7	1							7	1	8
Pommes.....	2	17							2	17	0 75
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	11	14							11	14	0 46
do animaux.....	399	165							399	165	0 68
Instruments aratoires.....	63	89							63	89	564 14 41
Orge.....	269	4							269	4	152 14 95
Briques.....	152	28							152	28	269 6 37
Os.....											156 3 78
Soufre.....											0 91
Ciment et chaux hydraulique.....	221	14							221	14	235 5 96
Argile, chaux et sable.....	317	6							317	6	7 68
Houille.....	9,517	45							9,517	45	422 73
Mais.....	1	6							1	6	1 40
Bestiaux.....	2	6							2	6	0 23
Coton, brut.....	30	9							30	9	8
Fajence et poterie.....											39
Pois de teinture et matières tinctoriales.....											3 86
Poisson.....	79	1							79	1	80
Lin et chanvre.....	1	347							1	347	2 03
Fleur de farine.....	56	17							56	17	0 03
Meubles.....	11	11							11	11	403 11 63
Gypse.....	38	1							38	1	28 2 61
Verrerie, de toutes sortes.....	160	8							160	8	39 3 48
Foin, pressé.....											160 3 81
Cochons.....	6	2							6	2	14 0 45
Chevaux.....	2	52							2	52	0 06
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....											2
Glace.....	5								5		1 34
Fer, chemin de fer.....											57 1 34
do en gousse.....	136								136		5 30

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, tout autre.....	3057	34					305	34			9 89
Minéral de fer.....											
Cryolithe ou minéral chimique et autre mine- ral, excepté le fer.....	121	1,417					121	1,417			76 90
Saindoux et huile de saindoux.....	25	1					25	1			0 78
Farines, de toutes sortes.....	28	28					28	28			1 61
Vianées, autres que le lard.....	15	7					15	7			0 83
Manière.....	1	2					1	2			0 27
Manille.....											6 95
Mélasses.....	61	10					61	10			27 49
Clous.....	306	2					306	2			1 85
Avoine.....	21	40					21	40			19 20
Huile, en barils.....	56	155					56	155			0 23
Tourneaux oléagineux.....	9	9					9	9			1 62
Pois.....	59	43					59	43			2 67
Pommes de terre.....	50	43					50	43			4 23
Lard.....	114	32					114	32			1 44
Peinture.....	13	13					13	13			1 42
Poix et goudron.....	16	1					16	1			1 07
Guénilles.....	1	8					1	8			2 62
Saïgle.....	106	3					106	3			0 18
Résine.....	2	2					2	2			25 01
Sel.....	681	90					681	90			12 46
Pierre, pour la taille.....	119	201					119	201			0 18
“ ouvrière.....	270	436					270	436			14 43
Graines, de toutes sortes.....	28	28					28	28			0 72
Moutons.....	3	3					3	3			0 10
Cendre de soude.....	28	3					28	3			2 01
Acter.....	16	1					16	1			0 78
Sucré.....	233	72					233	72			28 69
Spritsueux, bière, etc.....	97	38					97	38			12 14
Tabac, brut.....	7	2					7	2			0 19
Suif.....											2 40
Foin.....	25	2					25	2			

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Térébenthine.....	266						266				6 30
Bile.....	20						20				1 97
Blanc de plomb.....	49						49				4 38
Bianc de ceruse.....	1						1				0 08
Laine.....											
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	510	356					510	356			85 47
Ecorce.....											
Barils, vides.....	26	2					26	2			1 90
Courbes pour bâtiments.....	4,248	110					4,248	110			77 35
Flottes.....	12,504	825					12,504	825			223 40
Bois de chauffage, sur navires.....											
“ en radeaux.....	79						79				11 50
Cercles.....	36,449	6,867					40,831	6,867			53,698
Échalas à houblon, sur navires.....	13						13				2,494 91
Bois de services, scié, sur navires.....											6 47
“ “ “ Indices Occidentales.....	6,519						6,519				755 18
Mâts, sparset poteaux de “, sur navires.....	429						429				45 59
Liens de chemins de fer, sur navires.....											12 78
“ “ en radeaux.....											
Billots de sciage.....											
Dorves et fondis, barils.....											
“ “ pipes.....											
“ “ Indices Occidentales.....											
Douves, saloirs.....	8						8				0 30
Bardeaux.....	80						80				53 89
“ “ “ Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	17	1					17	1			2 64
Bois de construction, carré, sur navires.....											
“ en radeaux.....	1,880						1,880				105 28
Traverses.....	2,528						2,528				0 90
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	4						4				
Total du fret payant péages.....	79,710	12,537					90,092	12,537			4,698 97
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.....	5,176						5,176				0 176
Bois de chauffage.....	19,245	2,340					19,245	2,340			21,885
Grand total, fret.....	104,131	14,877					114,513	14,877			129,390
Total, péages sur navires.....											1,870 98
“ passagers.....											66 39
“ houille en franchise, \$1.38.15; bois de chauffage, \$359.75.....											
Quaiage et emmagasinage.....											117 90
Amendes et dommages.....											5 00
Autres revenus.....											27 68
Total du revenu, à part les loyers de poutoirs d'eau.....											\$8,781 92

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Poisson.....	129	965					129	965	10 94
Fleur de farine	1,269	708					1,269	708	20 07
Houille.....	2,139	18,857					2,139	18,857	209 96
Bois de service.....	3,734	1,628					3,734	1,628	53 62
Autres produits agricoles.....	9,860	6,216					9,860	6,216	160 76
Autres marchandises.....	841	365					841	365	12 06
Total du fret payant péages.....	18,002	28,739					18,002	28,739	467 41
Péages sur navires.....									
Total du revenu.....									
									1,985 84
									2,453 25

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N^o 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Minerai de fer.....	8						8		8	\$ cts. 0 08
Cryolithe ou minerai chimiq. et autr. min., exc. le fer.										
Saindoux et huile de saindoux.....										
Farines, de toutes sortes.....										
Vianchés, autres que le lard.....										
Marone.....										
Manille.....										
Mélasse.....										
Clous.....										
Avoine.....										
Huile, en barils.....										
Tourteaux oléagineux.....										
Pois.....										
Pommes de terre.....										
Lard.....										
Peinture.....										
Pax et goudron.....										
Grainilles.....										
Seigle.....										
Résine.....										
Sel.....										
Pierre pour la taille.....										
“ ouvree.....										
“ impropre à la taille, non ouverte.....										
Graines, de toutes sortes.....										
Monrons.....										
Cendre de soude.....										
Acier.....										
Sucre.....										
Spiritueux, bière, etc.....										
Tabac, brut.....										
Sulf.....										
Etain.....										
Térébenthine.....										

Blé.....	97	42									4 15
Bianc de plomb.....	336										4 06
Bianc de céruse.....											
Laine.....											
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....											
Ecorce.....	97										
Barils, vidés.....	336										
Courbes pour bâtiments.....											
Flottes.....	50										0 50
Bois de chauffage, sur navires.....	17 633	381									181 51
“ en radeaux.....											
Cercles.....											
Echelas à houblon.....	583	126									12 52
Bois de service, scié, sur navires.....											
“ en radeaux.....	37	50									1 71
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	17	7									2 38
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	206										8 00
Liens de chemins de fer, sur navires.....	11										1 05
“ en radeaux.....	4 661	202									52 44
Billots de sciage.....											
Donves et fonds, barils.....											
“ pipes.....											
“ Indes Occidentales.....											
Donves, saloirs.....	84	4									7 70
Bardeaux.....	2										0 25
Fiquets et perches pour clôtures, sur navires.....	9										0 65
Fiquets et perches pour clôtures, en radeaux.....											
Bois de construction, carré, sur navires.....	1 400	100									14 75
“ en radeaux.....											
Traverses.....											
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....											
Total du fret payant péages.....	25,146	937									293 44
Total, péages sur navires.....											233 55
Total, passagers.....											64 68
Total du revenu, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....											591 67

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

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant les deux mois terminés le 30 juin 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Aleais, potasse et perlasse.										
Pommes do										
Produits agricoles, non énumérés, légumes do animaux										
Instruments aratoires.	162						162		162	3 04
Orge										
Os.										
Bricks										
Soufre										
Ciment et chaux hydraulique.										
Argile, chaux et sable										
Houille.										
Mais.										
Bestiaux.										
Coton, brut										
Poterie et faïence										
Bois de tannage et matières tinctoriales.										
Poisson.										
Lun et chanvre										
Meubles	3								3	0 08
Fleur de farine										
Montbles										
Gypse										
Verrerie, de toutes sortes										
Foin, pressé.										
Cochons.										
Chevaux.	3	1	17						5	0 15
Peaux vertes et salées, cornes et sabots										
Glace.			60						22	0 44
Fer, chemin de fer									3,018	76 97
" en grueuse.										
" tout autre.									1	0 02

Minerai de fer.											
Cyprothe ou min. chimique et autres, excepté le fer											
Saindoux et huile de saindoux.											
Farine, de toutes sortes.											
Vanilles, autres que le land.											
Marbre											
Mamille											
Mélasse											
Clous.											
Avoine											
Huile, en barils			12						13	12	0 68
Tourteaux oléagineux											
Pois.											
Pommes de terre.											
Lard.											
Peinture.											
Pois et goudron.											
Guéaillés	400								400		8 47
Seigle.											
Résine.											
Sel.											
Pierre, pour la taille.											
" ouverte.											
" impropre à la taille, non ouverte.											
Crâmes, de toutes sortes											
Montons											
Cendres de soude.											
Acter.											
Sucre.											
Spiritueux, bière, etc.											
Tabac, brut											
Suif											
Fer-blanc											
Tévéantime											
Blé											
Blanc de plomb.											
Blanc de ceruse.											
Laine.	2		1						3		0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés.											
Ecorce.											
Barils, vides											
Courbes de navires											
Plottes	228								228		1 90
Bois de chauffage, sur navires en radeaux											
Cercles.											
Echalas à houblon.											
Bois de service, scié, sur navires en radeaux.	49		34						83		0 95
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											

N^o 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.									
Liens de chm. de fer, sur navires.									
" " " en radeaux.									
Billots de sciage.									
" " " " " "									
Douves et fonds, barils.									
" " " " " "									
" " " " " " pipes.									
" " " " " " Indes Occidentales			8				8		0 15
Douves, saloirs.									
" " " " " " Indes Occidentales									
Bardeaux.	11						11		0 92
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.									
" " " " " " en radeaux.									
Bois de construction, carvé, sur navires.			6,500				6,500		81 25
" " " " " " en radeaux.									
Traverses.									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.									
Total du fret payant péages.	858	6,627					26	3,941	6,653
			3,083					10,594	175 26
	Total des péages sur navires passagers.								
	Total des péages, non compris les loyers de pouvoirs d'eau.								
									48 91
									14 04
									238 21

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX
OTTAWA, 20 novembre 1890.

N^o 18.

DÉTAILS DU MOUVEMENT DU TRAFIC SUR LES CANAUX SOUS-MENTIONNÉS.

ANNEXE A—
N° 18.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés, et

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadiens.	320,401	4,110 22	660,107	3,935 21	78,593	272 25
Navires à vapeur américains.	360,550	5,415 24	18,945	130 67	552	6 09
Voiliers canadiens.	308,026	6,288 94	1,001,966	10,853 16	45,684	763 81
Voiliers américains.	155,140	3,480 57	69,396	540 22	99,733	1,354 92
Total, classe n° 1.	1,144,117	19,294 97	1,750,414	15,459 26	224,562	2,397 07
<i>Classe n° 2.</i>	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers.	9,599	207 43	51,519	2,574 79	4,933	78 01
<i>Classe n° 3.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques.	162	13 85	9,966	405 16	683	63 54
Soufre.	56	8 40	84	3 16	183	33 12
Ciment et chaux hydraulique.	85	11 89	5,777	646 92	369	36 90
Argile, chaux et sable.	475	49 80	28,929	1,152 80	6,135	610 08
Poisson.	18	2 70	885	80 08		
Gypse.	308	3 85	2,504	49 39		
Fer, chemin de fer.	47	7 05	18,417	2,721 59		
“ en gueuse.	663	129 32	4,845	694 35	140	14 00
“ tout autre.	1,700	280 44	19,743	957 69		
Sel.	1,582	261 49	7,648	1,023 62		
Acier.			356	53 82	110	11 00
Pierre, pour la taille.	7,819	1,563 80	10,674	758 31	1,740	171 97
Pommes.	754	23 65	2,559	374 48	399	36 68
Orge.	5,909	861 82	2,284	47 70	1,078	52 99
Mais.	355,770	71,154 00	9,757	200 48		
Coton, brut.						
Lin et chanvre.			164	6 15		
Fleur de farine.	8,450	1,196 64	1,437	145 81	255	8 50
Foin, pressé.			1,957	32 26	1,308	75 93
Farines, toutes sortes.	15,306	3,061 05	938	65 36		
Tourteaux oléagineux.	798	159 60	21	2 03		
Avoine.	34,550	6,895 98	3,557	109 27	1,461	48 76
Pois.	450	25 50	23,000	463 66	31	1 04
Pommes de terre.	1	0 20	63	5 93	3	0 30
Seigle.	3,927	741 00	1,949	39 23		
Graines, toutes sortes.	137	27 40	7,517	304 01		
Tabac, brut.	2	0 30	8	0 88		
Blé.	136,666	25,953 90	33,449	694 22	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes.	421	21 03	1,490	89 94	11	0 37
Os.			408	52 87		
Bestiaux.			435	34 80	44	1 48
Cochons.			32	4 69		
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	18	1 80	18	2 59		
Chevaux.	24	1 49	367	26 02	26	0 93
Saindoux et huile de saindoux.	54	10 80	48	4 77		
Viandes, autres que le lard.	35	7 00	51	3 61		
Lard.	1,118	223 60	712	60 08		
Moutons.			144	12 49	156	5 20
Suif.	46	7 55	68	10 05	3	0 30
Laine.	395	79 00	23	2 89		
Tous autres produits agricoles, animaux.			846	117 44		
Total, classe n° 3.	577,746	112,785 90	203,160	11,520 60	14,180	1,174 59

[1890]

Suite—CANAUX.

montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		
			Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
16,132	36 98	161,445	665 80	59,484	613 51	12,692	253 84
		205	2 12	815	19 08		
5,970	11 93	204,080	2,944 13	84,327	1,033 06	86,600	1,732 00
		44,804	1,040 91	14,933	205 33		
22,102	48 91	410,534	4,652 96	159,559	1,870 98	99,292	1,985 84
23,238	187 75	2,723	45 80	25,961	233 55		
Nombre		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
1,331	14 04	14,284	190 51	2,535	66 39	6,673	64 68
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
				156	3 78	28	1 96
		191	8 73	235	5 96		
		5,892	157 06	323	7 68		
		4	0 40	80	2 03	1,094	10 94
				57	1 34		
				136	5 30		
1	0 02	26	2 56	339	9 39		
				771	25 01		
		250	5 00	320	12 46		
		4	0 28	19	0 46		
162	3 04	177	14 27	269	6 37		
		2	0 20	46	1 40		
				1	0 03		
		16	1 34	403	11 63	2,007	20 07
		367	32 62	160	3 81		
		9	0 89	54	1 61		
				9	0 23		
		1,223	80 09	61	1 85		
		1,261	79 85	68	1 62		
		193	16 23	93	2 67		
454	8 47	3	0 30	109	2 62		
		18	1 73	23	0 72		
		59	4 75	266	6 30		
		47	2 59	25	0 68	16,076	160 76
		11	1 10	28	0 91		
		511	33 16	8	0 23		
		19	1 61				
		27	2 55	2	0 06		
22	0 44	209	12 79	14	0 45		
5	0 10	1	0 10	26	0 78		
		11	1 16	22	0 53		
		7	0 60	146	4 23		
		289	20 53	3	0 10		
		1	0 10	7	0 19		
				1	0 03		
		945	84 46	564	14 41		
644	12 07	11,773	567 05	4,844	136 87	19,177	191 77
						36	2 04

[1890]

ANNEXE

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

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	239,216	46,655 45	132,283	18,053 26	78,525	7,751 28
Cryolithe ou minéral chimique...	360	18 00	2,326	116 30		
Minéral de fer.....						
Pierre, non ouvrée, impropre à la taille.....	6,394	619 05	2,195	86 25	146	14 60
Glace.....	21,568	1,058 72				
Total, classe spéciale.	267,538	48,351 22	136,804	18,255 81	78,671	7,765 88
Total, fret et péages.....	1,075,793	215,792 52	508,539	55,973 62	192,463	17,669 43
Bois de c. et autre, en franchise..	290	14 08	10,179	943 49		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise.....	28,470	4,270 50	391,383	13,034 04	322	32 20
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris..	1,104,553	220,077 10	910,101	69,951 15	192,785	17,701 63

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

A—Suite.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux le d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.	Tonn's.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		344	12 13	9,517	422 73	20,996	209 96		
		724	38 54	1,538	76 90			8	0 08
				90	0 96				
3,078	76 97			706	14 43				
3,078	76 97	1,158	51 63	11,761	514 06	20,996	209 96	8	0 08
10,594	238 21	653,852	53,067 92	102,629	6,631 34	46,741	2,453 25	26,083	591 67
		58,532	686 59	21,585	359 75				
				5,176	138 15				
10,594	238 21	712,384	53,754 51	129,390	7,129 24	46,741	2,453 25	26,083	591 67

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

ANNEXE

N° 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passant par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Navires de toutes sortes.....	1,144,117	\$ cts. 19,294 97	1,750,414	\$ cts. 15,459 26	224,562	\$ cts. 2,397 07
Passagers.....	Nombre. 9,599	207 43	Nombre. 51,519	2,574 79	Nombre. 4,983	78 01
<i>Produits de la forêt.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorces.....						
Courbes pour navires.....						
Flottes.....			5,524	96 67		
Bois de chauffage.....	13,707	608 60	12,146	308 16	4,568	155 97
Cercles et échalas à houblon.....			30			
Bois de service, scié.....	80,898	14,303 24	50,040	1,457 08	81,955	4,859 47
Mâts, espars, etc.....	225	33 50	6,280	547 10		
Liens de chemins de fer.....	949	143 68	21,884	31 88	2,350	192 69
Billots de sciage.....	3,936	111 50	18,179	415 54		
Douves de toutes sortes.....	290					
Bardeaux.....	860	136 84	156	6 29	64	11 17
Piquets et perches.....	33	22 77	70	20 83		
Bois de construction, carré.....	17	6 36	11	0 35	18	1 22
Traverses.....	94,129	14,331 67	12,799	318 36		
Total.....	194,144	29,698 16	144,461	3,233 46	88,955	5,220 52
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux.....			435	34 80	44	1 48
Cochons.....			32	4 69		
Chevaux.....	24	1 49	367	26 02	26	0 93
Moutons.....	1		3			
Total.....	25	1 49	981	78 00	226	7 61
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....			408	52 87		
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts.....	18	1 80	18	2 59		
Saindoux et huile de saindoux.....	54	10 80	48	4 77		
Viandes, autres que le lard.....	35	7 00	51	3 61		
Lard.....	1,118	223 60	29	60 08		
Suif.....	33		712			
Laine.....	46	7 55	1,018	10 05	3	0 30
Produits agricoles non spécifiés, animaux.....	395	79 00	23	2 89		
Total.....	1,712	329 75	3,221	254 30	3	0 30

A—Suite.

l'exercice finissant le 30 juin 1890, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
22,102	\$ cts. 48 91	410,534	\$ cts. 4,652 96	159,559	\$ cts. 1,870 98	99,292	\$ cts. 1,985 84	25,961	\$ cts. 233 55
Nombre 1,331	14 04	Nombre. 14,284	190 51	Nombre. 2,535	66 39	Nombre		Nombre. 6,673	64 68
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
		13	1 27					336	4 06
		9,540	86 10	4,358	77 35			50	0 50
228	1 90	23,206		13,329	223 40			18,014	181 51
		42,022	1,696 52	21,585					
		4,410		79	11 50				
85	0 95	27	2 36	583,241	45,222 30	53,779	2,501 38	5,362	53 62
		1,490						709	12 52
		8	0 27						
		2,195	259 38	6,948	800 77			111	4 09
		3,413						217	9 05
		2,100	48 00	559	12 78			4,863	52 44
8	0 15	25,747							
11	0 92	317	203 36	8	0 30				
		6		166	53 89			88	7 70
		3	0 66						
6,500	81 25	980	14 49	1,880	105 28			11	0 30
		260						1,500	14 75
				2,528	29 96				
6,832	85 17	698,978	47,534 71	105,237	3,819 25	5,362	53 62	25,899	286 92
		511	33 16	8	0 23				
		19	1 61						
22	44	209	12 79	14	0 45				
		289	20 53	3	0 10				
22	0 44	1,028	68 09	25	0 78				
		11	1 10	28	0 91				
		27	2 55	2	0 06				
5	0 10	1	0 10	26	0 78				
		11	1 16	22	0 53				
		7	0 60	146	4 23				
		1	0 10	7	0 19				
				1	0 03				
		945	84 46	564	14 41				
5	0 10	1,003	90 07	796	21 14				

N° 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
<i>Produits agricoles.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Produits agricoles non énumérés						
légumes.....	421	21 03	1,490	89 94	11	0 37
Pommes.....	754	23 65	2,559	374 48	399	36 68
Orge.....	5,909	861 82	2,284	47 70	1,078	52 99
Blé-d'inde.....	355,770	71,154 00	9,757	200 48		
"..... En fr.			188,160			
Coton, brut.....			164	6 15		
Lin et chanvre.....			1,437	145 81		
Farine..... En fr.	8,450	1,196 64	7,087		255	8 50
Foin, pressé.....	48		1,957	92 26	1,308	75 93
Farines, toutes sortes.....	15,306	3,061 05	938	65 36		
"..... En fr.			184			
Manille.....	48	7 20	9	1 65		
Avoine..... En fr.	34,550	6,895 98	3,587	109 27	1,461	48 76
".....			790			
Pois.....	450	25 50	23,000	463 66	31	1 04
Pommes de terre.....	1	20	63	5 93	3	0 30
Seigle..... En fr.	3,927	741 00	1,949	39 23		
".....			2,404			
Graines—lin, tréfle et herbe.....	137	27 40	7,517	304 01		
do..... En fr.			2			
Tabac, brut.....	2	0 30	8	0 88		
"..... En fr.	1					
Blé.....	136,666	25,953 90	33,449	694 22	45	1 50
".....			78,561			
Total.....	562,440	109,969 67	367,356	2,641 03	4,591	226 07
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse..... En fr.	101	20 15	93	16 00		
Instruments aratoires.....			98			
Barils, vides.....	212	20 13	120	17 92		
Briques..... En fr.	162	13 85	327	41 23	5	0 34
".....			9,966	405 16	683	63 54
Ciment et chaux hydraulique.....	92					
"..... En fr.	85	11 89	5,777	646 92	369	36 90
".....			765			
Faïence et poterie.....	3	55	268			
"..... En fr.	64		213	40 95	10	1 00
Meubles.....	44	7 95	530	98 81	2	0 20
"..... En fr.			1			
Verrie, de toutes sortes.....	16	2 40	463	87 46		
"..... En fr.	8					
Fer, chemin de fer.....	47	7 05	18,417	2,721 59		
"..... En fr.	18,813					
Fer, en gueuse.....	663	129 32	4,845	694 35	140	14 00
"..... En fr.	124					
Fer, toutautre.....	1,700	280 44	19,743	957 69		
"..... En fr.	138					
Mélasse.....	316	51 80	2,815	214 53	2,554	283 07
"..... En fr.	56					
Clous.....	132	13 53	3,275	556 04		
"..... En fr.	690					
Huile.....	161	5 50	1,631	209 40	400	38 63
"..... En fr.	7		4			
Tourteaux oléagineux.....	798	159 60	21	2 03		
"..... En fr.			798			
Peinture.....	3	0 60	424	58 93	7	70
"..... En fr.	52					

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

Canal Murray.	Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.			
	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
			47	2 59	25	0 68	16,076	160 76		
			4	0 28	19	0 46				
	162	3 04	177	14 27	269	6 37				
			2	0 20	46	1 40				
					1	0 03				
			16	1 34	403	11 63	2,007	20 07	8	0 08
			367	33 62	160	3 81				
			9	0 89	54	1 61				
			1,223	80 09	61	1 85				
			1,261	79 85	68	1 62				
			193	16 23	93	2 67				
	454	8 47	3	0 30	109	2 62				
			18	1 73	23	0 72				
			59	4 75	266	6 30				
	616	11 51	3,379	235 14	1,597	41 77	18,083	180 83	8	0 08
			1	0 19	8	0 79				
			17	2 72	152	14 95				
			60	7 89	28	1 90				
					156	3 78			23	1 96
			191	8 73	235	5 96				
	3	0 08	7	1 33	39	3 86				
			29	4 68	28	2 61			1	0 25
	5	0 15								
			3	0 57	39	3 48				
					57	1 34				
					136	5 30				
	1	0 02	26	3 56	339	9 39				
			1	0 19	71	6 25				
					308	27 45				
	25	0 63	4	0 38	211	19 20				
					9	0 23				
			1	0 19	13	1 44				

N° 19.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Fin.</i>						
Poix et goudron	515	\$ 71 63	1,062	\$ 62 24		
En fr.	12					
Résine	84	12 60	1,463	74 28	1,296	129 60
En fr.	783		1,506	286 27	283	23 70
Cendre de soude	293	56 83	1,171	217 52		
En fr.	298		20			
Spiritueux, whisky, etc.	4		356	53 82	110	11 00
En fr.	1,036	138 40	5,067	755 00	1,203	120 30
Sucre	454					
En fr.	125	18 75	444	75 86		
Etain	94		185	11 65	163	16 30
En fr.	2		91	18 13		
Térébenthine	1	0 20				
En fr.	13		361	70 91		
Blanc de plomb	52		190	48 30		
En fr.	69	27 60				
Blanc de céruse						
Articles en bois						
Total	29,082	1,050 77	81,745	8,442 99	7,225	739 28
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut	56	8 40	84	3 16	183	33 12
Argile, chaux et sable	475	49 80	28,929	1,152 80	6,135	610 08
En fr.	3		873			
Houille	239,216	46,655 45	132,283	18,053 26	78,525	7,751 28
En fr.			98,172		322	
Bois de teinture et matières tinctoriales			177	12 23	42	4 20
Poisson	18	2 70	885	80 08		
En fr.	78					
Gypse	308	3 85	2,504	49 39		
Minerais, de toutes sortes	360	18 00	2,326	116 30		
En fr.			10			
Marbre	4,499	674 85	43	4 48		
Guénilles			83	11 35	1,002	100 20
Sel	1,582	261 49	7,648	1,023 62		
En fr.	4,284					
Pierre, de toutes sortes	14,677	2,275 65	13,097	864 31	2,150	212 97
En fr.	12		12,767			
Tous autres effets et marchandises non énumérées	50,101	5,290 09	12,322	1,918 81	3,426	288 72
En fr.	1,481		134			
Total	317,150	55,240 28	312,337	23,289 79	91,785	9,000 57
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,104,553	215,792 52	910,101	55,973 62	192,785	17,669 43

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

sur les canaux sous-mentionnés, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
				16	1 42				
				2	0 18				
		1	0 19	23	2 01				
				130	12 14				
				17	0 78				
				305	28 69				
				27	2 40				
				21	1 97				
				49	4 38				
				5	0 90				
		19	3 80						
34	0 88	360	33 42	2,424	162 30			29	2 21
				5,892	157 06	323	7 68		
				344	12 13	9,517	422 73	20,996	209 96
						5,176			
				4	0 40	80	2 03	1,094	10 94
				724	38 54	1,538	76 90		8 0 08
						3	0 27		
				6	1 14	9	1 07		
						771	25 01		
				340	5 96	1,028	27 07		
3,085	77 16	326	47 79	866	85 47	1,206	12 06	139	4 15
3,085	77 16	7,636	263 02	19,311	648 23	23,296	232 96	147	4 23
10,594	238 21	712,384	53,067 92	129,390	6,631 34	46,741	2,453 25	26,083	591 67

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

Canaux et bureaux.	1889.						1890.						Total.
	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Avril.	Mai.	Jun.	Total.		
	\$ cts.												
CANAL WELLAND.													
Chippawa.....	14 63	6 60	4 58	6 22	8 66	8 66	2 81	2 81	4 97	2 54	2 54	51 10	
Colborne.....	20,692 29	25,402 29	23,884 12	19,841 81	12,761 15	479 29	11,269 10	11,269 10	22,120 25	18,965 56	18,965 56	155,435 80	
Dalhousie.....	6,692 59	12,452 84	10,413 78	7,787 95	4,277 47	4,277 47	5,828 84	5,828 84	5,685 97	5,536 57	5,536 57	58,575 41	
Dunnville.....	56 18	25 72	0 25	109 95	120 76	120 76	31 39	31 39	15 58	84 98	84 98	444 76	
Maitland.....	3 95	1 00	2 81	5 84	115 79	115 79	8 43	8 43	23 17	0 50	0 50	67 70	
Robinson.....	112 30	93 88	68 82	129 56	21 60	21 60	76 52	76 52	89 19	60 32	60 32	753 57	
Sainte-Catherine.....	54 44	40 17	33 18	56 95			77 59	77 59	96 02	84 23	84 23	464 18	
Total, canal Welland.....	27,626 38	38,022 03	34,429 54	27,938 18	17,305 43	486 48	17,294 08	17,294 08	27,935 15	24,784 65	24,784 65	215,792 52	
CANAUx DU SAINT-LAURENT.													
Beauharnois.....	164 17	133 38	121 67	186 24	92 61	92 61	5 90	5 90	40 21	42 08	42 08	786 26	
Cardinal.....	70 51	225 62	338 25	241 63	40 23	40 23	5 90	5 90	72 87	79 68	79 68	1,086 24	
Cornwall.....	3,468 78	2,103 15	2,226 55	1,475 27	1,165 57	1,165 57	154 48	154 48	1,841 04	2,363 08	2,363 08	14,811 64	
Kingston.....	3,284 38	1,239 89	1,122 34	640 67	624 45	624 45	139 15	139 15	926 59	1,626 49	1,626 49	9,603 46	
Lachine.....	363 92	333 41	363 67	407 00	244 05	244 05	37 03	37 03	237 55	270 78	270 78	9,603 46	
Montréal.....	4,716 56	4,804 84	4,124 20	3,707 93	2,087 26	2,087 26	216 06	216 06	3,721 21	4,061 05	4,061 05	27,428 61	
Total, canaux du Saint-Laurent.....	12,068 32	8,839 27	8,296 68	6,656 74	4,254 17	4,254 17	568 52	568 52	6,839 47	8,433 16	8,433 16	55,973 62	
Canal Chambly.													
Chambly.....	883 41	1,234 82	776 26	1,114 08	677 36	677 36			531 23	699 97	699 97	5,917 13	
Saint-Jean.....	2,426 72	2,140 62	1,654 38	1,347 50	732 49	732 49	7 45	7 45	590 60	2,421 40	2,421 40	11,273 71	
Saint-Ours.....	66 25	64 04	63 01	84 31	77 14	77 14			50 67	57 92	57 92	478 59	
Total, canal Chambly.....	3,376 38	3,439 48	2,493 65	2,545 89	1,486 99	1,486 99	7 45	7 45	1,140 30	3,179 29	3,179 29	17,669 43	

CANAUx D'OTTAWA.												
Ottawa.....	5,954 68	6,663 63	5,254 95	5,442 12	1,544 87	1,544 87	1 24	1 24	5,640 52	4,483 84	4,483 84	34,985 85
Caillon.....	97 05	16 47	41 00	39 74	43 81	43 81	8 23	8 23	13 82	33 19	33 19	293 40
Greenville.....	2,589 57	2,288 38	1,786 93	2,214 65	1,542 03	1,542 03	534 51	534 51	2,845 04	2,716 59	2,716 59	16,517 70
Sainte-Anne.....	208 64	212 36	192 24	167 69	144 45	144 45	18 02	18 02	158 88	168 69	168 69	1,270 97
Total, canaux d'Ottawa.....	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	3,275 16	562 00	562 00	8,658 26	7,402 31	7,402 31	53,067 92
CANAL RIDEAU.												
Kingston-Mills.....	337 62	282 24	160 30	156 99	72 30	72 30			223 26	206 93	206 93	1,439 64
Ottawa.....	1,181 57	937 83	653 86	524 42	231 50	231 50			537 84	766 31	766 31	4,883 33
Smith's-Falls.....	102 64	75 07	30 95	35 00	17 47	17 47			31 18	66 06	66 06	308 37
Total, canal Rideau.....	1,621 83	1,295 14	845 11	716 41	321 27	321 27			792 28	1,039 30	1,039 30	6,631 34
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre.....	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	306 84	60 17	60 17	275 37	170 40	170 40	2,463 25
CANAUx DU DISTRICT DE NEWCASTLE.												
Burleigh.....	25 75	56 27	53 54	43 78	12 79	12 79			26 53	18 00	18 00	18 00
Bobbygeon.....	35 75	35 65	47 10	24 03	9 04	9 04			19 32	50 73	50 73	269 39
Peterborough.....	3 00	5 78	14 50	14 50	5 90	5 90	10 36	10 36	4 46	37 72	37 72	219 87
Hastings.....	5 16	10 09	12 60	0 50	9 43	9 43	0 25	0 25	0 75	1 50	1 50	43 24
Chutes Fénélon.....	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	38 06	10 61	10 61	51 06	110 34	110 34	591 87
Total, canaux du dist. de Newcastle.....	53,945 61	61,296 64	58,890 88	46,184 58	26,987 92	26,987 92	3 79	3 79	45,798 53	45,221 02	45,221 02	352,417 95
CANAL MURRAY.												
Brighton.....									106 64	131 57	131 57	238 21
Grand total.....												

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

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N^o 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

NAVIRES.	Nombre total		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur.....	979	59,668	76,740	5,429	929	300	3,534	97,848	157,156	163,245	320,401	4,110 22
do à voiles.....	1,171	56,686	82,915	9,579	721	771	10,663	103,870	150,985	157,041	308,026	6,288 94
Total, du Canada.....	2,150	132,630	159,655	15,008	1,650	1,071	14,197	201,718	308,141	320,286	628,427	10,399 16
Navires américains, à vapeur.....	452	71	6,745	755	171,207	151,814	1,309	28,559	179,351	181,199	360,550	5,415 24
do à voiles.....	455	99	2,408	577	73,469	56,786	1,068	20,723	77,044	78,006	155,140	3,480 87
Total, américains.....	907	90	9,153	1,332	244,676	208,600	2,467	49,282	256,395	259,295	515,690	8,895 81
Grand total, canal Welland.....	3,057	132,738	168,808	16,340	246,326	209,671	16,664	251,000	564,536	579,581	1,144,117	19,294 97
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	3,184	345,358	297,616	11,682	6,926	7,129	61	2,121	9,278	303,067	600,107	3,935 21
do à voiles.....	6,784	555,708	355,552	39,078	541	1,232	43,511	4,087	47,991	407,156	1,001,966	10,853 16
Total, du Canada.....	9,968	901,066	653,168	50,760	48	8,361	43,572	6,158	57,269	710,223	1,602,073	14,788 37
Navires américains, à vapeur.....	517	169	2,122	88	6,926	7,129	61	2,121	9,278	9,667	18,945	130 67
do à voiles.....	708	983	2,956	3,440	541	1,232	43,511	4,087	47,991	21,405	69,396	540 22
Total, américains.....	1,225	1,152	5,078	3,528	7,467	8,361	43,572	6,158	57,269	31,072	88,341	670 89
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	11,188	902,218	666,193	55,838	3,576	8,361	43,596	63,165	1,009,119	741,295	1,750,414	15,459 26

[1890]

CANAL CHAMBLEY.												
Navires canadiens, à vapeur.....	416	36,097	39,712	115	93	1,333	2,669	36,212	42,381	78,593	272 25	
do à voiles.....	567	8,336	6,146	6,261	93	1,333	23,602	15,815	29,369	45,684	763 81	
Total, du Canada.....	983	44,433	45,858	121	186	2,666	50,269	52,027	71,750	124,277	1,036 06	
Navires américains, à vapeur.....	9	7	228	228	68	6	243	303	249	552	6 09	
do à voiles.....	1,026	2,313	30,245	30,245	100	100	63,874	32,558	67,175	99,738	1,354 92	
Total, américains.....	1,035	2,320	30,473	30,473	168	106	64,117	32,861	67,424	100,285	1,361 01	
Grand total, canal Chambly.....	2,018	46,753	47,087	36,734	254	212	114,386	84,888	139,174	224,562	2,397 07	
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur.....	133	5,516	5,686	2,465	.....	.....	2,465	7,981	8,151	16,132	36 98
do à voiles.....	34	712	1,947	2,243	.....	.....	762	3,261	2,709	5,970	11 93
Grand total, canal Murray.....	167	6,228	7,633	4,708	.....	.....	3,227	11,242	10,860	22,102	48 91
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	600	20,084	3,154	.....	.....	.....	.....	20,084	3,154	23,238	187 75
do à voiles.....	158	1,234	1,489	.....	.....	.....	.....	1,234	1,489	2,723	45 80
Grand total, canal de la Vallée de la Trent.....	758	21,318	4,643	.....	.....	.....	.....	21,318	4,643	25,961	233 55
CANAUX DE L'ORTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,082	50,288	109,066	.....	2,091	.....	.....	50,288	111,157	161,445	665 80
do à voiles.....	1,522	10,057	172,785	.....	21,238	.....	.....	10,057	194,023	204,080	2,944 13
Total, du Canada.....	2,604	60,345	281,851	.....	23,329	.....	.....	60,345	305,180	365,525	3,609 93
Navires américains, à vapeur.....	3	187	18	.....	.....	.....	.....	187	205	205	2 12
do à voiles.....	459	6,810	790	.....	36,324	.....	.....	7,690	37,114	44,804	1,040 91
Total, américains.....	462	6,997	808	.....	36,324	.....	.....	7,877	37,132	45,009	1,043 03
Grand total, canaux d'Ottawa.....	3,066	67,342	282,659	.....	59,653	.....	.....	68,222	342,312	410,534	4,652 96
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,090	30,104	29,258	122	.....	.....	.....	30,226	29,258	59,484	613 51
do à voiles.....	1,094	40,771	42,292	1,264	.....	.....	.....	42,635	42,292	84,927	1,033 06
Total, du Canada.....	2,184	70,875	71,550	1,386	.....	.....	.....	72,261	71,550	143,811	1,646 57

[1890]

N^o 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL RIDEAU—<i>Suite.</i>											
Navires américains, à vapeur.....	73	309	506	.....	.....	.....	.....	.....	.....	815	19 08
do à voiles.....	150	3,792	7,716	3,425	.....	.....	.....	309	7,716	14,933	205 33
Total, américains.....	223	4,101	8,222	3,425	.....	.....	.....	7,526	8,222	15,748	224 41
Grand total, canal Rideau.....	2,407	74,976	79,772	4,811	.....	.....	.....	79,787	79,772	159,559	1,870 98
CANAL SAINT-PIERRE.											
Navires canadiens, à vapeur.....	93	5,489	7,203	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,692	253 84
do à voiles.....	1,741	44,475	42,125	.....	.....	.....	.....	5,489	42,125	86,600	1,752 00
Total, du Canada.....	1,834	49,964	49,328	.....	.....	.....	.....	49,964	49,328	99,292	1,985 84
Navires américains, à vapeur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canal St-Pierre.....	1,834	49,964	49,328	.....	.....	.....	.....	49,964	49,328	99,292	1,985 84

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	2,150	132,639	102,480	159,655	15,008	1,650	1,071	14,197	201,718	308,141	320,286	628,427	10,399 16
Saint-Laurent.....	9,968	901,066	633,168	50,760	48		24	57,007	951,350	710,223	1,662,073	14,788 37	
Chambly.....	983	44,433	45,886	6,261	93			1,333	26,271	52,927	124,277	1,036 06	
Murray.....	167	6,228	7,633	4,708			306	3,212	11,242	10,860	22,102	48 91	
Ottawa.....	2,664	60,343	281,851	23,329				60,345	305,180	365,525	3,609 63		
Rideau.....	2,184	70,875	71,550	1,386				72,261	143,811	71,550	143,811	1,646 57	
Saint-Pierre.....	1,834	49,964	49,328					49,964	49,328	49,328	99,292	1,985 84	
District de Newcastle.....	758	21,318	4,643					21,318	4,643	4,643	23,961	233 55	
Total, Canada.....	20,708	1,286,868	1,216,548	222,770	38,478	1,650	1,071	15,860	288,223	1,527,148	1,544,320	3,071,408	33,748 39
NAVIRES AMÉRICAINS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	907	99	81	9,153	1,332	244,676	208,600	2,467	49,282	256,395	259,295	515,690	8,895 81
Saint-Laurent.....	1,220	1,152	13,025	5,078	3,528	7,467	8,361	43,672	6,158	57,269	31,072	88,341	670 89
Chambly.....	1,035	2,320	1,201	30,473		68	106		66,117	32,861	67,424	100,285	1,361 01
Murray.....	462	6,997	808	36,324				880		7,877	37,132	45,009	1,043 03
Ottawa.....	223	4,101	8,222	3,425						7,526	8,222	15,748	224 41
Rideau.....													
Saint-Pierre.....													
Total, Etats-Unis.....	3,847	14,669	23,337	48,129	41,184	252,211	217,067	46,919	121,557	361,928	403,145	765,073	12,195 15
Grand total, canadiens et américains.....	24,555	1,301,537	1,239,885	270,899	79,662	253,861	218,138	62,779	409,780	1,889,076	1,947,465	3,836,541	45,943 54

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 22.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, et les trois années précédentes.

EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.			Canal Chamblay.									
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.				
Bestiaux.....	15	17	9	25	1,031	1,092	840	981	258	195	183	226				
Produits des forêts.....	150,039	121,822	156,771	194,144	170,786	169,219	159,430	144,461	77,809	103,164	102,102	88,955				
Articles fabriqués.....	30,562	34,430	23,621	29,082	57,020	65,391	67,173	81,745	9,083	16,360	13,763	7,225				
Marchandises.....	280,046	251,078	288,740	317,150	283,464	306,343	323,099	312,337	90,596	111,303	120,174	91,785				
Legumes et autres produits agricoles.....	368,984	419,883	469,113	564,152	351,211	333,170	292,674	370,577	9,549	6,988	5,423	4,594				
Tonnage total.....	838,587	827,300	938,254	1,104,553	863,512	875,215	843,216	910,101	187,265	238,010	250,645	192,785				
Passagers.....	3,565	5,464	3,071	9,599	53,574	58,079	43,242	51,519	4,944	3,419	3,713	4,983				
Nombre de nav. de toutes sortes.....	3,202	2,729	2,839	3,057	10,368	9,744	9,368	11,188	2,068	2,311	2,305	2,018				
Tonnage total des navires de toutes sortes.....	836,995	807,434	939,035	1,144,117	1,720,920	1,682,879	1,575,938	1,750,414	220,823	247,766	249,367	224,562				
La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de	24-07			15-05			7-34			5-11			23-09			La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de
	24-07			15-05			7-34			5-11			23-09			

[1890]

EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.						
	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	
Bestiaux.....				22	1,510	1,220	1,294	1,028	30	36	23	25	
Produits de la forêt.....				6,832	718,599	668,105	687,353	698,978	66,570	75,860	91,693	105,237	
Articles fabriqués.....				84	1,079	484	425	360	4,516	2,461	2,506	2,424	
Marchandises.....				3,085	12,972	7,913	10,009	7,636	16,997	14,666	19,647	19,311	
Legumes et autres produits agricoles.....				621	13,258	7,712	6,051	4,382	3,085	2,945	2,442	2,393	
Total du tonnage.....				10,594	747,418	685,434	705,132	712,384	91,198	95,968	116,371	129,390	
Passagers.....				1,331	14,952	14,477	14,248	14,284	3,114	3,552	3,527	2,535	
Nombre de navires de toutes sortes.....				167	4,143	3,326	3,106	3,066	2,378	2,598	2,752	2,407	
Total du tonnage des navires de toutes sortes.....				22,102	477,763	431,289	430,698	410,534	141,580	163,967	184,575	159,559	
La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de	15-01			4-89			10-			29-51			La proportion de l'augmentation de 1890 comparée à 1887 est de
	15-01			4-89			10-			29-51			

[1890]

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

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 23.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1887, 1888, 1889, 1890.

	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.				
	1887.	1888.	1889.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.	
PROPRIÉTÉS ET NAVIRES.												
Tonnage des effets montés	275,769	273,484	296,090	315,726	241,107	272,405	299,357	81,564	106,740	91,226	91,668	
do descendus	562,818	553,816	642,164	788,827	622,405	602,810	610,744	105,731	131,270	159,419	101,117	
Tonnage total des effets montés et descendus	838,587	827,300	938,254	1,104,553	863,512	875,215	910,101	187,295	238,010	250,645	192,785	
Tonnage des navires montés	413,515	397,961	469,884	564,536	999,464	965,731	1,009,119	75,830	83,342	81,109	84,888	
do descendus	423,480	409,473	469,151	579,581	721,456	717,148	741,295	144,998	164,424	168,258	139,674	
Tonnage total des navires montés et descendus	836,995	807,434	939,035	1,144,117	1,720,920	1,682,879	1,750,414	290,828	247,766	249,367	224,562	
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	1,675,582	1,634,734	1,877,289	2,248,670	2,584,432	2,558,094	2,419,154	408,123	485,776	500,012	417,347	

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUx.

N° 23.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1887, 1888, 1889, 1890.

	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1887.	1888.	1889.	1887.	1888.	1889.	1890.	1887.	1888.	1889.	1890.
Effets et navires.											
Tonnage des effets montés	3,941	2,735	414	172	10,416	79,026	79,996	86,245	114,513
do descendus	6,653	744,683	685,020	704,360	701,968	12,172	15,972	30,126	14,877
Tonnage total des effets montés et desc.	10,594	747,418	685,484	705,132	712,384	91,198	95,968	116,371	129,390
Tonnage des navires montés	11,242	92,174	78,762	77,419	68,222	69,345	79,411	88,721	79,787
do descendus	10,800	385,589	352,527	353,279	342,312	72,285	84,556	95,854	79,772
Tonnage total des navires montés et desc.	22,102	477,763	431,289	430,698	410,584	141,580	163,967	184,575	159,559
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	32,696	1,225,181	1,116,723	1,135,830	1,122,918	232,748	259,535	300,946	288,949

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

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

ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant l'exercice expiré le 30 juin 1889 et 1890, et le montant de péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1889.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.....	231	46 89	203	37 13
“ “ “ “ En fr.	80	16 00	98	19 60
Pommes.....	3,393	327 27	3,735	435 55
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	14,329	210 76	13,070	275 37
“ “ “ “ animaux En fr.	21	3 15		
Instruments aratoires.....	3,005	265 62	2,355	216 31
Orge.....	256	31 51	289	35 59
Briques.....	9,319	1,029 75	9,879	986 19
“ “ “ “ En fr.	12,148	709 57	10,995	488 29
Os.....	156	23 40	92	13 80
Soufre.....	1,038	128 58	447	54 88
Ciment et chaux hydraulique.....	31	3 85	323	44 68
“ “ “ “ En fr.	2,943	353 96	6,657	710 40
Argile, chaux et sable.....	168	23 03	1,033	134 86
“ “ “ “ En fr.	38,597	1,811 61	41,754	1,977 42
Houille.....	160	16 50	876	38 10
“ “ “ “ En fr.	542,223	78,989 47	480,881	73,104 81
Mais.....	110,614	5,874 66	103,670	5,663 40
“ “ “ “ En fr.	277,811	54,211 61	365,575	71,356 08
Animaux.....	138,481	2,769 84	188,160	3,763 20
Faïence et poterie.....	956	64 05	998	69 67
“ “ “ “ En fr.	760	122 81	276	48 02
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	347	52 05	64	9 60
Poisson.....	360	27 31	219	16 43
“ “ “ “ En fr.	1,890	96 73	2,081	96 15
Lin et chanvre.....	9	1 35	78	11 70
Fleur de farine.....	10	0 75	165	6 18
“ “ “ “ En fr.	19,390	2,273 36	12,576	1,384 07
Meubles.....	4,861	732 75	7,135	1,060 63
“ “ “ “ En fr.	805	122 53	638	114 40
Gypse.....	3	0 55	1	0 20
Verre.....	3,913	127 09	2,812	53 24
“ “ “ “ En fr.	545	99 57	521	93 91
Foin, pressé.....	137	20 65	8	1 20
Cochons.....	4,723	265 06	3,792	204 62
Chevaux.....	114	9 51	51	6 30
“ “ “ “ En fr.	639	42 10	662	42 12
“ “ “ “ En fr.	4	0 60	4	0 65
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots.....	76	7 83	65	7 00
Glace.....			24,646	1,135 69
Fer, chemin de fer.....	12,236	1,711 09	18,521	2,729 98
“ “ “ “ En fr.	10,761	1,614 15	18,813	2,821 95
“ “ en gueuse.....	6,747	980 40	5,734	842 97
“ “ “ “ En fr.	489	73 35	124	18 60
“ “ tout autre.....	15,774	1,005 86	21,809	1,250 10
“ “ “ “ En fr.	619	92 85	133	19 95
Minerai de fer.....	11,726	586 30	8	0 08
Cryolithe ou minerai chimique, et autre min., exc. le fer.....	3,800	190 00	4,948	249 74
“ “ “ “ En fr.			10	0 50
Saindoux et huile de saindoux.....	226	26 43	134	16 55
“ “ “ “ En fr.	19	2 85		
Farines, de toutes sortes.....	13,901	2,626 18	16,307	3,128 91
“ “ “ “ En fr.	131	19 65	184	28 30
Viandes, autres que le lard.....	101	11 08	119	12 30
“ “ “ “ En fr.	13	1 95	29	4 35
Marbre.....	4,728	708 72	4,545	679 60
Manille.....	36	6 20	57	8 45
Mélasse.....	5,413	451 69	5,757	555 84
“ “ “ “ En fr.	5	0 75	56	8 40

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1889.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Clous	3,699	558 07	3,715	597 02
“ “ En fr.	554	83 10	690	103 50
Avoine	23,168	4,119 99	40,882	7,135 95
“ “ En fr.			790	15 80
Huile	2,482	247 46	2,432	273 74
“ “ En fr.	16	2 40	11	1 85
Tourteaux oléagineux	20	0 77	828	161 86
“ “ En fr.			798	119 70
Pois	23,625	622 34	24,810	571 67
Pommes de terre	858	55 40	353	25 33
Lard	1,084	139 99	1,983	288 51
“ “ En fr.	401	60 15	1,051	160 00
Peinture	878	126 73	448	61 86
“ “ En fr.	53	7 95	52	7 80
Poix et goudron	2,413	198 27	1,593	135 29
“ “ En fr.			12	1 80
Guénilles	448	52 59	1,100	113 76
Seigle	1,138	208 27	6,442	791 62
“ “ En fr.			2,404	48 08
Résine	4,069	315 93	2,761	204 06
Sel	6,041	630 56	10,001	1,310 12
“ “ En fr.	4,058	608 70	4,284	642 60
Pierre, pour la taille	12,256	1,604 10	20,803	2,511 54
“ “ En fr.	1,250	93 75	762	58 05
“ “ ouvrée	633	75 15	958	139 13
“ “ En fr.			2,561	256 10
“ “ impropre à la taille, non ouvrée	14,835	833 61	9,531	735 29
“ “ En fr.			9,456	359 70
Graines, de toutes sortes	8,381	380 33	7,695	333 86
“ “ En fr.	295	44 25	2	0 40
Moutons	636	43 78	592	38 32
Cendre de soude	2,140	353 84	1,897	324 77
“ “ En fr.	1,110	166 50	783	117 45
Acier	775	115 20	483	65 60
“ “ En fr.			4	0 60
Sucre	13,353	1,510 71	7,611	1,042 39
“ “ En fr.	87	13 05	454	68 10
Spiritueux	1,276	217 32	1,594	286 49
“ “ En fr.	245	37 45	318	48 70
Tabac, brut	12	1 20	10	1 18
“ “ En fr.			1	0 15
Suif	476	39 70	125	18 19
Etain	842	145 40	596	97 01
“ “ En fr.	487	73 05	94	14 10
Térébenthine	716	55 70	349	28 15
“ “ En fr.			2	0 30
Blé	158,695	27,242 22	170,485	26,660 67
“ “ En fr.	81,946	1,638 92	78,561	1,571 22
Blanc de plomb	107	15 85	112	20 10
“ “ En fr.			13	1 95
Blanc de céruse	749	132 67	410	75 29
“ “ En fr.	12	1 80	52	7 80
Laine	93	16 57	419	81 92
“ “ En fr.			13	1 95
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	38,659	5,410 72	46,825	6,588 56
“ “ En fr.	1,388	215 85	1,615	248 20
Ecorce	83	3 77	349	5 33
“ “ En fr.	2	0 32		
Barils, vides	654	74 46	632	71 49
Flottes	23,886	370 61	19,472	260 62
“ “ En fr.	17,587	155 05	23,786	310 85
Bois de chauffage, sur navires	126,672	4,143 41	103,792	3,173 65
“ “ En fr.			21,585	359 75

N^o 24.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	1880.		1890.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.....	7,002	97 05	222	2 41
“ “ “ “ “ “ En fr.			4,410	44 10
Cercles	24	2 29	30	2 66
Echalas à houblon.....	62	9 00	79	11 50
Bois de service, scié, sur navires	835,537	66,527 83	855,412	68,388 25
“ “ “ “ “ “ En fr.	5,235	482 40	5,896	530 71
“ “ en radeaux.....	4,069	54 98	657	22 31
“ “ “ “ “ “ En fr.	2,793	304 40	1,874	96 60
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	519	41 52	18,246	482 63
“ “ “ “ “ “ en rad. En fr.	24,897	623 10	3,982	102 33
Traverses de chemins de fer, sur navires.....	21,115	1,766 77	13,555	1,382 14
“ “ “ “ “ “ en radeaux..... En fr.	1,718	161 27	700	55 31
Billots de sciage.....	40,776	1,006 28	28,737	640 26
“ “ “ “ “ “ En fr.	3,691	127 60	26,037	242 58
Douves et fonds, barils.....	150	15 52	222	17 86
“ “ “ “ “ “ En fr.	6	0 50		
“ “ pipes.....	874	145 31	278	51 74
“ “ “ “ “ “ En fr.	311	65 65		
“ “ Indes Occidentales.....	2,208	278 66	514	72 88
“ “ “ “ “ “ En fr.	1,080	155 40		
“ “ saloirs.....	2	0 15	18	1 10
“ “ “ “ “ “ En fr.	1	0 07		
Bardeaux.....	835	470 95	749	320 64
“ “ “ “ “ “ En fr.			6	0 59
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	41	7 48	59	11 23
“ “ “ “ “ “ en radeaux.....	11	2 32	19	0 30
Bois de construction, carré, sur navires.....	58,002	8,201 65	75,548	11,054 98
“ “ “ “ “ “ en radeaux.....	9,209	208 00	42,240	3,810 82
“ “ “ “ “ “ En fr.	17,750	1,323 09	3,579	336 06
Traverses.....	11,967	35 49	14,402	60 86
“ “ “ “ “ “ En fr.	20	0 05		
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	185	53 70	283	80 60
“ “ “ “ “ “ En fr.	1	0 40		
Total du tonnage—Fret, payant péages.....	2,509,248	279,455 11	2,616,694	303,278 57
“ “ “ “ “ “ Fret, en franchise.....	407,457		515,937	
Grand total—Fret.....	2,916,705		3,132,631	
Passagers—nombre total.....	73,578	2,868 26	90,924	3,195 85
Navires—tonnage.....	3,485,785	41,744 31	3,836,541	45,943 54
Total des péages perçus.....		324,067 68		352,417 96
Total des péages en franchise.....		17,001 93		19,478 80
Total brut des péages.....		341,069 61		371,896 76

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 novembre 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.	
	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.		
												Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.
Alcalis, potasse et perlasse.	2										112	22 40
Pommes.	20	639	4						24		699	723
Produits agricoles, non énumérés, légumes do do animaux.				420							420	21 00
Instruments aratoires.				197					4,075		197	616 17
Orge.	20		4,075	4					20		4	2 03
Briques.												
Os.												
Soufre.	1	6			49				50	6		7 63
Ciment et chaux hydraulique.	1	364	200						201	364		65 03
Argile, chaux et sable.	1	435			1,124				240,815	27,490		53,181 95
Houille.					226,352					353,505		70,719 00
Maïs.					147,045							
Bestiaux.												
Coton, brut.	5	1			1				5	2		0 50
Fatence et poterie.												
Pois de teinture et matières tinctoriales.			9		156				165	5		25 75
Poisson.												
Lin et chanvre.	9	2,019							9	7,922		1,231 63
Fleur de farine.	1				1				11	34		8 48
Moutures.										623		7 79
Gypse.	1		1						2	2		0 30
Verrerie, de toutes sortes.												
Foin, pressé.												
Cochons.			2		1				2	3		0 90
Chevaux.									18	18		1 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	18											
Glace.												
Fer, chemin de fer.	3								47	47		7 05
“ en grueuse.	8								14	14		627
“ tout autre.	81				1,097				1,352	520		303 41

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tommeaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Minéral de fer.....					1,204				2,425		2,425	121 25
Cryolithe ou minéral chimiq., et aut. mim. except. le fer		10								10	10	0 50
Saindoux et huile de saindoux.....	15				17,294	19	5	24	15	24	17,378	3,473 73
Ferines, de toutes sortes.....					4,455	8	8	34	4,455	37	4,492	7 40
Vandés, autres que le lard.....					8				8		8	668 25
Manille.....	2				340	88			348	88	436	1 20
Mélasse.....	128								142		142	68 90
Cioux.....	5	544				27,492			142		142	13 72
Avoine.....	5	2							156	320	28,356	5,668 23
Huile, en barils.....	240			210					20	798	798	6 05
Tourteaux oléagineux.....									240	210	450	25 50
Pois.....										1	1	0 20
Pommes de terre.....	4				129	21			134	1,355	1,355	271 00
Lard.....									40		40	19 58
Peinture.....												6 00
Pois et gondron.....	460								755	1,918	2,673	496 85
Guénilles.....	19	315							896	1	1,264	198 69
Sel.....	886				7,107	1,681	2		988	6,784	6,784	1,856 80
Pierre, pour la taille.....										13	13	2 60
“ impropre à la taille, non ouverte												
Graines, de toutes sortes.....									7,993	2,056	10,049	969 87
Montons.....									3		3	0 45
Cendre de soude.....												
Acier.....	155				797	190						
Sucre.....	5	7										
Spiritueux, bière, etc.....												
Tabac, brut.....												
Sulf.....					61	13			61	13	74	11 75
Essain.....		125							125		125	18 75

Terébinthine.....	4,290	13,363										136,664	24,173 92
Blé.....												153	22 95
Blanc de plomb.....					158	452				452	468	92 80	
Blanc de céruse.....					28,386	1,591				2,222	26,370	3,947 75	
Laine.....	685	423			8	173			18	283	301	37 88	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.													
Écorce.....													
Barils, vides.....													
Canots.....	3,660	11,148							3,960	11,148	15,108	644 83	
Bois de chauffage, sur navires.....													
“ en radeaux.....													
Caroles.....													
Echalas à l'écublou.....	979	4,200				55,074			979	83,887	84,866	14,882 20	
Bois de service, scié, sur navires.....												0 22	
“ en radeaux.....												2	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	5	215							5	215	215	32 25	
“ en radeaux.....												10	1 25
Liens de chemin de fer, sur navires.....	239	145							22	902	924	143 18	
“ en radeaux.....													
* Billets de sciage, barils.....									246	4,856	5,102	215 88	
“ pipes.....												0 46	
“ Indes Occidentales.....												4	
Donves, saloirs.....												506	94 49
Bardeaux.....												627	117 16
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....												52	36 37
“ en radeaux.....												17	6 36
Bois de construction, carré, sur navires.....	21,321											77,201	11,578 88
“ en radeaux.....												2,926	657 09
Traverses.....												45	18 00
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....	11,937	57,357	6,673	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	301,343	758,165	1,059,508	196,894 75	
Total, fret payant péages.....													

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.

Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	19											19	
“ en radeaux.....												84	
Ciment et chaux hydraulique.....	9	75										828	
Argile, chaux et sable.....	3	814										3	
Poterie et faïence.....												112	
Poisson.....												80	
Membrés.....												71	
Verrerie, de toutes sortes.....	1	70										2	
Chevaux.....	14,784	729										15,513	
Fer, chemin de fer.....	58	172										250	
“ en guise.....												290	
“ tout autre.....	54	236										290	

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Mélasse.....			56				56		56	
Clous.....	268		468				736		736	
Huile, en barils.....	4		5				9		9	
Peinture.....	20		29				49		49	
Sel.....	65		4,151				4,216		4,216	
Graines, de toutes sortes.....			215				215		215	
Cendre de soude.....			766				766		766	
Acier.....			3				3		3	
Sucre.....	4		3				7		7	
Spiritueux, bière, etc.....	12		112				124		124	
Étain.....	57		423				480		480	
Térébenthine.....	1						1		1	
Blanc de plomb.....	2		9				4		4	
Blanc de céruse.....	21		12				33		33	
Toutes autres marchandises non énumérées.....	262		1,160				1,422		1,422	
Barils, vides.....			2				2		2	
Bois de constr. en fr. de Welland à Port-Robinson.....		395						395		
Grand total, fret.....	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	326,713	758,560	1,085,273	
Total, péages sur navires.....										18,647 35
“ “ passagers.....										143 78
“ “ marchandises en franchise.....										3,827 71
“ amendes.....										450 79
“ dommages.....										4 00
“ autres recettes.....										
Revenu total, à part les loyers de poutres d'eau.....										219,468 38

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Alcalis, potasse et perlasse.													
Pommes.													
Produits agricoles non énumérés, légumes.													
Produits agricoles non énumérés, animaux.													
Instruments aratoires													
Orges.													
Briques.													
Os.													
Soufre.													
Ciment et chaux hydraulique.													
Argile, chaux et sable.													
Houille.													
Mais.													
Bestiaux.													
Coton, brut.													
Faïence et poterie.													
Bois de teinture et mat. tinct.													
Poisson.													
Lin et chanvre.													
Fleur de farine.													
Meubles.													
Gypse.													
Verrerie, de toutes sortes.													
Foin, pressé.													
Cochons.													
Chevaux.													
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.													

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Glace.....													
Feu, chemin de fer.....	3		44		613		47		47		7 05		7 05
" en grueuse.....			14				14		14		2 10		124 70
" tout autre.....	78		184		520		1,329		1,849		199 35		303 35
Minerai de fer.....			1,221		1,204		2,425		2,425		121 25		121 25
Cryolithe ou minerai chim. et autre miner., exc. le fer.....	10				19				10		0 50		0 50
86 Saindoux et huile de saum.....					17,224				24		4 80		4 80
Farmes, de toutes sortes.....					8				17,363		3,472 60		3,472 60
Vianades, autres que le lard.....					34				37		7 40		7 40
Marbre.....					4,455				4,455		668 25		668 25
Maxille.....					8				8		1 20		1 20
Mélasse.....	2		340		88		342		88		17 60		17 60
Clous.....	70		14		27,492		84		84		12 60		12 60
Avoine.....					1				27,812		5,562 40		5,562 40
Huile, en barils.....	1						798		6		159 60		159 60
Pourteaux oléagineux.....					1				1		0 20		0 20
Pois.....					21				1,355		271 00		271 00
Lard.....			1		129		130		130		19 50		19 50
Peinture.....							40		40		6 00		6 00
Pois et goudron.....													
Guénilles.....	400		265				755		2,673		113 25		496 85
Seigle.....					806				806		63 20		197 60
Résine.....	315						11		1,212		134 40		134 40
Sel.....									6,784		1,356 80		1,356 80
Pierre, pour la taille.....					2				13		2 60		2 60
" ouverte.....													
" impropre à la taille, non ouverte.....													
Graines de toutes sortes.....					1,681				154		205 50		205 50
Montons.....					151				3		30 80		30 80
Centre de soude.....					3				3		0 45		0 45

Acier.....	9				797		806		806		120 90		120 90
Sucre.....	5		3		190		8		226		43 60		43 60
Spiritueux, bière, etc.....													
Tabac brut.....					61		61		74		2 60		11 75
Suif.....			125				125		125		18 75		18 75
Etain.....					30,229				117,285		23,457 00		23,457 00
Térébenthine.....	12,490				153		153		153		22 95		22 95
Ble.....					452		16		468		90 40		90 40
Blanc de plomb.....													
Blanc de céruse.....													
Laine.....													
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	171		73		23,386		208		25,543		3,927 10		3,927 10
Ecorce.....					8		8		181		33 34		33 34
Barils, vides.....													
Corbes pour bâtiments.....													
Bois de chauffage, sur navires.....													
Bois de serv., scié, sur navires.....													
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	2,155		300		55,074		300		81,842		14,721 59		14,721 59
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....													
Liens de ch. " en radeaux.....	215												
Billots de sciage, barils.....													
Douves et fonds, barils.....													
Douves et fonds, Indes Occidentales.....													
Douves, saloirs.....													
Bardeaux.....													
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	17												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....													
Bois de const., carré, sur nav. " en rad.....	21,321		240		55,640		158		77,201		11,578 88		11,578 88
Traverses.....					2,920		4		2,920		656 65		656 65
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....													
Total, fret payant péages.....	801		6,614		266,231		43		731,031		140,513 89		140,513 89
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.....													
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....													

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Montant des péages.		
									\$	cts.	
Bricks	9						84				84
Ciment et chaux hydraulique.	9	75					823				823
Argile, chaux et sable.	3	814					3				3
Faïence et poterie.		112					112				112
Bœufs.		80					80				80
Poisson.							71				71
Mobilier.	1	70					2				2
Verre, de toutes sortes.	1						9				9
Chevaux.	14,784	729					15,513				15,513
Fer, chemin de fer.	78	172					250				250
“ en gueuse.	54	236					290				290
“ tout autre.		56					56				56
Mélasse.	268	468					736				736
Clous.	4	5					9				9
Huile, en barils.	20	29					49				49
Peinture.	65	4,451					4,215				4,215
Sel.		215					215				215
Graines de toutes sortes.		766					766				766
Candide de soude.		3					3				3
Acier.	4	3					7				7
Sucre.	12	112					124				124
Spiritueux, bière, etc.	57	423					480				480
Ter blanc.	1						1				1
Terbenhème.	2						4				4
Bianc de plomb.	21	12					33				33
Toutes autres marchandises non énumérées.	202	1,160					1,422				1,422
Barils, vides		2					2				2
Grand total du fret...	16,436	16,329			12,036	380,706	311,052	731,031			1,042,083

Total des péages sur navires.....	8,714 97	9,085 58	17,800 55
do do passagers.....	40 80	54 35	95 15
do do marchandises en franchise.....			\$3,805 52
Total des péages.....	62,915 53	149,653 82	212,569 35

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

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

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse	20	699					20	699	20 15
Pommes			420				420		21 00
Produits agricoles non énumérés, légumes.									
Produits agricoles non énumérés, légumes, animaux.									
Instruments aratoires.	20						197	4	4 92
Os							4		2 03
Soufre	1	6					1	6	0 28
Ciment et chaux hydraulique	1	304					1	364	35 03
Argile, chaux et sable.		455					2,427	455	93 35
Houille									
Mais									
Bestiaux									
Coton, brut.	5						5		0 10
Faïence et poterie.									
Bois de teinture et matières tinctoriales.									
Poisson.									
Lin et chanvre.	7	2,019					7	2,019	50 73
Fleur de farine	1						1		0 18
Meubles.									
Gypse.									
Verrerie, de toutes sortes									
Foin, pressé.									
Cocons.									
Chevaux.									
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	18						18		1 80
Glace.									
Fer, chemin de fer.									

[1890]

" en guise.	3						3		0 06
" tout autre.									
Merci de fer.									
Cryolite ou min. chimiq., et autre min., exc. le fer.									
Saindoux et huile de saindoux.	15						15		1 13
Farines, de toutes sortes									
Vieilles, autres que le lard									
Marbre.									
Marielle.									
Mélasse.	58						58		1 12
Clous.	5	544					544		109 83
Avoine		1					16		4 85
Huile, en barils.									
Tourteaux oléagineux.									
Pois.	240						240		25 50
Pommes de terre									
Lard.	4						4		0 08
Peinture.									
Pois et gondron.									
Guénilles.									
Seigle.									
Résine.	19						42		1 09
Sel.									
Pierre, pour la taille.									
" ouverte.	886						886		53 87
" impropre à la taille, non ouverte.									
Graines, de toutes sortes.									
Montons.									
Cendre de soude.									
Acier.	146						146		2 81
Sucre.		2					15		1 68
Spritueux, bière, etc.									
Tabac, brut.									
Sulf.									
Etain									
Térébenthine.	4,290						1,876	2,340	716 92
Blé.		875							
Blanc de plomb.									
Blanc de céruse.									
Laine.									
Tous autres effets et marchandises non énumérés.		309					518	309	20 65
Écorce									
Barils, vides.									
Courbes pour bâtiments.									
Flottes.									
Bois de chauffage, sur navires.	3,660						3,660	11,148	624 83
Bois de chauffage, en radeaux.									
Cercles.									
Echelles à houblon.									
Bois de service, scié, sur navires.	979						979	2,045	210 61

[1890]

255

ANNEXE A.—Suite—CANAUX.

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

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Bois de service, scié, en radeaux.									
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.	5								0 22
Liens de chemins de fer sur navires	50						5		0 25
“ en radeaux					22		22	50	7 19
Billots de sciage	239						246	4,698	201 48
Bardeaux	2,111				2,587		1		0 15
Piquets et perches pour clôtures, sur navires							6		0 44
“ en radeaux									
Douves et fonds, barils.									
“ pipes									
“ Indes Occidentales.									
Douves, saoirs.									
Bois de construction, carré, sur navires									
Traverses									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.									
Total du fret payant péages.	11,136				59		15,661	27,184	42,795
Bois de const. en fran., de Welland à Port-Robinson					395			395	
Grand total	11,136				59		15,661	27,529	2,221 10
Total des péages sur navires.									
passagers									
marchandises en franchise.									
									\$18 88
Total des péages.									
									3,116 53

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A.—Suite—CANAUUX.

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse	88								26		88	20 20
Femmes	15	2,536									15	372 65
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux	264	85	19					33			316	52 42
"	53	324									53	135 57
Instruments aratoires	92	26									92	18 12
Orge	1,312	1,496						3			1,315	56 93
Bréques	8,169	169	68					472			8,709	367 90
Os.	24	94		329							24	59 59
Soutre		132						30			30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	4,826		734								5,560	614 63
Argile, chaux et sable	18,540	3,588						4,762			23,302	28,890
Houille	53,088								20	1,171	20	1,071 43
Maïs	23	2,678								40	23	20,141 85
Bestiaux	37	358		9							37	58 59
Coton, brut.												32 07
Falence et poterie	128	16	111								241	49 66
Bois de teinture et matières tinctoriales	40	20						106			146	11 87
Poisson	594	200	72						8		674	79 72
Lun et chanvre	668	549							12	113	680	115 69
Fleur de farine	144	381									144	96 75
Meubles	2,440	363									2,440	55 07
Gypse	375	35	8						2		37	81 14
Verrerie, de toutes sortes	1,113	610							81		1,194	88 31
Foin, pressé		17									17	2 59
Cochons	115	249		1							117	26 69
Chevaux		1		1							2	4 00
Peaux vertes et salées												
Glace	15,814	160	534								16,348	2,408 55
Fer, chemin de fer	4,945	40	172					140			5,307	762 86
" en grueuse	17,448	1,334	220					9			17,677	945 49
" tout autre											1,362	

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite*.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Minéral de fer.....	2,568						2,568		2,568	128 40
Cryol, ou minéral chimiq., et aut. miner., excepté le fer.....	31						31		31	4 36
Saindoux et huile de saindoux.....	51	823					51	823	56 78	3 31
Farines, de toutes sortes.....	11	29					11	29	40	3 73
Vianades, autres que le lard.....	12				27		39		39	0 05
Marbre.....	1						1		1	207 20
Manille.....	393		56				3,035		3,060	552 69
Mélasses.....	2,408	538	291				2,699		3,237	67 79
Cloüs.....	586	782	5		5		787		1,353	192 29
Avoine.....	725	235	25		14		1,209		1,606	1 44
Huile, en barils.....	15						15		15	385 21
Tourteaux oléagineux.....	892	18,170					892	18,170	19,062	16 04
Pois.....	25	182					25	182	208	38 56
Pommes de terre.....	207	276			12		288		495	32 02
Lard.....	157	172	23				139	367	503	51 02
Peinture.....	118	119					1,277		1,396	97 24
Poix et goudron.....	154	29					184		219	21 50
Guénilles.....	8						8		8	
Seigle.....	36	69					1,339		1,408	297 68
Résine.....	3,940	16	3,879		16		7,825		7,867	1,049 47
Sel.....	2,237	32					5,251		10,826	722 37
Pierre, pour la taille.....	205						205		205	23 60
“ brute.....	1,176	1,221					1,176	1,221	2,397	90 80
“ impropre à la taille, non ouvrée.....	1,240	215					9,371		10,614	445 78
Graines de toutes sortes.....	129						3		3	11 49
Montons.....	3						3		3	
Centres de sonde.....	733	40	771				1,504		1,544	297 68
Acter.....	346	2	3				349		351	53 81
Sucre.....	2,819	14	3				5,406		5,420	643 87
Spiritueux, bière, etc.....	483	404	111				594		1,009	184 44
Tabac, brut.....	38	1					100		100	0 45
Sulf.....	352	91	423				138		138	846
Etain.....	23						23		23	154 72
Térébenthine.....										15 05
Blé.....	24,880	3,319					24,880	3,320	28,200	588 91
Bianc de plomb.....	99	2	1				100		102	19 90
Blanc de céruse.....	435	12					435	12	447	87 18
Laine.....	8						8		10	0 94
Tous autres effets et marchandises, non énumérés.....	6,982	2,638	981		563		8,700	3,206	11,906	1,850 36
Ecorce.....	96	76	47		9		212		306	38 16
Barils, vides.....	610	5,208	600				610	5,208	5,818	101 99
Flottes.....	3,009	7,215					3,609	7,215	10,824	280 98
Bois de chauffage, sur navires.....	6						6		6	0 25
“ en radeaux.....							9		9	0 90
Cercles.....										
Echelles à houblon.....	22,589	29,635	614		824		23,203	30,869	54,072	1,852 66
Bois de service, scié, sur navires.....		205					205		205	8 37
“ en radeaux.....		17,936					17,936		17,936	448 40
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....		6,046						6,046	6,046	151 15
“ en radeaux.....	988		256				1,244		1,244	24 89
Liens de chemins de fer, sur navires.....		14,491						14,491	14,491	445 46
“ en radeaux.....		22						22	22	3 30
Billots de sciage.....		186						186	186	6 99
Douves et fonds, barils.....		10						10	10	0 80
“ pipes.....		63						63	63	29 68
“ Indes Occidentales.....		16						16	16	1 10
Douves, saloirs.....		27						27	27	
Bardeaux.....	21									
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....		492					492		2,590	39 97
“ en radeaux.....		2,302					2,302		6,548	220 70
Bois de construction, carré, sur navires.....		12,508						12,508	12,508	32 55
“ en radeaux.....		102					84		187	44 40
Traverses.....	84									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....										
Total, fret payant péages.....	167,107	215,162	10,270		700		993	2,838	16,996	38,627 43

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.

Centre.....	107						107		107	
Maïs.....	199,767						199,767		199,767	
Ciment et chaux hydraulique.....	29						29		29	
Fleur de farine.....	6,981						6,981		6,981	
Chevaux.....	2						2		2	
Farines, de toutes sortes.....	148						148		148	
Vianades, autres que le lard.....	32						32		32	
Avoine.....	320						320		320	
Huile.....	4						4		4	
Tourteaux oléagineux.....	798						798		798	
Lard.....	1,177						1,220		1,220	
Seigle.....	1,284						1,284		1,284	
Graines, de toutes sortes.....	3						3		3	
Pierre, ouvrée.....	2,561						2,561		2,561	

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Suite*.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Blé	70,540						305		70,845	
Whisky et autres spiritueux	20								20	
Marchandises non énumérées	25						25		218	
Bois de service, sur navires	151						151		6,199	
“ en radeaux	237						237		237	
Donves, pipes	202						202		202	
“ Indes Occidentales	68						68		68	
Bois de construction, carré, en radeaux	9,302						9,302		9,302	
Articles en bois	54,304						101,960		101,960	
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	589		119				47,537		101,960	
Argile, chaux et sable, en franc., par arrêté du cons. non ouverte, impropre à la taille, en franchise, par arrêté du conseil	200						80		798	
Flottes, en franchise, par arrêté du conseil	580						580		200	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland									9,000	
Grand total, fret	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921
Total des péages sur navires										15,824 69
“ “ passagers										2,502 85
“ “ articles en franchise										\$14,550 25
Amendes et dommages										175 00
Quaiage et emmagasinage										5,606 69
Autres recettes										9,556 88
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau										73,293 54

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Alcalis, potasse et perlasse.											\$ cts.
Pommes		80									16 00
Produits agricoles non énumérés, légumes.		2,453									367 95
Produits agricoles non énumérés, animaux.	258		45	19			277	45	322	41 55	6 75
Instruments aratoires.	3		793				3	793	796	0 45	118 95
Orge		20						20			4 00
Os		1,130						1,130			22 60
Soufre.	150						218		218	32 70	32 70
Ciment et chaux hydraulique.		86						86			12 90
Argile, chaux et sable.	1,652										358 65
Houille.	30										54 15
Mais.		49,512									18,604 90
Bestiaux		2,491									49 82
Coton, brut.		38									7 05
Faïence et poterie.	52										0 75
Bois de teinture et mat. tinctor	13										49 65
Poisson.	239										18,604 90
Lin et chanvre.											49 82
Tleur de farine.											7 05
Meubles.	36										3 60
Gypse.		360									2 60
Verrerie, de toutes sortes.	342										2 55
Foin, pressé.		14									50 40
Cochons		17									49 20
Chevaux	13										72 00
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		31									3 20
		21									2 55
											6 75
											3 75
											3 60

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

ARTICLES.	De ports du Canada, à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Descenté.	
Glace											
Fer, chemin de fer	15,345		534				15,879		2,881	85	2,881 85
" en gueuse	4,721		172				4,893		733	95	733 95
" tout autre	1,468	29	220				1,688	29	253	20	257 55
Minéral de fer		2,566						2,566		198	30
Cryolithe ou minéral chim., et autre minéral, excepté le fer											
Saindoux et huile de saindoux	5	7					5		0	75	1 06
Farines, de toutes sortes	1	176					1	176	0	15	26 40
Vandés, autres que le lard	1	9					1	9	0	15	1 35
Maigre	10						10		2	00	2 00
Mante	120		56				176		35	20	35 20
Mélasse	1,960	7	291				2,251	7	2,258	450	20
Clous	370	190	3				373	150	74	60	30 00
Avoine											
Tourteaux oléagineux		3,183						3,183		66	91
Pois	17						17		2	55	2 55
Pommes de terre	17						17		8	70	8 70
Lard	56						56		33	00	8 60
Peinture	142	43	23				165	43	20	20	13 40
Pois et goudron	101	67					101	67	4	80	5 80
Guénilles	5	24					5	24	1	00	1 20
Seigle		8						8	4	20	1 20
Résine	21						21		5,720	858	00
Sel	1,842	9	3,878				5,720	9	1,383	100	207 45
Pierre, pour la taille	17	50					17	50	3	40	13 40
" impropre à la taille, non ouvrée		672						672		55	80
Grammes, de toutes sortes	192	10	215				407	10	417	61	05
Montons	670	19	771				1,441	19	288	20	2 85
Cendre de soude	322		3				325		51	65	51 65
Acter	2,079	13					2,082	13	416	40	2 60
Sucre											

Spiritueux, bière, etc												144 00
Traque, brut												0 45
Suif	209	398	111				320	400	64	00	80	00
Beurre	36	8	423				36	8	5	40	1 60	141 00
Térébenthine	274	22					697	22	139	40	12 49	40 99
Bé	190	618	1				190	618	28	50	17 80	17 80
Blanc de plomb	88						89		17	80	82 20	82 20
Blanc de céruse	411	2					411	2	0	45	0 30	0 75
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	4,006	1,782	971				4,977	1,841	995	40	368	20
Ecorce												
Barils, vides	60	61	6				66	61	11	82	12 08	23 90
Courbes pour bâtiments												
Flores		1,089						1,089		69	35	69 35
Bois de chauffage, sur navires, en radeaux												
Cercles												
Échelles à homblon												
Bois de serv., scié, sur navires en radeaux	9	5,108					9	5,982	0	75	607	80
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires												
Bois de serv., scié, sur navires												
" Douves et fonds, barils pipes	22											
" " Indes Occ												
Douves, saloirs	10		16				16					
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux												
Bois de cons. car., sur navires en radeaux	92											
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqués	61											
Total du fret payant péages	37,660	75,403	8,711	9	824		46,379	151,093	7,660	20	21,147	46
Articles en franchise ayant payé plans péages sur le canal Welland												
Cendre	107						107					
Maïs	195,850						195,850					
Fleur de farine	6,841						6,841					
Chevaux	2						2					
Farines, de toutes sortes	148						148					
Vandés, autres que le lard	32						32					
À la voline	320						320					

N^o (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnage.		Montant des péages.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	
Huile.....	4					4					
Tourteaux oléagineux.....	798					798					798
Lard.....	1,177				48	1,220					1,220
Seigle.....	1,284					1,284					1,284
Graines de foutes sortes.....	3				3	3					3
Spiritueux, bière, etc.....	20					20					20
Blé.....	70,510				305	70,815					70,815
Marchandises, non énumérées.....	193					193					193
Bois de serv., scié, sur navires.....	3,461				2,420	5,881					5,881
Bois de serv., scié, en radeaux.....	237					237					237
Douves et fonds, pipes.....	202					202					202
Indes Occ.....	68					68					68
Bois de serv., car., en radeaux.....	9,302					9,302					9,302
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.....	5,349		11			5,360					5,360
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages s. le c. Rideau.....	10					10					10
Fret—Grand total.....	43,009		8,722		8	51,739					495,669
					824	77,625					4,957 98
											257 40
											1,386 95
											12,875 68
											27,275 12
											40,150 70
											9,698 69
											1,644 35
											\$ 9,071 34
											Total des péages.....

Total, péages sur navires.....
 passagers.....
 articles en franchise.....

Total des péages.....

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 19 mai 1890,

ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada, à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.....	8									4 20
Poisses.....	15	88							84	4 70
Produits agricoles, non énumérés, légumes, animaux.....	6	40	33						40	4 12
.....	50	131							131	16 17
.....	92	6							98	14 12
Instruments aratoires.....	1,312	366	3						1,681	34 33
Orge.....	8,019	169	472						8,660	335 20
Briques.....	24	8		329					361	46 69
Os.....					30				30	1 13
Soufre.....	3,174	127							3,301	255 98
Ciment et chaux hydraulique.....	18,510	3,257			4,762				23,272	1,017 28
Argile, chaux et sable.....	3,581		20	1,171	17,862				22,634	1,536 95
Houille.....	23	187	40		56				306	8 77
Mais.....	37	320							357	25 02
Bestiaux.....	76				2				78	13 46
Faïence et poterie.....	27	20			106				133	9 27
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	355	183							538	23 32
Poisson.....	668	221	12	113		1			1,015	66 49
Flour de farine.....	2,440	363							2,803	17 55
Meubles.....	1,113	610	2		12				2,440	59 07
Gypse.....	33	21							68	7 94
Verrerie, de toutes sortes.....									1,804	88 31
Foin, pressé.....			81						81	0 04
Cochons.....	1								1	0 25
Chevaux.....	102	218							321	19 94
Peaux verres et salées, cornes et sabots.....	1	2							3	0 25
Fer, chemin de fer.....	469	160							629	26 70
" en grueuse.....	224	40		10	140				414	28 91
" tout autre.....	15,980	1,305	9						17,822	687 94
" en grueuse.....	2	2							4	0 10
" tout autre.....	26	1							27	2 56
Créolithe, minéral chim. et autres min., excepté le fer.....										
Saoudoux et huile de saindoux.....										

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Farines, de toutes sortes.....	50	647					50	647	697	\$ 30 23
Vianes, autres que le lard.....	10	20					10	20	30	1 81
Marbre.....	2					27	20		29	1 73
Manille.....	273	25							1	0 05
Mélasse.....	448	581			2,586		2,859	25	2,884	172 00
Clous.....	586	757		5			506	581	1,979	101 00
Avoine.....	355	85		22		68	836	762	1,958	64 43
Huile, en barils.....	15						15		1,083	87 69
Tourneaux oléagineux.....	892	14,987					892	14,987	15,879	318 30
Pois.....	25	165				1	25	166	191	13 49
Pommes de terre.....	207	221				9	207	230	437	29 86
Peinture.....	17	129					17	129	159	9 42
Pois et godron.....	149	52			1,159		1,176	52	1,228	63 64
Quenilles.....	15	69					1,318	69	1,387	15 40
Resine.....	2,104	4,201					2,105	32	2,137	70 37
Sel.....	2,298	16		1			5,242	4,201	9,443	191 47
Pierre pour la taille.....	188	2					1,176	549	1,725	10 20
“ ouvrière.....	1,176	549					8,964	1,233	10,197	383 23
Graines, de toutes sortes.....	8,964	1,230				3	63	110	103	8 64
Moutons.....	3	110					14		16	2 18
Cendres de soude.....	63	40			2,584		3,324		3,325	224 87
Acier.....	740	2					100		289	40 44
Sucre.....	274	11					274		325	3 96
Spiritueux, bière, etc.....	58	83					102		141	13 72
Etain.....	1	9					58		213	547 92
Térébenthine.....	24,690	2,701					204		27,392	2 10
Bile.....	11						24,690	2,702	13	4 98
Bianc de plomb.....	24	12					11		5	0 19
Laine.....	5						24		6	486 76
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	2,976	856	10		563		3,723	1,425	5,148	

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Barils, vides.....	36	15					146	33	179	14 26
Flottes.....	610	5,208					610	208	818	101 99
Bois de chauffage, sur navires.....	3,009	6,126					3,609	6,126	9,735	211 63
“ en radeaux.....	6						7		6	0 25
Houblon.....	22,580	24,577					23,194	24,957	48,131	1,244 11
Bois de service, scié, sur navires.....	17,936	205					17,936	205	205	8 37
“ en radeaux.....	6,046	256					6,046	256	6,302	448 40
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	988	19,491					1,244	1,244	1,244	151 15
Traverses de chemins de fer, sur navires.....	27	63					19,491	186	24,982	24 89
Billots de sciage.....	1	186					27	186	213	445 46
Douves, Indes Occidentales.....	400	2,098					11	63	90	6 99
Bardeaux.....	2,302	6,246					2,302	6,246	8,548	18 70
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	23	85					23	85	108	35 37
Bois de construction, carré, sur navires.....	129,447	1,559					129,447	1,559	131,006	280 70
“ en radeaux.....	48,955	108					48,955	108	49,063	32 55
Traverses.....	179,947	156,232					179,947	156,232	336,179	12 80
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	129,447	1,559	691		2,014		148,987	160,518	309,505	10,819 77
Total, fret payant péages.....	48,955	4,417	108		47,537		96,600	4,417	96,000	
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.....		30					30		4,417	
Mais, en fr., ayant payé pleins péag. sur le canal Well.....		140					140		30	
Bile.....		9,000					200		9,000	
Fleur de farine.....	200	167					151	167	318	
Pierre, pour la taille.....	151	29			80		669	129	798	
Bois de service.....	589	129					25	2,561	2,561	
Ciment et chaux hydraulique.....	25	2,561					580		580	
Argile, chaux et sable.....	580									
Marchandises.....										
Pierre, ouvrière.....										
Flottes.....										
Grand total, fret.....	179,947	156,232	691	1,667	64,613	18,054	247,212	176,991	424,203	
Total des péages sur navires.....										6,126 00
“ passagers.....										858 50
“ marchandises en franchise.....										\$5,478 91
Total des péages.....										17,804 27

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Acalis, potasse et perlasse.....												
Pommes.....		3									3	0 18
Produits agricoles non énumérés, légumes.....		37									37	2 23
Produits agricoles non énumérés, animaux.....		935									935	83 65
Os.....		17									17	2 76
16 Instruments aratoires.....		390									390	28 39
290 Cuir.....		110									110	6 33
Briques.....		12									12	1 16
Os.....												
Soutre.....		163									163	5 98
Ciment et chaux hydraulique.....		6,182									6,182	190 74
Argile, chaux et sable.....		176									176	10 13
Houille.....		2				128					2	0 20
Mais.....		501									501	31 90
Bestiaux.....												
Coton, brut.....		1									1	0 19
Falence et poterie.....		2									2	0 10
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		1									1	0 10
Poisson.....												
Lin et chanvre.....		19									19	1 46
Fleur de farine.....		39									39	5 93
Meubles.....												
Gypse.....												
Verres de toutes sortes.....		5									5	22 33
Foin, pressé.....		261									261	2 61
Cochons.....		31									31	10 22
Chevaux.....		14									14	1 76
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....		19									19	1 76
Glaces.....												
Fer, chemin de fer.....												
" en gueuse.....												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Fer, tout autre.....		24									24	2 29
Minéral de fer.....		1,248									1,248	64 74
Cryolithe, min. chim. et autres min., excepté le fer.....		9									9	0 89
Saindoux et huile de saindoux.....												
Farines, de toutes sortes.....												
Vianes, autres que le lard.....												
Viandes.....												
Marbre.....												
Manille.....												
Mélasse.....												
Clovis.....		1									1	53 42
Avoine.....		854									854	0 38
Huile, en barils.....		4									4	
Tourneaux oléagineux.....		1,386									1,386	91 22
Pois.....		301									301	24 34
Pommes de terre.....		5									5	0 46
Lard.....		1									1	
Peinture.....												
Poix et goudron.....		6									6	1 05
Guénilles.....		1									1	0 10
Seigle.....												
Résine.....												
Sel.....		250									250	5 30
Pierre, pour la taille.....		90									90	0 96
" ouverte.....												
" impropre à la taille, non ouverte.....		14									14	1 35
Graines, de toutes sortes.....		279									279	19 77
Montons.....												
Cendres de soude.....		5									5	0 95
Acier.....		1									1	0 19
Sucre.....												
Spiriteux, bière, etc.....		3									3	0 22
Taraxac, brut.....												
Suif.....												
Beurre.....		70									70	5 76
Terrebenhine.....												
Ble.....												
Blanc de plomb.....												
Blanc de céruse.....		23									23	41 76
Laine.....												
Toutes autres marchandises non énumérées.....												
Ecorce.....		63									63	7 75
Barils, vides.....												
Courbes pour bâtiments.....		30									30	81 20
Flothes.....		36,615									36,615	1,561 39
Bois de chauffage, sur navires.....		6,396									6,396	92 02
do en radeaux.....		13									13	1 17
Caroles.....		436,407									436,407	48,506 06
Echelas à houblon, sur navires.....		3,919									3,919	45 11
Bois de service, scié, sur navires.....												
" en radeaux.....												

N^o (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires en radeaux.										\$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires	1,410						1,410		1,410	136 59
“ “	823						823		823	38 67
“ “ en radeaux	6,826						6,826		6,826	156 00
Billets de sciage.										
Douves et fondus, barils										
“ “ pipes										
“ “ Indes Occidentales.										
Douves, saloirs	122		310				432		432	343 53
Bardeaux	3		3				3		3	0 66
Piquets et perches de clôtures, sur navires										
“ “ en radeaux										
Bois de construction, carré, sur navires	1,730						1,730		1,730	43 98
“ “ en radeaux										
Traverses	22						22		22	4 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué.										
Total, fret payant péages.	443		177,416				571		694,771	51,743 95
Bois de const., etc., en franchise, par A. du C.	52,302				128		52,302		52,302	
Grand total, fret	443		177,416				571		747,073	
Total des péages sur navires									5,026 96	
“ “ passagers									190 64	
“ “ articles en franchise.									\$439 31	
“ “ amendes et dommages.										
“ “ autres recettes.										
Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau.									56,961 55	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—Suite.—CANAUUX.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total. tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes.		154				2					399	36 68
Produits agricoles non énumérés, légumes.		11									11	0 37
“ “ animaux.		12									12	0 40
Instruments aratoires												
Orge.		567		511					511	567	1,078	52 99
Briques.	77							730	77	730	807	74 54
Os.												
Soufre.								18		18	18	1 80
Ciment et chaux hydraulique.								264		264	264	26 40
Argile, chaux et sable.	714							5,095	714	5,809	580 32	
Houille		36						104,394		104,430	104,430	10,262 25
Maïs		39								39	39	1 30
Bestiaux												
Coton, brut.												
Faïence et poterie		10						58		10	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales.										58	58	5 80
Poisson.												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	252								252		252	8 40
Meubles.		2								2	2	0 20
Gypse.												
Verrerie, de toutes sortes.												
Foin, pressé.	53			489					542	871	1,413	82 24
Cochons.												
Chevaux.		33								33	33	1 10
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												
Fer, chemin de fer												
“ “ en gueuse.								140		140	140	14 00

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Fer, tout autre.											25	2 50
Minera de fer.												
Cryolithe ou min. chim. et autres minerais, exc. le fer.												
Saindoux et huile de saindoux.												
Farines, de toutes sortes.												
Vandés, autres que le lard.												
Manure.												
Miel.												
Melasse.												
Clous.												
Avoine.												
Huile, en barils.												
Tourteaux oléagineux.												
Pois.												
Pommes de terre.												
Lard.												
Peinture.												
Poix et goudron.												
Graisses.												
Seigle.												
Resine.												
Sel.												
Pierre, pour la taille.												
" ouvrée.												
" impropre à la taille, non ouvrée.												
Craines, de toutes sortes.												
Moutons.												
Centre de soude.												
Acier.												
Sucre.												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.												
Suif.												
Perblanc.												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Térébenthine.											204	20 40
Blé.											3	0 10
Bianc de plomb.												
Bianc de céruse.												
Laitne.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Ecorce.												
Barils, vides.												
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires.												
" en radeaux.												
Cercles.												
Echelles à houblon, sur navires.												
Bois de service, scié, sur navires.												
" en radeaux.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
" en radeaux.												
Liens de chemins de fer, sur navires.												
" en radeaux.												
Billots de sciage.												
Douves et fonds, barils.												
" pipes.												
" Indes occidentales.												
Douves saloirs.												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Bois de construction, curté, sur navires.												
" en radeaux.												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.												
Total du fret payant péages.												
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.												
Grand total, fret.												
Total, péages sur navires.												
" passagers.												
" marchandises en franchise.												
Amendes et dommages.												
Quaiage et emmagasinage.												
Total du revenu, non compris les loyers de poutres d'eau.												

ANNEXE A.—Suite—CANAL.

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada.		De ports du Canada à des américains.		De ports américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	6								6		6	0 52	
Pommes.....	2	16							2	16	18	0 43	
Produits agricoles non énumérés, légumes, animaux.....	5	3							5	3	8	0 24	
.....	472	108							472	108	580	14 25	
Instruments aratoires.....	69	79							69	79	148	14 26	
Os.....	270								270		270	6 40	
Briques.....	431	49							431	49	480	11 28	
.....	1	28							1	28	24	0 77	
Soufre.....													
Ciment et chaux hydraulique.....	246	11							246	11	257	6 25	
Argile, chaux et sable.....	289	5							289	5	294	7 14	
Houille.....		10,356								10,356	10,356	461 88	
Mais.....		52								52		1 55	
Bestiaux.....	3	3							3	3	6	0 16	
Coton, brut.....													
Faïence et poterie.....	31	5							31	5	36	3 42	
Bois de teinture et matières tinctoriales.....	2								2		2	0 18	
Poisson.....	80	3							80	3	83	2 11	
Lin et chanvre.....	1								1		1	0 03	
Fleur de farine.....	58	308							58	308	366	10 20	
Meubles.....	30	20							30	20	50	4 82	
Gypse.....													
Verrerie, de toutes sortes.....	33	1							33	1	34	8 04	
Foin, pressé.....	132	2							132	2	134	3 21	
Cochons.....													
Chevaux.....	8	8							8	8	16	0 48	
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	1								1		1	0 03	
Glace.....													
Fer, chemin de fer.....	5	52							5	52	57	1 34	
“ en gueuse.....	160								160		160	6 10	

“ tout autre.....	364	36							364	36	400	10 32	
Minerais de fer.....	36	1,164							36	1,164	1,200	60 00	
Cryolithe ou min. chimiq., et autr. min., excepté le fer.....	24	24							24	24	25	0 75	
Saindoux et huile de saindoux.....	28	24							28	24	52	1 50	
Farines, de toutes sortes.....	0	1							0	1	7	0 17	
Vianes, autres que le lard.....	0	2							0	2	8	0 71	
Marbre.....													
Manille.....	76	11							76	11	87	7 74	
Mélasse.....	309								309		309	27 77	
Clous.....	11	2							11	2	13	0 33	
Avoine.....	53	155							53	155	208	19 10	
Huile, en barils.....	4	6							4	6	10	0 28	
Tourteaux oléagineux.....	15	6							15	6	21	0 52	
Pois.....	82	37							82	37	119	3 20	
Pommes de terre.....	76	39							76	39	115	3 42	
Lard.....	7								7		7	0 72	
Painave.....	18								18		18	1 60	
Loix et godron.....	23	6							23	6	29	0 80	
Guenilles.....	2								2		2	0 37	
Seigle.....	2								2		2	0 18	
Résine.....	813	132							813	132	945	32 22	
Sel.....	177	144							177	144	321	11 22	
Pierre pour la taille.....	1	2							1	2	3	0 36	
“ ouvrière.....	413	1,010							413	1,010	1,423	30 63	
“ impropre à la taille, non ouvrière.....	20	2							20	2	22	0 70	
Graisses, de toutes sortes.....	2								2		2	0 05	
Moutons.....	36	1							36	1	37	3 13	
Cendres de soude.....	14	1							14	1	15	0 53	
Acier.....	266	65							266	65	331	30 86	
Sucre.....	126	39							126	39	165	14 93	
Spiritueux, bière, etc.....	6	1							6	1	7	0 03	
Tabac, brut.....	26	2							26	2	28	0 16	
Suif.....													
Beurre.....	20	311							20	311	331	7 88	
Térébenthine.....	46								46		46	4 02	
Ble.....	20								20		20	1 79	
Blanc de plomb.....	1								1		1	0 03	
Blanc de céruse.....	1								1		1	0 03	
Laine.....	549	347							549	347	896	86 71	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	19	76							19	76	95	3 56	
Ecorce.....													
Barils, vides.....	2,896	30							2,896	30	3,026	53 62	
Courbes pour bâtiments.....	13,092	830							13,092	830	13,922	234 65	
Flottes.....													
Bois de chauffage, sur navires.....	93	7,779							93	7,779	7,872	13 50	
“ en radeaux.....	39,589	68							39,589	68	39,657	2,669 30	
Cerelles.....													
Bois de service, scie, sur navires.....	68	12,354							68	12,354	12,422	6 47	
“ en radeaux.....													

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.	296								296		23 68
Traverses de chemin de fer, sur navires.	7,492								7,492		873 67
Billots de sciage.	400	480							400	480	20 10
Donves, saloirs.	8	55							8	55	0 30
Bardeaux.	11	5							11	5	9 76
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	5	1							5	1	0 81
Bois de construction, carré, sur navires.	1,880	200							1,880	200	111 26
Traverses.	1,633								1,633		13 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	4								4		0 80
Total du fret payant péages.	73,586	24,117							85,940	24,117	4,963 99
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	3,069								3,069		
Grand total du fret.	76,655	24,117							89,009	24,117	113,126
<p>Total des péages sur navires.....</p> <p>passagers.....</p> <p>houille en franchise.....</p> <p>Quaiage et emmagasinage.....</p> <p>Amendes et dommages.....</p> <p>Autres recettes.....</p> <p>Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau.....</p>											
										1,943 76	
										73 38	
										18 96	
										19 00	
										229 68	
										7,239 77	

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.
 N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson.....	89	900							89	909	998	9 98
Fleur de farine.....	930	575							930	575	1,505	15 05
Houille.....	2,316	21,233							2,316	21,233	23,549	235 49
Bois de service.....	5,180	1,946							5,180	1,946	7,126	71 26
Autres produits agricoles.....	13,729	7,235							13,729	7,235	21,024	210 24
Autres marchandises.....	936	305							936	305	1,241	12 41
Total du fret payant péages.....	23,180	32,263							23,180	32,263	55,443	554 43
Total des péages sur navires.....												2,365 24
passagers.....												2,919 67
Total du revenu, non compris les loyers de pouvoirs d'eau....												

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—

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

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe spéciale.</i>				
Houille.....	268,305	53,181 95	146,924	20,141 85
Cryolithe ou minéral chimique.....	10	0 50	2,568	128 40
Minéral de fer.....	2,425	121 25		
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée.....	10,049	969 87	2,397	90 30
Glace.....				
Total, classe spéciale.....	280,789	54,273 57	151,889	20,360 55
Total, fret et péages.....	1,059,508	215,685 88	506,977	57,954 97
Bois de construction et autre, en franchise.....	397	19 20	16,587	669 91
Blé, maïs, farine, sel, houille, etc., en franchise.....	25,368	3,805 20	396,308	13,880 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	1,085,273	219,510 20	919,872	72,505 22

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

Suite—CANAUX.

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

Canal Chambly.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
104,430	10,262 25	304	10 13	10,356	461 88	23,549	235 49		
		1,248	64 74	1,200	60 00				
146	14 60	90	0 96	1,423	30 63			8	0 08
104,576	10,276 85	1,642	75 83	12,979	552 51	23,549	235 49	8	0 08
220,281	20,708 12	694,771	56,961 55	110,057	6,981 13	55,443	2,919 67	25,130	492 28
170	17 00	52,302	439 31	3,069	81 90				
220,451	20,725 12	747,073	57,400 86	113,126	7,063 03	55,443	2,919 67	25,130	492 28

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

ANNEXE A—Suite—CANAUUX.

N° (A) 20.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
CANAL WELLAND.												
Chippewa.....	6 01	1 75	14 63	34 05	14 63	6 69	4 58	25,884 12	19,841 81	12,761 15	8 06	82 50
Colborne.....	12,450 54	16,397 20	18,478 63	20,692 29	20,692 29	25,402 23	25,884 12	10,413 78	7,787 85	4,277 47	479 29	150,387 26
Dalhousie.....	4,442 16	7,100 55	10,314 06	6,692 59	12,452 34	12,452 34	10,413 78	0 25	1,099 95	120 76		63,448 79
Dunnville.....			56 18	56 18	25 72	25 72	24 81	24 81	5 84			57 12
Matilda.....			7 29	14 23	3 95	1 00	24 81	24 81	5 84			923 87
Robinson.....	127 34	166 95	102 04	112 30	93 88	40 17	33 18	129 56	115 79	7 19		305 45
Sainte-Catherine.....	35 68	34 73	28 70	54 44					21 60			
Total, canal Welland.....	17,061 73	23,791 75	29,024 36	38,022 03	34,429 54	27,626 38	34,429 54	27,938 18	17,305 43	486 48		215,685 88
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois.....	63 32	46 96	72 87	104 17	138 38	121 67	196 24	121 67	196 24	92 61		881 12
Cardinal.....	65 05	57 68	102 46	70 51	225 62	338 25	338 25	338 25	241 63	40 23		1,152 98
Cornwall.....	8 21	2,359 31	2,848 90	3,468 78	2,103 13	2,226 56	2,226 56	1,122 34	1,473 27	1,165 57		15,699 46
Kingston.....	439 57	1,482 50	2,284 39	1,239 39	1,239 39	1,122 34	1,122 34	640 67	624 45	244 05		10,717 40
Lachine.....	36 09	282 43	333 41	333 41	363 92	363 92	363 92	407 00	244 05	2,087 05		2,373 17
Montréal.....	628 60	3,421 40	3,670 45	4,716 56	4,804 34	4,124 20	4,124 20	3,707 93	2,087 05	2,087 05		27,160 74
Total, can. du St-Laurent.....	1,240 84	7,650 45	8,921 21	12,068 32	8,839 27	8,296 68	6,656 74	4,254 17	27 29			57,954 97
CANAL CHAMBLEY.												
Chambly.....	19 96	600 15	778 46	883 41	1,234 82	776 26	1,114 08	1,114 08	1,114 08	677 36		6,084 50
Saint-Jean.....	10 50	2,906 57	2,961 95	2,496 72	2,140 62	1,654 38	1,347 50	1,347 50	81 31	732 49		14,170 50
Saint-Ours.....	30 46	3,550 36	3,784 91	3,376 38	3,439 48	2,493 65	2,545 89	2,545 89	1,486 99			453 12
Total, canal Chambley.....												20,708 12

CANAUX DE L'OTTAWA.													
Ottawa.....	971 12	7,191 48	6,127 09	5,954 68	6,663 63	5,254 95	5,442 12	1,544 87	5,442 12	1,544 87		39,149 94	
Carillon.....	5 83	142 40	180 69	97 05	16 47	41 09	39 74	43 81	39 74	43 81		567 17	
Grenville.....	383 72	2,591 86	2,589 20	2,589 20	2,288 38	1,786 93	2,214 65	1,542 03	2,214 65	1,542 03		15,903 34	
Sainte-Anne.....	64 45	145 33	205 93	208 64	212 36	192 24	167 69	144 45	167 69	144 45		1,341 10	
Total, canaux de l'Ottawa.....	1,425 13	10,071 16	9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	7,864 20	3,275 16		56,961 55	
CANAL RIDEAU.													
Kingston-Mills.....	7 97	179 15	254 06	337 62	282 24	160 30	156 99	72 30	156 99	72 30		6,450 63	
Ottawa.....	104 46	657 66	839 12	1,181 57	937 83	653 86	524 42	281 50	524 42	281 50		5,130 42	
Smith's-Falls.....		65 54	73 41	102 64	75 07	30 95	35 00	17 47	35 00	17 47		400 08	
Total, canal Rideau.....	112 43	902 35	1,166 59	1,621 83	1,295 14	845 11	716 41	321 27	716 41	321 27		6,981 13	
CANAL SAINT-PIERRE.													
Saint-Pierre.....	1 96	9 98	356 00	383 10	412 09	438 35	380 35	306 84	380 35	306 84		2,919 67	
CANAUX DE LA Vallée DE LA TRENT.													
Bobcaygeon.....		14 78	34 58	25 75	56 27	53 54	43 78	12 79	43 78	12 79		241 49	
Peterborough.....		6 64	16 62	35 75	35 65	47 10	24 03	9 94	24 03	9 94		175 73	
Hastings.....				3 00	5 78	8 10	14 50	5 90	14 50	5 90		57 28	
Chutes-Pénelon.....				5 16	10 09	12 60	0 50	9 43	0 50	9 43		57 78	
Total, canaux de la vallée de la Trent.....												492 28	
Grand total.....	1 96	9 98	20,021 09	46,445 20	53,324 18	53,945 61	61,296 64	53,899 88	46,184 58	26,987 92	586 56	361,703 60	

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N^o (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889, et le montant des péages perçus sur iceux.

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur.....	820	51,740	68,050	5,154	300	4,402	87,173	142,760	144,867	287,127	3,844 99	
Navires américains, à voiles.....	1,141	56,028	66,620	12,118	502	14,439	86,007	138,063	140,756	278,819	5,545 28	
Total, du Canada.....	1,961	107,768	134,670	17,272	802	18,841	173,180	280,823	285,623	565,946	9,388 27	
Navires américains, à vapeur.....	467	9,818	315	159,388	135,394	345	37,473	169,551	173,253	342,804	5,149 06	
Navires américains, à voiles.....	547	4,035	682	85,520	62,195	15	30,640	89,669	93,627	183,196	4,110 02	
Total, américains.....	1,014	99	13,853	997	244,908	360	66,113	259,220	266,780	526,000	9,259 08	
Grand total, canal Welland.....	2,975	126,435	148,523	18,269	198,391	19,201	241,293	540,043	551,903	1,091,946	18,647 35	
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	3,098	339,784	290,733	13,690	7,423	7,296	142	10,029	10,029	20,231	141 99	
Navires américains, à voiles.....	5,696	556,710	34,981	34,981	1,606	54,299	4,347	59,747	21,422	81,169	687 10	
Total, du Canada.....	8,794	896,494	656,751	48,671	48	8,872	54,441	69,949	31,451	101,400	829 09	
Navires américains, à vapeur.....	560	125	2,512	134	7,296	142	10,029	10,029	10,029	20,231	141 99	
Navires américains, à voiles.....	821	2,161	2,398	3,209	1,606	54,299	4,347	59,747	21,422	81,169	687 10	
Total, américains.....	1,381	2,286	5,110	3,343	8,872	54,441	6,908	69,949	31,451	101,400	829 09	
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	10,175	898,780	669,179	53,781	8,872	54,538	60,849	1,015,211	742,291	1,757,502	15,824 69	

[1890]

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL CHAMBLEY.												
Navires canadiens, à vapeur.....	687	36,018	33,247	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	251 08
Navires américains, à voiles.....	496	9,519	7,486	4,350	93	1,333	22,673	15,202	30,252	45,454	756 02	
Total, canadiens.....	1,183	45,537	40,733	4,455	93	1,333	25,344	51,325	66,170	117,495	1,007 10	
Navires américains, à vapeur.....	7	7	.....	514	68	.....	41	580	47	636	7 24	
Navires américains, à voiles.....	1,251	3,021	1,827	31,348	100	.....	85,480	34,369	87,407	121,776	1,656 06	
Total, américains.....	1,258	3,028	1,827	31,862	68	.....	85,521	34,958	87,454	122,412	1,663 30	
Grand total, canal Chambly.....	2,391	48,565	42,560	36,317	68	.....	110,865	86,283	153,624	239,907	2,670 40	
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,020	52,881	110,454	1,666	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	658 52
Navires américains, à voiles.....	1,615	11,382	175,478	20,292	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,975 07
Total, canadiens.....	2,635	64,273	285,932	21,958	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,633 59
Navires américains, à vapeur.....	631	11,027	2,552	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,368 37
Navires américains, à voiles.....	631	11,027	2,552	46,392	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,368 37
Total, américains.....	3,266	75,300	288,484	68,350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,026 96
Grand total, can. de l'Ottawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,114	31,632	30,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	665 25
Navires américains, à voiles.....	1,120	40,788	41,507	335	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	986 81
Total, canadiens.....	2,234	72,420	72,252	335	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,652 06
Navires américains, à vapeur.....	75	325	389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 87
Navires américains, à voiles.....	183	4,360	9,172	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	272 83
Total, américains.....	258	4,685	9,561	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	291 70
Grand total, canal Rideau.....	2,492	77,105	81,813	5,506	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,943 76

[1890]

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

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

Table with 12 columns: NAVIRES, De ports du Canada à des ports du Canada, De ports américains, De ports américains à des ports américains, De ports américains à des ports du Canada, De ports américains à des ports américains, Total, tonneaux, Montant des péages. Rows include CANAL SAINT-PIERRE, CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT, and Grand total.

[1890]

RÉCAPITULATION.

Table with 12 columns: NAVIRES CANADIENS, NAVIRES AMÉRICAINS, Grand total des navires canadiens et américains. Rows include A vapeur et à voiles, Welland, Saint-Laurent, Chambly, Ottawa, Rideau, Saint-Pierre, and Grand total.

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° (A) 241.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

CANAUX.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.			
1888.											
Canal Welland.....	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	166,055 79
Canaux du Saint-Laurent.....	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	53,586 87
Canal Chambly.....	10,276	5,989	84,684	11,961	.....	.....	21	128,812	94,981	146,772	22,282 62
Canal Rideau.....	81,036	27,001	4,211	.....	.....	.....	.....	.....	85,427	27,001	6,566 86
Canaux de l'Ontario.....	192	555,372	.....	137,683	.....	.....	.....	.....	192	683,057	51,348 43
Canal Saint-Pierre.....	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	2,204 57
Canaux de la Vallée de la Trent.....	14,599	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,599	200	257 12
1889.											
Canal Welland.....	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,875 88
Canaux du Saint-Laurent.....	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	35,679	298,951	620,921	57,954 97
Canal Chambly.....	8,975	3,582	83,164	.....	.....	2	.....	124,558	32,139	128,142	20,708 12
Canal Rideau.....	76,665	24,117	12,354	.....	.....	.....	.....	.....	89,009	24,117	6,981 13
Canaux de l'Ontario.....	43	516,784	.....	177,416	.....	.....	128	.....	571	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre.....	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	2,919 67
Canaux de la Vallée de la Trent.....	24,966	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,966	104	2,492 28

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite*.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite*.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
285			5	1,425	1	285	9	2,565
290	1	290	2	580			8	2,320
295	5	1,475	3	885			5	1,475
300	1	300	7	2,100	1	300	10	3,000
305	3	915	11	3,355			8	2,440
310			6	1,860			6	1,860
315			4	1,260			6	1,890
320	1	320	11	3,520	1	320	7	2,240
325	1	325	7	2,275	1	325	6	2,010
330	1	330	6	1,980			6	1,980
335	1	335	8	2,680			4	1,340
340			5	1,700			2	680
345	2	690	8	2,760				
350			2	700	1	350		
355			1	355			1	355
360			7	2,520	1	360	1	360
365	1	365	8	2,555				
370	1	370	3	1,110	1	370		
375	1	375	4	1,500				
380	1	380	2	760				
385	2	770			1	385	1	385
390	1	390	4	1,560			1	390
395	4	1,580					2	790
400	2	800	3	1,200			3	1,200
405	1	405	1	405				
410	2	820	1	410			1	410
415	3	1,245	1	415				
420							1	420
425			5	2,125			2	850
430								
435			2	870	1	435		
440	4	1,760	2	880				
445			1	445				
450	1	450	1	450				
455	1	455	2	910				
460			1	460	1	460		
465			1	465			1	465
470					1	470	2	940
475			2	950	2	950	4	1,900
480							1	480
485	1	485					2	970
490	1	490					1	490
495							1	495
500	1	500	1	500			1	500
505							2	1,010
510	3	1,530						
515							1	515
520			3	1,560	1	520	4	2,080
525			1	525				
530	1	530			1	530	1	530
535	1	535						
540	1	540					2	1,080
545	1	545	1	545				
550								
555							1	555
560								

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1889.

CANAUX WELAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	57	456	83	664	45	360	10	80
10	17	170	32	320	11	110	4	40
15	21	315	12	180	8	120	3	45
20	21	420	23	460	7	140	8	160
25	17	425	18	450	10	250	2	50
30	27	810	11	330	12	360	6	180
35	26	910	13	455	3	105	1	35
40	26	1,040	55	2,200	8	320	10	400
45	6	270	15	675	6	270	1	45
50	16	800	47	2,350	3	150	1	50
55	5	275	12	660	1	55		
60	10	600	17	1,020	1	60	7	420
65	2	130	13	845	1	65		
70	8	560	16	1,120	1	70	2	140
75	8	600	19	1,425	1	75	1	75
80	4	320	32	2,560			5	400
85	4	340	22	1,870	1	85	9	765
90	7	630	35	3,150	1	90	21	1,890
95	6	570	26	2,470	2	190	90	8,550
100	6	600	52	5,200	2	200	98	9,800
105	7	735	48	5,040	1	105	69	7,245
110	6	660	39	4,290	6	660	26	2,860
115	3	345	27	3,105	4	460	30	3,450
120	2	240	18	2,160	3	360	13	1,560
125	1	125	15	1,875			4	500
130	1	130	25	3,250			6	780
135	1	135	12	1,625	1	135	4	540
140	1	140	14	1,960			2	280
145	3	435	14	2,030				
150	1	150	29	4,350				
155	4	620	45	6,975				
160	2	320	30	4,800	3	480	3	480
165	3	495	20	3,300				
170	1	170	8	1,360				
175	1	175	8	1,400	1	175	1	175
180	1	180	3	540				
185	3	555	11	2,085				
190	1	190	8	1,520	1	190	1	190
195			6	1,170			2	390
200	7	1,400	16	3,200	2	400	3	600
205	2	410	1	205			2	410
210	2	420	7	1,470			3	630
215	2	430	4	860				
220			4	880	1	220	2	440
225			4	900			1	225
230			8	1,840	1	230	3	690
235	1	235	3	705			2	470
240	2	480	2	480	2	480	1	240
245	1	245	5	1,225			1	245
250	2	500	2	500	1	250	2	500
255			2	510	1	255	4	1,020
260			2	520	1	260	5	1,300
265			2	530	1	265	8	2,120
270	3	810	6	1,620			9	2,430
275	2	550	5	1,375			6	1,650
280	1	280	3	840	2	560	5	1,400

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite*.

CANAUX WELAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin*.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
565								
570	1	570	1	570				
575								
580	2	1,160						
585	2	1,170	1	585				
590	2	1,180					1	590
595	2	1,190			1	595		
600					2	1,200		
605							1	605
610								
615	1	615	1	615	1	615		
620					1	620	1	620
625								
628			1	628				
640			1	640			1	640
655					4	2,620		
660	1	660			1	660	1	660
675								
690	1	690			2	1,380	1	690
715	3	2,145	1	715				
769	1	769			1	769		
782					1	782	1	782
802								
812	1	812					1	812
836	1	836			1	836		
851							1	851
910					2	1,820		1,820
929	1	929			1	929	2	
985					4	3,940		
990					1	990		
1,001			1	1,001	2	2,002	1	1,001
1,024					3	3,072		
1,035					3	3,105		
1,037					1	1,037		
1,105	1	1,105			1	1,105		
1,160					1	1,160		
1,172								
1,195					1	1,195	1	1,195
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
Total.....	432	55,932	1,158	154,158	209	49,081	625	107,181

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	53	424	71	568	12	96	8	64
10	14	140	28	280	2	20	2	20
15	5	75	3	45	2	30	1	15
20	2	40	4	80			3	60
25	5	125	5	125	1	25		
30	3	90	4	120	1	30		

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 25.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
35	5	175	2	70	1	35	1	35
40	2	80	2	80				
45	1	45	1	45				
50	4	200	4	200	1	50	1	50
55	2	110	3	165				
60	2	120	4	240			1	60
65	2	130	3	195			1	65
70			2	140			1	70
75	1	75	4	300	1	75	2	150
80			6	480			2	160
85	1	85	4	340			10	850
90			9	810			32	2,880
95	3	285	16	1,520			120	11,400
100	1	100	10	1,000			112	11,200
105	1	105	9	945			43	4,515
110			4	440			27	2,970
115			7	805			15	1,725
120			6	720			9	1,080
125	1	125	8	1,000				
130			5	650				
135	1	135	3	405			1	135
140			3	420				
145			6	870				
150			12	1,800				
155	1	155	22	3,410				
160			6	960				
165			5	825				
170			1	170				
175								
180								
185	2	370	1	185				
190								
195								
200								
205								
210	1	210						
220								
225								
230	1	230	1	230				
235			1	235				
240								
245								
250								
255								
260								
265								
270								
275								
332								
345								
397	1	397						
Total.....	115	4,026	285	20,873	21	361	392	37,504

ANNEXE A.—*Fin*—CANAUX.

N^o 26.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.									
CANADIENS.					ETATS-UNIS.				
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Non- bre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Non- bre.	Tonnage.
1	250 à 1,105 ton'x ..	250 à 1,001 ton'x ..	171	61,204	1	250 à 1,441 ton'x ..	250 à 1,195 ton'x ..	167	42,151
2	200 à 249 " ..	200 à 249 " ..	54	11,765	2	200 à 249 " ..	200 à 249 " ..	18	1,330
3	150 à 199 " ..	150 à 199 " ..	168	27,450	3	150 à 199 " ..	150 à 199 " ..	7	845
4	100 à 149 " ..	100 à 149 " ..	264	50,535	4	100 à 149 " ..	100 à 149 " ..	252	1,880
5	50 à 99 " ..	50 à 99 " ..	239	17,470	5	50 à 99 " ..	50 à 99 " ..	45	840
6	Au-d. 50 " ..	Au-d. 50 " ..	262	5,734	6	Au-d. 50 " ..	Au-d. 50 " ..	45	2,035
	Total	Total	1,158	154,158		Total	Total	625	49,081
RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.									
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Non- bre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Non- bre.	Tonnage.
1	250 à 397 ton'x ..	250 à 379 ton'x ..	2	465	1	250 à 397 ton'x ..	250 à 397 ton'x ..	1	250 à 397 ton'x ..
2	200 à 249 " ..	200 à 249 " ..	47	7,350	2	200 à 249 " ..	200 à 249 " ..	2	200 à 249 " ..
3	150 à 199 " ..	150 à 199 " ..	61	7,235	3	150 à 199 " ..	150 à 199 " ..	3	150 à 199 " ..
4	100 à 149 " ..	100 à 149 " ..	55	4,390	4	100 à 149 " ..	100 à 149 " ..	4	100 à 149 " ..
5	50 à 99 " ..	50 à 99 " ..	120	1,413	5	50 à 99 " ..	50 à 99 " ..	5	50 à 99 " ..
6	Au-d. 50 " ..	Au-d. 50 " ..	285	20,873	6	Au-d. 50 " ..	Au-d. 50 " ..	6	Au-d. 50 " ..
	Total	Total	432	55,932		Total	Total	392	37,504

[1890]

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUx WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU ET CHAMBLY.

(A. du C., 18 avril 1873.) Art. 75, A. du C. R. du 26 oct. 1889.

	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Sainte-Anne, en ch. sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.								
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur..... par tonne.	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Voiliers et autres..... do	0 02 $\frac{1}{4}$	0 02 $\frac{1}{4}$	0 03 $\frac{1}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{4}$	0 02 $\frac{1}{4}$	0 01	0 02 $\frac{3}{4}$
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{3}{4}$
do au-dessus de 21 ans, chacun.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{4}$	0 04 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydraulique.....	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$
Argile, chaux et sable.....								
Soufre.....								
Mais.....								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse.....								
do tout autre, y comp. acier (A.C. 1er fév. 1888).								
Plâtre, gypse.....								
Sel.....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.	0 15	0 20	0 20	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
do animaux, non énumérés.....	0 15	0 20	0 20	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	
Pierre, pour la taille.....								
Blé.....	0 15	0 20	0 20	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1888.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.) Art. 108, A. du C.R. du 26 octobre 1889.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PAR-COURS.	Whitelaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitelaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 01	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{3}{4}$			
0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 00 0 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 04 0 02	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

N° 27.—TARIF des péages sur les

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

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.		Canal Welland, vers l'est.		Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chamblay et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque ns.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 5.</i>										
Ecorce.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{1}{2}$		
Barils, vides, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$		
Courbes, pour bâtiments, chaque.....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$		
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05		
Bois de chauffage, par corde, sur navires.....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23		
do do en radeaux.....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30 $\frac{1}{2}$		
Cercles.....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30		
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires.....	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13 $\frac{1}{2}$		
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux.....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22 $\frac{1}{2}$		
Traverses de chemin de fer, sur navires, chaque.....	0 01	0 01	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{3}{4}$		
do do en radeaux, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02 $\frac{1}{4}$		
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mes. de planche, sur navires.....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11 $\frac{1}{4}$	0 06 $\frac{3}{4}$	0 20		
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mes. de planche, en radeaux.....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36 $\frac{1}{2}$		
Bois carré, par M. pds, cubes, sur navires.....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69		
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13		
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55		
Bardeaux, par mille.....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 08		
Pieux et perches pour clôtures, par M, sur navires.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42		
do do do en radeaux.....	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77		
Billots de sciage, par pièce type.....	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13		
Douves et fonds de barils, par M.....	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30		
do pipe do.....	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75		
do des Ant., par M.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65		
do saloirs, sciés ou coupés par M.....	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06		
Traverses, par 100 pièces.....	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67 $\frac{1}{2}$		
Echalas à houblon, par 1,000 pièces.....	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65		
<i>Classe spéciale.</i>										
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)..	0 15	0 05	.....	0 05	vers l'ouest	.....	.....	.....
Houille.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17 $\frac{1}{2}$		
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37 $\frac{1}{2}$	0 28	0 24	0 77 $\frac{1}{2}$		
Cryolithe, minéral de fer ou minéral chimique.....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05		
Glace.....	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—Suite.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

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

N° 27.—TARIF de péages—Suite.

Art. 76.—Base de l'estimation des poids pour les péages des canaux.

	Ton'x.		Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds		Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces		Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils, vides, 10	1
Alcalis, 3 barils correspondent à	1	Cercles à barils, 10 mille	1
Ecorces, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds	1
Bœuf, 7 barils	1	mesure de planche	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Brique, commune, 1,000	2	Bois de chauffage, 1 corde	3
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Bestiaux, 3	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Briques réfractaires, 1,000	3	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Poisson, 7 barils	1	do Indes occident., 1 mille	4
Fleur de farine, 9 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	do saloir, 1 mille	1
Chevaux, 2	1	Bois en grume, étalon, 1	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Bois carré, 50 pieds cubes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cub.	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Noix, 9 barils	1	Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pds cub.	1
Huitres, 6 barils	1	Tous autres bois ouvrés on en partie ouvrés,	1
Lard, 7 barils	1	40 pieds cubes, selon le tarif	1
Sel, 7 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1
Graines, 9 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Révisés du Canada, section 14, les articles suivants sont estimés au cent (100 lbs), savoir :—Orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit : Blé, soixante livres ; maïs, cinquante six livres ; seigle, cinquante-six livres ; pois, soixante livres, orge, quarante-huit livres ; avoine, trente-quatre livres ; sarrasin, quarante-huit livres ; fèves, soixante livres ; pommes de terre, soixante livres.

PÉAGES LOCAUX.

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

Canal Welland.

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

Canaux du Saint-Laurent.

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

N° 27.—TARIF des péages—Suite.

Canal Chambly.

Art. 79. Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront Taux.
do do Chambly à Saint-Jean, paieront

Canaux de l'Ottawa.

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

Canal Rideau.

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

Règles générales.

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

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

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

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

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

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'art. 84 :—

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

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

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

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

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

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

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

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

DROITS DE PORT.

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

N° 27.—TARIF des péages.—*Suite.*

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

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

		Cents.
Blé, et autres grains, par semaine,	par boisseau.....	1
Farines	do par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do.....	5
Cassonade	do do.....	5
Liqueurs	do par boucaut, 10 cents; par baril.....	12
	do par pipe, 15 cents; par tonne.....	7
Fer, en barres	do par barrique, 10 cents; par quartaut.....	24
Fer, en saumon	do do.....	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do par 100 boisseaux.....	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do do.....	12
Balles, paniers, caisses, etc.	do par sac.....	1/2
Charbon	do par ton. de poids ou d'encombrement.....	24
	do par chaldron.....	12

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

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

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

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

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août et du 28 octobre 1846.

Farine.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 94. Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir:
 (a.) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les bords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b.) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au conseil du 27 janvier 1862.

N° 27.—TARIF des péages.—*Suite.*

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

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

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

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

PHOSPHATE.

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

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

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. 97. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine. Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

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

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

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

Art. 99. Droits de tonnage.

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

Art. 100. Droits de quaiage.

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

Note.

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

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

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

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

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

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

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

N° 27.—TARIF des péages—*Suite.*

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

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

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

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

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

Note.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N° 27.—TARIF des péages.—*Suite.*

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

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

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

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

CANAL SAINT-PIERRE.

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

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

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

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat. Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé: "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, maïs, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence d'ordonner, de l'avis du conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal.

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé: "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que l'avoine destinée à l'exportation, sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiées dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le percepteur des péages sur le canal Welland, continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé: "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland, sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit, de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

N° 27.—TARIF des péages—*Fin.*

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux,” et de l’avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d’ordonner que les règles et règlements pour l’administration, l’entretien, l’usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l’arrêté du conseil du 26e jour d’octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l’exception de ce qui dans l’espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux autres travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

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

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux,” et de l’avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d’ordonner que les dispositions de l’arrêté du conseil du 1er jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l’écluse de Sainte-Anne, seront continuées, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : “ Acte concernant le département des chemins de fer et canaux,” et de l’avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d’ordonner que les dispositions de l’arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l’écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

B. H. TEAKLES,

Premier commis des recettes des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
20 novembre 1890.

LOYERS DE CHUTES D'EAU.

ANNEXE

N° 28.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Dt.

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
187 30	187 30	374 60	1	Canal Welland....	Wood et Green.....	R. Laurie.....
840 00	240 00	1,080 00	2	do	S. Neelon.....	R. et J. Laurie.....
70 00	20 00	90 00	3	do	do	do
	176 00	176 00	4	do	do	A. Muir.....
1,050 00		1,050 00	5	do	Andrews et Fils.....	Donaldson, Andrews et Ross.....
1,270 50		1,270 50	6	do	do	Donaldson, Andrews et Ross.....
100 00	100 00	200 00	7	do	do	Wm. Hutchinson.....
650 00	260 00	910 00	8	do	Tuttle, Date et Rodden.....	J. L. Ranney.....
225 00	150 00	375 00	9	do	S. Neelon.....	C. Phelps.....
60 00	40 00	100 00	10	do	Norris et Neelon.....	do
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns.....	R. Collier.....
140 00	140 00	280 00	12	do	J. E. Smith.....	Thomas Towers.....
250 00	500 00	750 00	13	do	do	Cie du pouvoir d'eau de Sainte-Catherine.....
	20 00	20 00	14	do	do	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland.....
675 00	75 00	750 00	15	do	do	J. C. et J. Gillespie.....
35 00		35 00	16	do	do	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine.....
100 50		100 50	17	do	do	John F. Rees.....
	75 00	75 00	18	do	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns.....
	10 00	10 00	19	do	do	H. Jarvis.....
324 00	216 00	540 00	20	do	McLeary et McLean.....	Wm. Beatty.....
360 00	240 00	600 00	21	do	Cie de coton de Lybster.....	(Gordon et McKay.....
120 00	240 00	360 00	22	do	do	John Riordon.....
100 00	200 00	300 00	23	do	do	do
800 00	400 00	1,200 00	24	do	Cie de coton de Merritton.....	King et Dolan.....
	400 00	400 00	25	do	do	Corporation du village de Merritton.....
90 00	60 00	150 00	26	do	do	James Wilson.....
100 00	50 00	150 00	27	do	do	Fil. de coton de Lybster.....
31 80	63 60	95 40	28	do	Thorold W. et C. Cie.....	Wm. Beatty.....
200 00	50 00	250 00	29	do	John McDonagh.....	W. H. Ward.....
834 00	146 00	980 00	30	do	do	do
1 00	1 00	2 00	31	do	do	Cie C. F. Central de Ste-Catherine et Niagara.....
25 00	25 00	50 00	32	do	do	John Battle.....
80 00	80 00	160 00	33	do	do	do
333 00	222 00	555 00	34	do	Howland, Jones et Cie.....	P. Howland.....
65 00	130 00	195 00	35	do	Jas. Norris.....	Brown et Ross.....
80 00	80 00	160 00	36	do	Arch. Dobbie.....	Cie de prêt du c. Welland.....
165 00	110 00	275 00	37	do	C. J. Jones.....	McPherson et Wier.....
	5 00	5 00	38	do	do	Corporation de Thorold.....
60 00	120 00	180 00	40	do	J. Davey, jeune.....	John Battle.....
	484 25	484 25	41	do	do	do
5,007 46		5,007 46	42	do	do	Wright et Duncan.....
40 00	20 00	60 00	43	do	do	P. H. Musson.....
940 00		940 00	44	do	do	McFarland et Lemon.....
	129 00	129 00	45	do	do	John Hill.....

[1890]

A—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90.

Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie..	1	30 juin 1890		93 65	280 95	374 60
Lot de moulin do do	2	do			1,080 00	1,080 00
Lot près du do do	3	do			90 00	90 00
Bassins près du do do	4	do		176 00		176 00
Bass. de radoub, partie de l'écluse n° 1 do	5	1er jan. 1882			1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir n° 1 do	6	do			1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do	7	30 juin 1890			200 00	200 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine..	8	do			910 00	910 00
Moulin Rouge des marchands do	9	do			375 00	375 00
Quai à l'écluse n° 4 do	10	do			100 00	100 00
Scierie à l'écluse n° 5 do	11	do		167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse n° 10 do	12	do			280 00	280 00
Pouvoir d'eau, des écluses n° 3 à 11 do	13	do		500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4 do	14	1er jan. 1891		20 00		20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do	15	1er oct. 1890			750 00	750 00
Privilege d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine.	16	1er oct. 1886			35 00	35 00
16½ acres du lot 11, con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine.	17	1ermars 1885			100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine..	18	1er oct. 1890		75 00		75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour grément, Sainte-Catherine.	19	1er juill. 1890			10 00	10 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merritton.	20	30 juin 1890			540 00	540 00
Filiature de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton.	21	do		360 00	240 00	600 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21 do	22	do		240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do	23	do		200 00	100 00	300 00
Surplus d'eau aux filatures de coton do	24	do		1,000 00	200 00	1,200 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise d'eau, Merritton	25	do			400 00	400 00
Surplus d'eau à Merritton	26	do			150 00	150 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Grantham, Merritton	27	do		50 00	100 00	150 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold	28	do		65 60	31 80	95 40
Fabrique do 23 do	29	do		200 00	50 00	250 00
Scierie do 23 do	30	do		400 00	580 00	980 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merritton	31	1er oct. 1890			2 00	2 00
Quai et droit de passage au delà du coursier à l'écluse 25, Thorold.	32	30 juin 1890			50 00	50 00
Moulins à plâtre à l'écluse 25, Thorold.	33	do			160 00	160 00
Moulins à moudre do 25 do	34	do		444 00	111 00	555 00
Moulin des marchands, écluse 23, Thorold.	35	do		130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22 do	36	do		120 00	40 00	160 00
do do 23 do	37	do		220 00	55 00	275 00
do do 23 do	38	do		5 00		5 00
Partie du lot 17, près de l'écluse 24 do	39	do		120 00	60 00	180 00
Lot de grève do do	40	do		484 25		484 25
Maison d'écluse, Merritton	41	do			5,007 46	5,007 46
Moulin à moudre, Allanburg	42	1er jan. 1882			60 00	60 00
Entrepôt do	43	1er avril 1890			940 00	940 00
Scierie, Port-Robinson	44	1er fév. 1886			86 00	86 00
Moulin à moudre, Port-Robinson	45	30 juin 1890		43 00		129 00

[1890]

311

ANNEXE

N° 28.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Dr.								Av.	
Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	Total.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.				
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Numéro.					\$ cts.	\$ cts.
770 00	140 00	910 00	46	Canal Welland	S. Neelon	Cie de bassin de radoub, Port-Robinson			
141 15		141 15	47	do	Hendershot Frères	Eli Mead			
151 30		151 30	48	do	do	A. Sherwood			
300 00		300 00	49	do	do	Hendershot Frères			
40 00		40 00	50	do	do	F. O. White			
	1 00	1 00	51	do	do	Corporation, comté de Welland			
45 00	45 00	90 00	52	do	do	Phelp Frères			
60 00	20 00	80 00	53	do	do	James Bridges			
3 00	1 00	4 00	54	do	do	H. A. Rose			
	120 00	120 00	55	do	do	C. J. Page et Cie.			
			56	do	do	Corporation de la ville de Welland			
	5 00	5 00	57	do	do	Caleb Swayze			
12 50	25 00	37 50	58	do	L. G. Carter	A. K. Schofield			
	20 00	20 00	59	do	do	Cie de ch. de fer Welland			
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin	John Gordon			
	1 00	1 00	61	do	do	Corporation de Port Colborne			
559 86	160 00	719 86	62	do	Edward Lee	John Graybiel			
40 00	10 00	50 00	63	do	do	Alex. Lattimore			
843 97	143 00	986 97	64	do	A. McDonald	Wm. Melanby			
390 00	189 00	579 00	65	do	R. Chambers	H. et N. Davis			
483 94	130 00	613 94	66	do	S. et J. Haney	S. Darling			
235 61	80 00	315 61	67	do	S. Walthie et Cie	L. J. Weatherly			
696 72	113 00	809 72	68	do	S. et J. Haney	Brown et Merritt			
153 33	153 34	306 67	69	do	Wm. Schofield	L. Brocklebank			
843 50	208 00	1,051 50	70	do	M. A. Smith	Chisholm et Miner			
70 00		70 00	71	do	do	John Taylor			
150 00		150 00	72	do	do	J. W. Holmes			
60 00		60 00	73	do	do	Geo. Wallace			
115 00	115 00	230 00	74	do	do	Rolston et Haskins			
360 00	360 00	720 00	75	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore			
22,114 60	7,688 14	29,802 75							
	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg		Wm. Gibson			
4,640 00	160 00	4,800 00	2	do	Fab. d'am.d'Edwardsburg	Benson et Aspden			
1,422 62	70 00	1,492 62	3	do	P. O'Keef.	P. Carmen			
40 00	5 00	45 00	4	do	J. C. Irvine	J. C. Irvine			
	12 00	12 00	5	do	do	W. T. Benson			
	5 00	5 00	6	do	E. E. Gilbert	Wm. Clegg			
	5 00	5 00	7	do	do	John Reid			
	8 00	8 00	8	do	Estate W. T. Benson	G. P. Anderson			
	140 00	140 00	9	do	do	M. T. Beach			
210 00	140 00	350 00	10	do	do	J. Molson, jeune			
60 00	20 00	80 00	11	do	do	W. M. Doran			
	24 00	24 00	12	do	do	J. H. Ross			
	70 00	70 00	13	do	Municipalité des Iroquois	Commissaires d'école			
1 00	1 00	2 00	14	do	do	Sidney Shaver			
10 00	10 00	20 00	15	do	do	Cor. du vill. Morrisburg			
	70 00	70 00	16	do	do	do			
6,383 62	986 00	7,369 62							

A—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90—Suite.

Av.

Description de la propriété.		Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson	46	do			200 00	710 00	910 00
Lot de quai, Welland	47	31 déc. 1886				141 15	141 15
do do	48	do				151 30	151 30
do do	49	30 juin 1878				300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland	50	1er avr. 1884				40 00	40 00
Approv. d'eau pour le palais de justice, Welland	51	30 juin 1890			1 00		1 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc Welland	52	1er jan. 1891				90 00	90 00
Lot sur la rue West-Main, Welland	53	1er août 1889				80 00	80 00
Lot à bâtir do	54	1er mars 1890				4 00	4 00
Pouvoir d'eau pour la ville do	55	1er oct. 1890			120 00		120 00
Pouv. d'eau pour la mais. de la pompe, etc., Welland	56	30 juin 1890					
Lot à bâtir, Welland	57	do			5 00		5 00
Lot de quai, Port-Colborne.	58	do			25 00	12 50	37 50
Lot pour élévateur do	59	1er jan. 1890			20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne.	60	30 juin 1890			25 00	12 50	37 50
Chemin à trav. les terres du canal jusqu'à la trav. du ch. de fer G.-T., Port-Colborne.	61	1er nov. 1890			1 00		1 00
Moulin à farine, Marshville	62	30 juin 1890				719 86	719 86
Partie des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville.	63	do				50 00	50 00
Scierie, Broad-Creek	64	30 juin 1890				986 97	986 97
Moulin à farine et à scier, Dunnville.	65	do				570 00	570 00
do à farine do	66	do				613 94	613 94
do à carder do	67	do				315 61	315 61
do à plâtre do	68	do				809 72	809 72
do à farine do	69	do			76 67	230 00	306 67
Scierie do	70	do				1,051 50	1,051 50
Lot de quai do	71	1er jan. 1882				70 00	70 00
Lot pour moulin do	72	30 juin 1884	150 00				150 00
Lot pour tannerie do	73	1er nov. 1884				60 00	60 00
Pouvoir d'eau pour la lumière élect., Dunnville.	74	1er jan. 1891				230 00	230 00
Lot de grève, Dunnville.	75	1er jan. 1890			720 00		720 00
				150 00	6,305 83	23,346 92	29,802 75
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal	1	30 juin 1890			246 00		246 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg	2	do				4,800 00	4,800 00
Tannerie do	3	do				1,492 62	1,492 62
Partie du lot 6, con. 1 do	4	1er juil. 1889				45 00	45 00
Terrains à pâturage, canal des Galops.	5	1er mars 1891			12 00		12 00
do do	6	1er août 1890			5 00		5 00
do do	7	do			5 00		5 00
Lot près du do	8	do			8 00		8 00
Lot près du haut de l'entrée du canal des Galops	9	1er jan. 1890			70 00	70 00	140 00
Moulin à farine à l'écluse Matilda.	10	30 juin 1890			280 00	70 00	350 00
do do	11	do				80 00	80 00
Lot de quai n° 2, Pointe Iroquois.	12	10 août 1890				24 00	24 00
do 1, do	13	1er déc. 1890				35 00	70 00
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper.	14	30 juin 1890			2 00		2 00
Lot pour école, n° 4, Matilda.	15	1er mai 1891			10 00		20 00
Partie du lot n° 32, con. 1, Matilda.	16	do			70 00		70 00
Lot de grève et pouvoir d'eau pour mach. à pomper.	17	1er juil. 1890					
					743 00	6,626 62	7,369 62

ANNEXE

Dt. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, années terminées le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall...		Andrew Hodge.....
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie d'emprunt permanent	A. F. Gault.....
	135 00	135 00	3	do		Geo. Stephen.....
60 00	60 00	120 00	4	do		Cie de coton de Stormont
	25 00	25 00	5	do		Flack Frères.....
10 00	10 00	20 00	6	do		Loney et Campbell.....
	120 00	120 00	7	do		Cie de papier de Toronto.
5 00	5 00	10 00	8	do		do
270 00		270 00	9	do		W. D. et G. C. Wood.....
40 00	20 00	60 00	10	do		Henry Harrison.....
247 50		247 50	11	do		J. et C. H. Wood.....
827 50	765 00	1,592 50				
100 00		100 00	1	Canal Beauharnois		St. Amour et Cie.....
100 00		100 00	2	do	N. Papineau.....	D. B. Pease.....
40 00	20 00	60 00	3	do		J. Demers et Cie.....
40 00		40 00	4	do		do
60 00	20 00	80 00	5	do		M. Julien.....
20 00	20 00	40 00	6	do		A. Buntin.....
	1,000 00	1,000 00	7	do		do
418 50		418 50	8	do		do
60 00	120 00	180 00	9	do	T. et W. Bolduc.....	F. X. Poitras.....
60 00	120 00	180 00	10	do	J. Wattie.....	P. Poulin.....
800 00	400 00	1,200 00	11	do		Cie de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	12	do		do
	31 00	31 70	13	do		Jas. T. Anderson.....
35 00	35 00	70 00	14	do		Cie de navigation du lac Saint-François
23 00	23 00	46 00	15	do	Valleyfield Canning Co.	R. N. Walsh.....
46 00	23 00	69 00	16	do		Jas. Anderson.....
60 00	20 00	80 00	17	do	E. Dion.....	C. B. Wilson.....
80 00	40 00	120 00	18	do		O. Trempe.....
40 00	20 00	60 00	19	do	Jas. T. Anderson	J. Cardinal.....
	10 00	10 00	20	do		O. Longtin.....
	20 00	20 00	21	do		O. P. Dennie.....
	15 00	15 00	22	do		Success. A. Hodge.....
	14 00	14 00	23	do		Alex. Cockburn.....
40 00	40 00	80 00	24	do		Robt. Steele.....
	30 00	30 00	25	do		Louis Leduc.....
20 00	20 00	40 00	26	do		E. French.....
24 00	8 00	32 00	27	do		S. A. Brodeur.....
	40 00	40 00	28	do		J. H. Wilson.....
30 00	15 00	45 00	29	do		Col. McPhee.....
10 00	10 00	20 00	30	do	F. X. Barbeau.....	J. Larocque.....
40 00	20 00	60 00	31	do		Jas. Wattie.....
	20 00	20 00	32	do	Success. Jas. McDonald.	Jas. McDonald.....
	15 00	15 00	33	do		Success. Jas. McDonald.
52 50	105 00	157 50	34	do		Corp. de la v. de Salsbury
	52 50	52 50	35	do		Cie électr. de Valleyfield.
20 00	20 00	40 00	36	do		Cie de navigation du lac Saint-François
20 00	10 00	30 00	37	do		A. McPhee et Cie.....

A—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1890.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à farine, lots 3 et 4.....	1	30 juin 1890		240 00	120 00	360 00
Lot de pouvoir d'eau n° 6, côté sud.....	2	do		150 00	75 00	225 00
do	3	1er juin 1890		135 00		135 00
do	4	do		120 00		120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon	5	1er juil. 1890		25 00		25 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall.	6	1er avr. 1891		10 00	10 00	20 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18.	7	1er jan. 1890		120 00		120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de do	8	1er avr. 1891			10 00	10 00
Lots de pouvoir d'eau n°s 1 et 2, côté nord.....	9	30 juin 1878			270 00	270 00
Lot de quai, Moulinette.....	10	1er mai 1891			60 00	60 00
do près l'écluse n° 20.....	11	30 juin 1881			247 50	247 50
				800 00	792 50	1,592 50
Lot de quai, Ste-Cécile, Valleyfield, anc. balance.....	1	1er juil. 1868	40 00		60 00	100 00
do Ste-Timothée do do	2	1er jan. 1864			100 00	100 00
do Ste-Cécile do do	3	1er mai 1890			60 00	60 00
do do do do	4	1er do 1887	40 00			40 00
Lot p. hang. en am. du pt St-Timothée, Valleyfield	5	1er juin 1891		40 00	40 00	80 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield.....	6	1er mai 1891		20 00	20 00	40 00
Lots n°s 1, 2, 3, 4 et 5, au-dessous du barrage d'aval, Valleyfield.....	7	1er jan. 1890		500 00		1,000 00
Lot à l'angle de St-Timothée et du chemin du barrage, Valleyfield.....	8	30 juin 1889			418 50	418 50
Moulin à scie, lot 1 et lot à bâtir, Valleyfield.....	9	do 1890		120 00	60 00	180 00
Moulin à laine, lot 2 do do	10	do 1890		60 00	120 00	180 00
Lots à la tête du canal do do	11	do 1890			1,200 00	1,200 00
Lot cadastral 845, pour parc public do do	12	do 1890		20 00	20 00	40 00
do 846, Grande-Ile do do	13	do 1890		31 70		31 70
Quai et hang. en am. de l'écl. de pr. d'eau, Valleyfield	14	1er mai 1891		35 00	35 00	70 00
Quai et magasin do do	15	30 août 1890		23 00	23 00	46 00
do do do do	16	30 juin 1890			69 00	69 00
do do do do	17	1er nov. 1890			80 00	80 00
Portion du lot 830 do do	18	1er sept. 1890			120 00	120 00
Lot 101 et 116 do do	19	1er juin 1891			60 00	60 00
Réserve, digue do do	20	1er déc. 1890		10 00		10 00
do do do do	21	do 1890			20 00	20 00
do do do do	22	do 1890		15 00		15 00
do do do do	23	do 1890		14 00		14 00
do do do do	24	1er mai 1891		40 00	40 00	80 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do do	25	1er sept. 1890		30 00		30 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do do	26	do 1890			20 00	20 00
Partie du lot 1 pour terr. à piler en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	27	1er oct. 1890		20 00	20 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	28	1er oct. 1890			32 00	32 00
Partie du lot 1 pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	29	1er juil. 1890		40 00		40 00
Lot p. quai, côté sud du canal, écl. de pr. d'eau, Vall'd.	30	15 nov. 1890			45 00	45 00
Réserve, tête du canal do do	31	1er sept. 1890			20 00	20 00
Lot en arrière du lot 1 et 2 do do	32	1er juil. 1890			60 00	60 00
Portion du lot 830, pour moulin à moudre do do	33	do 1890		20 00		20 00
do 830, pr cour, etc., au moulin do do	34	1er oct. 1890			15 00	15 00
do 830 et privilège de constr. un cours d'eau à la Grande-Ile.....	35	30 juin 1890		52 50	105 00	157 50
Portion du lot 830, Valleyfield.....	36	1er jan. 1890		52 50		52 50
Quai et hangar en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	37	1er juil. 1890			40 00	40 00
Quai et magasin, en aval du pont St-Timothée.....	38	1er mai 1891			30 00	30 00

ANNEXE

N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Localité.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
20 00	10 00	30 00	38	Canal Beauharnois		A. D. Doust
10 00	10 00	20 00	39	do		A. Lespérance
	1 00	1 00	40	do		Cie de télégraphe mu- tuelle du Canada
5 00	5 00	10 00	41	do		A. Crevier
	4 00	4 00	42	do		Wm. Hood
60 00	120 00	180 00	43	do	S. Viau	J. Meloche
40 00	40 00	40 00	44	do		E. Bergin
40 00	40 00	40 00	45	do		Todd et Nicholson
60 00	60 00	60 00	46	do		A. McPhee et Cie.
2,494 00	2,527 20	5,021 20				
	30 00	30 00	1	Canal Lachine		Cie nav. à vap. de Beauhr.
	60 00	60 00	2	do		Jas. Wilson, jeune
	75 00	75 00	3	do		Cie de nav. Richelieu
	576 00	576 00	4	do		Com. du havre, Montréal
196 00	392 00	588 00	5	do		Frothingham et Workman
132 00	264 00	396 00	6	do	H. McLennan	do do
564 00	1,138 00	1,692 00	7	do	Maltby et King	W. P. Bartly
322 50	645 00	967 50	8	do	Wm. Johnson et Cie	do
322 50	645 00	967 50	9	do	Peck, Benny et Cie.	do
	430 00	430 00	10	do		Peck, Benny et Cie
	1,080 00	1,080 00	11	do		do
	1,296 00	1,296 00	12	do		Ira Gould et Fils.
430 00	860 00	1,290 00	13	do		Pillow, Hersey et Cie.
215 00	430 00	645 00	14	do		Lyman, Fils et Cie.
430 00	860 00	1,290 00	15	do		Cie d'emmag. de Montréal
	1 00	1 00	16	do		Corporation de Montréal
6,000 00	1,000 00	7,000 00	17	do		G. et W. Tait.
	25 00	25 00	18	do		G. E. Jacques et Cie.
	10 00	10 00	19	do		A. W. Ogilvie.
	100 00	100 00	20	do		Cie royale d'électricité.
	800 00	800 00	21	do		Cie houil. et d'élév. Mont.
	1 00	1 00	22	do		Cie de tramways, do
	1 00	1 00	23	do		Corporation de Montréal.
	1 00	1 00	24	do		do
	700 00	700 00	25	do		Cie d'emmag., Montréal.
	120 00	120 00	26	do		Ch. de fer du Grand-Tronc
	500 00	500 00	27	do		Hurteau Frères.
	1,066 66	1,066 66	28	do		Dobell, Beckett et Cie.
	800 00	800 00	29	do		J. Burstall et Cie.
	300 00	300 00	30	do		Acer et Kennedy.
600 00	600 00	600 00	31	do		C. M. Acer.
	380 92	380 92	32	do		P. Poulin.
1,102 93	1,102 93	2,205 86	33	do		H. Bulmer, jne, et Frères
	420 75	420 75	34	do		O. Dufresne et Frère
684 44	684 44	1,368 88	35	do		Bourgeois et Thibault.
2,554 12	1,277 06	3,831 18	36	do		Henderson Lumber Co..
	174 30	174 40	37	do		P. McRory.
	100 00	100 00	38	do		Cie d'asphalte et de pa- vage Waren Scarf.
	253 68	253 68	39	do		D. Pariseau.
	1 00	1 00	40	do		A. Cantin.

[1890]

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90—Suite.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	38	1er mai 1891			30 00	30 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	39	1er mai 1891			20 00	20 00
Privilege de placer des poteaux sur la levée du canal	40	1er oct. 1890			1 00	1 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	41	do		10 00		10 00
Lot sur la Gr.-Ile, extrém. est de la digue, Valleyfield	42	1er avril 1891			4 00	4 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville	43	30 juin 1890		60 00	120 00	180 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield.	44	10 sept. 1880			40 00	40 00
Quai et hangar, écluse de prise d'eau, Valleyfield.	45	1er oct. 1887	40 00			40 00
Réserve, do	46	1er oct. 1886	60 00			60 00
			180 00	1,213 70	3,627 50	5,021 20
Hangar à fret au bassin n° 1.	1	1er mai 1891		30 00		30 00
Magasin au bassin n° 1.	2	do		60 00		60 00
Hangar à fret au bassin n° 1.	3	do		75 00		75 00
Pouvoir d'eau pour l'éclairage des quais	4	1er sept. 1890		576 00		576 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1.	5	30 juin 1890		392 00	196 00	588 00
Élévateur à grain sur le ½ lot n° 2	6	do		264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et ½ lot n° 2, bassin n° 2.	7	do		1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lot 5 et ½ n° 6, bassin n° 2.	8	do		645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lot 7 et ½ n° 6	9	do		645 00	322 50	967 50
do	10	1er mai 1890		430 00		430 00
Élévateur et magasin, lots 9, 10 et 11.	11	1er avril 1890		1,080 00		1,080 00
Moulin à farine et magasin sur les lots 12, 13 et 14.	12	do		1,296 00		1,296 00
Fabrique de carvelles et de clous, lot 15.	13	30 juin 1890		860 00	430 00	1,290 00
Fabrique de peinture, lot 17.	14	do		430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19.	15	do		860 00	430 00	1,290 00
Lot du côté sud-ouest du déversoir.	16	1er sept. 1890		1 00		1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2.	17	30 juin 1890		1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal.	18	1er juill. 1890		25 00		25 00
Langue de terre du côté N.-O. de la rue Mill, b. n° 2	19	1er sept. 1890		10 00		10 00
Approvisionnement d'eau par un tuyau de 10 pcs	20	do		100 00		100 00
Partie du lot 384 nord, bassin Wellington.	21	1er nov. 1890		800 00		800 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington	22	1er jan. 1891		1 00		1 00
Bains flottants près du pont Wellington.	23	1er juill. 1890		1 00		1 00
Lot de parc	24	do		1 00		1 00
Terrain au bassin n° 4.	25	do		700 00		700 00
Évitement, côté ouest, pont Wellington.	26	1er août 1891		120 00		120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiller du bois.	27	1er mai 1890		500 00		500 00
do	28	do		1,066 66		1,066 66
do	29	do		800 00		800 00
do	30	do		300 00		300 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe Saint-Charles	31	1er fév. 1891		300 00		300 00
do un hôtel, Pointe Saint-Charles.	32	1er déc. 1890		600 00		600 00
Lots 1 et 2 ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4.	33	1er jan. 1891		380 92		380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7	34	1er mai 1891		420 75	2,205 86	2,205 86
Lots 8 et 9, bassin Saint-Gabriel, n° 3	35	do				
Lots 12 ouest, et 15 et 16, bassin Saint-Gabriel, n° 3	36	do			1,368 88	1,368 88
Lots 19 et 22 ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 3, et 13 et 14 est	37	do			3,831 18	3,831 18
Lot 21, bassin Saint-Gabriel, n° 2	38	1er mai 1891		174 40		174 40
Lot à St-Gabriel, près de l'avenue Atwater, Montr.	39	1er oct. 1890		100 00		100 00
Lot 17 est, bassin Saint-Gabriel.	40	1er mai 1891		253 68		253 68
Lot de grève en face de sa cale sèche.	41	1er avril 1890		1 00		1 00

[1890]

ANNEXE

N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Dt.		Total.		N ^o métré.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
Balance due le 1 ^{er} juillet 1889.	Acquis, année terminée le 30 juin 1890.	\$ cts.	\$ cts.				
				41	Canal Lachine.		Cie de transp. de Montréal
	100 00	100 00		42	do		N. Paradis
	180 00	180 00		43	do		Henderson Frères
	300 00	300 00		44	do		Wm. Clark
	10 00	10 00		45	do		H. Bulmer, jne., et Frères
362 72	362 72	725 44		46	do		Dobel, Beckett et Cie.
	600 00	600 00		47	do		do
	600 00	600 00		48	do		S. Delisle
	1 00	1 00		49	do		Cie manufact. des March.
	200 00	200 00		50	do		J. et C. Hodgson
	100 00	100 00		51	do		Cie d'abattoirs Dominion
	25 00	25 00		52	do		E. V. Mosely et Cie.
	10 00	10 00		53	do		Ira. Gould et Fils
840 00	1,680 00	2,520 00		54	do		Suc. J. Frothingham
800 50	1,601 00	2,401 50		55	do		Albert Fox
	10 00	10 00		56	do		Cie de pont Dominion
	50 00	50 00		57	do		E. Ouellette et Cie
	30 00	30 00		58	do		Cie de ch. de fer P. C.
	10 00	10 00		59	do		Wm. Davis et Fils
	20 00	20 00		60	do		Dominion Barb Wire Co.
	40 00	40 00		61	do		P. Lamothe.
	10 00	10 00		62	do		Lalonde et Levesque
	50 00	50 00		63	do		Mme Evers.
15,556 71	24,591 56	40,148 27					
				1	Canal Chambly.		J. A. Maurice
7 50	60 00	7 50		2	do		Cie de ch. de fer Sud-Est.
	10 00	20 00		3	do		Catelli Frères.
	19 34	19 34		4	do		J. C. Pierce
	50 00	50 00		5	do		Bissett et Donaghy.
	50 00	50 00		6	do		Simard et Godin
	25 00	75 00		7	do		Jas. O. Cain
161 84	120 00	281 84					
				1	Canal Rideau.		G. Sterling
	40 00	40 00		2	do		Club de canot. d'Ottawa
	2 00	2 00		3	do		Thos. McKay
	80 00	80 00		4	do		G. W. McCullough
60 00	120 00	180 00		5	do		J. G. Butterworth
80 00	80 00	160 00		6	do		Dey Bros.
	80 00	80 00		7	do		J. W. McRae et Cie.
120 00	1 00	120 00		8	do		Corporation de la ville d'Ottawa.
2 00	3 00	3 00		9	do		Wm. Little
200 00	50 00	250 00		10	do		Rideau Skating and Curling Club.
31 25	31 25	31 25		11	do	Robt. Haste	John Heney
	1 00	4 00		12	do		John Neville.
10 00	2 00	12 00		13	do		Corporation de la ville d'Ottawa.
1 00	1 00	2 00		14	do		Bronson et Weston.
	1 00	1 00		15	do		R. W. Baxter.
	2 00	4 00		16	do		Andrew Hickey.
	13 50	13 50		17	do		H. Patterson

[1890]

A—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90.—Suite.

Av.

Description de la propriété.	N ^o métré.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année		Balances dues le 30 juin, 1890.	Total.
				\$ cts.	\$ cts.		
Partie d'île, n° 5, pour chantier, à St-Gabriel.	41	1 ^{er} juil. 1889		100 00		100 00	100 00
Lot de quai à Saint-Gabriel.	42	1 ^{er} juin 1891		180 00		180 00	180 00
Deux lots de terre, sur la rue Ottawa, Montréal.	43	1 ^{er} nov. 1890		300 00		300 00	300 00
App. d'eau à la fabr., rue du Canal, Montréal.	44	1 ^{er} sept. 1899			10 00	10 00	10 00
Hangar n° 1, à l'Ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 3.	45	1 ^{er} mai 1891			725 44	725 44	725 44
Lots 10 et 11, à l'Ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 3.	46	1 ^{er} mai 1890		600 00		600 00	600 00
Hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel.	47	1 ^{er} juin 1890		600 00		600 00	600 00
do 2 do do	48	1 ^{er} août 1890		1 00		1 00	1 00
Bain flottant près du pont Brewster.	49	1 ^{er} nov. 1890		200 00		200 00	200 00
Appr. d'eau par un tuyau de 10 pes., bassin n° 1.	50	30 juin 1890		100 00		100 00	100 00
do do St-Henri.	51	1 ^{er} juil. 1890		25 00		25 00	25 00
do à leur établissement à Saint-Henri.	52	1 ^{er} oct. 1890		10 00		10 00	10 00
do à la traverse du Grand-Tronc.	53	1 ^{er} oct. 1890		1,650 00	840 00	2,320 00	2,320 00
Surplus d'eau à l'écluse n° 3.	54	30 juin 1890		1,601 00	800 50	2,401 50	2,401 50
Pouvoir d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4.	54	do		10 00		10 00	10 00
Approv. do do 4.	55	1 ^{er} nov. 1890		50 00		50 00	50 00
Approv. d'eau en aval de l'écl. de prise d'eau, Lachine.	56	1 ^{er} juil. 1890		30 00		30 00	30 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine.	57	1 ^{er} mai 1891		10 00		10 00	10 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déblais, Lachi.	58	do		20 00		20 00	20 00
Lot en amont de la nouv. entr. sup. de l'écl. n° 5 do	59	do		40 00		40 00	40 00
Approv. d'eau en aval de l'écluse de prise d'eau n° 5	60	1 ^{er} sept. 1890					
Privilège de construire des navires sur la levée du canal, durant l'hiver de 1890.	61	1 ^{er} mai 1890		10 00		10 00	10 00
Espace dans le hangar n° 1, pour un patinoir.	62	do		10 00		10 00	10 00
Lots pour un enclos, Côte Saint-Paul.	63	do		50 00		50 00	50 00
				21,754 41	18,393 86	40,148 27	
							7 50
Deux lots de terrains à Chambly.		1 ^{er} mai 1778			60 00	60 00	60 00
Lot de quai à Saint-Jean.		2 ³⁰ juin 1890			10 00	10 00	20 00
Lot dans le village de Chambly.		3 ¹ er mai 1890				19 34	19 34
Quai à Saint-Jean.		4 ¹⁹ nov. 1881				50 00	50 00
Partie de quai du canal à Saint-Jean.		5 ³⁰ juin 1888				50 00	50 00
do do		6 ¹ er mai 1891				75 00	75 00
do do		7 ³⁰ juin 1890				75 00	75 00
				145 00	136 84	281 84	
							40 00
Lot de grève, au pied de la côte du Major, Ottawa.		1 ^{er} jan. 1890		40 00		40 00	40 00
do do do		2 ¹ er juin 1891			2 00	2 00	2 00
do do do		3 ¹ er do 1890		50 00		50 00	80 00
Île Verte, au-dessus des chutes Rideau		4 ¹ er 3 juin 1891				180 00	180 00
Lot pour hangar à charb., bassin du canal		5 ¹ er juin 1891		80 00	80 00	160 00	160 00
Lots 1 et 2 do do		6 ¹ er mai 1891		80 00		80 00	80 00
Lots 4, 5, 6 et 7, abri de chalan do		7 ¹ er avril 1882			120 00	120 00	120 00
Lot 1, S.-E., bassin du canal do							
Lot p. une mais. de pesage, O., do		8 ¹ er mai 1891		2 00	1 00	3 00	3 00
Lot à bâtir, côté S., tranchée profonde		9 ¹ er avril 1890			250 00	250 00	250 00
						31 25	31 25
Réserve pour maison de club, tranch. prof. do		10 ¹ er juil. 1888			4 00	4 00	4 00
do sur côté S. do		11 ¹ er sept. 1890			12 00	12 00	12 00
do en face de sa propriété do		12 ¹ er jan. 1891					
						2 00	2 00
Lisière réservée pour terrain de l'exposition do		13 ¹ er jan. 1891			100 00	100 00	100 00
Lots pour empiler, Stewarton do		14 ³⁰ août 1890			1 00	1 00	1 00
Reserve en face du lot G, con. C, Nepean.		15 ¹ er jan. 1891			4 00	4 00	4 00
do do G, con. C, do		16 ¹ er déc. 1890			13 50	13 50	13 50
do do S. lot G, con. C, do		17 ¹ er jan. 1890					319

[1890]

ANNEXE

Dr. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau. etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
% cts.	% cts.	% cts.				
1 00	1 00	18	18	Canal Rideau		John Graham
9 00	9 00	19	19	do		Catharine O'Neill
2 00	2 00	20	20	do		Thomas Kingston
2 00	2 00	21	21	do		J. G. White
10 00	2 00	22	22	do		Robt. McCloy
1 00	1 00	23	23	do	Cie du chemin de fer Canada Atlantique.	H. Jackson
	10 00	24	24	do		Comité temporel de l'église Saint-André
13 00	13 00	25	25	do		Michael Kelly
9 50	9 50	26	26	do		P. O'Donnell
18 00	9 00	27	27	do		Jas. Marks
1 00	1 00	28	28	do		Henry Hartney
	1 00	29	29	do		L. Duhamel
12 00	2 00	30	30	do		Henry James
	2 00	31	31	do		George May
25 00	5 00	32	32	do	Ch. de fer Can. du Pacifiq.	Cie du ch. de f. St-L. et O.
84 00	12 00	33	33	do		R. E. Hardy
46 00	8 25	34	34	do		M. Kilroe
16 00	4 00	35	35	do		Francis Abbott
24 00	3 00	36	36	do		do
24 00	3 00	37	37	do		do
	25 00	38	38	do		J. R. Booth
18 00	2 00	39	39	do		Verve A. Howlett
15 00	3 00	40	40	do		Wm. Rowland
	3 75	41	41	do		George Rickey
157 50	22 50	42	42	do		W. Dawson
146 25	11 25	43	43	do		Thomas Paget
135 00	11 25	44	44	do		Chas. McCaffrey
19 50	9 75	45	45	do		George Morris
33 00	8 25	46	46	do		Wm. Powell
16 50	8 25	47	47	do		Philip Kennedy
62 25	7 50	48	48	do		Daniel Delaney
7 50	7 50	49	49	do		Denis Bergin
	3 00	50	50	do		Thomas May
18 00	2 25	51	51	do		D. Cameron
4 00	4 00	52	52	do		T. et P. Collins
50 00	50 00	53	53	do		London and Canadian Loan Co.
30 00	10 00	54	54	do		Stafford Merrifield
	4 50	55	55	do		Geo. Shepherd
15 00	5 00	56	56	do		A. C. White
5 00	5 00	57	57	do		Alfred Chester
	10 00	58	58	do		Jessie Miner
	1 00	59	59	do		Josiah Payne
12 00	12 00	60	60	do		H. Easton
30 00	5 00	61	61	do		H. Merrick
4,500 00	120 00	62	62	do	Succession de R. Ward.	Joshua Bates
0 80	0 20	63	63	do		A. Wood
1 00	1 00	64	64	do		Smith's Falls Cur. Club
	2 00	65	65	do		Wm. Lavender
3 00	3 00	66	66	do		W. W. Berford, aîné
	6 00	67	67	do		J. B. et B. Tett
	10 00	68	68	do		Wm. H. Whealey
1 00	1 00	69	69	do		W. J. Webster
5 00	5 00	70	70	do		B. E. Chaffey

[1890]

320

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90—Suite.

Dr.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Réserve en face de la 1/2 N. lot G, con. C, Nepean.	18	1er jan. 1890		1 00		1 00
do do L, con. C do	19	1er août 1890		9 00		9 00
do do F, con. C do	20	1er nov. 1890		4 00		4 00
do do K, con. C do	21	30 août 1890		2 00		2 00
do do K, con. C do	22	1er nov. 1890			12 00	12 00
do do B, con. C do	23	1er jan. 1891		2 00		2 00
do do H, con. C do	24	do		10 00		10 00
Réserve sur lot n° E, con. D do	25	1er mai 1891		13 00	13 00	26 00
do sur lot E, con. D do	26	do		19 00		19 00
do en face du lot n° 1, con. B do	27	1er jan. 1891			27 00	27 00
do en face des sous-lots n°s 64 et 65, lot 1, con. D, Nepean	28	1er juin 1891		1 00	1 00	2 00
do en face du lot K, con. B, Nepean	29	1er jan. 1891		1 00		1 00
do en face du sous-lot n° 5, con. B, Nepean	30	1er jan. 1891		12 00	2 00	14 00
Privil. de quaiage sur s. lots 29 et 30, con. B, do	31	do		2 00		2 00
Droits de passage sur les lots 8 et 9 (Marécage de Dow), con. B, Nepean	32	1er jan. 1890		10 00	20 00	30 00
Réserve sur les lots 22 et 23, con. A, Nepean	33	do			96 00	96 00
do 1/2 N Lot 8 do 1 do	34	1er jan. 1891			54 25	54 25
do pt 40 do 1 O. F. do	35	do			20 00	20 00
do do do 1 O. F. do	36	1er nov. 1890			27 00	27 00
do do do 1 O. F. do	37	do			27 00	27 00
do 5 1/2 acres do 1 O. F. do	38	1er sept. 1890		25 00	25 00	25 00
do do do 1 O. F. do	39	1er juil. 1890			20 00	20 00
do do do 1 O. F. do	40	1er jan. 1891			18 00	18 00
do do do 1 do do	41	1er jan. 1891		3 75		3 75
do do do 2 do do	42	do			180 00	180 00
do do do 2 do do	43	do			157 50	157 50
do do do 2 do do	44	do			146 25	146 25
do do do 2 do do	45	do			29 25	29 25
do do do 2 do do	46	1er déc. 1890			41 25	41 25
do do do 2 do do	47	1er jan. 1891			24 75	24 75
do do do 2 do do	48	1er déc. 1889			69 75	69 75
do do do 2 do do	49	1er jan. 1891		7 50	7 50	15 00
do do do 2 do do	50	do		3 00		3 00
do 1/2 lot n° 23, rivage do	51	do			20 25	20 25
do 1/2 N do 22 do do	52	do		4 00	4 00	8 00
do do 9 con. 1 do	53	1er jan. 1890			100 00	100 00
Surplus d'eau au barrage, île Longue	54	1er juil. 1890			40 00	40 00
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, Oxford.	55	1er jan. 1891		4 50		4 50
do do do 40, do 1 do	56	do			20 00	20 00
do sur la 1/2 O. du lot 27 do 1, Marlboro.	57	1er juil. 1890		5 00	5 00	10 00
do sur le lot n° 3, con. B, Wolford.	58	1er juil. 1891			10 00	10 00
do do B do	59	1er avril 1891		1 00		1 00
Partie du lot 9, con. A, Wolford, Merrickville.	60	1er déc. 1889		12 00	12 00	24 00
Lot en amont de l'ancienne écluse, Merrickville.	61	1er jan. 1891			35 00	35 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville.	62	1er mai 1890			4,920 00	4,620 00
Lots A et B, Old Sly's	63	1er jan. 1889		0 80	0 20	1 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's Falls.	64	30 juin 1890			2 00	2 00
do do 1 4 do	65	1er nov. 1890		2 00		2 00
do do 2 4, Elmsly	66	1er jan. 1891		3 00		6 00
Part. du lot 21, con. 5, Elmsly-S., Oliver's Ferry.	67	do 1892		6 00		6 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro.	68	1er sept. 1890		10 00		10 00
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro	69	1er mai 1891			2 00	2 00
do do do	70	30 juin 1890		5 00	5 00	10 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey.						32 1

[1890]

ANNEXE

Dr.

N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1890.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
76 00	76 00	152 00	71	Canal Rideau.....		Wm. Anglin.....
157 50	105 00	262 50	72	do		M. J. Foster.....
30 00	105 00	105 00	73	do		John Rourk.....
	10 00	40 00	74	do		John Brannigan.....
6,343 55	1,349 20	7,692 75				
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville.....		A. J. Grier.....
	10 00	10 00	2	Canal Carillon.....		Henry E. Masson.....
	10 00	10 00	3	do		John Brophy.....
2 00	1 00	3 00	4	Ecluse de Ste-Anne.....		Delphis Lebeau.....
1 00	1 00	1 00	5	do		C. de tél. Mut. du Canada.....
	1 00	1 00	6	do		Cie de télégr. Dominion.....
50 00	50 00	100 00	7	Travaux, R. Trent.....		Francis Sandford.....
	1 00	1 00	8	do		R. C. Smith.....
120 00	40 00	160 00	9	do		Jas. Cummings.....
3 00	1 00	4 00	10	do		Cie de téléphone Bell.....
	2 00	2 00	11	Cap-Breton.....		Neil McNeill.....
181 00	121 00	302 00				

A—Suite.

Comptes des locataires, 1889-90—Suite.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balances dues le 30 juin 1890.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pouvoir d'eau à Brewer's Upper Mills, ancien bail.	71	1er janv. 1890			152 00	152 00
do do Lower do	72	do 1891			262 50	262 50
do sur le lot 48, con. 1, Kingston	73	1er juil. 1890		52 00	53 00	105 00
Réserve sur lots 35 et 36 do 1 do	74	1er août 1890			40 00	40 00
				633 05	7,059 70	7,692 75
Maison et terrains sur lot n° 8.....	1	1er mai 1891		5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage.....	2	30 juin 1891		10 00		10 00
do	3	do		10 00		10 00
Lots 112 et 113, paroisse Sainte-Anne.....	4	1er sept. 1890			3 00	3 00
Placer des poteaux sur la réserve du gouvernement	5	1er juil. 1884			1 00	1 00
do do	6	1er mai 1891		1 00		1 00
Lot aux chutes Fénélon.....	7	1er déc. 1890		50 00	50 00	100 00
Pouvoir d'eau aux rapides Buckhorn.....	8	12 avril 1891			1 00	1 00
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm	9	30 juin 1890			160 00	160 00
Privilege de placer des poteaux sur divers canaux.	10	1er do 1891			4 00	4 00
Lot à l'île Longue, Barachois.....	11	1er avril 1890			2 00	2 00
				76 00	226 00	302 00

ANNEXE

Dt.

N° 28.—Loyers de pouvoir d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1890.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Nom du propriétaire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
					VENTE DE TERRAINS, PRINCIPAL ET INTÉRÊT.
54 38		54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule
50 59		50 59	2		John Ferguson
59 15		59 15	3		Joseph Graham
13 06		13 06	4		Paul Foster
14 21		14 21	5		Donald McArthur
4 00		4 00	6		Cornelius Dyer
33 59		33 59	7		John Foster
0 35		0 35	8		William et John T. Ives
96 66		96 66	9		Christie Family
4 90		4 90	10		A. W. Tanner
23 29		23 29	11		William et Alexander Scott
6,283 74	20 04	6,303 78	12	Canal Lachine	Suc. P. Turcot, maintenant R. A. R. Hubert
6,637 92	20 04	6,657 96			

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1890.

A—Fin.

Comptes des locataires, 1889-90—Fin.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1890.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1 ¹ / ₂ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1			54 38	54 38
3 ³ / ₄ do	2			50 59	50 59
2 ³ / ₄ do	3			59 15	59 15
4 ¹ / ₂ do	4			13 06	13 06
9 ¹ / ₂ do	5			14 21	14 21
1 ¹ / ₂ do	6			4 00	4 00
8 ¹ / ₂ do	7			33 59	33 59
1 ¹ / ₂ do	8			0 35	0 35
9 ¹ / ₂ do	9			96 66	96 66
4 ¹ / ₂ do	10			4 90	4 90
1 ¹ / ₂ do	11			23 29	23 29
1 ¹ / ₂ do	12		6,303 78		6,303 78
Ferme, Côte Saint-Paul			6,303 78	354 18	6,657 96

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de pouvoirs d'eau et autres.

ANNEXE B.

N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails des dépenses, 1889-90.

Canaux.	Nom des employés.	Deduction pour fonds de re- traite.		Appointe- ments, nets.		Appointe- ments, bruts		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Canal Welland.</i>								
Port-Colborne.....	McFarland, D. E.....	28	00	1,372	00	1,400	00	
do	Leggett, J. E.....	16	00	784	00	800	00	
do	Hann, J. R.....	11	00	539	00	550	00	
do	Schofield, J. S.....	1	66	81	66	83	32	
do	Ramsden, J. A.....	0	97	47	54	48	51	
	Dépenses imprévues.....					2,881	83	
	Travail du dimanche					202	20	
						71	40	
Port-Dalhousie.....	Clark, W. B.....	22	00	1,078	00	1,100	00	3,155 43
	Pirritte, J.....	16	00	784	00	800	00	
	Dépenses imprévues.....					1,900	00	
	Travail du dimanche					314	35	
						101	00	
Dunnville.....	Tipton, T. L. M.....	15	00	735	00	750	00	2,316 35
	Dépenses imprévues.....					35	15	
Port-Maitland.....	Galbraith, T. J.....	10	00	490	00	500	00	785 15
	Dépenses imprévues.....					131	00	
Port-Robinson.....	Coulter, Robt.....	14	40	705	60	720	00	631 00
	Dépenses imprévues.....					29	09	
Sainte-Catherine....	Collier, H. H.....	4	00	196	00	200	00	749 09
	Dépenses imprévues.....					3	75	
	Travail du dimanche.....					25	20	
Chippawa.....	Harvey, T. B.....	2	00	98	00	100	00	228 95
	Dépenses imprévues.....					30	50	
								130 50
	Total, canal Welland.....							7,996 47
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>								
Beauharnois.....	Danis, A. D.....	17	00	833	00	850	00	
	Lefebvre, H.....			366	00	366	00	
	Dépenses imprévues.....					1,216	00	
	Travail du dimanche					108	10	
						67	80	
Cornwall.....	Phelan, J. A.....	12	83	628	81	641	64	1,391 90
	Flanagan, R.....					151	82	
	Mulhern, M. M.....	2	00	98	00	100	00	
	O'Callaghan, T.....					58	06	
	Dépenses imprévues.....					951	52	
	Travail du dimanche					666	30	
						190	80	
								1,808 62
	A reporter.....							

ANNEXE B—*Suite.*N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Détails, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.		Appointements, nets.		Appointements, bruts.		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>	Report.....							
Cardinal.....	Reid, J.....	3	75	183	75	187	50	
	Reid, George.....					526	22	
	McMillan, R. P.	5	00	395	00	400	00	
	Dépenses imprévues.....					1,113	72	
	Travail du dimanche.....					73	24	
						12	60	
Lachine.....	Paré, L.....	20	00	980	00	1,000	00	1,199 56
	Deschamps, J. B.....	14	00	686	00	700	00	
	Dépenses imprévues.....					1,700	00	
	Travail du dimanche.....					489	31	
						63	20	
Montréal.....	O'Neill, J.....	40	00	1,960	00	2,000	00	2,252 51
	McNally, T.....	24	00	1,176	00	1,200	00	
	Bussières, F.....	18	00	882	00	900	00	
	St. Louis, J.....	18	00	882	00	900	00	
	Arahill, J.....	16	00	784	00	800	00	
	Giroux, A. P.....	16	00	784	00	800	00	
	Pelletier, P.....	14	00	686	00	700	00	
	Dépenses imprévues.....					7,300	00	
	Travail du dimanche.....					1,245	42	
						37	20	
Kingston.....	Burrows, Wm.....	12	00	588	00	600	00	8,582 62
	Fahey, Ed.....	10	00	490	00	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,100	00	
						111	63	
<i>Canal Chambly.</i>	Total, canaux du Saint-Laurent.....							16,446 84
Chambly.....	Martel, M. D. S.....	20	00	980	00	1,000	00	
	Durocher, C.....	6	25	493	75	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,500	00	
						91	91	
Saint-Jean.....	Quesnel, J.....	18	00	882	00	900	00	1,591 91
	Fournier, J. A.....	6	25	493	75	500	00	
	Dépenses imprévues.....					1,400	00	
						92	07	
Ecluse Saint-Ours...	Lebeuf, J.....					350	00	1,492 07
	Matthieu, P.....					150	00	
	Dépenses imprévues.....					500	00	
						17	00	
	Total, canal Chambly.....							517 00
	A reporter.....							3,600 98

ANNEXE B—*Suite.*N° 1.—PERCEPTION du revenu—Canaux—Details, etc.—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Dédution pour fonds de retraite.	Appointements, nets.		Appointements, bruts.		Total.		
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>	Report.....								
Carillon.....	Murphy, D.....	14	16	694	16	708	32		
	Dépenses imprévues.....					43	45		
Grenville.....	Pridham, A.....	20	00	980	00	1,000	00		
	Dépenses imprévues.....					166	14		
Ecluse Sainte-Anne..	Barrett, J.....					1,000	00		
	Crevier, Wm.....	6	25	493	75	500	00		
	Dépenses imprévues.....					1,500	00		
						47	21		
	Total, canaux d'Ottawa.....								1,547 21
									3,465 12
<i>Canal Rideau.</i>									
Kingston Mills.....	Dean, J.....	8	00	392	00	400	00		
	Dépenses imprévues.....					62	85		
Ottawa.....	Farley, J. F.....	24	00	1,176	00	1,200	00		
	Battle, T.....	16	00	784	00	800	00		
	Dépenses imprévues.....					2,000	00		
						247	39		
Smith's Falls.....	Richey, W. M.....	6	00	294	00	300	00		
	Dépenses imprévues.....					37	70		
	Total, canal Rideau.....								3,047 94
Canal Saint-Pierre..	Kavanagh, W. M.....	4	00	196	00	200	00		200 00
Canal Murray.....	Dépenses imprévues.....								7 00
Canal de la Trent...	do								1 69
Inspect. des canaux..	Witton H. B.....	36	00	1,764	00	1,800	00		
	Dépenses imprévues.....					429	50		
									2,229 50
Total.....	Appointem. et dépenses imprévues.....								36,426 34
	Travail du dimanche.....								569 20

ANNEXE B—*Fin.*N° 1.—Détails des dépenses des canaux, 1889-90—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.
McKinnon, M.	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à \$2 par jour	244 00	
Baine, L.	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à \$1.25 par jour	152 50	
Fortier, J. E.	Commis temporaire, du 1er mars au 30 juin 1890, à \$1.25 par jour	152 50	
Teakles, B. H.	Frais de voyages		549 00
			36 45
			585 45
	Total		37,011 79
	Ajouté—Impressions	1,085 83	
	Papeterie	350 64	
			1,436 47
	Grand total		38,448 26

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 novembre 1890.

DIVISION DES RECETTES DES CANAUX.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES RECETTES DES CANAUX,

HAMILTON, 18 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai à différentes époques dans le cours de l'exercice 1889-90, inspecté les bureaux de perception des péages et autres recettes des canaux de l'Etat.

J'ai soumis au département lors de l'inspection des détails sur le fonctionnement et le service de ces bureaux.

J'ai examiné en détail les recettes et les remises de chaque bureau. Pour le compte des recettes des canaux, le total des perceptions de l'exercice terminé le 30 juin 1890 est de \$371,625.70.

Pour ce qui est des loyers de chutes d'eau et autres, que les percepteurs des canaux ont à percevoir, les recettes de l'exercice sont de \$31,329.37.

Suit un relevé des différentes recettes par ordre de districts et de bureaux de perception :

CANAL WELLAND.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes des canaux.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Port-Colbourne.....	155,435 80		508 21		155,944 01	120 50
Port-Dalhousie.....	58,575 41			16 48	58,591 89	270 53
Dunnville.....	444 76				444 76	796 67
Port-Maitland.....	67 70				67 70	
Port-Robinson.....	753 57				753 57	369 00
Sainte-Catherine.....	464 18		3,838 68	4 00	4,306 86	4,579 51
Chippawa.....	51 10				51 10	
Totaux.....	215,792 52		4,346 89	20 48	220,159 89	6,136 21

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Beauharnois ..	786 26	400 80	60 00	3 00	1,250 06	1,173 70
Cornwall.....	14,811 64				14,811 64	800 00
Cardinal.....	1,086 24				1,086 24	743 00
Lachine.....	2,257 41	26 40		1,116 70	3,400 51	
Montréal.....	27,428 61	4,866 73	80 00	8,077 16	40,452 50	21,685 41
Kingston.....	9,603 46				9,603 46	
Totaux.....	55,973 62	5,293 93	140 00	9,196 86	90,604 41	24,402 11

CANAL CHAMBLY.

Bureaux.	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes des canaux.	Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Chambly.....	5,917 13		33 00		5,950 13	70 00
Saint-Jean.....	11,273 71				11,273 71	75 00
Saint-Ours.....	478 59				478 59	
Totaux.....	17,669 43		33 00		17,702 43	145 00

CANAUX D'OTTAWA.

Ottawa.....	34,985 85				34,985 85	
Grenville.....	16,517 70				16,517 70	5 00
Carillon.....	293 40	8 00	18 00		319 40	20 00
Ecluse de Sainte-Anne.....	1,270 97				1,270 97	
Totaux.....	53,067 92	8 00	18 00		53,093 92	25 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa.....	4,833 33	102 90	5 00	24 00	4,965 23	527 75
Kingston Mills.....	1,439 64				1,439 64	55 00
Smith's Falls.....	358 37	17 00		1 68	377 05	38 30
Totaux.....	6,631 34	119 90	5 00	25 68	6,781 92	621 05

CANAL SAINT-PIERRE.

Bureaux.	Péages.
	\$ cts.
Saint-Pierre.....	2,453 25

CANAL MURRAY.

Canal Murray.....	238 21
-------------------	--------

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

Les droits de quaiage et d'emmagasinage ne sont pas imposés tant pour grossir les recettes que pour empêcher les quais et les hangars d'être occupés par un ou deux expéditeurs au détriment des autres.

Les droits ordinaires sont modérés, mais certaines taxes imposées pour certaines fins particulières ne sont sans anomalie et pourraient être changées avec avantage.

Ce serait simplifier le tarif des quaiages et des péages sur le bassin du canal à Montréal que de l'assimiler autant que possible à celui de la commission du port de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 23.

CORNWALL, 17 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel pour 1889-90 sur les travaux dont j'ai la charge.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. S. RUBIDGE.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CORNWALL, 1er décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur les travaux de construction dont j'ai la charge sur le canal Cornwall ainsi que sur le canal Murray, pour l'exercice 1889-90, et en général jusqu'à la présente date.

CANAL CORNWALL.

Ce canal, qui a été construit pour remédier aux rapides du Long-Sault sur le fleuve Saint-Laurent, a été commencé en 1834 et terminé en 1843. Il se développe depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, situé à 11½ milles à l'ouest du point de départ. Le canal longe la rive nord du fleuve et corrige une différence de niveaux de 48 pieds.

Les travaux d'agrandissements—section n° 1—ont été commencés en 1876 à l'entrée d'aval, par les entrepreneurs, MM. Gordon et Cie, et terminés en 1882. Les nouvelles écluses ont 270 pieds sur 45 pieds et 14 pieds d'eau sur les buses. Le canal agrandi a en général une largeur de 90 pieds au plafond et une profondeur de 15 pieds, le niveau du plafond étant d'un pied plus bas que celui des buses.

Le contrat d'entreprise des travaux de la section n° 1 comprenait la construction des murs d'entrée, de deux écluses et d'un bassin intermédiaire, ainsi que des déversoirs régulateurs et un coursier; il comprenait aussi l'abaissement du plafond du canal de 3 pieds et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds.

Tous les travaux compris dans l'entreprise ont été terminés à l'exception de l'exhaussement des bajoyers de la vieille écluse n° 17 et celui des bords du coursier d'alimentation du moulin, ainsi que de l'enlèvement d'une partie de l'ancien déversoir de trop plein, du chemin de halage et des encombrements qui existent encore.

Les travaux inachevés sont aujourd'hui compris dans l'entreprise de la section n° 2.

Quand fut terminée la section n° 1 en 1882, les travaux d'agrandissement furent suspendus et ne furent repris qu'en 1884, quand la section 10, comprenant l'entrée d'amont, l'écluse de prise d'eau et le déversoir d'alimentation, etc., fut donnée à l'entreprise; et les travaux commencés dès lors sont aujourd'hui presque terminés.

Subséquentement, en 1888, de nouveaux contrats furent passés avec MM. Wm Davis et Fils pour les sections nos 2, 3 et 4, et l'achèvement de la section 1. Les travaux dont j'ai aujourd'hui la surveillance en même temps que le reste des ouvrages nécessaires pour terminer l'agrandissement, savoir, les sections nos 5, 6, 7 et 8, ont été donnés à l'entreprise.

SECTION n° 2.

Entrepreneurs, MM. Wm. Davis et Fils, Ottawa. Le contrat a été signé le 5 novembre 1888, et les travaux devront être terminés le 1er avril 1891.

[1890]

Dès le 13 novembre 1888 les travaux commençaient. La section a 9,000 pieds de longueur et en outre de l'abaissement du plafond du canal de 3 pieds, et de l'exhaussement des chaussées de 2 pieds, comprend les constructions suivantes :

La pile et les culées d'un pont tournant en ligne de la rue Augusta, dans la ville de Cornwall, avec les remblais de développement et le mur de soutènement qui doivent former les abords de ce pont.

Le prolongement du ponceau du ruisseau de Wood vers le sud avec les modifications et les réparations à faire à la construction qui existe à l'heure qu'il est.

Une écluse de 8 pieds d'ascension, située au sud et en contiguïté de la vieille écluse n° 18, y compris les murs de soutènement et un déversoir d'alimentation relié à la vieille écluse.

Se trouvent également compris dans cette section l'exhaussement et la réparation des bajoyers de la vieille écluse n° 17, l'exhaussement des bords du coursier hydraulique afin de pourvoir à une hauteur additionnelle de 2 pieds dans le chenal neuf.

Progrès des travaux en 1888.

Les excavations ont été commencées pour l'écluse et pour la base de la nouvelle levée du côté sud ; une tranchée a aussi été creusée en arrière du bajoyer de la vieille écluse sur la ligne des pilots destinés à former le batardeau. On a érigé les bâtiments nécessaires pour le matériel et les ateliers ; on a acheté et ouvert des carrières à Belleville et à Cornwall, et apporté à pied d'œuvre une grande quantité de matériel avant la fin de la saison.

Progrès en 1889.

En janvier fut fait un examen complet de l'emplacement de l'écluse, de la chaussée, etc., au moyen de forages et de fosses d'essai, et on peut ainsi déterminer la nature des fondations qu'il y aurait à faire et des matériaux à employer.

L'enfoncement des pilots pour le batardeau commença sur la glace à la tête de l'écluse et continua jusqu'à ce que l'eau fut retirée du canal en vue des réparations de bonne heure en avril, date à partir de laquelle jusqu'à l'ouverture de la navigation le 21 avril, les entrepreneurs ont fait des efforts extraordinaires et poussé les travaux jour et nuit, pour terminer le batardeau, ce à quoi ils n'ont cependant pas tout à fait réussi faute de temps.

D'autres personnes, intéressées dans la distribution d'eau et dans la fabrique de papier ont aussi profité de cette période pour abaisser le niveau des conduites d'eau qui existaient déjà et pour en poser d'autres.

L'exhaussement et la réparation des bajoyers de la vieille écluse n° 17 ont été commencés le 27 avril, mais vu l'état peu satisfaisant de la fondation les travaux n'ont pu être poussés au delà des enclaves des vantaux d'amont et d'une partie du sas. On a continué le batardeau en enfonçant une rangée de pilots en arrière du bajoyer sud de la vieille écluse et en les y assujétissant. Dans le cours de l'excavation de l'écluse, et comme on avait atteint le niveau de la fondation, on s'aperçut que vers le milieu du sas les pieux et le bajoyer—dont les assises s'étaient disjointes—penchaient en bloc du côté du sud, et il devint nécessaire de maintenir les pilots au moyen d'étrésillons, par suite de quoi on dut déplacer d'environ 15 pieds vers le sud l'axe de la nouvelle écluse et agrandir l'excavation pour l'écluse.

Arrivé au fond, vers la fin, on constata que le sol était d'une nature si variable qu'il fallut poser une couche de 24 pouces de béton au ciment de Portland sous le radier.

La plateforme du busc d'aval, commencée le 1er septembre, repose sur des pilots fichés en argile bleue. On a commencé le bétonnage le 23 septembre dans les enclaves d'aval en le poussant vers l'amont, refoulant l'eau et étouffant le sable mouvant dont le fond est principalement composé. La plateforme du busc d'amont a été reposée sur des bâtis enfoncés dans des tranchées creusées dans le sable, et a été terminée vers la fin d'octobre.

Le 13 novembre tous les fondements étaient terminés d'une façon satisfaisante, et les voies communiquant avec la carrière, y compris l'échafaudage de la tranchée, la grue, etc., nécessaires à la construction des bajoyers, étaient terminées.

Afin de mettre les fondements à l'abri des rigueurs de l'hiver la première assise de maçonnerie a été posée partout et la seconde assise dans l'enclave des vantaux d'amont ; cette maçonnerie, commencée le 16 novembre, était terminée le 28, lorsque l'eau fut introduite de façon à recouvrir les travaux.

Le mur de soutènement du côté du sud de la rue Water a été commencé le 14 juin, et terminé sans interruption des travaux.

La base de la levée, qui s'étend depuis l'écluse jusqu'à Wood's-Point, a été formée pendant l'excavation de la tranchée d'écluse ; la levée consiste en rangs de pilots longitudinaux et transversaux entrelacés de fascines et chargés de pierre. Ces travaux ayant été terminés en juillet, le prolongement de l'aqueduc du ruisseau de Wood a été commencé et continué jusqu'à son achèvement.

Le mur de soutènement, qui relie le réservoir du sud-est de la nouvelle écluse à l'aqueduc du ruisseau Wood, a été commencé le 17 octobre, et continué jusqu'au 14 novembre ; on a aussi remblayé le mur et élargi la nouvelle chaussée.

On a employé du ciment de Portland dans les fondements de l'écluse et de l'aqueduc ainsi que dans les murs latéraux de ce dernier.

La pierre employée pour l'écluse et les autres constructions est de grandes dimensions comme celle des écluses d'entrée et provient des mêmes carrières.

Le dragage se rattachant aux travaux de la section n° 3 a commencé le 1er novembre et continué jusqu'au 22.

Les abords en amont de la vieille écluse, en face du batardeau, ont été provisoirement renforcés au moyen de pilots et d'estacades.

Les maisons d'écluse ont été enlevées de bonne heure dans la saison.

Tous les propriétaires des terrains situés du côté sud du canal et à l'ouest du chemin de neuf milles sur la Pointe Wood, ont été expropriés pour l'élargissement du canal.

Le 28 décembre, le vieux pont tournant sur la rue Augusta était porté vers l'ouest jusqu'à la rue York et posé sur une pile provisoire, de façon qu'on pût faire les préparatifs nécessaires pour commencer la maçonnerie du nouveau pont de bonne heure la saison suivante.

Progrès en 1890.

La pierre nécessaire pour l'écluse 18 et tirée de la carrière de Cornwall a été livrée sur les lieux quand l'état des chemins l'a permis.

La maison du gardien du pont a été démolie et on a disposé des matériaux selon le devis.

L'excavation pour la culée sud du pont a été terminée, et la maçonnerie commencée le 10 avril était finie le 15.

La drague *Ottawa* a été mise à l'œuvre le 25 avril, et le 29 la maçonnerie de l'écluse était commencée.

Le 8 mai, une partie de la haute levée à l'ouest de l'écluse 18 commença à tasser, la moitié extérieure du chemin de halage et le talus extérieur s'ébouyant lentement vers le fleuve. Il fallait agir promptement et l'entrepreneur reçut instruction de former un barrage de pilots, de palplanches et de terre sur le talus intérieur de la levée vis-à-vis l'éboulement, ce qui eut pour effet d'arrêter le mouvement.

Le tassement mesure de 4 à 6 pieds, et a sans doute été causé par le dragage.

Il est nécessaire de renforcer et protéger toute la levée en amont de l'écluse 18 ; et en attendant que cela soit fait, on ne draguera pas en dedans de 50 pieds du talus intérieur.

Le 17 juin, la puissante drague *St. Lawrence*, construite sur les lieux pendant l'hiver 1889-90, commença ses opérations en amont de l'écluse 18.

La maçonnerie de l'écluse 18 se trouvant terminée le 25 juin, les échafauds ont été transportés à l'écluse n° 20.

Vu le mauvais état de l'aqueduc du ruisseau de Wood, on a décidé de poser dans la vieille construction un tuyau en fonte de 48 pouces noyé dans du béton, au lieu de tenter de la réparer ou de la reconstruire; ce tuyau sera muni d'un clapet qui, lorsqu'il sera fermé, empêchera les eaux du fleuve de remonter le ruisseau.

Le 28 juillet les préparatifs nécessaires ont en conséquence été commencés par la construction de barrages aux extrémités de l'aqueduc et par l'installation des pompes nécessaires. La pose du tuyau, commencée le 20 août, était finie le 11 octobre, et la maçonnerie de l'entrée d'amont et de la chambre du clapet, commencée le 30 septembre, est aujourd'hui terminée.

Un arrêté du conseil du 20 août a interdit le halage au moyen de chevaux. Cette mesure était nécessaire pour permettre aux entrepreneurs de former les abords des écluses neuves et de terminer certains autres travaux.

Le dragage a cessé le 7 novembre et toutes les autres excavations le 5 décembre. 59 pour 100 des travaux sont aujourd'hui terminés.

SECTION n° 3.

MM. Wm. Davis et Fils, d'Ottawa, sont les entrepreneurs. Le contrat fut signé le 5 novembre 1888, et les travaux commencèrent le 21 du même mois.

L'entreprise doit être terminée le 1er avril 1891.

La section a 7,100 pieds de longueur, et comprend en sus de l'approfondissement et de l'élargissement du chenal, la construction d'une écluse de 6 pieds de chute, située du côté sud de la vieille écluse n° 19 et parallèle à celle-ci; la conversion de la vieille écluse en déversoir régulateur, la construction de murs de soutènement et d'une forte levée traversant la baie en aval de l'écluse neuve.

A l'est de l'écluse le fond du canal doit être abaissé de 3 pieds, et les chaussées exhaussées de 2 pieds; et du côté de l'ouest jusqu'à l'extrémité de la section, le fond doit être abaissé de 5 pieds.

Progrès des travaux en 1888.

L'excavation de la tranchée pour le pilotis a commencé le 21 novembre, et a continué jusqu'à ce que la gelée l'eût interrompue, de bonne heure en décembre.

Les débris d'un vieux bateau à vapeur, coulé près du bord du chenal du côté nord, ont été enlevés. On a construit sur le terrain du canal près de l'extrémité d'aval de la section, des bâtiments pour servir d'écuries, etc., et pour les machines destinées à la construction des portes d'écluses, etc., et on a fait des préparatifs pour la construction de dragues et autre outillage.

On s'est procuré et on a ouvert près de Belleville la carrière qui a fourni la pierre employée au canal Murray.

Progrès en 1889.

Des fosses de visite ont été creusées en janvier sur l'emplacement de l'écluse pour constater la nature du sol et juger des matériaux à employer dans les fondements.

Le 18 mars a commencé, sur la glace, à la tête de l'écluse n° 19, l'enfoncement de pilotes pour le batardeau; continué jusqu'à l'ouverture de la navigation, en avril, ce travail n'a pu être terminé que plus tard dans la saison.

Le creusage de la tranchée de l'écluse et les fondements de la levée ont commencé en mai. On a aussi essayé de creuser la tranchée des pilotis à l'endroit désigné en premier lieu parallèlement au bajoyer sud de la vieille écluse, mais la chose n'a pas été trouvée praticable, et on a dû porter les travaux à 25 pieds plus au sud.

Vers le temps de ce changement, en juin, il s'est produit, dans le vieux chemin de halage en aval de l'écluse, un tassement considérable qui menaçait d'avoir des résultats graves, et les travaux à la tranchée de l'écluse et aux fondements de la levée ont été suspendus pendant un certain temps, et on a adopté un autre plan pour supporter et former la base et le talus extérieur de la levée au moyen de cribwork, de pilotis, d'empierrements, etc. Tous ces travaux étaient finis à la fin de la saison.

Environ la moitié de l'excavation nécessaire pour former la tranchée de la nouvelle écluse était terminée.

Le nouvel outillage de dragage, construit sur les lieux, a été mis en œuvre en aval de l'écluse n° 19 le 28 juillet et a terminé le dragage de la partie inférieure de la section, après quoi la drague a été portée sur la section n° 2. L'échafaudage nécessaire à la continuation de l'enfoncement des pilots pour terminer le batardeau a été construit entre les ailes du bajoyer sud de la vieille écluse n° 19.

Toute la pierre nécessaire pour la nouvelle écluse a été apportée sur les lieux.

Tout le terrain situé du côté sud du canal, et qui n'appartenait pas au gouvernement au commencement des travaux d'agrandissement, a maintenant été acquis. Au moyen de pilots et de bômes, on a rendu plus facile l'entrée de la vieille écluse, à l'extrémité supérieure, pour le temps des travaux. Les maisons de l'écluse ont été démolies et les débris enlevés.

Progrès en 1890.

Le creusage de l'écluse 19 a été commencé le 20 mai et continué jusqu'à l'achèvement en août.

Les travaux de la nouvelle levée à l'est de l'écluse 19, commencés en mai, ont continué jusqu'à la fin de la saison, et on y a employé une quantité considérable des matières enlevées par la drague dans les sections 2 et 4.

Les fondements de l'écluse n° 19, commencés le 10 septembre, étaient terminés le 4 novembre. Dès lors a commencé la maçonnerie, que l'on a continué jusqu'aux gelées, le 24 novembre; trois assises étaient alors posées. Les travaux ont été recouverts d'eau et protégés pour l'hiver.

Tout l'outillage de dragage appartenant aux entrepreneurs, à l'exception des grues à vapeur sur les sections 2 et 3, a été mis en hivernage dans le chantier établi sur le terrain du gouvernement vis-à-vis les ateliers.

Les travaux exécutés jusqu'à ce jour représentent 38 pour 100 de ceux compris dans l'entreprise.

SECTION N° 4.

MM. Wm. Davis et fils, Ottawa, sont les entrepreneurs. Le contrat fut signé le 5 novembre 1888, et les travaux commencèrent le 4 mai 1889. Ils devront être terminés le 1er avril 1891.

La section à 7,123 pieds de longueur, et comprend, à part l'approfondissement du canal de 5 pieds, et la formation de la nouvelle levée à l'est de l'écluse :

1° Une écluse de 6 pieds de chute, parallèle à la vieille écluse n° 20 et située à 140 pieds au sud de celle-ci; ainsi que des murs de soutènement en aval et en amont de l'écluse pour en former les abords.

2° Un déversoir régulateur traversant le chenal actuel et reliant l'écluse neuve à la vieille;

3° La conversion du tunnel de Robinson passant sous le canal, en un aqueduc pour l'eau du ruisseau.

Progrès en 1888.

On n'a fait que creuser des fosses de visite.

Progrès en 1889.

Le creusement de la tranchée a commencé en mai et a été achevé en octobre. La levée à l'est de l'écluse se reliant à la vieille chaussée, et dont la base a été faite avec beaucoup de soin, a été construite en même temps et les travaux ont été reliés d'une façon satisfaisante.

Le batardeau dans le canal à la tête de la vieille écluse n° 70, a été construit en mai, au moyen d'un barrage composé de pilots et de madriers remblayés de terre glaise, et en partie coupé par le talus nord de la tranchée de l'écluse.

A cet endroit se produisit, à 6.30 heures du soir, le 30 août, un éboulement à la suite duquel la navigation du canal dut être suspendue jusqu'à 5 heures du soir, le 1er septembre pour les réparations nécessaires; ces derniers ont consisté dans l'enfoncement dans le plafond, d'un second rang de pieux recouverts de madriers et reliés par des liens au barrage primitif, l'intervalle étant rempli de terre glaise.

Plus tard, comme mesure de précaution on a enfoncé un rang de pieux dans la tranchée de l'écluse, au pied du talus, vis-à-vis de l'éboulis. Le creusage de la tranchée de l'écluse a été terminé en octobre, et après l'enfoncement des pilotes sous les plateformes des buses, les travaux ont été suspendus pour la saison.

L'entrée supérieure de la vieille écluse a été provisoirement améliorée au moyen de pieux et de barrages flottants, etc., et la navigation du canal grandement facilitée.

Les maisons des écluses et autres bâtiments ont été enlevés de bonne heure dans la saison.

Une certaine quantité de pierre provenant des carrières de Belleville et de Cornwall a été apportée sur les lieux, et la vieille carrière du bord de l'eau près de l'écluse n° 20 a été rouverte et on en a retiré d'excellents matériaux de remblai.

Le département a acquis tout le terrain situé au sud du canal et qui n'appartenait pas auparavant au gouvernement.

Progrès en 1890.

Le creusage et d'autres travaux ont été commencés dans la tranchée de l'écluse le 25 avril, et la pose du béton dans les fondements, le 26 mai.

La maçonnerie de l'écluse, commencée le 19 août, a été terminée le 30 octobre.

Le dragage a commencé le 1er novembre et a continué jusqu'au 24.

A la vieille carrière près de l'écluse n° 20 les travaux ont commencé de bonne heure dans la saison pour ne terminer qu'avec elle, le 6 décembre.

Les travaux exécutés jusqu'aujourd'hui représentent 47 pour 100 de la valeur estimée de l'entreprise.

Par leur habileté et leur énergie, ainsi que par les fréquentes augmentations de leur outillage, MM. Davis ont donné des preuves satisfaisantes de leur désir de hâter l'achèvement des travaux.

CANAL MURRAY.

Ce canal est aujourd'hui terminé et fonctionne avec succès, une centaine de vaisseaux de toutes classes l'ayant fréquenté depuis le 14 avril dernier.

C'est de 1796 que date le projet de ce canal; plus tard les terrains obtenus alors pour aider à sa construction furent cédés aux colons.

En 1825 la commission de la navigation intérieure recommandait la construction du canal Murray afin de remédier aux dangers de la navigation en face de Long-Point, et proposait un tracé entre la baie de Quinté et le havre de la Presqu'île. En 1864 le projet de la construction du canal Murray était ranimé, et l'ingénieur en chef autorisé à faire une étude du terrain. En 1867 il faisait un rapport favorable sur le tracé de la baie de Weller.

En 1881 le soussigné termina l'étude des lieux et fit un rapport à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux sur les routes suggérées pour le canal, recommandant celle qui aboutissait au havre de la Presqu'île, et qui a été subséquemment adoptée.

Ces travaux sont situés dans le comté de Northumberland, à environ 75 milles à l'ouest de Kingston, et consistent en un canal ou plutôt un rétrécis artificiel reliant les eaux du haut du Saint-Laurent et de la baie de Quinté à celles du lac Ontario.

L'achèvement de cette entreprise, dont l'importance pour le commerce de transport ne saurait manquer d'être appréciée, implique le développement vers l'ouest, dans le lac Ontario, de la navigation du haut du Saint-Laurent par la voie des eaux intérieures de la baie de Quinté jusqu'au havre de la Presqu'île, sur la côte nord du lac, à mi-distance environ entre Kingston et Toronto.

L'achèvement du canal a déjà eu l'effet de développer un cabotage considérable le long de la côte nord du lac Ontario.

Le havre de la Presqu'île, grâce à sa capacité et à sa position géographique, est admirablement propre à servir de havre de refuge ; il est situé à mi-chemin sur le lac et en amont de la dangereuse côte de la péninsule de Prince-Edward.

Ce port deviendra naturellement la tête de la navigation fluviale par la voie de la baie de Quinté. Sa distance de Port-Dalhousie, à l'entrée du canal Welland, étant moins de 120 milles, la navigation en plein lac se trouvera ainsi réduite de près de la moitié.

On peut dire que les travaux du canal s'étendent depuis Twelve-O'clock-Point, à la tête de la baie de Quinté, à travers l'isthme de Murray et le havre de la Presqu'île, jusqu'à l'eau profonde du lac, en face du phare de la Presqu'île, sur 9½ milles de distance. Le canal proprement dit est en droite ligne et a au moins six milles de longueur. Il comprend une tranchée de 4½ milles à travers l'isthme, avec travaux d'entrée à chaque extrémité consistant en cribwork et en chenaux creusés dans la baie et le port.

La largeur du canal est de 80 pieds au plafond, et celle des chenaux dans la baie et le port, de 200 pieds, tandis que la profondeur à l'eau basse ordinaire (zéro de l'échelle de Toronto) est de 12½ pieds.

Dans le havre de la Presqu'île on a formé un chenal de 200 pieds de largeur et de 12½ pieds de profondeur à l'eau basse.

La nouvelle entrée du havre à travers la batture du milieu a aussi été terminée ; sa largeur varie de 200 pieds à la pointe Salt à 1,000 au large vis-à-vis du phare de la Presqu'île.

La profondeur de la nouvelle entrée est de 16 pieds à l'eau basse.

Les seules constructions d'importance sur le canal sont les jetées conductrices, un pont de chemin de fer et trois ponts de voie publique. Toutes ces constructions sont terminées et ouvertes au service.

Le contrat d'entreprise a été passé avec MM. J. D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et les travaux devaient être terminés le 1er juillet 1885 ; mais les neuf dixièmes du creusage ayant été faits par les dragues dans le cours de la saison de navigation, et les travaux ayant été suspendus pendant les mois d'hiver, le canal n'a réellement pas été terminé avant le 12 août 1890, bien qu'il ait été fréquenté par des navires dès le 14 avril dernier et ait continué de l'être depuis lors.

L'ingénieur du canal est en ce moment à préparer les estimations finales des travaux.

On a passé avec M. I. D. Silcox, le 28 mai 1890, un contrat pour l'enrochement et les autres travaux de protection des talus du canal. Ces travaux ont été poussés d'une façon satisfaisante et seront terminés de bonne heure la saison prochaine.

On a perçu les premiers péages le 8 mai, et le 9 les gardiens des ponts sont entrés en fonctions.

On a placé provisoirement des lumières sur les jetées conductrices dès le 22 août, et le 1er novembre les ponts ont aussi été munis de lampes.

Les ponts ont été soulevés et assujétis pour l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. RUBIDGE,

Ingénieur dirigeant.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE No. 24.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

OTTAWA, 16 janvier 1891.

MONSIEUR,—Je disais dans mon rapport du 1er octobre 1889, que nous développiions le chemin de fer des Comtés de l'Ouest à partir de Digby de façon à le raccorder à Annapolis au chemin de fer Windsor et Annapolis, et de façon à relier Yarmouth à Halifax par une voie ferrée ininterrompue. Je disais aussi que les travaux étaient confiés à MM. O'Neil et Campbell, entrepreneurs. A cette époque je m'attendais pleinement que le chemin serait terminé et ouvert à la circulation dès la fin d'août dernier; mais en cela j'ai été désappointé, et je ne puis aujourd'hui nourrir l'espoir de voir le chemin en état d'être transféré à la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest avant l'été de 1891. Les entrepreneurs n'ont pas poussé les travaux avec vigueur, bien que souvent requis de prendre des mesures actives pour l'achèvement de l'entreprise. Voici où en sont les choses: la maçonnerie et le bétonnage sont à peu près terminés, et la superstructure des ponts devrait être finie avant le printemps. Il ne reste que peu de terrassement à faire, et tandis que toute la distance qui sépare Digby d'Annapolis est de 20.45 milles, la voie est posée sur 17.15 à partir d'Annapolis, ce qui laisse encore 3.30 milles de voie à poser pour faire le raccordement à Digby avec le chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Les piles des grands ponts sur les rivières de l'Ours (*Bear River*) et de l'Original (*Moose River*) et sur le Grand et le Petit Joggins, sont construites en béton, et paraissent être de très belles et de très fortes constructions. L'ingénieur dirigeant m'assure que les entrepreneurs ont pris beaucoup de soin à préparer et à poser le béton, sous la surveillance de l'inspecteur Brown, qui a beaucoup d'expérience dans la construction des piles en béton. Environ le tiers du balastage est terminé, et les entrepreneurs vont reprendre le reste aussitôt que le temps le permettra.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et directeur général.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 25.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans les cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'Acte 45 Vict., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|--|-----------|
| 1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callender, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni excédant en tout..... | \$660,000 |
| 2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... | 384,000 |
| 3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni excédant en tout..... | 240,000 |
| 4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200, ni excédant en tout. | 224,000 |

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vict., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|---|-----------|
| 5. Une subvention à "La compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... | \$150,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 46 Vict., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*).—

- | | | |
|-----|---|-----------|
| 6. | A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$320,000 |
| 7. | A la Compagnie du chemin de fer de Caraquet, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquet, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 115,200 |
| 8. | A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 160,000 |
| 9. | A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 256,000 |
| 10. | A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 156,800 |
| 11. | A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer de l'Intercolonial près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 102,400 |
| 12. | A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de St-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 160,000 |
| 13. | A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 89,600 |
| 14. | A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean, pour 25 milles de son chemin, de St-Raymond au lac St-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 80,000 |
| | En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze. | |
| 15. | Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitediac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 38,400 |
| 16. | Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 660,000 |
| | En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze. | |

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est pres-

crit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vict., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... \$500,000

Par l'acte 47 Vict., ch. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer de l'Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000
20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux
21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement vers l'Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.
22. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$960,000
24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	272,000
26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
27. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
29. A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée de Frédéricion à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).....	128,000
30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	262,400
32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Missisipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$ 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3.200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.....	200,000
35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200

37.	Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$22,400
38.	Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	217,600
39.	Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
40.	Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
41.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	76,800
42.	Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédia et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité... ..	300,000
43.	Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.....	140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;— les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte, qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 47 Vict., ch. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la

Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'Acte, et en ayant..... \$750,000

Par l'Acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

- | | | |
|-----|--|-----------|
| 45. | A la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$166,400 |
| 46. | A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 118,400 |
| 47. | A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 72,000 |
| 48. | A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 128,000 |
| 49. | A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 96,000 |
| 50. | A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédérickton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 19,200 |
| 51. | A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 30,000 |
| 52. | A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 92,000 |
| 53. | A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 64,000 |
| 54. | A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 10,500 |
| 55. | Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 25,600 |
| 56. | Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Érié à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 44,800 |
| 57. | A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... | 70,000 |

- 58.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de... \$320,000
- 59.** Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... 217,600
- 60.** A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
- 61.** Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :—

- 62.** " Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider

à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ain-i que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le Gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le Gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publié dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. " Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.
64. " Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante milles piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada."

Le dit Acte prescrit en autre :—

“ S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le Gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, <i>via</i> London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	256,000
67. A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquels des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippegan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en.....	32,000
69. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	118,400
70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	179,200
71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000

75. Pour un chemin de fer de Gienannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$16,000
76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	11,200
78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.....	361,270
79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
81. Pour un chemin de fer Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille).....	186,295
83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, <i>via</i> Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.....	6,000
85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-	

Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$80,000
88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister, Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou <i>via</i> Douglstown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadian du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Médoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de 1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf.) une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,900
94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.....	70,000
95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de ...	15,000

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites

subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au Gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887). (Sanctionné le 23 juin 1887):—

96. A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,000
97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
98. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,000
101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103. A la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Érié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$51,200
106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	12,800
108. A la compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
109. A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110. A la Compagnie du chemin de fer de l'Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.....	20,000
111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	22,400
113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.	32,000
117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les	

	Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.....	\$217,600
118.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	70,400
119.	A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables" et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles du chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.....	12,400
120.	A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
121.	A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	17,600
122.	A la Compagnie de Colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	33,600
123.	A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$6,400
124.	A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	44,800
125.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de	64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$28,800
127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,600
129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.....	89,600
131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.....	180,000
133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention n'excédant pas.....	118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada. ☉

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement,

et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

“ L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

“ Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.”

Par l'acte 51 Vict., ch. 3, (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*) :—

134.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49 ^e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 70,400 00
135.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	147,200 00
136.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600 00
137.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	32,000 00
138.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$9,600 ; pourvu que la	

totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soient complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité.....

- | | | |
|-------------|---|-------------|
| | | \$41,100 00 |
| 139. | A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84 $\frac{3}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 271,200 00 |
| 140. | A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du Lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. | 96,000 00 |
| 141. | A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmunston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... | 100,000 00 |
| 142. | A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de..... | 288,000 00 |
| 143. | A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin's à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... | 83,612 54 |
| 144. | A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... | 44,252 82 |
| 145. | A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin | |

devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....

\$58,334 27

- 146.** A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 147.** A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 148.** A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de
- 149.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....

4,335 00

11,954 66

14,665 45

24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3, (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

150.	A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	\$172,400 00
151.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	320,000 00
152.	A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette <i>via</i> Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	38,400 00
153.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.	128,000 00
154.	Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.	22,400 00
155.	Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à New-port ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	156,800 00
156.	Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	128,000 00
157.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Albert Southern</i> , la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	31,771 43
158.	A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité.....	244,500 00
159.	A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	145,000 00
160.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, par une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	35,000 00
161.	Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'au moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00

162.	A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.	\$375,000 00
163.	A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	19,200 00
164.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	96,000 00
165.	A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité.	30,000 00
166.	A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	32,000 00
167.	Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	163,200 00
168.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	3,200 00
169.	A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	48,000 00
170.	A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de St-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	48,000 00
171.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
172.	A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,000 par mille et ne dépassant pas en totalité.	158,400 00

173.	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	\$16,000 00
174.	A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
175.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	14,400 00
176.	A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
177.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant du Lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
178.	A la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	48,000 00
179.	A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	48,000 00
180.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayer's-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	48,000 00
181.	A la Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
182.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer du Grand Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin, depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400 00

183.	Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
184.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim</i> , pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00

La partie de la subvention de \$3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre le soixante-dixième et le centième milles, se dirigeant de Métapédia vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédia, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédia, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Sainte-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire, à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'Acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889.*) :—

185. “ Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.”

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890.*) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$ 96,000
187. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité...	35,200
188. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	600
189. Pour un chemin de fer de Woodstock, <i>via</i> London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, <i>via</i> London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité...	256,000
190. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	44,800
191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	166,400
192. A la Compagnie du chemin de fer d'Érié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, <i>via</i> Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400

193.	A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.....	\$83,000
194.	A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rivière-Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
195.	A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	16,000
196.	A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la rivière Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.	160,000
197.	A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Babcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	51,200
198.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	115,200
199.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Perry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
200.	A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par milles et n'excédant pas en totalité.....	96,000
201.	A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer d'Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
202.	A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	11,200
203.	A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.	19,200
204.	Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, <i>via</i> Oromoctou et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
205.	A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand Lac jusqu'au	

	chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excedant pas en totalité.....	\$14,400
206.	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$5,161 par mille et n'excedant pas en totalité.....	361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir:—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge.....	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle.....	6
De Sainte-Adèle au lac à la Fourche.....	6
Du lac à la Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au lac du Sommet.....	8
Du lac du Sommet à la Chute aux Iroquois.....	7
De la Chute aux Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entrepris de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excedant pas en totalité.....	\$240,000
208.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadeove, une subvention ne dépassant pas \$1,000 par mille et n'excedant pas en totalité.....	50,000
209.	A la Compagnie du chemin de fer Interecolonial, pour un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excedant pas en totalité.....	3,840
210.	Pour compléter le chemin de fer de Montréal à Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.....	40,000
211.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excedant pas en totalité.....	24,000
212.	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excedant pas en totalité.....	11,200
213.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excedant pas.....	37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$76,800
215. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000
216. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	64,000
217. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé au lac Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000
218. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et d'Adirondack, pour 18 milles de son chemin depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	57,600
219. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour 90 milles de son chemin depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer de Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Original, ou depuis un point sur le chemin de fer de Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.....	288,000
220. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité \$30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin depuis Lorette, <i>via</i> Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$38,400.....	68,400
221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	9,600
222. A la Compagnie du chemin de fer de la Colombie à Kootenay, pour 35 milles de son chemin depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	112,000
223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Mosquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre	

	10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$80,000
224.	Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400
225.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400
226.	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmunston, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	51,200
227.	Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, depuis Perth-Center vers Plaisted-Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	35,200
228.	A la Compagnie du chemin de fer de Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	99,200
229.	Pour un chemin de fer depuis Lachine-Bank, sur la ligne du Grand-Tronc, jusqu'à un point à ou près la Rivière-des-Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;— les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, sauf le chemin de fer d'Érié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer d'Érié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard

des subventions au chemin de fer d'Inverness à Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money*; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte special 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton de construire la partie de son chemin de fer qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points; toutefois, le Gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de la transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 7 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

1. "Le Gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :—

2. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winni-

peg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
8. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

L'article 4 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887).

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 52 Vict., ch. 4 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

13. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

- 14.** A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.
- 15.** A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.
- 16.** A la Compagnie de Chemin de fer et de Canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Le Gouverneur en Conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.

Par l'Acte 53 Vict., chap. 4 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

- 17.** A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro, et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se dirigeant vers le sud-ouest.
- 18.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.
- 19.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille,

pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

- 20.** A la Compagnie du chemin de fer du Lac Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.
- 21.** A la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan du Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.
- 22.** A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corneille, distance d'environ cent milles.
- 23.** A la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six milles quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis à ou près Portage-Meadow, distance d'environ cent vingt-cinq milles.
- 24.** A la Compagnie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est, jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement; par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'Acte spécial 53 Vict., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le 26 mars 1890*):—

- 25.** L'Acte 52 Vict., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de Chemin de fer et de Houille d'Alberta.

SUPPLÉMENT N° 1

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année expirée le 30 juin 1890.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1890.



OTTAWA :

IMPRIME PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS-EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.

1891.

MATIÈRES.

	PAGES
RAPPORT de B. H. Teakles, pour la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, avec les tableaux suivants à la page 46.	ix à xliv
	PAGE
Tonnage de certains articles transportés sur tous les canaux de l'Etat de New-York.	2
do do do le canal Welland.	4
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Érié.	6
do do acquittés à Oswégo, en transit par le canal Érié.	7
do do acquittés à la descente sur le canal Welland.	8
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.	9
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Érié et la mer.	10
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.	11
Tableau des gros navires allégés à Port-Colborne.	14
Tableau du fret passé à l'est du lac Érié jusqu'à Montréal.	20
Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Érié.	22
Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains.	24
Tableau des navires et leurs cargaisons de grain de ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal ; la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal.	26, 28
Tableau de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.	29
Etat comparatif de la quantité de grain transporté à Kingston pour 1889 et 1890.	31
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et par navires.	31
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland.	32
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis.	32
Tableau de la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent.	32
Tableau de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario, et quantité aux ports des Etats-Unis.	33
Récapitulation.	42
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.	43
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1889 et 1890.	44
Tableau comparatif de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1889 et 1890.	46
	PAGES
Statistique du trafic sur les canaux.	48 à 106
Tarif.	107 à 119
	PAGE
N° DU TABLEAU.	
6 Canal Welland, détails du trafic.	48
7 do do d'entier parcours.	52
8 do do du trafic local.	56
9 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic.	60
10 do do d'entiers parcours.	64
11 do do du trafic local.	68

N ^o DU TABLEAU.	PAGE
12 Canaux de l'Ottawa, détails du trafic	72
13 Canal Chambly do	76
14 Canal Rideau do	79
15 Canal Saint-Pierre do	82
16 Canaux de la Vallée de la Trent, détails du trafic	83
17 Canal Murray, détails du trafic	86
18 Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes	88
19 Tableau sommaire du trafic sur les canaux ci-dessus	94
20 Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux	100
21 Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux	102
21 $\frac{1}{2}$ Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux	106
22 Tarif	108

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,
OTTAWA, 4 mars 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur la statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1890.

Comme la question de la navigation des canaux prend tous les ans de l'importance, et attire particulièrement aujourd'hui l'attention des expéditeurs, j'ai enrichi mon rapport de certains renseignements relatifs au trafic sur les eaux de l'intérieur tirés principalement des rapports du recensement des Etats-Unis de 1890, lesquels, je crois, ne manqueront pas d'intérêt.

Il est à regretter qu'on n'ait pas au sujet de la navigation des eaux de l'intérieur des données aussi complètes pour le Canada.

RECETTES.

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

Pour 1888.....	\$321,433 93
1889.....	381,109 31
1890.....	348,059 51

En comparant les statistiques de 1889 avec celles de 1890, l'on s'apercevra que les recettes brutes ont diminué de \$33,049.80.

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

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland.....	.....	\$ 24,799 46
Sur les canaux du Saint-Laurent.	\$ 3,997 12	
Sur le canal Chambly.....	.....	2,549 37
Sur le canal Rideau.....	.....	951 00
Sur les canaux de l'Ottawa.....	.....	8,709 19
Sur le canal Saint-Pierre.....	.....	999 75
Sur les eaux de la vallée de la Trent...	216 66	
Sur le canal Murray.....	745 19	
Total.....	\$ 4,958 97	\$ 38,008 77
Total de la diminution.....	.....	\$ 33,049 80

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

Sur les recettes afférentes à 1889 il a été remboursé sur le grain \$48,725.80, et en 1890 \$41,635.46, ce qui chiffre la diminution réelle pour 1890 à \$25,959.46.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur les grains fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 26 février 1890, pour la saison 1890 seulement, réduit à 2 cts par tonne les péages sur les grains qui passeraient par les canaux de Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette dernière ville.

Le péage complet sur le canal Welland a été perçu, et l'on a remboursé la réduction autorisée de 18 cts par tonne sur preuve que le grain avait été délivré à Montréal.

Sur la quantité de grain, soit 245,932 tonneaux de grain qui ont passé le canal Welland en destination de ports américains, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg et ont passé par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Comme c'était là un nouvel état de choses dans le transbordement du grain pour Montréal, et qui n'était pas prévu à l'époque où a été passé l'arrêté du conseil qui établit une modération des péages sur le grain, il n'a pas été jugé qu'un transbordement de grain dans un port américain devait bénéficier de l'arrêté du conseil du 27 février 1890. Sur les instances des expéditeurs et d'autres, Son Excellence en conseil a passé, le 22 novembre 1890, un arrêté du conseil autorisant une remise des péages payés sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent, excédant 2 cts par tonneau sur la quantité de grains ainsi transbordée à Ogdensburg pour Montréal.

En vertu de cet arrêté du conseil \$2,957.94 ont été remis sur les péages du canal Welland sur le grain transbordé à Ogdensburg pour Montréal, et \$232.04 sur les péages des canaux du Saint-Laurent.

MODÉRATION DES PÉAGES SUR L'AVOINE.

En 1887, 1888 et 1889 l'avoine n'était pas incluse dans la liste des céréales admises à la modération de péages sur le canal Welland, vu que l'on ne considérait pas l'avoine de l'ouest comme un article d'exportation. Sur les instances de la chambre de commerce de Montréal Son Excellence le gouverneur en conseil a, le 5 mai 1890, placé l'avoine destinée à l'exportation de Montréal ou d'autres ports à l'est de ce dernier, sur la liste des articles admis à une modération réduisant à (2) deux cts par tonneau le péage sur le canal Welland pour la saison de 1890.

Les résultats n'ont pas répondu à l'attente des expéditeurs. Il n'est passé par les canaux que deux cargaisons représentant un total de 51,706 boisseaux. Les arrivées d'avoine à Montréal, ainsi que les envois en Europe par le Saint-Laurent pour les quatre dernières années, donnent les chiffres suivants:

	Arrivé par le canal.	Arrivé par le canal et les mins de fer.	Envoyé en Europe par le fleuve Saint-Laurent.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1887.....	341,568	794,316	403,360
1888.....	123,213	665,220	Nil.
1889.....	119,958	932,708	19,920
1890.....	200,896	1,649,083	210,000

Ces chiffres viennent tout à fait à l'appui de la décision qu'on avait prise, et dont la justesse trouve encore une confirmation dans les lignes suivantes, tirées du rapport de la chambre de commerce de Montréal pour 1890 :

“Quoi qu'un peu moins considérable que l'année dernière, l'exportation du grain a été plus profitable pour ceux qui s'en sont occupés. Dans la province de Québec les récoltes n'ont pas été bonnes, et ont été probablement les moins fortes de plusieurs années, l'avoine ayant si peu donné qu'il faut celle du Manitoba pour combler le déficit, et il en a déjà été reçu une grande quantité.”

La quantité d'avoine qui est passée par le canal Welland, de ports américains à des ports américains (Oswégo et Ogdensburgh) pendant les sept dernières années, est comme ci-dessous :—

	Boisseaux.
Pour 1884.....	574,643
1885.....	51,882
1886.....	281,761
1887.....	708,823
1888.....	1,559,411
1889.....	1,617,176
1890.....	1,590,000

QUANTITÉ DE GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

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

QUANTITÉ DESCENDUE À MONTRÉAL SUR LAQUELLE IL A ÉTÉ ACCORDÉ UNE MODÉRATION DE PÉAGE.	QUANTITÉS SUR LESQUELLES A ÉTÉ PAYÉ LE PLEIN PÉAGE.		
	Allant à des ports de l'Ontario.	De ports des États-Unis à des ports des États-Unis.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1880.....	333,806		47,029
1881.....	146,127		64,351
1882.....	180,694		63,881
1883.....	186,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	228,513	16,899	245,932

* On a accordé sur le grain descendu à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, une modération de péages de 10 cts par tonneau en 1884 et jusqu'en juin 1885, et 18 cts par tonneau du 1^{er} juillet 1885 à décembre 1890.

On verra par ce qui précède que le mouvement du grain entre ports américains par la voie du canal Welland a augmenté régulièrement chaque année, de 47,029 tonneaux qu'il était en 1880, à 245,932 tonneaux en 1890; l'augmentation étant de 198,903 tonneaux pendant la décade, et de 32,166 tonneaux pour le dernier exercice. De son côté, le mouvement du grain vers Montréal accuse une diminution de 39,256 tonneaux pour le dernier exercice et de 104,293 tonneaux pendant les dix ans qui ont suivi 1880.

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

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

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

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

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

Mouvement du grain de l'ouest descendu à Montréal par la voie entière des canaux du Saint-Laurent :—

	Tonneaux.
Pour 1889.....	275,414
1890.....	242,571
Diminution.....	32,843

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

	Tonneaux.
Pour 1889.....	94,943
1890.....	119,208
Augmentation.....	24,265

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

	Tonneaux.
Pour 1889.....	1,242,804
1890.....	1,131,289
Diminution.....	111,615

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

	Tonneaux.
Pour 1889	2,481,501
1890.	3,045,302
Augmentation.....	563,801

Les augmentations et diminutions accusées en 1890 relativement à 1889 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

	Augmen- tation.	Diminu- tion.	Augmen- tation.	Diminu- tion.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Par 100.	Par 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent		32,843		11·92
do ch. de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc.....	24,265		25·55	
do canaux de New-York.....		111,615		8·94
do chemins de fer de New-York	563,801		22·72	

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

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

Sur des navires canadiens :—

	Tonneaux.
1886, 244 cargaisons	143,330
1887, 284 do	178,233
1888, 182 do	143,025
1889, 208 do	165,117
1890, 203 do	184,275

Dans des navires américains :—

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

En 1888, deux navires canadiens ont porté à Montréal leurs cargaisons intactes, soit 1,064 tonneaux de grain ; en 1889, un seul, chargé de 425 tonneaux ; et en 1890, trois, portant 1,281 tonneaux.

En 1888, trente-neuf navires canadiens ont été allégés à Kingston ; cinquante quatre en 1889, et soixante et trois en 1890.

Deux cent un navires ont été déchargés à Kingston en 1888 ; 267 en 1889, et 172 en 1890.

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1890 et pendant les trois années précédentes.

Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1890 a été de 83, contre 47 l'année dernière.

Le nombre des navires qui ont été déchargés et qui ne sont pas entrés dans le canal, était de 3 en 1889. Il n'y en a pas eu en 1890.

L'allègement représente les quantités ci-dessous :—

	1887.	1888.	1889.	1890.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	83,850	11,440	37,222	4,310
Mais.....	263,277	133,014	254,690	773,687
Orge.....	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Avoine.....	do	do	8,218	44,294

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

	1887.	1888.	1889.	1890.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	Nil.	72,592	8,608	Nil.
Mais.....	do	23,575	Nil.	do
Orge.....	do	Nil.	do	do
Avoine.....	do	do	do	do

Malgré l'agrandissement du canal Welland, le nombre des navires qui ont eu à s'alléger d'une partie de leur cargaison variant de 80 à 45 tonneaux, a atteint 83, c'est-à-dire a été plus grand qu'en aucune année depuis 1880.

On verra à l'annexe J, p. 14, que sur ce nombre 81 sont des vapeurs américains, et 2 des voiliers américains.

MODÉRATION DES PÉAGES SUR LA HOUILLE.

A l'instance des expéditeurs et autres intéressés dans le commerce de la houille, Son Excellence le gouverneur général en conseil, à la date du 11 avril 1890, a autorisé, pour la saison de navigation seulement, une modération des péages de 20 à 10 cts le tonneau sur la houille bitumineuse allant vers l'est sur le canal Welland.

Les résultats n'ont pas répondu à l'attente, le mouvement de 1890 étant de 3,659 tonneaux de moins qu'en 1889, et 31,728 de moins qu'en 1886.

Sur les 23,396 tonneaux de houille passés par le canal Welland en destination de l'est en 1890, 22,781 tonneaux ont été transportés par des navires canadiens, et 615 tonneaux par des navires des Etats-Unis.

Pour les chiffres de plusieurs années voir la page 32.

MOUVEMENT DU COMMERCE SUR LE CANAL WELAND, PAR LES NAVIRES CANADIENS ET DES ÉTATS-UNIS, À DESTINATION DE L'EST ET DE L'OUEST.

La totalité du fret passé par le canal Welland dans toute sa longueur dans le cours de la saison de 1890 a atteint le chiffre de 978,692 tonneaux.

Sur cette quantité 290,066 tonneaux étaient à destination de l'ouest et 688,626 tonneaux à destination de l'est.

Sur le fret à destination de l'est les navires canadiens ont porté 326,149 tonneaux et ceux des Etats-Unis 362,477; tandis que les premiers ont transporté 72,340 tonneaux du fret destiné à l'ouest et les seconds 217,726 tonneaux.

Sur le total du fret les navires canadiens ont transporté 398,479 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 580,203 tonneaux.

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

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

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

FRET ENTRE PORTS DES ÉTATS-UNIS.

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

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

On verra ainsi que le mouvement vers l'est par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis, accuse une grande augmentation, c'est-à-dire de 96,266 à 318,259 tonneaux pendant la décade, et de 20,906 tonneaux pour la dernière année.

* Admis en franchise sur les canaux du Saint-Laurent, par arrêté du conseil du 21 avril 1881, et primé d'une modération de péage de 18 cts par tonneau pour le grain sur le canal Welland, en 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

† Admis en franchise sur le canal Welland par arrêté du conseil du 21 avril 1881.

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

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,167,901 tonneaux en 1890, tandis qu'il en avait été transporté 1,296,896 en 1889, et 2,371,090 en 1880.

Il a été transporté des céréales par le chemin de fer New-York Central, l'Erié, et le New-York, West-Shore et Buffalo :—

En 1890.....	$\left\{ \begin{array}{l} 4,336,199 \\ 3,654,984 \\ 3,197,634 \\ 3,847,766 \\ 3,802,262 \\ 4,105,594 \end{array} \right.$	En 1884.....	3,639,805
1889.....		1883.....	4,422,461
1888.....*		1882.....	3,888,557
1887.....		1880.....	4,732,385
1886.....		1869..	1,087,809
1885.....			

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

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Part des canaux.
1869.....	1,302,613	1,087,809	2,390,422	545
1870.....	1,295,010	1,766,457	3,061,467	423
1871.....	1,850,198	2,205,589	4,055,787	456
1872.....	1,674,320	1,870,614	3,544,934	472
1873.....	1,745,171	2,086,992	3,782,163	461
1874.....	1,767,598	2,791,517	4,559,115	387
1875.....	1,305,550	2,343,241	3,648,791	357
1876.....	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877.....	1,498,984	2,493,683	3,992,667	375
1878.....	1,912,734	3,695,764	5,608,498	341
1879.....	1,833,399	4,353,617	6,187,016	296
1880.....	2,371,090	4,732,385	7,103,475	333
1881.....	1,116,561	4,983,722	6,100,283	183
1882.....	1,118,776	3,885,557	5,004,333	223
1883.....	1,379,000	4,422,461	5,801,461	237
1884.....	1,236,986	3,639,809	4,876,791	253
1885.....	1,063,310	4,105,594	5,168,904	205
1886.....	1,489,886	3,802,262	5,292,148	281
1887.....	1,539,403	3,847,766	5,387,169	285
1888.....	1,166,958	3,197,734	4,364,692	267
1889.....	1,296,896	3,654,984	4,951,880	262
1890.....	1,167,901	4,336,199	5,504,100	212

* Farine et grain seulement.

La totalité du fret passé par les canaux dans le cours de la saison de 1890 se répartit comme suit :—

Canaux.	Animaux.	Produits forestiers.	Produits manufacturés.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total. Tonneaux.
Welland	49	169,960	27,895	296,040	522,221	1,016,165
Saint-Laurent	1,197	124,130	76,185	332,671	319,670	853,853
Chambly	259	90,029	4,921	103,434	3,764	202,407
Ottawa	1,168	633,982	862	9,724	5,619	651,355
Rideau	36	87,559	2,334	20,979	2,666	113,574
Saint-Pierre .....	.....	2,567	.....	20,032	9,632	32,231
Murray	42	8,321	1,558	5,756	3,106	18,783
Vallée de la Trent .....	.....	24,021	27	588	43	24,679

Sur la totalité du fret passé par le canal Welland les produits agricoles comptent pour plus de la moitié.

Sur les canaux du Saint-Laurent la totalité du fret a été de 853,853 tonneaux, dont 319,670 étaient des produits agricoles et 332,671 des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret a été de 651,355 tonneaux, dont 633,982 étaient des produits forestiers.

Les chemins de fer Canadien du Pacifique et Canada Atlantique sont devenus de redoutables rivaux des canaux de l'Ottawa pour le transport du bois scié du district de l'Ottawa. On rapporte comme suit la quantité du bois transporté d'Ottawa et Hull par les deux chemins en 1889 et 1890 :—

	1889.	1890.
Bois scié (pieds, m. de p.).....	125,937,719	.....
Bardeaux .....	.....	.....

D'après les rapports le bois de toute espèce exporté d'Ottawa et de Hull aux Etats-Unis en 1890 est évalué comme suit :—

Par chemin de fer, à.....	\$2,019,212 00
“ navires, à.....	1,009,788 00

Quantités transportées par les canaux de l'Ottawa pendant la même période :—

	1889.	1890.
Bois scié (pieds, m. de p.).....	368,910,600	318,456,600
Bardeaux.....	5,184,000	4,992,000

La quantité de grain importée de Chicago au Canada, par le lac, dans le cours de 1890 a été, d'après les rapports, de 3,477,642 boisseaux, et la quantité passée en transit, de 4,695,221 boisseaux.

La valeur totale du fret importé de Chicago au Canada a été, d'après les rapports, de \$1,887,758.22 ; sur ce chiffre les navires canadiens ont eu une part de \$1,149,771.54, dont les détails sont comme suit :—

EXPÉDITIONS de grain (en transit et importation) de Chicago, par le lac, 1890.

Envoyé à	MAÏS.			AVOÏNE.			BLÉ.		Total.
	Transit.	Importation.	Total.	Transit.	Importation.	Total.	SEIGLE.		
							Importation.		
Montreal.....	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Prescott.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kingston.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Walkerville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toronto.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Port-Edward.....	217,886	.....	217,886	134,333	.....	134,333	.....	.....	352,219
Collingwood.....	721,351	21,300	742,651	841,917	.....	841,917	.....	.....	1,584,568
Midland.....	940,209	203,563	1,143,862	469,097	.....	469,097	.....	.....	1,612,959
Owen-Sound.....	130,940	.....	130,940	191,052	.....	191,052	.....	.....	439,580
Sarnia.....	543,219	.....	543,219	496,127	.....	496,127	.....	.....	1,039,346
Total.....	2,562,695	2,038,334	5,201,029	2,132,526	103,984	2,206,510	635,296	40,028	8,172,863

QUANTITÉ ET VALEUR DES IMPORTATIONS DE CHICAGO AU CANADA, PAR LE LAC, 1890.

ARTICLES.	NAVIRES DES ETATS-UNIS.		NAVIRES CANADIENS.		TOTAL.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Mais.....	1,349,192	577,583 06	1,289,142	548,166 94	2,638,334	1,120,750 00
Boiss.....						
Blé.....	111,179	100,568 00	524,117	524,048 30	635,296	624,616 30
".....						
Avoine.....	134,161	42,382 62	29,823	12,537 50	163,984	54,920 12
".....						
Seigle.....			40,028	20,140 00	40,028	20,140 00
".....						
Graine d'herbe.....			780	1,450 00	780	1,450 00
".....						
Farine.....	6	38 25	3,601	11,948 80	3,607	11,987 05
Brls.....						
".....						
Farine de maïs.....			2,057	6,613 50	2,057	6,613 50
".....						
Tourteau.....			8,000	85 00	8,000	85 00
".....						
Liv.....						
".....						
Porc.....			282,600	18,766 00	282,600	18,766 00
".....						
Beuf.....			4,000	275 00	4,000	275 00
".....						
Viandes.....			550	66 00	550	66 00
Brls.....						
".....						
Suif.....			218,975	9,718 00	218,975	9,718 00
Liv.....						
".....						
Rails d'acier.....	501	17,239 75			501	17,239 75
".....						
Marchandises générales.....			372	956 50	372	956 50
".....						
Colls.....						
Total.....		737,811 08		1,149,771 54		1,887,583 22

Le bulletin du recensement des Etats-Unis, du 31 janvier 1891, porte à un total de 27,460,260 tonneaux le mouvement des marchandises sur navires américains pendant la saison de 1889, sur les lacs. Sur ce chiffre 4,506,554 tonneaux étaient des produits agricoles; 14,448,551 tonneaux, des produits miniers; 64,728 tonneaux, des produits animaux; 6,857,257 tonneaux, du bois; et 1,583,170 tonneaux, des produits manufacturés et divers articles.

Suit le détail :—

MOUVEMENT DU COMMERCE DE TRANSPORT sur les lacs pour la saison de 1889.—Non compris le commerce de cabotage entre les ports canadiens.

Articles.	Tonneaux.
Totalité.....	27,460,260
<i>Classe I—Produits agricoles—</i>	
Blé.....	969,150
Maïs.....	1,929,614
Autre grain.....	503,117
Farines, etc.....	992,066
Autres produits de la ferme.....	112,607
Total.....	4,506,554
<i>Classe II—Produits des mines et des carrières—</i>	
Houille.....	6,105,799
Minerai de fer.....	7,677,107
Pierre (toute sorte).....	311,015
Sel.....	296,513
Autres produits des mines et des carrières.....	58,117
Total.....	14,448,551
<i>Classe III—Autres produits—</i>	
Produits animaux.....	64,728
Bois.....	6,857,257
Total.....	6,921,985
<i>Classe IV—</i>	
Articles manufacturés, marchandises diverses, etc., etc.....	1,583,170

Ces données sont compilées des bordereaux de 107 ports.

Voici comment s'exprime M. Keep, secrétaire du *Lake Carriers' Association*, de Buffalo, sur la flotte marchande américaine sur les grands lacs :

“ En 1890 la flotte marchande américaine des lacs consiste en 2,055 navires d'un tonnage net de 826,360 tonneaux, et d'une valeur de \$58,128,500. Sur le nombre des navires 1,153 sont à vapeur, représentant un tonnage de 523,702 tonneaux, et une valeur de \$48,434,350. Neuf cent deux sont des voiliers, d'un tonnage de 302,658 tonneaux et une valeur de \$9,644,150. Sur le nombre des vapeurs 232 sont de plus de 1,000 tonneaux nets, et 110 dépassent 1,500 tonneaux. Il est intéressant de noter que, dans le cours de l'année dernière, la flotte à vapeur des lacs a dépassé la flotte à vapeur américaine de toute la côte de l'Atlantique. Le rapport de l'inspecteur contrôleur général des navires à vapeur, qui vient d'être publié, fait voir que dans le cours de 1889, le tonnage des vapeurs inspectés était, sur les grands lacs, de 515,418-97 tonneaux; sur la côte de l'Atlantique, de 506,863-42 tonneaux; et sur les côtes du Pacifique et du golfe et sur les rivières de l'Ouest à la fois, de 368,102-16 tonneaux. La croissance de cette flotte des lacs est encore plus étonnante que son nombre et sa valeur. *L'Inland Lloyd's Register* donne comme valeur totale de la flotte des lacs \$30,597,450 pour 1886, tandis qu'en 1890 elle est de \$58,128,500. *La flotte des lacs a presque doublé de valeur en quatre ans.* Ce qui est encore plus remarquable c'est le

changement qui s'est produit dans le type des navires employés. En 1886 il y avait 21 steamers de plus de 1,500 tonneaux nets; en 1890 il y en a 110. En 1886 il y avait six navires d'acier sur les lacs, leur valeur étant de \$694,000; en 1890 il y en a 68, d'une valeur de \$11,964,500." * * * * *

"Le commerce de transport sur les lacs a augmenté encore plus rapidement que le tonnage de la flotte. La grande augmentation dans la rapidité des navires, en conséquence de l'adoption générale de plus grands navires munis de machines à triple détente de grande puissance, et la grande amélioration apportée dans les moyens d'embarquer et de débarquer la houille et le minerai, ont grandement augmenté la quantité de produits que peut déplacer la flotte pendant la saison."

Le rapport officiel du canal des chutes Sainte-Marie pour la saison 1889, fait voir qu'en 1889, 7,516,022 tonneaux de fret ont passé par le canal, et que la valeur de ce fret était de \$83,732,527.15. Le fret qui passe par ce canal donne une idée juste de celui qui se meut sur les lacs. Si l'on calcule à la même valeur moyenne le volume tout entier du fret transporté par la flotte des lacs, dans le cours de la dernière saison, on arrive au chiffre de \$305,432,041.72."

Les rapports donnent comme suit la quantité totale de fret passée par le canal du Sault en 1890 :—

Allant vers l'est.....	Tonneaux.
Allant vers l'ouest.....	6,428,838
	2,612,375
Total.....	9,041,213

d'une valeur estimative de \$102,214,048.70.

Les détails suivants sur la flotte des grands lacs sont tirés du dernier recensement des Etats-Unis.

Classification des navires.	Nombre des navires.		Tonnage.		Valeur.		
	Augment. relatif à 1889.	Diminut. relatif à 1889.	Augment. relatif à 1889.	Diminut. relatif à 1889.		Augment. relatif à 1889.	Diminut. relatif à 1889.
<i>"A"—Structure.</i>					\$	\$	\$
Vapeurs à roues latérales.	42	3	16,949	506	2,209,500	46,500	
Vapeurs à hélice de moins de 1,000 tonneaux.	431	22	154,232	4,439	13,905,600	1,252,800	
Vapeurs à hélice d'entre 1,000 et 1,500 tonneaux.	122	6	155,611	7,098	11,804,000	425,000	
Vapeurs à hélice d'au delà de 1,500 tonneaux.	110	35	188,390	58,155	17,737,000	5,935,000	
Remorqueurs.	448	22	12,520	197	2,778,250	74,500	
Goélettes.	577	3	158,620	5,665	4,726,150		221,350
Barges.	325	23	144,038	7,811	4,968,000	658,500	
<i>"B"—Substance.</i>							
Acier.	68	27	99,457	49,673	11,964,500	4,640,000	
Fer.	39	5	24,673	223	2,638,000	29,500	
Composite.	13	4	13,554	3,558	1,465,000	386,000	
Bois.	1,935	72	688,676	19,087	42,061,000	3,115,450	
<i>"C"—Voiles ou vapeur</i>							
Vapeurs.	1,153	88	523,702	70,395	48,434,350	7,733,800	
Voiliers.	902	20	302,658	2,146	9,694,150	437,150	
Totaux.	2,055	108	826,360	72,541	58,128,500	8,170,950	

La concurrence que se font les chemins de fer et la flotte des lacs pour le transport du fret de l'ouest aux ports de marée continue d'être très vive, et ne l'a peut-être jamais été autant que durant la dernière saison, comme on peut voir par l'extrait suivant du rapport de M. John King, président du chemin de fer *New-York, Lake Erie and Western*, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1890, et présenté aux directeurs et actionnaires le 20 novembre 1890.

“ L'augmentation des affaires a nécessité l'achat de 500 wagons à bascule qui ont coûté \$217,933.20; il a aussi fallu 1,000 wagons qu'a fournis le *Wyoming Car Trust*, pour le transport du charbon de la *Pennsylvania Coal Company*; et de plus 130 wagons à grain d'une capacité de 1,000 boisseaux chacun, par l'entremise de l'*Erie Elevator Company*, ce qui fait à votre compagnie un total de 500 wagons de ce modèle.” * * * * *

“ On remarquera qu'en commun avec presque tous les principaux chemins de fer des Etats-Unis, votre compagnie accuse cette année une très grande augmentation dans ses recettes brutes, tandis que les résultats nets sont beaucoup moins satisfaisants. La chose est due à un concours de circonstances, dont la principale se trouve être les très bas prix du transport, surtout celui d'entier parcours. Votre compagnie a été obligée d'adopter pour le commerce d'entier parcours les prix établis par les lignes concurrentes, bien que ces prix fussent réduits à des chiffres non rémunératifs et beaucoup plus bas qu'il n'était nécessaire en face de l'immense volume de fret à transporter. Quelques-unes des lignes principales de l'ouest insistent sur des prix très bas pour le fret en destination de l'est, afin d'attirer aux chemins de fer le commerce qui autrement aurait passé par les lacs.

“ Les résultats n'ont pas répondu à l'attente de ces compagnies; le mouvement sur les lacs a été plus grand que d'ordinaire. On a démontré combien il est absurde de tenter par la réduction des prix de transport, de détourner des lacs même les frets des classes inférieures, au profit des chemins de fer, tant que la navigation est ouverte. On en a à maintes reprises fait la tentative par le passé, et toujours sans succès.

“ En outre de ces difficultés, la concurrence dans le service a grandement augmenté le coût de l'exploitation comparativement aux avantages gagnés. Il n'y a pas un grand nombre d'années la rapidité moyenne des trains de marchandises dépassait rarement dix milles à l'heure; aujourd'hui la moyenne de ces trains sur votre chemin est de vingt-cinq milles à l'heure. A cette époque les locomotives des trains de marchandises pesaient trente tonneaux, aujourd'hui elles en pèsent soixante. Les rails de la voie pesaient 56 livres à la verge; aujourd'hui votre compagnie pose des rails de 80 livres.

“ Il a été posé l'année dernière, sur la ligne principale de l'Erie proprement dit, 18,497 tonneaux de rails d'acier, dont 13,883 du modèle de 80 livres, et les rails d'acier moins forts ont été enlevés; ceux-ci ont été à leur tour posés sur les embranchements, et la compagnie en est arrivée au point où toutes les lignes-mères, ses embranchements et ses voies d'évitement sont en acier. Mais on doit ne pas perdre de vue que les lignes-mères sont munies de rails d'acier très lourds, tandis qu'on en enlève le vieux fer et du vieux acier, et que la différence de valeur entre les deux, qui est très grande, est portée au compte des frais d'exploitation.

“ La grande augmentation dans la force et le poids des locomotives d'aujourd'hui, et dans la capacité du matériel roulant, en même temps que la grande vitesse à laquelle sont aujourd'hui conduits les trains de marchandises, sont autant de choses qui ont contribué à la nécessité d'employer de grandes sommes à la reconstruction virtuelle de la voie sur toutes les principales lignes de votre compagnie.”

En consultant les rapports fournis par les chemins de fer aux autorités de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature du même Etat, je trouve que sur le tonnage total du fret et des marchandises qui ont circulé par

les canaux et les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'Etat est représenté dans les proportions suivantes :—

	Pour 100.		Pour 100.
En 1859.....	68·9	En 1880.....	25·1
1869.....	47·0	1881.....	18·5
1870.....	38·9	1882.....	19·0
1871.....	38·9	1883.....	18·7
1872.....	40·1	1884.....	19·0
1873.....	34·9	1885.....	17·1
1874.....	31·7	1886.....	16·9
1875.....	28·4	1887.....	16·3
1876.....	24·6	1888.....	18·8
1877.....	28·3	1889.....	15·1
1878.....	27·1	1890.....	13·9
1879.....	23·7		

Le total collectif en 1890 a été de 2,158,157 tonneaux de plus que celui de 1889, et représente une différence en plus de 25,171,024 tonneaux comparativement à 1869.

Le mouvement se divise comme suit :—

	Tonnage total.	Part des canaux.
En 1859.....	5,485,076	·6890
1869.....	12,453,174	·4705
1870.....	15,148,274	·3895
1871.....	15,844,152	·3896
1872.....	16,631,609	·4012
1873.....	18,200,208	·3497
1874.....	18,283,547	·3174
1875.....	17,101,758	·2841
1876.....	16,948,627	·2462
1877.....	17,489,770	·2833
1878.....	19,017,301	·2719
1879.....	22,590,766	·2373
1880.....	25,706,586	·2512
1881.....	27,857,394	·1859
1882.....	28,693,054	·1905
1883.....	30,167,119	·1877
1884.....	26,293,844	·1905
1885.....	27,543,948	·1718
1886.....	31,168,744	·1698
1887.....	34,029,791	·1632
1888.....	26,244,610	·1883
1889.....	35,466,042	·1514
1890.....	37,624,199	·1394

M. P. Bird Price, inspecteur en chef du grain pour la ville de Chicago, rapporte comme suit la quantité de grain inspectée pendant la saison de 1890, et les moyennes du contenu de chaque wagon pour un certain nombre d'années.

	Boisseaux.
Inspecté à l'arrivée.....	204,506,701
" au départ.....	85,744,408
Total inspecté en 1890.....	290,251,109

Les arrivées accusent une augmentation de 2,432 wagons et 65,610,333 boisseaux relativement à l'année 1880, et de 23,073 wagons et 30,836,204 boisseaux relativement à 1889.

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

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

PRIX DU FRET.

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

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

Le prix le plus élevé pour la saison de 1890 a été de $4\frac{2}{10}$ cts par boisseau.

De Chicago à Buffalo, par les lacs, le fret a été de $1\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{2}$ cts par boisseau.

De Chicago à Kingston ou Ogdensburgh, de 3 à 5 cts par boisseau.

De Chicago à Montréal par les lacs et les canaux, de $5\frac{1}{2}$ à $6\frac{3}{4}$ cts par boisseau.

On verra, par les états qui accompagnent le présent rapport, que les prix du transport sont beaucoup plus élevés par chemin de fer que par eau, et malgré cela les chemins de fer ont pu attirer à eux la plus forte partie du mouvement vers l'est.

COMMERCE EN TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

Sur la valeur totale du commerce en transit des États-Unis pour 1890, il en a été reçu pour \$16,002,384 des possessions britanniques de l'Amérique du Nord; sur cette somme il en est venu pour \$12,450,246 de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et pour \$3,552,138 des autres possessions britanniques.

Sur les envois des États-Unis en transit, il y a eu pour \$27,335,678 en destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et sur ce chiffre il a été envoyé pour \$21,140,198 à Québec, à l'Ontario, au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest.

On trouvera dans les États qui accompagnent le présent rapport les détails des prix de transport par les lacs et les canaux pour 1888 et 1890; les prix de transport par chemins de fer pour 1889; le commerce en transit des États-Unis, ainsi qu'une circulaire de D. Manning, secrétaire du département du trésor, à Washington, en date du 24 juillet 1885, et des instructions adressées aux agents de douane à Duluth.

Si la modération des péages du canal Welland est accordée sur le grain transbordé à Ogdensburg pour Montréal, il faudra, à Ogdensburg et à Cornwall, des arrangements comme ceux qui existent respectivement à Duluth et Kingston.

Je désire rendre ici témoignage à la bonté avec laquelle le chef du bureau de la statistique, du département de la trésorerie, à Washington ; M. Keep, secrétaire de la *Lake Carriers' Association*, à Buffalo ; M. King, président de la Cie du chemin de fer *New-York, Lake Erie and Western*, les chambres de commerce de Chicago, Détroit, Duluth et autres, m'ont fourni maints renseignements utilisés dans le présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, recette des canaux.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

FRET du grain de Chicago à l'est, par les lacs, pour la saison de 1890.

Semaine terminée le.	Jusqu'à Buffalo.		Jusqu'à Ogdensburg ou Kingston.		Jusqu'à Montréal. (Par bateaux à vapeur.)	
	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
5 avril	3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$				
12 do	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$				
19 do	2 $\frac{1}{4}$ et 2 $\frac{3}{4}$	2		4 $\frac{1}{2}$ et 5		
26 do	2	1 $\frac{3}{4}$		4 $\frac{3}{4}$		
3 mai	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$				
10 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$		4		
17 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$				
24 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$		3 $\frac{1}{4}$		5 $\frac{3}{4}$
31 do	2	1 $\frac{3}{4}$				
7 juin	2	1 $\frac{3}{4}$				5 $\frac{1}{2}$
14 do	2 $\frac{1}{4}$	2		3 $\frac{3}{4}$		6 $\frac{1}{2}$
21 do	2 $\frac{1}{4}$	2				6 $\frac{1}{4}$
28 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$		3 $\frac{3}{4}$		
5 juillet	2 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{4}$		4		
12 do	2 $\frac{1}{4}$	2		3 $\frac{1}{2}$		
19 do	2 $\frac{1}{4}$	2				
26 do	2 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{7}{8}$				
2 août	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$		3 $\frac{1}{4}$		
9 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$ et				5 $\frac{1}{2}$
16 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$				
23 do	1 $\frac{1}{2}$ et	1 $\frac{1}{4}$		3		5 $\frac{3}{4}$
30 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$		3 $\frac{1}{2}$		6
6 septembre	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{4}$				6 $\frac{1}{4}$
13 do	2	1 $\frac{3}{4}$		3 $\frac{1}{2}$		
20 do	2	1 $\frac{3}{4}$				
27 do	2	1 $\frac{3}{4}$ et				
4 octobre	2 $\frac{1}{4}$	2		4 $\frac{3}{8}$		
11 do	2 $\frac{1}{8}$ et 2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{2}$				6 $\frac{3}{4}$
18 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$				6 $\frac{1}{4}$
25 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$				
1er novembre	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$				
8 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$				
15 do	1 $\frac{3}{4}$ et 2	1 $\frac{1}{2}$				
22 do	2	2		5		
29 do	3	3				

FRET DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

TABLEAU du fret du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Oswego ou Kingston (par voiliers), et à Montréal (par bateau à vapeur), et à New-York, par le lac et le canal Érié, pour chaque semaine de la saison de navigation 1889.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.		Jusqu'à Oswego ou Kingston.		Jusqu'à Montréal (par bateau à vapeur).		De Buffalo à New-York par le canal Érié.		De Chicago à New-York, par le lac et le canal, y compris les frais à Buffalo.	
	Blé, le boisseau.	Maïs, le boisseau.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	cts.	cts.			cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
13 avril ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½								
20 do ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½								
27 do ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½								
4 mai ..	2½ à 2¾	2¼ à 2½								
11 do ..	2½ à 2¾	2 2 à 2 2½					4	3½	7½ à 7¾	6½ à 6¾
18 do ..	2½ à 2¾	2 2 à 2 2½					4	3½	7½ à 7¾	6½ à 6¾
25 do ..	2 2 à 2 2½	1¾ à 1 7½					4	3½	6¾ à 7	6¼ à 6½
1er juin ..	2 2 à 2 2½	2 2					4	3½	7	6¼
8 do ..	2 2 à 2 2½	2 2					4	3½	7 1/8	6 1/8
15 do ..	2 2 à 2 2½	2 2					4	3½	6 1/2	6 1/8
22 do ..	2 2 à 2 2½	1¾ à 2			6	6 1/8	3 3/8	3 3/8	6 1/2 à 6 1/4	6 à 6 1/4
29 do ..	2 2	1¾ à 2					3 3/8	3 3/8	6 1/2	6
6 juill. ..	2 2	1¾ à 2					3 3/8	3 3/8	6 1/2	6
13 do ..	2 2 à 2 1/4	1¾ à 2					3 3/8	3 3/8	6 1/2 à 6 1/4	6 à 6 1/4
20 do ..	2 2 à 2 1/4	1¾ à 2					4	4	6 1/2	6 1/8
27 do ..	2 2	1¾ à 2					4	4	6 1/2	6 1/8
3 août. ..	2 2 à 2 1/4	1¾ à 2					4	4	6 1/2 à 7 1/8	6 1/4 à 6 1/8
10 do ..	2 2 à 2 1/4	1¾ à 2			7		4	4	6 1/2 à 7 1/8	6 1/4 à 6 1/8
17 do ..	2 1/2 à 2 3/4	2 1/4 à 2 1/2			7 1/4		4	4	7 1/8 à 7 3/8	7 1/4 à 7 3/8
24 do ..	2 1/2 à 3	2 1/4 à 2 1/2					4 1/4	4	7 3/8 à 8	7 3/8 à 7 1/2
31 do ..	3 1/2 à 3 3/4	2 1/2 à 3					4 1/4	4	7 3/8 à 8	7 3/8 à 7 1/2
7 sept. ..	3 1/2 à 3 3/4	2 1/2 à 3					4 1/4	4	8 1/8 à 8 1/4	7 3/8 à 7 1/2
14 do ..	3 1/2 à 3 3/4	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8	8
21 do ..	2 1/2 à 3	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	8 à 8 1/8
28 do ..	3	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	8 à 8 1/8
5 oct. ..	2 1/2 à 3	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	8 à 8 1/8
12 do ..	3 à 3 1/4	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 9	8 1/4 à 8 1/2
19 do ..	3 1/4 à 3 1/2	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	9	8 1/4 à 8 1/2
26 do ..	3	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	8 1/4 à 8 1/2
2 nov. ..	3	2 1/2 à 2 5/8					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	8 1/4 à 8 1/2
9 do ..	2 1/4	2 2					5	4 1/2	8 1/8 à 8 1/4	7 1/2 à 7 1/4
16 do ..	2 1/2	1 7/8 à 2					5	4 1/2	8	7 1/2 à 7 1/4
23 do ..	3 1/4	2 1/4 à 3					5	4 1/2	9 1/8	7 1/2 à 8 1/4

FRUIT PAR LES LACS (BATEAUX A VAPEUR) ET LES CHEMINS DE FER, POUR LA SAISON DE 1889.
TABLEAU des frets de la farine, du blé et du maïs par bateaux à vapeur de Chicago à Buffalo ou Erié, et de là par chemins de fer.

Semaine terminée le	Jusqu'à Buffalo.			Jusqu'à New-York.			Jusqu'à Boston.			Jusqu'à Philadelphie.			Jusqu'à Baltimore.		
	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.	Farine, le baril.	Blé, le boiss.	Maïs, le boiss.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
13 avril	20	24	24	40	9½	8½	50	12	11	34	7½	7½	34	7½	7½
20 "	"	24	24	40	8½	8	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
27 "	"	24	24	40	8½	8	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
4 mai	20	24	24	40	8½	8	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
11 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
18 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
25 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
1er juin	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
"	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
"	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
"	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
6 juill.	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
13 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
20 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
27 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
3 août.	20	24	24	40	8	7½	50	10½	10	34	8½	8	34	8	8
10 "	20	24	24	40	8	7½	50	10½	10	34	8½	8	34	8	8
17 "	20	24	24	40	8½	7½	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
24 "	20	24	24	40	8½	7½	50	11½	10½	34	7½	7½	34	7½	7½
31 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
7 sept.	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
14 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
21 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
28 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
5 oct.	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
12 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
19 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7½	7½	34	7½	7½
26 "	20	24	24	40	9	8	50	11½	11	34	7	7	34	7	7
2 nov.	20	24	24	40	10	9	50	12	11½	34	7	7	34	7	7
9 "	20	24	24	40	10	9	50	12	11	34	7	7	34	7	7
16 "	20	24	24	40	9	8	50	12	11	34	7	7	34	7	7
23 "	20	24	24	40	8½	7¾	50	11½	10½	34	7	7	34	7	7

MOYENNES du prix de transport du blé et du maïs, par boisseau, de Chicago à New-York, pour les saisons de 1858 à 1889 inclusivement.

ANNÉE DE CALENDRIER.	MOYENNES PAR BOISSEAU.					
	Maïs.			Blé.		
	Par lacs et canaux.	Par lacs et chemins de fer.	Par chemin de fer seulement.	Par lacs et canaux.	Par lacs et chemins de fer.	Par chemin de fer seulement.
1858	127		3619	1550		3861
1859	1570		3248	1663		3480
1860	* 0833		3248	* 095		3480
1861	* 1062		3881	* 1210		4158
1862	* 0957		4480	* 1062		4800
1863	* 063		4592	* 072		4920
1864	* 09		5600	* 0952		60
1865	* 0864		4188	* 0894		4488
1866	* 1075		4312	* 1377		4620
1867	* 0511		4176	* 08		4475
1868	* 0604		3532	* 0802		3784
1869	* 0584	2355	3320	* 0651	2520	3557
1870	* 06	2220	28	* 0677	2250	30
1871	* 0754	2372	2968	* 0687	2542	3180
1872	* 1072	2660	3266	* 1110	2950	3499
1873	* 0816	2298	2893	* 0917	2461	3102
1874	* 0382	1388	2450	* 0400	1709	2625
1875	* 034	1303	2240	* 0378	1389	2400
1876	+ 0875	1079	1574	+ 0982	1136	1686
1877	+ 0959	1406	1890	+ 1109	1546	2050
1878	+ 0883	1053	1652	+ 0996	1209	1770
1879	+ 1049	1220	1456	+ 1187	1313	1774
1880	+ 1341	1443	1748	+ 1313	1580	1980
1881	+ 0777	0942	1340	+ 0867	1049	1440
1882	+ 0672	1028	1350	+ 0723	1091	1447
1883	+ 0803	11	1512	+ 0901	1163	1620
1884	+ 0655	085	1232	+ 07	10	1320
1885	+ 063	0801	1232	+ 0654	0902	1320
1886	+ 0845	1120	14	+ 0910	12	1500
1887	+ 0850	1120	1470	+ 0950	12	1575
1888	+ 0671	1026	1354	+ 0705	1114	1450
1889	+ 0632	0819	126	+ 0692	0897	1500

* Jusqu'à Buffalo seulement.

+ Y compris les frais à Buffalo et les péages.

PRIX DU TRANSPORT À L'EST PAR CHEMINS DE FER.

TABLEAU des prix du transport de certaines denrées de Chicago à certains endroits de l'est, wagon complet, au cours de 1889.

	New-York, N.-Y.	Philadelphie, Penn.	Baltimore, Md.	Boston, Mass.	Hartford, Conn.	Providence, R.I.	Portland, Me.	Montréal, Can.	Prescott, Can.	Toronto, Can.	Pont suspendu, N.-Y.	Buffalo, N.-Y.	Albany et Troy, N.-Y.	Pittsburg, P.	Wheeling, Virg. del'ouest.	Bellaire, O.	Harrisburg, P.	Seranton, P.	Wilmington, Del.
De Chicago aux endroits nommés ci-contre.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1er janvier { Farine, le baril. Grain, le 100 lbs Provisions, le 100 lbs.	50	46	44	60	60	60	60	50	50	30	30	30	48	30	30	30	44	46	46
	25	23	22	30	30	30	30	25	25	15	15	15	24	15	15	15	22	23	23
	30	28	27	35	35	35	35	30	30	17½	17½	17½	28	17½	17½	17½	27	28	28
13 juillet, maïs, le 100 lbs.....	20	18	17	25	25	25	25	.....	.....	.....	12½	12½	20	12½	12½	12½	17	18	18
27 nov. do do	20	18	17	25	25	25	25	20	20	12½	12½	12½	20	12½	12½	12½	17	18	18

LXXX

TABLEAU des moyennes du fret du blé et du maïs sur les lacs et le canal Erié depuis 1880.

Année.	Fret, de Buffalo à New-York.			Péages.			Fret, non compris les péages.			Fret sur les lacs.		
	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.	c.	m.	fr.
1880.												
Blé	6	5	0	1	0	3	5	4	7	5	7	0
Maïs	6	0	0	0	9	6	5	0	4	5	0	0
1881.												
Blé	4	8	8	1	0	3	3	8	5	3	4	0
Maïs	4	3	7	0	9	6	3	4	1	2	9	2
1882.												
Blé	5	3	8	1	0	3	4	3	5	2	6	1
Maïs	4	8	7	0	9	6	3	9	1	2	2	1
1883.												
Blé	4	8	8	En franchise.						3	4	7
Maïs	4	4	7	do						3	1	1
1884.												
Blé	4	2	0	En franchise.						2	0	7
Maïs	3	7	6	do						1	8	4
1885.												
Blé	3	8	1	En franchise.						3	0	6
Maïs	3	4	8	do						1	7	1
1886.												
Blé	5	0	3	En franchise.						3	6	1
Maïs	4	5	5	do						3	3	7
1887.												
Blé	4	4	4	En franchise.						4	0	3
Maïs	4	0	4	do						3	7	7
1888.												
Blé	3	4	1	En franchise.						2	4	9
Maïs	3	0	1	do						2	3	3
1889.												
Blé	4	3	7	En franchise.						2	5	3
Maïs	3	9	4	do						2	2	5

TABLEAU des frets sur les lacs pour les années 1887 à 1890.

Année.	De Toledo		
	à Ogdensburg.	à Kingston.	à Montréal.
1887.	Cts.	Cts.	Cts.
Blé.....	6 et 7	3½	6½
Mais.....			5 à 6½
1888.			
Blé.....	4½ à 6	3½	5½
Mais.....	5		5¾ à 6
1889.			
Blé.....	5 à 5½	3	Pas de rapports d'envois.
Mais.....			

Ce qui suit fera voir la valeur du commerce de transport des marchandises en transit ou transbordées dans les Etats-Unis selon le rapport annuel du chef du bureau de la statistique, du département de la trésorerie, à Washington, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, sur le commerce des Etats-Unis avec l'étranger :

“DENRÉES EN TRANSIT OU TRANSBORDÉES, 1868-90.

“Les denrées qui entrent aux Etats-Unis pour être immédiatement transportées dans des pays étrangers par voie des Etats-Unis, ou pour être immédiatement transbordées dans nos ports et expédiées en pays étrangers, ne sont pas traitées comme importations dans la statistique. Le transport de ces denrées forme cependant un important élément de notre commerce de transport. Avant 1868, les arrivées de ces denrées entraient dans la statistique des importations et les sorties dans celle des exportations.”

Le tableau suivant indique la valeur des marchandises arrivées de pays étrangers pour être immédiatement transportées dans des pays étrangers par voie des Etats-Unis, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des Etats-Unis et expédiées en pays étrangers.

VALEURS TOTALES des marchandises arrivées de pays étrangers pour traverser immédiatement le territoire américain, ou pour être immédiatement transbordées dans des ports des États-Unis et expédiées en pays étrangers, pour chaque année, de 1868 à 1890 inclusivement.

Exercice terminé le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeurs totales des marchandises entrées et sorties.	
	Grande-Bretagne et Irlande.		Allemagne.		Possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		Mexique.		Cuba.		Autres pays.		Autres pays.	Valeurs totales des marchandises entrées et sorties.
	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§		
1868.	10,664,576	132,074	4,864,269	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604	
1869.	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,325	1,547,602	15,033,821	448,300	-2,875	1,293,861	21,095,984	
1870.	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,916,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,360	
1871.	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	346,224	1,211,840	23,375,037	
1872.	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	1,283,819	24,042,790	336,151	179,570	1,737,496	31,383,320	
1873.	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185	
1874.	18,832,900	211,907	14,163,680	151,920	4,563,369	926,390	5,391,201	3,806,642	27,310,730	665,214	520,403	1,096,387	38,850,676	
1875.	18,657,276	325,648	18,042,577	113,527	1,739,308	1,783,947	7,223,912	1,495,285	29,890,205	1,135,000	600,061	1,163,508	42,062,655	
1876.	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,498,558	24,419,888	1,329,440	906,311	1,776,933	29,256,773	
1877.	13,792,085	337,897	12,471,685	158,852	1,965,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	316,664	319,611	1,303,908	27,337,148	
1878.	10,684,510	373,798	8,411,957	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	330,908	174,757	1,272,032	23,093,867	
1879.	8,795,340	521,017	12,081,095	222,320	1,954,042	1,942,153	8,175,951	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	37,704,048	
1880.	10,311,139	620,704	17,194,747	239,655	3,606,090	1,942,122	10,856,679	2,739,246	23,336,264	671,008	177,340	1,648,121	58,065,459	
1881.	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,670	3,336,361	37,595,484	800,925	319,257	2,421,526	78,587,327	
1882.	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,692,806	2,758,994	39,312,568	2,282,562	221,061	3,081,875	93,814,392	
1883.	20,242,694	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,059	4,276,712	11,089,865	2,798,488	42,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	93,814,392	
1884.	14,036,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	3,545,544	5,288,389	2,960,488	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538	
1885.	11,064,186	1,140,548	8,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	20,241,079	1,279,399	462,700	2,751,423	37,038,204	
1886.	13,142,644	1,462,414	10,861,090	215,078	6,797,379	4,558,229	8,510,097	3,808,566	22,187,665	2,062,476	608,121	3,591,358	42,766,121	
1887.	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,790,760	10,652,219	4,353,942	15,611,636	3,706,180	563,539	3,997,596	33,343,209	
1888.	13,707,541	1,817,511	8,342,817	120,497	4,829,846	4,634,208	9,233,659	5,551,043	22,146,975	4,731,110	892,158	5,768,287	47,403,253	
1889.	19,080,647	2,682,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,004	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,099,426	
1890.	20,654,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434						

Pour 1890 ce commerce se répartit entre les pays et les ports suivants :—

Sur les \$16,002,384 qui représentent la valeur des marchandises reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, \$12,450,246 représentent les marchandises venues des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et \$3,552,138, celles venues des autres possessions britanniques. Les arrivées d'Europe se chiffrent par \$26,370,676, la part du Royaume-Uni étant de \$20,664,427, et \$5,706,249 celles du reste de l'Europe. Les arrivées des Antilles ont été de \$10,464,177, somme sur laquelle Cuba figure pour \$9,757,256. L'Asie et l'Océanie sont représentées par une valeur de \$1,054,050.

Sur la valeur des marchandises en transit sorties des Etats-Unis, \$27,335,678 ont été la part des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dont \$21,140,198 celle des provinces de Québec, d'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Les envois en Europe se sont élevés à \$17,707,261, dont \$10,656,465 à destination du Royaume-Uni. Les envois au Mexique se chiffrent par \$4,944,149, et aux Antilles par \$4,124,025.

La valeur des marchandises en transit arrivées aux principaux ports se répartit comme suit : A New-York, \$28,661,236 ; à Portland, Me, \$7,938,397 ; à Boston, \$4,750,611 ; à la Nouvelle-Orléans, \$2,378,218 ; à San-Francisco, \$1,163,557 ; à Galveston, \$741,571 ; et aux ports de la frontière nord et des lacs, \$8,451,389.

COMMERCE DE TRANSPORT DES NAVIRES AMÉRICAINS ET SON DÉCLIN.

Suit un tableau de la valeur des marchandises transportées par les entreprises de transport des Etats-Unis dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1790 :

Transporté par—	Importations.	Exportations.			α Marchandises en transit ou de transbordement.	Total du commerce avec l'étranger.	Pour 100.
		De produits des E.-U.	De produits étrangers.	Total.			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
Wag. et autres moyens de transp. par terre.	40,621,361	30,317,946	2,631,956	32,949,902	41,764,719	115,335,982	6.56
Navires américains—							
Vapeurs	70,252,005	36,908,779	1,172,959	38,081,738	16,400,948	124,734,691	7.09
Voiliers	54,696,943	38,472,679	947,721	39,420,400	538,346	94,655,689	5.38
Total	124,948,948	75,381,458	2,120,680	77,502,138	16,939,294	219,390,380	12.47
Navires étrangers—							
Vapeurs	571,445,994	644,577,783	6,883,471	651,461,254	44,737,902	1,267,645,150	72.09
Voiliers	52,294,106	95,016,641	898,749	95,915,390	851,685	149,061,181	8.48
Total	623,740,100	739,594,424	7,782,220	747,376,644	45,589,587	1,416,706,331	80.57
Navires dont la nationalité et la nature ne sont pas connues. . .					7,105,252	7,105,252	4.0
Grand total. . .	789,310,409	845,293,828	12,534,856	857,828,684	111,398,852	1,758,537,945	100.00

α Arrivées et sorties.

“ Sur la valeur totale du commerce avec l'étranger, y compris celle du commerce de transit, qui s'est élevée à \$1,758,537,945, dans le cours de l'exercice, 6·56 pour 100 représentent la valeur transportée par wagons et autres moyens de transport par terre; 7·9 pour 100 celle transportée par les navires à vapeur américains, et 5·38 la part des voiliers américains; 72·09 pour 100 celle des vapeurs étrangers; 8·48 pour 100 celle des voiliers étrangers, et 40 pour 100 celle des navires dont la nationalité et la nature ne sont pas connues.

“ Mesuré par sa valeur, le commerce avec l'étranger fait par nos navires est tombé de 75 pour 100 qu'il avait atteint en 1856 à 12·49 pour 100 pour le dernier exercice, tandis que la part des navires étrangers est aujourd'hui de 80·57 pour 100. Seulement 7·09 pour 100 de notre commerce avec l'étranger ont été portés par des vapeurs sous notre pavillon national, tandis que les vapeurs étrangers ont porté 72·09 de ce commerce, et bénéficié de tous les profits sur capital et main-d'œuvre qui doivent résulter d'un pareil service. On verra par le tableau suivant quel a été le déclin constant et rapide de notre part dans le commerce de transport qui résulte de nos échanges de denrées avec les pays étrangers :”—

ETAT COMPARATIF des valeurs des marchandises importées du Canada aux Etats-Unis, et exportées des Etats-Unis au Canada; proportion des marchandises admises en franchise dans l'un et l'autre pays, et balance du commerce entre les Etats-Unis et le Canada, pour chaque exercice terminé le 30 juin, de 1875 à 1889 inclusivement.

Exer- cice terminé le 30 juin.	IMPORTATIONS DU CANADA AUX ETATS-UNIS.				EXPORTATIONS DES ETATS-UNIS AU CANADA.				EXCÉDANTS DES	
	En franchise.	Frappées de droits.	Total.	Proportion en franchise.	En franchise.	Frappées de droits.	Total. <i>a</i>	Proportion en franchise.	Importa- tions aux Etats- Unis.	Exporta- tions au Canada.
									\$	\$
1875....	7,178,336	20,689,279	27,867,615	25.76	26,617,812	22,023,665	48,641,477	54.72	.....	20,773,862
1876....	6,970,557	21,835,407	28,805,964	24.20	22,758,460	21,334,613	44,093,073	51.61	.....	15,287,109
1877....	6,699,336	17,465,419	24,164,755	27.72	25,865,162	23,510,846	49,376,008	52.36	.....	25,211,253
1878....	7,109,597	17,935,204	25,044,801	28.39	24,538,371	23,464,503	48,002,874	51.12	.....	22,955,073
1879....	7,171,375	18,548,396	25,719,771	27.88	18,366,849	23,693,359	42,060,208	43.67	.....	16,340,437
1880....	9,294,619	23,693,945	32,988,564	28.18	8,627,216	19,566,567	28,193,783	30.60	.....	4,794,781
1881....	10,584,047	27,100,054	37,684,101	28.09	10,706,388	25,632,313	36,338,701	29.44	.....	1,345,400
1882....	12,427,036	33,348,345	50,775,581	24.47	14,111,874	32,941,061	47,052,935	29.99	.....	3,722,646
1883....	13,756,715	30,537,443	44,294,158	31.05	16,495,198	38,652,045	55,147,243	29.91	.....	10,853,085
1884....	14,624,500	23,775,335	38,399,835	38.08	13,989,191	35,796,697	49,785,888	28.10	.....	11,386,053
1885....	12,643,118	24,052,567	36,695,685	34.45	14,344,563	31,231,947	45,576,510	31.47	.....	8,880,825
1886....	12,005,533	25,298,503	37,304,036	32.18	13,158,775	29,659,876	42,818,651	30.73	.....	5,514,615
1887....	11,850,164	25,997,113	37,847,277	31.31	14,225,299	30,570,609	44,795,908	31.75	.....	6,943,631
1888....	12,882,186	30,042,368	42,924,554	30.01	19,342,616	27,097,680	46,440,296	41.65	.....	3,515,742
1889....	13,453,269	29,284,805	42,738,074	31.48	21,047,136	28,982,283	50,029,419	42.07	.....	7,291,345

a Les valeurs données comme étant celles des exportations au Canada sont les chiffres des exportations déclarées pour la consommation, lesquelles représentent à peu près 95 pour 100 de la valeur du volume total des exportations au Canada.

ETAT des valeurs totales des marchandises importées des possessions britanniques de l'Amérique du Nord aux Etats-Unis, et des exportations des Etats-Unis aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et y déclarées pour la consommation, pour chaque exercice de 1850 à 1889, inclusivement. (Voir note 4.)

ANNÉES.	Importations des possessions britanniques de l'Amérique du Nord aux Etats-Unis.	Exportations des Etats-Unis aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord.	Excédants des importations aux Etats-Unis.	Excédants des exportations aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord.
	\$	\$	\$	\$
1850.....	5,179,500	11,608,641		6,429,141
1851.....	5,279,718	14,263,751		8,984,033
1852.....	5,469,445	13,993,570		8,524,125
1853.....	6,527,559	19,445,478		12,917,919
1854.....	8,784,412	26,115,132		17,330,720
1855.....	15,118,289	34,362,188		19,243,899
1856.....	21,276,614	35,764,980		14,488,366
1857.....	22,108,916	27,788,238		5,679,322
1858.....	15,784,836	22,210,837		6,426,001
1859.....	19,287,565	26,761,618		7,474,053
1860.....	23,572,796	25,871,399		2,298,603
1861.....	22,724,489	28,520,735		5,796,246
1862.....	18,515,685	30,373,212		11,857,527
1863.....	17,191,217	29,680,955		12,489,738
1864.....	29,608,736	7,952,401		
1865.....	33,264,403	27,269,158	5,995,245	
1866.....	48,528,628	27,905,984	20,622,644	
1867.....	25,044,005	25,239,459		195,454
1868.....	26,261,378	22,644,235	3,617,143	
1869.....	29,293,766	21,680,062	7,613,704	
1870.....	36,265,328	21,869,447	14,395,881	
1871.....	32,542,137	27,186,586	5,356,551	
1872.....	36,346,930	33,741,995	2,604,935	
1873.....	37,649,532	47,223,171		9,573,639
1874.....	34,365,961	53,430,424		19,064,463
1875.....	28,270,926	50,319,993		22,049,067
1876.....	29,010,251	45,502,201		16,491,950
1877.....	24,277,378	53,524,029		29,246,651
1878.....	25,357,802	50,324,123		24,966,321
1879.....	26,133,554	45,196,601		19,063,047
1880.....	33,214,340	41,926,563		8,712,223
1881.....	38,041,947	50,955,925		12,913,978
1882.....	51,113,475	55,270,580		4,157,105
1883.....	44,740,876	65,018,933		20,278,057
1884.....	39,015,840	59,845,968		20,830,128
1885.....	36,960,541	53,397,608		16,437,067
1886.....	37,496,338	49,773,232		12,276,894
1887.....	38,015,584	51,937,050		13,921,466
1888.....	43,084,123	54,706,161		11,622,038
1889.....	43,009,473	57,412,887		14,403,414

NOTES.

1. Toutes les données ci-dessus sont pour les exercices terminés le 30 juin, à l'exception des chiffres des exportations aux possessions britanniques de 1850 à 1863, qui sont pour les années ordinaires, tandis que les chiffres pour 1864 ne sont que pour les dix mois terminés le 30 juin.

2. Les exportations aux possessions britanniques de 1850 à 1867, comprennent les exportations aux provinces de Québec et d'Ontario, d'après les comptes canadiens, et les exportations aux autres provinces actuelles du Canada, d'après les comptes des Etats-Unis; pour les autres années, les chiffres sont exclusivement ceux du Canada, auxquels on a ajouté les chiffres suivants tirés des comptes des Etats-Unis, savoir: 1868, exportations à la Colombie-Britannique, \$1,178,813; 1869, exportations du Minnesota, \$182,682; 1870, exportations du Minnesota, \$172,210; de 1873 à 1887, les exportations des Etats-Unis à Terre-Neuve et au Labrador. Les chiffres de ces exportations, toutes transportées par eau, sont fidèles.

3. Pour 1864 et de 1868 à 1889, les importations aux Etats-Unis comprennent ce qui a été importé de toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord.

4. Les exportations aux possessions britanniques de l'Amérique du Nord, de 1850 à 1875, inclusivement, sont celles déclarées pour la consommation; de 1876 à 1889, les chiffres représentent tout le volume exporté.

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

VALEURS totales des importations et des exportations de marchandises et d'or et d'argent monnayés et non monnayés, aux États-Unis, réparties par pays et districts de douane, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

N° 29. — IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE MARCHANDISES, PAR PAYS.

PAYS.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS DE PRODUITS DES ÉTATS-UNIS.			EXPORTATIONS DE PRODUITS ÉTRANGERS.			TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.		
	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des exportations des produits des États-Unis.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des exportations de produits étrangers.	Valeurs.	Rapport au total du groupe.	Rapport au total des importations et exportations.
PAYS.												
EUROPE.												
1 Grande-Bretagne et Irlande :												
Angleterre.....	157,686,501	35-04	19-98	383,110,633	56-57	45-82	3,311,431	51-32	26-43	544,108,625	48-00	33-04
Écosse.....	19,617,302	4-36	2-48	38,566,619	5-69	4-56	123,704	1-92	-98	58,307,625	5-14	3-54
Irlande.....	9,185,153	2-04	1-17	22,781,697	3-36	2-70	1,518	-02	-01	31,968,368	2-82	1-94
Total.....	186,488,956	41-44	23-63	444,459,009	65-62	52-58	3,436,653	53-26	27-42	634,384,618	55-96	38-52
POSSESSIONS BRITANNIQUES DE L'AMÉRIQUE DU NORD.												
1 Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.....	31,110,593	78-97	3-94	31,454,337	81-61	3-72	2,490,642	84-17	19-87	65,655,572	80-41	3-95
2 Nouvelle-Écosse, N.-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard.....	5,485,970	13-92	.70	4,190,520	10-87	.50	238,833	8-74	2-07	9,935,323	12-28	.60
3 Colombie-Britannique.....	2,446,414	6-21	.31	1,683,106	4-37	.20	204,670	6-92	1-63	4,334,190	5-36	.26
4 Terre-Neuve et Labrador.....	351,003	.30	.04	1,216,491	3-15	.14	5,213	.17	.04	1,575,707	1-95	.10
Total.....	39,396,980	100-00	4-99	38,541,454	100-00	4-56	2,959,368	100-00	23-61	80,900,792	100-00	4-91

l'ordre des valeurs totales importées et exportées.

ÉTAT, par pays et districts de douane, des valeurs des marchandises importées aux États-Unis, en wagons et autres moyens de transport par terre, par la voie du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

DISTRICTS DE DOUANE ET PORTS OÙ ONT ÉTÉ DÉCLARÉES LES IMPORTATIONS.	PAYS DE PROVENANCE.											TOTAL.				
	Chine.	France.	Autres Possessions françaises.	Allemagne.	Angleterre.	Ecosse.	Irlande.	Hong-Kong.	Possessions britanniques de l'Asie-traitée.	Italie.	Japon.		Pays-Bas.	Espagne d'Asie.	Turquie d'Asie.	
Aroostook, Me.	\$				50										\$	50
Buffalo-Creek, N.-Y.					474,955	4,258	20,085	1,819			8,092				\$	8,092
Chicago, Ill.	216,459	3,616		356	85,819	69,337	4,755			415,480	4,038	401	998		\$	1,142,465
Détroit, Mich.		108,471	195												\$	208,382
Duluth, Minn.					6,744	130									\$	195
Huron, Mich.					5,465										\$	6,874
Indianapolis, Ind.					21,781					1,068					\$	5,465
Kansas City, Mo.					12,168										\$	22,849
Milwaukee, Wis.					23,879										\$	12,168
Minnesota, Minn.				30							28,378				\$	47,257
Mobile, Ala.											124				\$	30
Omaha, Neb.				309											\$	124
Oswegatchie, N.-Y.	32														\$	341
New-York, N.-Y.	523,097	10		5	73,776		1,012	41,288	1,146	1,237,794		956			\$	1,804,191
Saint-Louis, Mo.									2	2					\$	74,807
Total..	739,498	112,097	195	700	704,637	73,725	25,852	43,107	1,146	1,685,938	4,038	1,357	998		\$	3,393,290

ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises, produites ou fabriquées aux Etats-Unis, et exportées des Etats-Unis à la Chine ou au Japon par la voie de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

[Préparé d'après les rapports de l'inspecteur de douane des Etats-Unis à Vancouver, Colombie-Britannique.]

Articles.	Poids.	Ports d'où les marchandises ont été dérivées sur le Canada.	Poids.
	Liv.		Liv.
Ecriveaux.....	1,600	Portland, Oreg.....	10,115,029
Voitures d'enfants.....	1,441	New-York, N.-Y.....	7,476,169
Livres et autres imprimés.....	41,360	Richford, Vt.....	5,717,356
Articles en laiton.....	150	Ogdensburgh, N.-Y.....	762,464
Briques.....	24,969	Chicago, Ill.....	163,568
Beurre.....	1,300	Boston, Mass.....	91,113
Charbons.....	9,600	Neche, Dak. du N.....	79,850
Voitures de tramways.....	24,000		
Cartouches.....	916		
Celluloïde.....	748		
Produits chimiques, etc.—			
Ginseng.....	47,105		
Potasse.....	1,250		
Autres drogues.....	2,514		
Porcelaine.....	580		
Horloges.....	1,163		
Coton brut.....	343,520		
Cotonnades.....	12,637,137		
Machines dynamos.....	40,009		
Matériel d'exploitations électriques.....	19,897		
Poissons.....	3,750		
Farine.....	10,106,079		
Verre.....	1,039		
Sabots.....	83,140		
Articles en fer—			
Objets en fonte.....	13,033		
Armes à feu.....	2,323		
Ferrermerie.....	73,684		
Machines.....	756,329		
Câbles en fil de fer.....	9,285		
Lampes.....	1,224		
Articles en cuir.....	2,064		
Marchandises non dénommées.....	36,923		
Articles à l'usage des missionnaires.....	14,065		
Instruments de musique.....	1,130		
Huile à lubrifier.....	6,620		
Peinture.....	1,035		
Articles en papier.....	150		
Phonographes.....	300		
Sucre d'érable.....	100		
Talc.....	27,260		
Fils télégraphiques.....	61,481		
Tabac ouvré—			
Tabac à fumer ou à chiquer.....	1,020		
Cigarettes.....	2,000		
Tabac à priser.....	420		
Tricycles.....	100		
Articles en bois.....	1,736		
Total.....	24,405,549	Total.....	24,405,549

ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine ou du Japon aux États-Unis, par la voie de la Colombie-Britannique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

(Préparé d'après les rapports de l'inspecteur de douane des États-Unis à Vancouver, Colombie-Britannique.)

Articles.	Quantités.	Ports d'entrée.	Quantités.
	Liv.		Liv.
Œuvres d'art.....	160	Baltimore, Md.....	22,014
Bambou.....	3,960	Billings, Mont....	645
Oiseaux empaillés.....	110	Boston, Mass.....	36,850
Curiosités.....	191,200	Buffalo, N.-Y.....	10,280
Évantaills.....	30	Chicago, Ill.....	641,565
Pétards et pièces d'artifices.....	159,530	Détroit, Mich.....	10,160
Nattes.....	47,529	Duluth, Minn.....	2,475
Marchandises non dénommées.....	681,564	Helena, Mont.....	674
Papier.....	1,960	Minneapolis, Minn.....	62,241
Effets à l'usage de la personne.....	8,680	Neche, Dak. N.....	2,339,709
Riz.....	22,640	New-York, N.-Y.....	1,603,629
Soie et soieries—		Ogdensburg, N.-Y.....	6,095,646
Cocons.....	22,118	Philadelphie, Pe.....	15,290
Soie crue.....	1,245,950	Richford, Vt.....	138,442
Déchets de soie.....	27,920	Rochester, N.-Y.....	6,226
Soieries.....	12,530	St-Paul, Minn.....	52,918
Peaux.....	110	Toledo, Ohio.....	6,510
Paille tressée.....	82,376		
Sucre.....	410		
Thé.....	8,549,320		
Tabac.....	1,940		
Total.....	11,060,037	Total.....	11,060,037

ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis et expédiées de Neche, Dak.-N., et d'Ogdensburgh, N.-Y., pour être transportées par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à des ports américains de la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	Poids.	Articles.	Poids.
	Liv.		Liv.
De Neche, N. Dak— Semestre terminé le 31 décembre 1889.....	15,076,619	De Neche, N. Dak— <i>Suite</i> . Semestre terminé le 30 juin 1890— <i>Suite</i>	
Semestre terminé le 30 juin 1890.—		Liqueurs de malt, en bouteilles.....	75,000
Machines agricoles.....	5,145	Marbre et pierre, et articles en marbre et en pierre.....	59,380
Livres et autres imprimés.....	57,510	Instruments de musique.....	46,034
Laiton et articles en laiton.....	5,720	Huile de lin.....	795,100
Céréales.....	90,635	Minerais.....	20,380
Balais et brosses.....	25,245	Papier et articles en papier.....	1,178,726
Produits chimiques, drogues, etc.....	170,815	Provisions, y compris viandes et produits de la laiterie—	
Cuivre et articles en cuivre.....	41,442	Lard fumé.....	57,100
Coton et cotonnades.....	294,151	Jambon.....	180,410
Faïence.....	6,795	Saindoux et porc.....	102,920
Matériel d'exploitations électriques.....	20,000	Viande.....	111,130
Articles de fantaisie.....	5,333	Beurre.....	11,600
Lin et chanv. et art. en lin et chanvre.....	6,882	Lait condensé.....	388,710
Fruits, y compris noix et noisettes.....	84,480	Autres, y compris articles en cons.	181,830
Verre et verrerie.....	114,154	Peinture.....	25,600
Glucose.....	545,970	Articles en plaqué.....	15,640
Chapeaux.....	32,120	Savon.....	55,160
Cercles.....	27,400	Epices, y compris le café.....	7,660
Effets de ménage.....	60,238	Spiritueux.....	59,660
Encres.....	22,570	Amidon.....	70,350
Articles en fer et en acier—		Sirup.....	66,510
Fer feuillard.....	195,010	Ferblanterie.....	34,450
Barres de fer.....	260,747	Tabac et tabac ouvré.....	118,215
Barres d'acier.....	67,810	Hardes.....	27,182
Objets en fonte.....	1,228,310	Bois et articles en bois.....	676,836
Ferronnerie.....	576,600	Laine.....	27,348
Machines.....	164,280	Autres articles.....	244,777
Clous.....	205,155		
Plaques et feuilles de fer.....	186,748	Total.....	25,352,339
do do d'acier.....	58,050	D'Ogdensburgh, N.-Y.....	7,786,012
Rails.....	229,878		
Fil métallique.....	169,437	Total expédié vers l'ouest.....	33,138,351
Autres.....	624,463		
Cuir et articles en cuir.....	54,919		

Livres.

Dirigé sur—	
San-Francisco, Cal.....	27,065,011
Seattle, Wash.....	3,336,417
Port-Townsend, Wash.....	1,273,453
Portland, Oreg.....	401,596
Tacoma, Wash.....	275,126
Sacramento, Cal.....	64,345
Autres endroits.....	722,403
Total.....	33,138,351

ÉTAT de la quantité et de la valeur des marchandises arrivées à Neche, Dak.-N. et à Odgensburg, N.-Y., de ports américains sur la côte du Pacifique, et des marchandises expédiées de San-Francisco, Cal., et de Port-Townsend, Wash., à des ports de l'est des Etats-Unis, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	Expédié de San-Francisco, Cal.		Expédié de Port-Townsend, Wash.		Arrivé à Neche, Dak.-N.		Arrivé à Odgensburg, N.-Y.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$		\$		\$		\$
Haricots. Boiss.	5,054	7,792						420
Os, cornes, etc.		2,075						2,075
Produits chimiques—								
Ecorces Liv.					67,071	5,085		
Borax do					237,716	17,606		13,943
Mat. prem. p. la fab. de la colle. do					{ 21,420 460	93		
Autres do		36,814						
Hardes					555,155	159		
Conserves de fruits. Liv.		110,916			10,000	28,330	749,883	69,683
Fruits do						1,000	35	4
Colle do	1,670	162						
Peaux		936						
Effets de ménage.						105		
Bottes de cuir						9		
Cuir fendu		8,204						
Noix et noisettes		2,068						
Minerais Liv.							20,000	1,000
Cons. de saumon. do	683,795	69,679			{ 117,450 92,930	8,245	814,613	67,488
Saumon do		7,895						
Bardeaux M.			925	2,581	796	2,702		
Sucre raffiné	295,980	22,274			316,030	23,774		
Légumes en conserves		1,610			24,680	1,185	56,840	4,110
Vin Douz.	425	1,982					300	1,412
Fil métallique.			150	25				
Laine crue	2,494,827	858,643			34,845	9,000	241,164	81,801
Total		1,131,050		2,606		97,293		241,936

NOTE.—Il est arrivé à Plattsburg, N.-Y., dans le cours de l'année, 319 barils de saumon, dont la valeur n'est pas mentionnée.

Valeurs totales des marchandises étrangères transportées en transit ou transbordées dans les États entre différentes parties des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1890.

DISTRICHS DE DOUANE D'ENTRÉE.		PROVENANCE.				DISTRICHS DE DOUANE DE SORTIE.				DESTINATION.				
Entré à	Nouvelle-Ecosse, Wick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terrenure et Antilles Anglaises.	Nouvelle-Ecosse, Wick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terrenure et Antilles Anglaises.	Sorti de	Nouvelle-Ecosse, Wick et Ile du Pr.-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terrenure et Antilles Anglaises.	Total.
Alaska, Alaska.			5,798						Alaska, Alaska.			5,798		
Baltimore, Md.		99,038							Baltimore, Md.		6,886			
Bangor, Me.	1,150,304								Bangor, Me.		1,149,860			
Boston et Charlestown, Mass.	1,055,445	160,880							Boston et Charlestown, Mass.	423,324	3,962,847		115	15,710
Buffalo Creek, N.-Y.		265,619							Buffalo-Creek, N.-Y.	11,366	60,970			8
Cap-Vincent, N.-Y.		1,825							Cap-Vincent, N.-Y.			3,562		
Détroit, Mich.		21,283							Détroit, Mich.		17,721	563,753		
Duluth, Minn.		680,910							Duluth, Minn.		117,157			
Galveston, Tex.									Galveston, Tex.		460,846	218,422		
Huron, Mich.		679,268							Huron, Mich.		170,545			
Minnesota, Minn.		170,545							Minnesota, Minn.					
Nouvelle-Orléans, Le.									Nouvelle-Orléans, Le.					
New-York, N.-Y.	710,780	22,659							New-York, N.-Y.	98,979	10,512,743	101,506	4,575	1,275,375
Niagara, N.-Y.		1,893,821	174,584						Niagara, N.-Y.	480,693	6,934			21,886
Oswegatchie, N.-Y.		51,033							Oswegatchie, N.-Y.		149,972			1,721
Passamaquoddy, Me.	154,093								Passamaquoddy, Me.		5,956			150
Philadelphie, Pe.									Philadelphie, Pe.					
Portland et Falmouth, Me.	35	3,716,280							Portland et Falmouth, Me.	3,122,915	4,218,722			1,379
Puget Sound, Wash.					5,480				Puget Sound, Wash.		193,986			
San-Diego, Cal.									San-Diego, Cal.					
San-Francisco, Cal.					289,849				San-Francisco, Cal.		143,053	20,544		
Vermont, Vt.		5,187,085							Vermont, Vt.	1,130,158				11,015
Willamette, Oregon.					5,775				Willamette, Oregon.	5,775				
Total.	3,070,657	12,450,246	306,897	174,584	569,816	5,277,210	913,580	4,690	Total.	5,277,210	21,140,198	913,580	4,690	1,327,194

VICTORIA, 12 avril 1890.

Aux agents de la douane canadienne, en fonctions spéciales, au port américain de Duluth, Min.

MONSIEUR,—Comme je suis pour le moment dans l'impossibilité d'aller vous donner personnellement des instructions sur votre service, je vais m'efforcer de vous écrire aussi clairement que possible ce que vous allez avoir à faire et de vous faire comprendre de quelle façon vous devez vous acquitter de votre service.

Le chemin de fer Northern Pacific vous fournira soit dans un bureau particulier soit dans le bureau général du service des marchandises, du département des marchandises, à Duluth, un bureau, dans lequel vous garderez à la clef vos papiers, livres, scellés, etc.

Comme vous êtes stationnés à Duluth pour la protection du fisc canadien, mais dans l'intérêt du commerce du chemin de fer Northern Pacific, vous n'apposerez les scellés et ne ferez de manifestes que lorsque l'agent de ce chemin vous le demandera. Par cela je veux dire que les marchandises qui arrivent à Duluth par des chemins ou des lignes de steamers qui ne sont pas en connexion avec le chemin de fer Northern Pacific n'ont pas à s'attendre au bénéfice de vos services.

Les marchandises qui arriveront à Duluth d'un port canadien par un vapeur ou voilier canadien vous arriveront sous le couvert d'un certificat d'un agent de douane canadien du port d'expédition indiquant si les marchandises sont en franchise ou en entrepôt.

S'il arrive à Duluth des marchandises du Canada non couvertes par un pareil certificat, après que le wagon aura été chargé (en votre présence, afin que vous sachiez par vous-même ce qui est contenu dans le wagon) et après que l'agent de douane des États-Unis y aura mis son scellé, vous y apposerez votre propre scellé, et vous signerez un manifeste spécial (formule A n° 11) ; mais vous aurez grand soin d'y déclarer que les marchandises vous sont arrivées sans être couvertes d'un certificat établissant si elles sont en franchise ou en entrepôt. De cette façon les marchandises ne sont pas détenuées en route, et le percepteur, à l'endroit de destination prend d'autres moyens, plus lents mais assez sûrs de se renseigner sur les marchandises en question.

Quand il vous arrivera des marchandises régulièrement couvertes par un certificat attestant qu'elles sont en franchise ou en entrepôt, vous signerez un manifeste spécial (A n° 11) et vous aurez grand soin d'indiquer en regard de chaque ligne si les marchandises sont en franchise ou en entrepôt.

Il faut un manifeste distinct pour chaque wagon, et ce manifeste est fait en triplicata ; vous en gardez un exemplaire par devers vous ; un exemplaire accompagne la feuille d'expédition entre les mains du conducteur du train ; et vous envoyez le troisième par la poste (si les marchandises sont à destination du Manitoba) au percepteur de la douane à Emerson.

Cet exemplaire ira à Emerson quel que soit la destination des marchandises dans le Manitoba, et le percepteur de ce port aura à voir à ces marchandises selon ses instructions.

Si cependant ces marchandises étaient destinées à quelque endroit de la province de la Colombie-Britannique, vous enverriez le troisième exemplaire du manifeste par la poste à notre agent Robertson, à Tacoma, aux soins de l'agent du Northern Pacific en cet endroit. Robertson s'en occupera ensuite selon ses instructions.

Les manifestes que vous ferez pour la Colombie-Britannique appartiendront à une série distincte commençant à votre premier manifeste, wagon n° 1, et ainsi de suite.

Les manifestes que vous ferez pour les marchandises à destination d'Emerson ou d'endroits au nord d'Emerson mais au sud de Winnipeg, appartiendront à une autre série, commençant aussi au n° 1.

Les manifestes que vous ferez pour le port de Winnipeg pour des marchandises destinées à d'autres endroits mais qui devront être libérés de la douane à ce port, appartiendront aussi à une autre série qui commencera aussi par le numéro 1.

S'il y a lieu de faire des manifestes pour Portage-la-Prairie, ou Brandon, directement, vous pourrez en faire, en donnant à chaque endroit une série distincte de numéros commençant chacune au n° 1.

Le chemin de fer et le percepteur de douane à Winnipeg pourront s'arranger pour que toutes les marchandises en destination d'endroits au delà de Winnipeg soient portées sur manifestes pour Emerson ou Winnipeg; s'il en est ainsi vous vous conformerez à ce que vous dira le percepteur de Winnipeg à ce sujet.

Si pareil arrangement est mis à exécution, cela mettra le chemin de fer en possession des marchandises après que les scellés et les papiers auront été examinés et vérifiés soit à Emerson soit à Winnipeg, et elles pourront dès lors être transportées indépendamment de la surveillance de la douane.

Mais si le percepteur de Winnipeg ne donne pas d'instruction à ce sujet, vous ferez les manifestes pour Brandon ou Portage-la-Prairie pour toutes les marchandises en destination de ces endroits, mais vous n'en enverrez pas moins les papiers à Emerson d'abord, selon les règlements en vigueur.

D'ici à ce que je vous voie personnellement vous n'aurez pas besoin d'ouvrir de livres réguliers; contentez-vous de tenir des notes exactes de tous ce que vous faites, et de garder votre exemplaire des papiers de bord qui vous arrivent et celui des manifestes que vous rédigez.

Si vous avez des doutes à quelque sujet écrivez aussitôt au percepteur de Winnipeg. Je vous verrai aussitôt que possible.

Je vous envoie aujourd'hui les deux livres qu'avaient Robertson lorsqu'il était à Duluth, et quelques-unes des lettres que je lui ai écrites au sujet de son service. Ces livres et ces lettres jetteront sans doute de la lumière sur des points auxquels ne touche pas la présente.

L'un des livres se rapporte au blé qui se trouve en entrepôt dans les greniers de l'élévateur de Duluth, et qui a été envoyé à Duluth de la province du Manitoba l'automne dernier par chemin de fer, en consignation pour des endroits de l'est.

Aussitôt que possible vous visiterez les plombs attachés aux cordes qui contrôlent les ouvertures des greniers, et s'ils sont encore intacts, vous pourrez, lorsque la demande vous en sera faite, accorder pour chaque envoi qui sera dirigé sur l'est du Canada, un certificat attestant que ce blé a été produit au Manitoba. Vous trouverez au bureau de Duluth des modèles de ces certificats fournis par le Northern Pacific et approuvés par moi. Vous n'en emploierez pas d'autres et ne signerez rien de plus au sujet de ce blé. D'après le livre de Robertson vous verrez combien il reste de ce blé dans les greniers. Et quand on voudra en diriger sur quelque port canadien de l'est, et qu'on vous en fera la demande, vous en signerez des manifestes jusqu'à concurrence de ce montant et pas plus, attestant sur le papier de bord, ou sur la formule qui vous sera fournie, que le blé a été produit au Manitoba.

Quand vous apposerez ou enlèverez les scellés faites-le toujours avec l'agent de douane américain et après lui. Chaque fois qu'il est possible aidez-lui autant qu'il sera en votre pouvoir. Faites tous vos efforts pour rester en bons termes avec les agents de douane américains et les officiers et employés du chemin de fer à Duluth, mais suivez vos instructions à la lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. H. YOUNG,

Inspecteur des ports.

7,002.

TERME DE CERTAINS ARTICLES DU TRAITÉ DE WASHINGTON.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, 2 juillet 1885.

Avis ayant été donné par proclamation du président en date du 31 janvier 1885, de l'abrogation des articles de 18 à 25, et de l'article 30 du traité de Washington, avis est par le présent donné aux percepteurs de douane que l'article 844 du règlement des douanes de 1884, qui est identique à l'article 19 du règlement du 30 mars

1875, lequel a été fait en conséquence de l'article 30 du dit traité, cesse dès aujourd'hui d'être en vigueur.

Les expéditions de marchandises en transit d'un port ou endroit à un autre du territoire des Etats-Unis ayant à passer en partie par terre sur le territoire du Canada et en partie par les grands lacs et rivières qui les relient, ou par le Saint-Laurent, dans des navires soit américains soit britanniques, entre des ports de la frontière du nord des Etats-Unis, et des ports de la frontière canadienne, pour être transbordées dans des wagons de chemin de fer, et à partir d'endroits de la frontière canadienne, aux têtes de ligne des entreprises de transport par chemin de fer, jusqu'à des ports situés sur la frontière nord des Etats-Unis, seront à l'avenir traitées en tout comme importations ordinaires venant de territoires étrangers avoisinants.

(Signé) DANIEL MANNING,

Aux percepteurs de douane.

Secrétaire.

7,039.

PASSAGE DES MARCHANDISES EN TRANSIT PAR LE CANADA.

DÉPARTEMENT DE LA TRÉSORERIE, 24 juillet 1885.

Sous l'autorité de l'article 3006 des Statuts révisés, des marchandises importées, en entrepôt ou acquittées de droit, et les produits naturels et fabriqués des Etats-Unis, peuvent, du consentement des autorités des provinces britanniques être transportés d'un port des Etats-Unis à un autre en passant par le territoire de ces provinces, par les voies et sous l'empire des règles, règlements et conditions que pourra prescrire le secrétaire de la Trésorerie.

En conséquence la partie de la circulaire n° 7002 de ce département, en date du 2 courant, qui rescinde l'article 844 du règlement de la douane de 1884 est révoquée, et le dit article est par le présent modifié de façon à restreindre le transport dont il y est question aux navires américains. Les agents de douane se gouverneront en conséquence.

Les appointements des agents stationnés au Canada pour la surveillance des transbordements des navires aux wagons et *vice versa*, doivent être remboursés au gouvernement par les compagnies de transport intéressées.

DANIEL MANNING, *secrétaire.*

Aux percepteurs et autres agents de douane.

Art. 844.—Les marchandises en transit d'un port ou endroit à un autre du territoire des Etats-Unis ayant à passer en partie par terre sur le territoire du Canada et en partie par les grands lacs et les rivières qui les relient, ou par le Saint-Laurent, pourront être transportées par eau sur des navires américains entre des ports de la frontière du nord des Etats-Unis et des ports de la frontière canadienne pour être transbordées dans des wagons de chemin de fer, et à partir d'endroits de la frontière canadienne, aux têtes de lignes des entreprises de transport par chemin de fer, jusqu'à des ports de la frontière nord des Etats-Unis, sur des navires américains.

Si les marchandises sont sujettes à des droits, elles peuvent être expédiées dans les conditions ordinaires du transport en entrepôt, et si la nature des marchandises le permet, elles devront être régulièrement scellées.

On préparera au port d'expédition pour les marchandises expédiées de cette façon, des manifestes spéciaux en triplicata, dans lesquels seront mentionnées les marchandises et la route à suivre sera décrite; un exemplaire de ce manifeste accompagnera les marchandises et sera gardée par le maître du navire ou le conducteur du wagon selon le cas; un autre exemplaire sera gardé par l'agent de douane au port ou lieu d'expédition, et le troisième sera expédié à l'agent de douane au port ou endroit où les marchandises rentreront aux Etats-Unis.

Voir la circulaire n° 102, en date du 2 juillet 1885, qui dit que l'art. 844 n'est plus en vigueur, l'art. 30 du traité de Washington ayant pris fin; la circulaire 7,039, en date du 24 juillet 1885; et l'article 844 rétabli excepté pour les navires britanniques.

T A B L E A U X

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur les

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

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

Années.	MARCHANDISES LOURDES.						
	Total.	Fer pour chemins de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869.....	1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1870.....	1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1871.....	1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1872.....	1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1876.....	1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1877.....	1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
1880.....	2,371,090	94,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1882.....	1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1883.....	1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1884.....	1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1890.....	1,167,901	5,800	26,084	93,181	830,154	202,072	1,157,291

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

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*.....	45,674	313,825	120,569	20,951	.....	904	1,937
1872.....	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.....	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.....	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.....	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876.....	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.....	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.....	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879.....	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.....	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.....	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882.....	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.....	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.....	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.....	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886.....	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.....	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888.....	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.....	7,931	126,664	353,595	4,272	23,356	2,673	18,552
1890.....	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876

* Exercice.

canal Welland, pendant les vingt dernières années qui ont pris fin le 31 1890.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869.....	503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
1872.....	538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
1873.....	579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,987
1874.....	647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
1875.....	417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,633	397,565
1876.....	409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
1877.....	464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,755	399,109
1878.....	403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
1879.....	438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
1880.....	442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
1881.....	269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
1882.....	306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
1883.....	373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
1884.....	305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,720
1885.....	273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
1886.....	414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
1887.....	394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
1888.....	419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
1889.....	542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
1890.....	519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349

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

CÉRÉALES.

Années.	Farine.		Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.									
1869.....	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436			
1870.....	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2 05		
1871.....	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67 59		
1872.....		330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67 50		
1873.....	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82 10		
1874.....		650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47 18		
1875.....	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29 38		
1876.....	231	377,317	356,064	6,334	26,488	12,205	4,691	783,331		0 39	
1877.....	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55 52		
1878.....	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109 08		
1879.....	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99 07		
1880.....	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162 06		
1881.....	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	873,842	11 75		
1882.....	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,153	6,216	864,826	9 96		
1883.....	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51 06		
1884.....	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37 18		
1885.....	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14 36		
1886.....	488	955,851	351,272	6,799	5,180		4,001	1,353,591	72 11		
1887.....	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85 64		
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33 37		
1889.....	845	457,922	579,526	16,330	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46 88		
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21 23		

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

CÉRÉALES.

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

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

CÉRÉALES.

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

* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des États-Unis, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

Année.	CÉRÉALES.										MARCHANDISES LOURDES.				
	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Mine-rais.	Total.	
	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	
1869.....	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	387,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	295,962
1872.....	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873.....	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,306	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176	
1874.....	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875.....	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,981	192,767	34,616	244,451	
1876.....	5,187	98,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877.....	3,342	107,306	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975	
1878.....	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879.....	159	58,791	33,401	.....	404	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880.....	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881.....	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882.....	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883.....	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884.....	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885.....	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886.....	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887.....	11,780	37,078	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888.....	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288	
1889.....	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890.....	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1890.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*.....	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872.	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873.	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874.	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875.	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879.	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881.....	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882.....	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.....	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.....	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619

* Exercice.

I.—TABLEAU indiquant les quantités des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1882.										
Blé	60,535		46,201		5,203		87,213		199,152	
Maïs	7,431		6,075		3,468		38,360		55,334	
Seigle							1,954		1,954	
Houille	1,673		51,127		112		27,968		80,880	
Diverses marchandises	2,939		3,744		1,553		2,605		10,841	
Bois de service, pds. M.P.	1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798	
Bois de constr., pds cubes.	125,960		2,874,066				13,500		3,013,526	
Douves	59,600		1,065,233				104,000		1,228,833	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	395,929
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	32,761		29,385		5,928		76,715		144,789	
Maïs	25,651		21,073		36,146		99,272		182,142	
Orge							735		735	
Seigle							518		518	
Avoine					731				731	
Houille	8,398		48,329		835		40,388		97,950	
Diverses marchandises	5,238		3,590		13,195		2,299		24,322	
Bois de service, pds M.P.	2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542	
Bois de constr., pds cubes.	83,700		3,514,944				70,500		3,669,144	
Douves	32,876		1,038,349				90,000		1,161,225	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	38,859		11,618		5,461		75,474		131,412	
Maïs	10,841		13,609		26,452		67,909		118,811	
Orge	90								90	
Seigle	477								477	
Avoine	872				7,963		1,911		10,746	
Houille	497		28,275		301		10,154		39,227	
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois	548		2,538		49		30		3,165	
Diverses marchandises	2,073		3,804		11,793		428		18,103	
Bois de service, pds M.P.	3,393,351		1,680,976		8,987,553		18,126,215		32,188,100	
Bois de constr., pds cubes.	437,356		2,107,780				159,647		2,704,783	
Douves			75,000		33,741		301,267		410,068	

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

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeur et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1885.										
Blé		26,025		3,153		6,882		72,478		108,538
Maïs		16,046		2,462		20,589		78,439		117,536
Orge				228						228
Avoine						217		665		882
Pois		11								11
Seigle										
Houille		1,005		20,318				18,560		39,883
Diverses marchandises		1,941		3,689		1,111		1,086		7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.		223		9		53		58		843
Bois de serv. scié, pds M.P.		7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110
Bois carré.....pds cub.		601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416
Douves		104,000		44,000		83,500				231,500
Bois de chauffage.....cordes				783						783
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1886.										
Blé.....		38,984		30,834		2,937		70,019		142,774
Maïs		48,547		33,315		36,852		99,644		218,358
Orge								572		572
Avoine		6		41		4,331		459		4,837
Pois		450		158						608
Seigle										
Houille.....		4,007		45,018				11,647		60,672
Diverses marchandises		2,926		6,728		23,687		281		33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.		329				252		215		1,152
Bois de serv. scié, pds M.P.		6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460
Bois carré.....pds cub.		564,827		2,335,205				35,500		2,985,532
Douves		221,280		697,933						919,213
Bois de chauffage.....cordes				390						390
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé.....		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge						9		575		584
Avoine				1,376		11,098		279		12,753
Pois				362						362
Seigle										
Houille.....		1,436		25,165				2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,716		1,081		26				2,823
Bois de serv. scié, pds M.P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois carré.....pds cub.		498,770		1,285,594						1,784,364
Douves				266,697						266,697
Bois de chauffage.....cordes		299		466						765

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

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1888.										
Blé	45,481		60,379		1,353		40,779		147,992	
Maïs	38,620		14,251		71,988		71,175		196,024	
Orge	672				24,967		1,311		26,950	
Avoine			54		57				111	
Pois					71		632		708	
Seigle	1,603		20,064				4,208		25,875	
Houille	2,165		3,291		22,719		3,722		31,897	
Diverses marchandises	66		84		141		6		297	
Bardeaux, art. en bois, etc.	5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637	
Bois de ser., scié. .pds M.P.	687,728		1,555,307		19,000				2,262,035	
Bois carrépds c.	106,972		211,436				34,000		352,408	
Douves nomb.	179		201						380	
Bois de chauffage. .cordes										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1889.										
Blé	38,127		28,054		1,679		46,767		114,627	
Maïs	60,218		43,819		152,858		96,700		353,595	
Orge	320				25,347		2,145		27,812	
Avoine										
Pois	948		634		336				1,918	
Seigle	3,976		21,148		712		1,664		27,500	
Houille	6,339		5,749		25,082		3,030		40,200	
Diverses marchandises			1				51		52	
Bardeaux, art. en bois, etc.	5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617	
Bois de ser., scié. .pds M.P.	924,645		2,934,989						3,859,634	
Bois carrépds c.	35,700		194,649						220,349	
Douves nomb.			46						46	
Bois de chauffage. .cordes										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.										
Blé	43,308		35,633		7,514		32,239		118,694	
Maïs	63,095		51,439		172,756		40,104		327,394	
Orge					3,304		3,215		6,519	
Avoine	479		73		27,030				27,582	
Pois					14				14	
Seigle	1,121								1,121	
Houille	1,049		21,732				615		23,396	
Diverses marchandises	3,146		5,683		32,194		2,510		43,533	
Bardeaux, art. en bois, etc.	15		1,266		8				1,289	
Bois de ser., scié. .pds M.P.	5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576	
Bois carrépds c.	1,141,194		3,395,832						4,537,026	
Bois carrépds c.	12,255		19,947						32,202	
Douves nomb.			15						581	
Bois de chauffage. .cordes										

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1890.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Table with columns: Date de l'arrivée, Navires, Tonnage enregistré, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le port (A la proue, A la poupe), Cargaison première (Blé, Maïs, Avoine), Allégement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Avoine), Allégement en tonneaux (Blé, Maïs, Avoine), Date.

Table with columns: Date, Navires, Tonnage enregistré, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le port (A la proue, A la poupe), Cargaison première (Blé, Maïs, Avoine), Allégement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Avoine), Allégement en tonneaux (Blé, Maïs, Avoine), Date.

J—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1890.

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Cargaison de grain et de fret roulant passée par le canal Welland.				Cargaison totale passée par le canal.		Tirant d'eau dans le canal.	Tirant.	Cotté par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Mais.	Boiss.	Boiss.	Blé.	Mais.					Ton x.	pds. p'ès.
18 avril	J. R. Langdon.		60,652				49	1,748	Chicago	2	3 0
19 do	Gov. Smith.		56,721				112	1,701	do	2	3 30
20 do	W. J. Averill.		51,103				117	1,548	do	2	4 0
28 do	A. McVittie.		27,286	45,726			169	1,665	do	2	6 0
30 do	W. A. Haskill		55,526				14	1,569	do	2	3 0
6 mai.	J. R. Langdon.		59,698				94	1,757	do	2	3 30
19 do	Gov. Smith.		56,462				147	1,728	do	2	3 20
19 do	A. McVittie.		60,880				16	1,721	do	2	3 20
20 do	W. A. Haskill		50,789				143	1,565	do	2	2 40
21 do	J. R. Langdon.		44,252		25,039		401	1,722	do	2	3 20
21 do	D. C. Whitney	47,579					18	1,722	do	2	2 40
24 do	Gov. Smith.		41,452	15,123			361	1,764	Duluth	2	3 30
26 do	John Rugee.		51,033				1,420	1,718	Chicago	2	3 30
26 do	A. McVittie.		39,570	25,000			210	1,718	do	2	3 30
1er juin.	W. A. Haskill		28,737	47,747			764	1,569	do	2	3 30
4 do	J. R. Langdon.		55,957				152	1,719	do	2	5 30
7 do	F. H. Prince		36,067	36,668			587	1,653	do	2	4 15
16 do	Gov. Smith.		12,437	77,215			349	1,375	do	2	3 0
17 do	W. J. Averill.		35,452	23,344			374	1,375	do	2	1 10
19 do	A. McVittie		56,030	24,447			392	1,737	do	2	3 20
19 do	W. A. Haskill		36,811				94	1,517	do	2	2 10
20 do	J. R. Langdon.		60,122	33,068			22	1,705	do	2	3 0
22 do	Gov. Smith		41,972				530	1,699	do	2	3 0
25 do	F. H. Prince.		55,922				133	1,465	do	2	6 0
25 do	Gov. Smith		47,739				128	1,502	do	2	6 0
3 do	W. J. Averill.		22,475	35,829			262	1,578	do	2	2 30
9 do	W. A. Haskill		46,467				276	1,578	do	2	3 0

10 do	J. R. Langdon.		51,753				248	1,638	do	2	3 30
11 do	A. McVittie		41,185	20,657			221	1,727	do	2	3 10
12 do	Gov. Smith.		34,014	37,921			157	1,755	do	2	5 15
17 do	F. H. Prince		41,448	20,122			240	1,744	do	2	4 30
19 do	J. R. Langdon.		45,474				209	1,483	do	2	4 15
22 do	W. J. Averill.		30,000	31,215			212	1,583	do	2	3 0
23 do	W. A. Haskill		50,313				172	1,581	do	2	6 0
27 do	A. McVittie		56,510				129	1,720	do	2	4 30
28 do	J. R. Langdon		56,490				192	1,773	do	2	5 0
29 do	Gov. Smith		56,211				156	1,730	do	2	5 0
3 août.	H. R. James.		49,177				316	1,673	do	2	5 0
5 do	F. H. Prince		33,219				748	1,673	do	2	3 15
9 do	W. J. Averill.		43,873				323	1,352	do	2	4 25
12 do	Jno. Pridgen, fils.		43,948				261	1,492	do	2	3 25
13 do	Gov. Smith		41,886				580	1,578	do	2	3 25
15 do	W. A. Haskill		40,306				195	1,737	do	2	4 30
20 do	H. R. James.		52,384				245	1,712	do	2	5 0
23 do	J. R. Langdon		53,946				150	1,661	do	2	4 30
26 do	F. H. Prince		52,694				226	1,702	do	2	3 15
29 do	W. J. Averill		26,370				959	1,698	do	2	3 30
30 do	Denver		50,785				480	1,422	do	2	6 0
2 sept.	A. McVittie		19,985	37,261			634	1,683	do	2	3 40
3 do	Omaha.		51,039				535	1,430	do	2	4 0
8 do	W. A. Haskill		23,686	23,530			444	1,569	do	2	3 30
8 do	J. R. Langdon		28,330	28,235			391	1,719	do	2	3 30
8 do	Gov. Smith		36,488	21,157			360	1,773	do	2	3 30
9 do	Samoa		43,388				215	1,215	do	2	8 0
11 do	Iona.		48,493				257	1,358	do	2	3 45
11 do	F. H. Prince.		36,070	17,221			418	1,676	do	2	4 10
12 do	Jno. Rugee		51,083				298	1,721	do	2	3 0
13 do	S. E. Peck.		63,106				1,451	1,707	do	2	7 0
17 do	W. J. Averill.		40,156				370	1,499	do	2	3 30
21 do	A. McVittie		46,571				518	1,674	do	2	5 30
21 do	Wm. A. Haskill		10,296	44,280			697	1,583	do	2	3 15
23 do	J. R. Langdon		24,857	40,144			640	1,719	do	2	2 15
27 do	Gov. Smith		21,607	37,647			610	1,760	do	2	4 0
1er oct.	H. R. James		38,351				440	1,685	do	2	2 10
6 do	W. J. Averill		36,742	43,639			698	1,479	do	2	4 30
8 do	F. H. Prince.		49,115				326	1,727	do	2	3 0
13 do	A. McVittie		41,172				437	1,702	do	2	3 0
13 do	Wm. A. Haskill.		42,651				502	1,500	do	2	3 0
18 do	Gov. Smith		32,547	24,136			469	1,787	do	2	4 0
22 do	H. R. James		53,011				188	1,673	do	2	4 0
26 do	W. J. Averill.		46,023				197	1,486	do	2	4 15
5 do	J. R. Langdon		57,467				131	1,741	do	2	3 15
5 do	W. A. Haskill		51,905				136	1,580	do	2	2 45
7 do	A. McVittie		50,765				295	1,720	do	2	4 30

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

Date de l'arrivée	Navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal Welland.						Cargaisons totales passées par le canal.		Tirant d'eau au milieu.	Destination.	Cott par boisseau.	T M. M.		
		Blé.	Mais.	Boisseaux.	Boiss.	Avoine.	Blé.	Mais.	Avoine.					Fret roulant.	Tomneaux.	Pds pes
1890.		Boiss.	Boisseaux.	Boiss.	Avoine.	Blé.	Mais.	Avoine.	Fret roulant.	Tomneaux.	Pds pes				
10 nov.	Gov. Smith	51,412	51,412	302	1,440	691	352	1,742	13 10	1,742	13 10	Chicago	Ogdensburg.	2	3 0
14 do	H. R. James	23,870	23,870	40,630	669	1,497	205	1,712	13 11	1,497	13 10	do	do	2	2 30
23 do	Whitney	53,445	53,445	1,497	1,426	19,197	1,631	1,631	13 5	1,631	13 5	do	do	2	6 00
26 do	J. R. Langdon	50,908	50,908	857,100	97,781	14,264	19,197	132,670	.....	132,670	.....	do	do	2	1 30
		47,579	3,491,327	857,100	97,781	14,264	19,197	132,670	.....	132,670	.....			
NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.															
8 sept.	Vance	43,763	43,763	.....	1,226	.....	.....	1,226	14 0	1,226	14 0	Chicago	Ogdensburg.		10 45
23 nov.	Wayne	47,975	47,975	.....	1,344	.....	.....	1,344	13 11	1,344	13 11	do	do		8 0
		91,738	91,738	.....	2,570	.....	.....	2,570	.....	2,570	.....			

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

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
<i>Classe 3.</i>										
Fer, en gueuse.....	858	459	5	7	15	418				
do tout autre.....	283	2		513	49					
Pierre, pour la taille.....		1								
Pommes.....		259	38	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	
Orges.....	69,066	17,474	55,552	2,874	2,934	6,140	8,865	6,841	3,065	
Maïs.....	4,476	5,920	9,659	16	125	148	100	320	479	
Fleur de farine.....			872	11	608	362		1,284	1,120	
Le Farine, toutes sortes.....			736	433						
Avoine.....		1,269	518	477	42	35	12	3		
Pois.....		57	2		25					
Graines, toutes sortes.....		1			86,815	93,015	17	798	75,515	
Tabac, brut.....	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	1	100,063	70,815	3	
Blé.....		1	77		2	1	1	2	3	
Tous autres produits agricoles, légumes.....		1	6		30	22	54	2		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	361	206	318		936	418	265	1,220	221	
Chevreaux.....	5,141	278	212	4	68	29	39	32	117	
Saindoux et huile de saindoux.....										
Lard.....										
Tous autres produits agricoles, animaux.....										
Total, classe 3.....	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545
<i>Classe 4.</i>										
Cendre.....	13	10	3	26	97	44	113	85	107	70
Mobilier.....	4	12	6	10	5	6	9	2		1
Verre, de toutes sortes.....	47	6	1					3		1
Mélasse.....		18	43			28				
Clous.....		425		1	7	6	14			6
Huile.....		4		78		1				
Peinture.....		4								
Poix et goudron.....		1								

Sucre.....	291	484	2	317			15			
Pierre, brute.....		2	269	1			12			
Térébenthine.....		25	35				8		20	26
Whisky, bière et autres spiritueux.....	60	105	53	37	29	100	72	165	193	142
Marchandises non énumérées.....		1,092	412	480	138	193	236	198	324	246
Total, classe 4.....	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246
<i>Classe 5.</i>										
Barils, vides.....	1	3		37	128	6	88	40		
Bois de service, scié.....	2,849	3,639	6,311	7,631	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579
Bois de service, scié.....	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	130		
Douves, pipes et barils.....	1,198	1,130	451	863		287	131	1,623	270	
do Indes Occidentales et pipes.....	3,227	1,574	290		639	1,330	14,390	11,586	9,302	
Bois de construction, carré, sur navires.....	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	
do en radeaux.....	76	205	189	68	76	101	45	25		1
Arvètes en bois.....										
Total, classe 5.....	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580
<i>Classe spéciale.</i>										
Houille.....		75							10	817
Cyclothie.....										
Grand total.....	169,213	198,885	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,869	293,197	225,188

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

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Ton'x.									
<i>Classe 3.</i>										
Briques.....	81	96	78	200	44	66	3	187	84	282
Ciment et chaux hydraulique.....	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62
Argile, chaux et sable.....	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8
Poisson.....	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26
Cypres.....	.....	.....	.....	.....	13	6,629	153	9,148	15,513	20,003
Fer, chemin de fer.....	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	368	573	250	290	20
do en grutes.....	8,131	3,575	2,460	43	10	76	1,997	297	290	584
do tout autre.....	5,900	686	528	366	290	76	4,197	3,599	4,216	7,440
Sel.....	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	.....	.....	.....	12
Pierre, pour la taille.....	5	.....	21	.....	7	.....	.....	.....	.....	48
Fleur de farine.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....
Farines.....	.....	.....	264	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....
Avoine.....	359	23	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100
Pommes de terre.....	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	35	19	.....
Graines, de toutes sortes.....	2	.....	25	1	.....	.....	.....	.....	2	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres articles non énumérés.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3.....	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674
<i>Classe 4.</i>										
Centre, potasse et perlasse.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de feuillure, etc.....	24	116	137	47	226	20	164	336	112	10
Méubles.....	3	4	2	.....	.....	40	4	.....	.....	11
Verre, toutes sortes.....	37	359	156	160	32	9	1	1	71	23
Manille.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasse.....	14	58	.....	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Clous.....	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453
Huile, en barils.....	54	119	122	80	10	82	98	22	9	11
Peindre.....	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24
Poix et goudron.....	1	.....	50	1	.....	5	1	.....	.....	1
Résine.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude.....	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554
Acier.....	29	.....	3	.....	.....	.....	423	3	3	1
Pierre brute.....	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551
Sucre.....	959	641	1,069	1,832	10	549	2,225	198	480	40
Etain.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de plomb.....	10	5	19	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de céruse.....	91	564	791	304	259	174	287	228	124	19
Whisky, bière, etc.....	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	380
Marchandises non énumérées.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 4.....	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277
<i>Classe 5.</i>										
Barils, vides.....	40	130	179	.....	.....	227	.....	.....	2	.....
Bois de service, scié, sur navires.....	.....	175	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois.....	26	23	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5.....	66	328	497	3	2	227	.....	.....	2	.....
<i>Classe spéciale.</i>										
Houille.....	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total.....	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951

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

ARTICLES.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.
<i>Classe 3.</i>											
Briques							41				4
Ciment et chaux hydraulique	22		3				31		4		
Poisson				1				2			
Fer, chemin de fer		79	114	142	40		45			520	
do tout autre.				8	15		1				
Sel	258			38							
Pierre, pour la taille.		1	8								
Pommes.			587	75				1,709			6,519
Orge			32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842
Mais	16,122	30,031	107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204
Ferme					13						
Foin, pressé				8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482
Farine, de toutes sortes.				1			4,790	12,050	26,510	27,492	27,030
Tourteaux oléagineux.	206			731	9,874	882					
Pommes de terre			684						179		
Seigle		16		662	511		236	44	48	151	135
Graines, de toutes sortes.		34,320	30,227	54,232	40,956	53,235	53,258	37,078	30,999	36,229	31,527
Ble	30,611		5	3			414	170	39		14
Produits agricoles, légumes.				60	73						
Peaux vertes et salées, etc				6							
Chevaux			1	6			1	2		1	
Saindoux et huile de saindoux				5	7		13	14	19	32	30
Viandes, autres que le lard.				12	4		1	18	14	8	15
Lard			1	163			106	108	19	21	88
Moutons					1						
Laine				95			1,125	80	18	452	
Total, classe 3.	47,309	64,447	64,120	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893
<i>Classe 4.</i>											
Instruments aratoires		3									9

Poterie et faïence.		4	1	1	1	16	21	24	1	1	1	1
Membres.			15	25			2		30			21
Verrerie, de toutes sortes.			66	51	1	4	4					
Clois.		102	995	206	255		6	8				3
Huile, en barils				6								
Peinture												
Centre de soude.												
Acier			33	87	7		38					2
Pierre brute	192	29	6	5				63	151	190	228	
Banc de plomb.		2	12	156	20		21	469	1,453	1,679	1,922	
Whisky, bière et tous autres spiritueux.		49	91	941	481	2	824					
Marchandises non énumérées.												
Total, classe 4.	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	
<i>Classe 5.</i>												
Bois de service, séls, sur navires.		30,402	34,182	34,189	43,713	44,068	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	
Cerelles				26								
Bordeaux			9	9	76	111	463		6	51		
Douves, saïours.				25								
Articles en bois, etc.		4	43	30	11		2	26	141	333	8	
Total, classe 5.	33,555	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	
<i>Classe spéciale.</i>												
Honille		1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	
Pierre, impropre à la taille.										1,681	18	
Cryolithé.											1,620	
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1890.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	510	.....	510
do do	615	130	485
do do	615	141	474
do do	600	123	477
do "Alma Munro"	645	242	403
do do	574	266	308
do "Canada"	555	233	322
do do	555	240	315
do do	555	238	317
do do	555	225	330
do do	555	239	316
do do	525	210	315
do do	537	225	312
do "Cuba"	660	255	405
do do	615	179	436
do do	580	246	334
do do	574	180	394
do "Celtic"	519	219	300
do do	510	210	300
do do	519	219	300
do do	508	208	300
do "Glengarry"	645	264	381
do "Lake Michigan"	525	209	316
do do	526	205	321
do do	229	.....	229
do do	301	.....	301
do "S. Magnus"	1,050	691	359
do do	959	600	359
Navires à voiles canadien "John Gaskin"	1,110	465	645
do "Glenora"	1,410	750	660
do "Kildonan"	1,033	204	829
Total	19,669	7,616	12,053

Nombre de cargaisons de blé	31	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	19,669	tonneaux.
do transbordée à Kingston	7,616	"
do de blé transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston	12,053	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1890.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les ca- naux du St-Laurent.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Vapeur canadien "Alma Munro".....	588	241	347
do do	588	242	346
do do	616	256	360
do do	664	246	418
do do	644	165	396
do do	633	239	394
do do	546	145	346
do do	560	113	447
do "Acadia".....	586	93	493
do do	597	112	485
do do	600	112	488
do "Celtic".....	476	182	294
do do	476	182	294
do "Cuba".....	630	260	370
do do	644	225	419
do do	600	225	375
do "Lake Michigan".....	504	196	308
do do	504	190	314
do do	504	189	315
do do	504	170	334
do do	504	200	304
do "St. Magnus".....	980	574	406
do do	980	574	406
do do	980	585	395
do do	952	578	374
do do	913	518	395
Navire à voiles canadien "Jennie".....	926	315	611
do do	933	317	616
do do	933	311	622
do do	927	311	616
do "Kildonan".....	1,151	311	840
do "Regina".....	846	230	616
do do	845	229	616
do do	838	224	614
Quantité pour Kingston ..	24,172	9,060 138	14,974
		9,198	

Nombre de cargaisons de maïs.....	34
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	24,172 ton'x.
do transbordée à Kingston.....	9,060 do
do prise à Montréal dans les nav. qui sont arrivés à Kingston.....	14,974 do

RÉCAPITULATION du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1890.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	31	
Maïs.....	34	
Avoine.....	1	
Total.....		66
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal.....	19,669	
do maïs.....	24,172	
do d'avoine.....	470	
Total passé par le canal Welland.....		44,311
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir:—		
Blé.....	7,616	
Maïs.....	9,060	
Total tranbordé.....		16,676
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Halifax, savoir:—		
Blé.....	12,053	
Maïs.....	14,974	
Avoine.....	470	
Total de la quantité à Montréal.....		27,497
Quantité restant à Kingston.....		138
Total.....		44,311

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vap. et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	121	71,245	82	38,695	20	14,926	15	5,974	238	130,840
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Mais		60,796		51,437		17,858		9,476		139,567
Avoine.....		479		.....		.....		.....		479
Seigle.....		1,121		.....		.....		.....		1,121
Blé		42,794		27,648		6,045		2,181		78,668
		105,190		79,085		23,903		11,657		219,835

	Tonneaux.
121 cargaisons sur les vapeurs canadiens ; quantité totale	105,190
82 do do voiliers do do	79,085
20 do do vapeurs américains ; do	23,903
15 do do voiliers do do	11,657

P.—QUANTITÉ TOTALE de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1890.

Sommaire.	Tonneaux.	Total, tonneaux.
Vapeurs canadiens, 121 cargaisons de grain.	105,190	184,275
Voiliers do 82 do	79,085	
Total, navires canadiens.		
Vapeurs américains, 20 cargaisons de grain	23,903	35,560
Voiliers do 15 do	11,657	
Total, navires américains.		
Total, navires canadiens et américains.		219,835
Distribué comme suit :—		
3 cargaisons transportées à Montréal dans des navires canadiens sans transb.		1,281
63 cargaisons arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne de	43,030	
Transbordé.	16,814	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.		26,216
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :		
137 cargaisons dans des navires canadiens.	139,964	
35 do do américains.	35,560	
Quantité moyenne déchargée	175,524	
Transbordé dans des navires canadiens pour Montréal.	168,356	
do via chemin de fer du Grand Tronc.	972	
Quantité transbordée pour Montréal.	169,328	
Total, quantité transbordée pour Montréal.		186,142
Transbordée pour Cardinal.	5,107	
Restant à Kingston.	1,089	
		6,196
Total.		219,835

Quantité transbordée à Ogdensburg et passée par les canaux du St-Laurent jusqu'à Montréal. 16,433 tonneaux.

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1889 et 1890.

	1889.		1890.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens.....	208	165,117	203	184,275
do do do américains.....	114	108,358	35	35,560
Total.....	322	273,475	238	219,835
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal.....		243,287		185,170
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....		24,482		27,497
Quantité transportée à Montréal par chemins de fer.....		638		972
do restant à Kingston.....		5,068		1,089
do transbordée à Cardinal.....				5,107
Total.....		273,475		219,835

3 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1890 contre 1 en 1889.
63 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1890, contre 54 en 1889.
172 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1890, contre 267 en 1889.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1890 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

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

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1890, inclusivement, et montant de péages perçus sur cette houille.

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1885	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017	40	
1886	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375	00	
1887	81,617	1,163	26,775	23,968	135,523	27,104	60	
1888	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561	40	
1889	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188	60	
1890	80	116,616	615	17,280	202,372	38,222	30	

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A. C. 11 du mai 1890.

RELEVÉ de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1890, à bord de navires du Canada et des Etats-Unis.

Année.	Quantité transportée dans des navires canadiens.		Quantité transportée dans des navires américains.		Quantité totale transportée dans des navires canadiens et américains.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
1885	17,764	3,552 80	18,560	3,712 00	36,324	7,264 80
1886	43,477	8,695 40	11,647	2,329 40	55,124	11,024 80
1887	25,023	5,004 60	2,108	421 60	27,131	5,426 20
1888	23,853	4,770 60	4,208	841 60	28,061	5,612 20
1889	24,679	4,935 80	2,376	475 20	27,055	5,411 00
1890	22,781	2,365 60	615	61 50	23,396	2,427 10

T.—ETAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1890 inclusivement.

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

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1890, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	
Produits agricoles, non énumérés, légumes		3	3
do do animaux		6	
Instruments aratoires			1
Orge			735
Houille		89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie			1
Poisson			1
Fleur de farine	5,089		2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	
Chevaux			6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer			142
Fer, tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,379
Viandes, autres que le lard		2	12
Manille			4
Mélasse	43	4	1
Clous			51
Avoine			731
Huile, en barils		300	206
Tourteaux oléagineux			1
Pois	726		
Lard	212	13	163
Peinture			6
Guénilles			271
Seigle	518		
Sel			8
Pierre, pour la taille		2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2		662
Acier	1		
Sucre	2		
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut		5	
Suif		2	
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb			5
Laine			95
Toutes autres marchandises non énumérées	52	109	665
Barils, vides		4	
Bois de chauffage, sur navires		930	
Cercles			26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils		31	
do pipes	2,024	2,738	
do Indes occidentales	451	1,946	
Douves, saloirs			25
Bardeaux			9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1	
Bois de construction, carré	2,604	74,329	
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

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

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1884.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	36	10	
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....		7	
do do animaux.....		2	
Instruments aratoires.....		9	
Orge.....	38	52	
Houille.....		32,598	4,293
Mais.....	55,552	9,552	53,707
Bestiaux.....		1	
Poisson.....		13	
Fleur de farine.....	9,659		1,715
Meubles.....	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes.....		10	1
Foin, pressé.....			13
Chevaux.....		2	6
Peaux vertes, cornes et sabots.....			73
Fer, tout autre.....		8	40
Cryolithe ou minéral chim., et autres minerais, exc. le fer.....		10	
Saindoux et huile de saindoux.....		2	7
Farines, de toutes sortes.....		5	8,170
Viandes, autres que le lard.....		23	4
Marbre.....			1
Clous.....	1		26
Avoine.....	872		9,874
Huile, en barils.....	78	354	255
Pois.....	433		
Lard.....	318		
Seigle.....	477		
Sel.....		364	
Pierre, pour la taille.....		2,059	15
do ouvrée.....	317	190	7
Graines, de toutes sortes.....		111	511
Moutons.....			1
Spiritueux, bière, etc.....		11	26
Térébenthine.....	1		
Blé.....	84,822	2,549	40,975
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	37	104	480
Barils, vides.....	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires.....		930	
Bois de service, scié, sur navires.....	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils.....		22	
do pipes.....	200	487	
do Indes Occidentales.....	863	406	
Bardeaux.....		7	76
Bois de construction, carré.....	7,365	50,414	
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	68	3	11
Total.....	168,715	100,425	165,543

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

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

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

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

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

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1886.			
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.		1	1
Briques			41
Ciment et chaux hydraulique			26
Houille		49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934		7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes			2
Chevaux	1		1
Peaux vertes et salées, etc			414
Fer, en gueuse		617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre		2	
Mélasse	28	7	
Clous			4
Avoine		41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	658		
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	
Guénilles			13
Sel		29	1
Pierre, pour la taille		4,314	
do impropre à la taille		105	38
Graines, de toutes sortes	33	3	236
Sucre			3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25		
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine			1,125
Marchandises, non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	
Flottes		20	
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc		22	
Douves et fonds, barils		57	
do do pipes	332	339	
do do Indes occidentales	287	444	
Bardeaux		12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	
Articles en bois, etc	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 21 avril 1886.

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

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.			
Alcalis, potasse et perlasse	113		
Pommes	33		
Produits agricoles non énumérés, légumes			2
Instruments aratoires			9
Orge			1,709
Houille		25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson			2
Farine	6,140		11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes, etc			170
Fer, en gueuse		1,137	
do tout autre		7	
Saindoux et huile de saindoux		6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1		
Avoine			12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17		
Pois	362		
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille		3,531	
do brute	12	543	
Graines		4	44
Sucre	15		1
Spiritueux		99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine			86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88		24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils		27	
do pipes	184		
do Indes occidentales	131	838	
Bois de construction, carré	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

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

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

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

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

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

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

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté du conseil du 28 mars 1889.

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

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

* Cette quantité de grains a été réexpédiée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Lauren jusqu'à Montréal.

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

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge			735
Maïs	109,191	6,815	66,128
Avoine			731
Seigle	518		
Blé	76,379	3,835	54,282
Total du grain	186,088	10,650	121,876
Autres articles	19,306	173,832	53,579
Total	205,394	184,502	175,455
1884.			
Orge	38	52	
Maïs	55,552	9,552	53,707
Avoine	872		9,874
Seigle	477		
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge			228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine			882
Pois	11		
Seigle			
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge			
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine		41	4,790
Pois	608		
Seigle			
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254

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

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.		Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.		Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.						
Orge.....						1,709
Maïs.....	24,609		6,898			83,431
*Avoine.....						12,050
Pois.....	362					
Seigle.....						
Blé.....	160,063		4,940			37,678
Total du grain.....	185,034		11,838			134,868
Autres articles.....	28,800		55,794			69,447
Total.....	213,834		67,632			204,315
1888.						
Orge.....						2
Maïs.....	66,443		25,469			102,974
Avoine.....						26,510
Pois.....			54			
Seigle.....			632			179
Blé.....	93,915		14,365			39,999
Total du grain.....	160,358		†40,520			169,664
Autres articles.....	23,541		73,281			68,803
Total.....	183,899		113,801			238,467
1889.						
Orge.....						
Maïs.....	195,350		11,200			147,045
Avoine.....	320					27,492
Pois.....						
Seigle.....	1,284		634			
Blé.....	70,815		7,241			39,229
Total du grain.....	267,769		19,075			213,766
Autres articles.....	25,158		111,509			99,808
Total.....	292,927		130,584			313,574
1890.						
Orge.....						6,519
Maïs.....	150,999		11,584			180,842
Avoine.....	879		73			27,030
Pois.....						14
Seigle.....	1,120		1			
Blé.....	75,515		5,241			31,527
Total du grain.....	228,513		16,899			245,932
Autres articles.....	7,459		127,401			81,901
Total.....	235,972		144,300			327,833

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

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

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

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

CANAUX—
ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Canal Welland, 1889				17,061 73	23,791 75
do 1890				17,294 68	27,935 15
Augmentation				232 95	4,143 40
Diminution					
Canaux du Saint-Laurent, 1889				1,471 78	9,134 72
do 1890	52 60			667 03	8,103 19
Augmentation	52 60				
Diminution				804 75	1,031 53
Canal Chambly, 1889				30 46	3,550 36
do 1890				7 45	1,140 30
Augmentation					
Diminution				23 01	2,410 06
Canal Rideau, 1889				222 43	996 75
do 1890	2 00				896 36
Augmentation	2 00				
Diminution				222 43	100 39
Canaux de l'Ottawa, 1889				1,425 13	10,071 16
do 1890				570 00	8,676 26
Augmentation					
Diminution				855 13	1,394 90
Canal Saint-Pierre, 1889	1 96		9 98	150 50	457 71
do 1890	3 79			60 17	275 37
Augmentation	1 83		9 98		
Diminution				90 33	182 34
Canal de la Trent, 1889					21 42
do 1890				10 61	51 06
Augmentation					
Diminution				10 61	29 64
Canal Murray, 1889					106 64
do 1890					
Augmentation					106 64
Diminution					
Total, augmentation	56 43				
Total, diminution			9 98	1,752 09	839 54

Somme remboursée à raison de déduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1889, \$48,725.80 ; revenu actuel, \$332,383.51.
Somme remboursée à raison de déduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et S. Laurent, 1890, \$41,635.46 ; revenu actuel, \$306,424.05.

REVENU.
terminées le 31 décembre 1889 et 1890.

	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
	29,024 36	27,981 74	38,022 03	34,429 54	28,047 61	20,623 14	486 48	219,468 38
	25,323 04	29,219 82	25,407 30	27,792 97	21,998 15	19,682 69	15 12	194,668 92
		1,238 08						
	3,701 32		12,614 73	6,636 57	6,049 46	940 45	471 36	24,799 46
	11,446 53	14,280 85	12,104 21	10,388 30	8,578 97	5,833 39	54 79	73,293 54
	10,541 08	12,570 66	14,050 70	12,741 35	11,611 53	6,882 11	70 41	77,290 66
			1,946 49	2,353 05	3,032 56	1,048 72	15 62	3,997 12
	905 45	1,710 19						
	3,784 91	3,401 38	3,439 48	2,494 65	2,545 89	1,486 99		20,734 12
	3,186 29	2,422 48	2,843 64	3,533 65	3,423 79	1,627 15		18,184 75
				1,039 00	877 90	140 16		
	598 62	978 90	595 84					2,549 37
	1,176 33	1,632 35	1,295 14	858 41	729 51	327 61	1 24	7,239 77
	1,039 30	1,229 55	934 90	836 50	863 18	430 82	1 16	6,288 77
				28 09	138 67	103 21		
	137 03	402 80	360 24				0 08	951 00
	9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16		56,961 55
	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99		48,252 36
		89 20				787 83		
	1,617 60		2,048 89	1,877 80	1,791 90			8,709 19
	356 00	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	2,919 67
	170 40	203 26	203 18	440 84	301 75	217 51	43 65	1,919 92
				2 49				
	185 60	129 84	208 91		78 60	89 33	29 14	999 75
	51 20	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06		492 28
	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00		708 94
	59 14	55 30	25 11	2 11	30 81	3 94		216 66
	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	38 16	745 19
	6,954 91	1,731 22	13,704 15	5,005 11	3,762 85	1,100 42	446 80	33,049 80

Total pour l'année 1889..... \$331,109 31
Total pour l'année 1890..... 348,059 51

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passés par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1889 et 1890.

	GRAINS.								Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	avoine.	Seigle.	* Tous autres.			
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
Canal Welland, 1889	7,981	126,664	353,565	4,272	28,356	2,673	18,552	84,868	626,911	
do 1890	14,569	118,002	327,364	10,850	27,728	1,949	20,876	60,398	581,286	
Augmentation.	6,578	8,662	26,201	6,558	628	1,124	2,324	24,470	45,625	
Diminution.										
Canaux du Saint-Laurent, 1889.	8,324	99,045	201,563	2,811	1,703	1,292	22,844	60,713	308,295	
do 1890.	6,865	101,420	161,720	1,569	4,507	4,376	31,448	43,457	355,342	
Augmentation.	1,459	2,375	39,843	1,242	2,804	3,084	8,604	17,276	42,953	
Diminution.										
Canal Chambly, 1889	252	3		1,078	1,370			433	84,801	
do 1890	207	45	7	496	632			562	85,132	
Augmentation.	45	42	7	582	738			129	381	
Diminution.										
Canal Rideau, 1889	366	311	52	270	13	23	210	59,803	61,048	
do 1890	487	191	35	101	91	107	342	38,651	40,005	
Augmentation.	121	120	17	169	78	84	132	21,152	21,043	
Diminution.										
Canaux de l'Ottawa, 1889	19	70	2	390	855	1	1,699	614,851	617,887	
do 1890	19	44		119	1,378	20	2,139	531,076	534,795	
Augmentation.										
Diminution.										
Augmentation.										
Diminution.										
Canaux du district de Newcastle, 1889	43									
do 1890	43									
Augmentation.										
Diminution.										
Canal Murray, 1889	60	384		1,070		454	1,092	621	3,681	
do 1890	60	384		1,070		454	1,092	621	3,681	
Augmentation.										
Diminution.										
Total, augmentation.	5,422	6,007	66,056	5,364	2,039	2,517	12,721	149,581	193,581	
Total, diminution.										
Total pour 1889									1,798,408	
Total pour 1890									1,604,827	

	GRAINS.								Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	avoine.	Seigle.	* Tous autres.			
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
Augmentation.										
Diminution.										
Canal Saint-Pierre, 1889	1,505									
do 1890	1,629									
Augmentation.	124									
Diminution.										
Canaux du district de Newcastle, 1889	43									
do 1890	43									
Augmentation.										
Diminution.										
Canal Murray, 1889	60	384		1,070		454	1,092	621	3,681	
do 1890	60	384		1,070		454	1,092	621	3,681	
Augmentation.										
Diminution.										
Total, augmentation.	5,422	6,007	66,056	5,364	2,039	2,517	12,721	149,581	193,581	
Total, diminution.										
Total pour 1889									1,798,408	
Total pour 1890									1,604,827	

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

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.		Montant des péages.		Total, péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	cts.	
Alcalis, potasse et perlasse.	2	1					68		1	70		71	0 15	14 00	14 15
Pommes.	118	32							32	118		150	4 80	2 33	7 79
Produits agricoles non énumérés, légumes.	1	18	200				1		18	202		220	2 70	10 28	12 98
Produits agricoles non énumérés, animaux.							14			14		14		2 80	2 80
Instruments aratoires.															
Orges.	108	144							4,311	6,519		10,830	646 65	1,303 80	1,950 45
Os.	1				79	4			187	148		333	21 58	13 85	35 43
Soufre.	3				736				1			1	0 02		0 02
Ciment et chaux hydraulique.	50	422			52				87			736	110 40		110 40
Argile, chaux et sable.	92				50				87			87	11 82		11 82
Houille.					161,616	615	17,280	22,781	178,988	422		472	0 94	44 25	45 19
Mais.	1				180,842		146,552		327,394			327,394	35,795 50	2,427 10	38,222 60
Pesliaux.					1				1			1	0 02	65,478 00	65,478 00
Cocon, brut.															0 02
Faencerie et poterie.															0 15
Bois de teint. et mat. tinctor.	51				170				172	51		233	25 80	9 85	35 65
Poisson.															
Lin et chanvre.							403		8	14,461		14,461	2,042 79		2,042 79
Fleur de farine.	4,854				9,204				2	27		295	1 20	4 90	6 10
Menthes.	4				21				205			205	2 85		2 85
Gypse.									1	25		26	3 75	0 20	3 95
Verrerie, de toutes sortes.	2				6										
Foin pressé.															
Cochons.	20	10			1	1			34	14		48	1 33	1 05	2 38
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.					55				55			55	8 25		8 25
Glace.	450	15,143			9,473				24,618	450		25,068	1,230 90	2 82	1,233 72

4 62	36	5	36	1	508	1	80		36	5	36	4 62			4 62
105 49	712	5	128				4		712		712	105 04	0 45		105 49
261 90	5,238		5,238				5,238		5,238		5,238	261 90			261 90
145 0												145 0			145 0
7 30	2,900								2,900		2,900	7 00	145 00	7 30	145 0
4,141 35	37								37		37	0 75	4,140 60	4,141 35	4,141 35
3 00	20,708								20,708		20,708	3 00	3 00	3 00	3 00
665 55	4,437								4,437		4,437	665 55			665 55
17 55	102								102		102	24 30			24 30
1 95	117								117		117	17 55			17 55
5,533 80	60								60		60	1 95			1 95
3 08	27,728								27,728		27,728	2 75	5,533 80	5,533 80	5,533 80
0 40	6								6		6	0 40	1 20	0 40	0 40
0 40	2								2		2	0 40	2 80	0 40	0 40
0 23	14								14		14	0 20	0 26	0 23	0 23
65 60	3								3		3	0 06	65 60	65 60	65 60
5 70	328								328		328	5 10	0 60	5 70	5 70
123 88	37								37		37	122 70	1 13	123 88	123 88
288 40	863								863		863	122 70	1 13	123 88	123 88
187 53	1,540								1,540		1,540	64 20	224 20	288 40	288 40
1,152 20	428								428		428	47 33	140 20	187 53	187 53
1,135 06	326								326		326	47 33	140 20	187 53	187 53
528 66	5,761								5,761		5,761	3 66	1,131 40	1,152 20	1,152 20
30 10	852								852		852	2 70	27 48	30 10	30 10
148 95	5,544								5,544		5,544	596 88	1 78	528 66	528 66
190 58	155								155		155	2 70	27 48	30 10	30 10
52 90	993								993		993	148 95			148 95
0 75	926								926		926	120 58			120 58
21 00	268								268		268	2 10	50 80	52 90	52 90
0 02	5								5		5	0 75	10 80	21 00	21 00
22,895 94	122								122		122	10 20	10 80	21 00	21 00
0 15	54								54		54	0 02	0 02	0 02	0 02
0 15	1								1		1	0 15			0 15
4,800 44	118,002								118,002		118,002	65 50	22,830 44	22,895 94	22,895 94
18 42	1								1		1	0 15		0 15	0 15
602 25	1								1		1	0 15		0 15	0 15
4,800 44	32,527								32,527		32,527	4,454 00	406 44	4,800 44	4,800 44
18 42	188								188		188	14 63	3 79	18 42	18 42
602 25	98 03								98 03		98 03	504 22			504 22
1,417 2	10,608								10,608		10,608	1,417 2			1,417 2

No (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux												
Cercles												
Rochas à houblon												
Bois de serv., scés, sur navires	760	5,071					760	5,071	5,891	18 22	540 86	569 08
Bois de serv., en radeaux		15						15	15		2 03	2 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires		1						1	1		0 25	0 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	23	3					23	3	26	0 58	0 25	0 83
Liens de ch. de fer, sur navires		10				47		57	57	1 69	1 69	1 69
Liens de ch. de fer, en radeaux												
Billots de scéage	60	3,626					60	3,784	3,844	2 10	204 28	206 38
Douves et fonds, barils		218						218	218		17 40	17 40
“ “ pipes												
“ “ Indes occidentales.												
Douves, saloirs												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	1						1		1	0 15		0 15
Bois de cons., carré, sur navires	6	5					6	5	11	0 25	0 25	0 50
Bois de cons., en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqués												
Total, fret payant péages.	8,831	26,885	315	709			77	456	9,223	28,050	1,780 03	2,014 11
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		200							200			
Grand total du fret	8,831	27,085	315	709			77	456	9,423	28,250		

Total, péages sur navires	467 92	880 08
“ “ passagers	134 26	269 10
“ “ articles en franchise		\$10 50
Total, péages	836 25	3,164 19

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Alcalis, potasse et perlasse.	58						10	58	2,385	2 00	11 60	13 60	13 60	
Pommes.	2,363							2,385			357 75	357 75	357 75	
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	222						222	576		33 30	86 40	119 70	119 70	
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	231						231	231			34 65	34 65	34 65	
Instruments aratoires.	8						8	8			1 60	1 60	1 60	
Oryz.	916						916	916			19 62	19 62	19 62	
Briques.	326						421	65			63 15	63 15	63 15	
Os.	65							65			9 75	9 75	9 75	
Soufre.	1,855						1,909	1			286 35	286 50	286 50	
Ciment et chaux hydraulique.	9						16	1,213		2 40	181 95	184 35	184 35	
Argile, chaux et sable.	14,037						61,131	1,229			20,275 20	20,275 20	20,275 20	
Houille.	685						12,225	135,168			258 20	258 20	258 20	
Mais.	28						28	28			4 20	4 20	4 20	
Bestiaux.														
Coton, brut.	131						134	26			5 20	5 20	5 20	
Faïence et poterie.	19						19	3 80			0 15	0 15	0 15	
Bois de feint, et mat. tinctor.	116						142	1			0 30	0 30	0 30	
Poisson.	2						2	2			406 65	414 00	414 00	
Lain et chanvre.	1						49	2,711		7 35	406 65	414 00	414 00	
Fleur de farine.	60						423	483		12 00	84 60	96 60	96 60	
Meubles.	1													
Gypse.	422						440	74		88 00	14 80	102 80	102 80	
Verrerie, de toutes sortes.														
Toin, pressé.	39						39	39			5 85	5 85	5 85	
Cochons.	35						35	35		1 65	5 25	6 90	6 90	
Chevaux.	11						11	11						
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	5						5	5			0 75	0 75	0 75	

Glace.	19,806						241	20,047		3,007 05	106 84	3,007 05	3,007 05	
Fer, chemins de fer.	2,037						66	3,003		450 19	2 35	452 54	452 54	
" en grueuse.	2,243						94	2,337		350 55	8 35	358 90	358 90	
" tout autre.								57						
Minevrai de fer.														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre min. except le fer.	78						3,463	3,463		11 70	173 15	184 85	184 85	
Saoudoux et huile de saind.	9						3	3		1 70	0 45	2 15	2 15	
Farines, de toutes sortes.	4						4	343		1 35	51 45	52 80	52 80	
Vianes, autres que le lard.	1						1	4		0 60	0 60	0 60	0 60	
Marbre.	20						20	20		4 00	0 20	4 20	4 20	
Manille.	20						3	3		56 40	0 60	57 00	57 00	
Mélasses.	282						282	282		506 97	0 20	507 17	507 17	
Clous.	2,350						180	2,530		25 13	25 13	25 13	25 13	
Avoine.	465						465	785		109 00	44 20	153 20	153 20	
Huile, en barils.	543						2	545						
Tourteaux oléagineux.	3						3	3		0 45	106 84	107 29	107 29	
Pois.	28						61	17		2 35	28 69	31 04	31 04	
Lard.	236						243	65		7 84	13 00	20 84	20 84	
Poix et goudron.	12						24	24		4 80	13 00	17 80	17 80	
Guennilles.	2						2	2		0 40	22 40	22 80	22 80	
Seigle.	2						112	112		0 40	36 58	37 38	37 38	
Résine.	2,595						8	8		0 45	1,298 10	1,298 55	1,298 55	
Sel.	24						339	339		3 60	451 05	454 65	454 65	
Pierre, pour la taille.	4						1	4		0 80	1 00	1 00	1 00	
" impropre à la taille, non ouvrée.														
Graines, de toutes sortes.	46						619	619		51 60	51 60	51 60	51 60	
Moutons.	509						43	10		1 50	28 35	29 85	29 85	
Candres de soude.	3,308						10	10		0 20	285 19	285 39	285 39	
Sucre.	179						916	1,426		20 45	20 45	20 45	20 45	
Spiriteux, bière, etc.	92						255	1,366		1 60	714 18	715 78	715 78	
Tabcac, brut.	337						207	3,563		53 00	148 20	191 20	191 20	
Tabac, fin.	6						1	476		0 15	0 15	0 15	0 15	
Terrebenline.	124						92	92		0 15	13 95	14 10	14 10	
Blanc de plomb.	865						347	347		0 45	76 80	77 25	77 25	
Blanc de ceruse.	21						3,437	3,437		68 74	68 74	68 74	68 74	
Laine.	21						180	180		0 20	25 20	25 40	25 40	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	3,923						687	687		0 75	137 40	138 15	138 15	
Excise.							21	21		3 15	0 75	3 90	3 90	
Barils, vides.							3	4,912		982 35	513 60	1,495 95	1,495 95	
Corbes pour bâtiments.							55	55		3 66	13 54	17 20	17 20	
Flottes.							19	19		9 88	3 66	13 54	13 54	

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

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, — montée.	Montant des péages, — descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de claufrage, sur navires en radeaux														
Houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	82	25	228	1,600					310	1,625	1,935	27 60	242 25	269 85
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires														
“ en radeaux														
Billots de sciage														
“ pipes														
“ Indes Oc.														
Douves, salots														
Piquets et perches pour clôtures sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
“ en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqués	66	7	9,785	1,622					66	7	73	27 20	2 00	29 20
Total du fret payant péages	43,907	102,918	9,785	1,622					53,692	181,352	235,044	8,846 30	23,675 67	32,521 97
<i>Articles en franch. ayant payé plus péages s. le c. Welland:</i>														
Produits agricoles, animaux.		14									14			
“ légumes.		1									1			

Alcaïs	70	70												
Mais	130,798	49	4,832						130,798	49	130,798			
Poisson	3,065	1							3,065	1	3,065			
Fleur de farine	1	1							1	1	1			
Méubles	3	3							3	3	3			
Vannerie	3,195	384							3,195	384	3,195			
Chevaux	384	222							384	222	384			
Bois de serv., scié, sur navires do en rad	222	142							222	142	222			
Farines, de toutes sortes.	142	479							142	479	142			
Marchandises	479	2							479	2	479			
Avoine	2	6							2	6	2			
Tonneaux oléagineux	6	221							6	221	6			
Huile, en barils	221	1,120							221	1,120	221			
Leard	1,120	2							1,120	2	1,120			
Seigle	2	54							2	54	2			
Graines, de toutes sortes.	54	75,515							54	75,515	54			
Suif	21	26							21	26	21			
Ble	1	1							1	1	1			
Whisky, etc.		6,558							6,558		6,558			
Articles en bois	6,538													
Houille, en fr., par ordre en c.														
Cryolithe, en fr., ayant payé plus péages sur le c. Rid.														
Grand total, fret	50,445	817	9,805	1,622					60,250	406,540	466,790			
Total des péages sur navires												4,481 37	4,487 80	8,969 17
“ passagers												235 50	1,717 95	2,013 45
“ marchandises en franchise														
Total des péages												13,628 17	29,881 42	43,504 59

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des peages. Montée.	Montant des peages. Descente.	Montant total des peages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasce...	43	152					10		10	1 00		1 00
Pommes...							108		108	4 46		11 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes...	1,144	388					1,144	388	1,532	44 78	14 59	59 37
Produits agricoles, non énumérés, animaux...	117	240			20		137	240	377	10 88	9 80	20 68
8 Instruments aratoires...	157	495	1				101	4	105	14 47	0 25	14 72
Orge...	9,816	331	720		161		158	495	653	3 76	9 90	13 66
Os...	200	25	164		88		10,899	189	11,230	413 19	23 30	436 49
Soufre...	650	942					288	22 83	288	22 83		22 83
Ciment et chaux hydraulique...	17,281	6,252	148		3,541		650	242	892	63 74	23 37	87 81
Argile, chaux et sable...	32	1,598					20,970	6,252	97,222	787 47	236 51	1,023 98
Houille...	40	2,854			452		56	3,860	3,905	3 31	1,935 37	1,935 37
Bestiaux...	73						40	494	534	2 32	36 14	38 46
Coton, brut...	19						73		73	11 89		11 89
Faïence et poterie...	221	44			208		222		222	12 05		12 05
Bois de feuillure et mat. finet.	2	164					221	44	295	17 36	2 99	20 35
Poisson...	890	22			128		2	164	166	0 20	6 15	6 35
Lin et chanvre...	134	41					890	150	1,040	62 08	11 31	73 39
Meubles...	649	160					175	16 66	175	16 66	3 15	19 81
Gypse...	412	459			13		640	100	809	10 12	6 07	16 19
Verre, de toutes sortes...	2	10					109	8	117	17 98	0 45	18 43
Poin, pressé...	107	260			2		488	459	897	17 48	29 18	46 66
Cochons...							2		12	0 08	0 77	0 85
Peaux vertes et salées, cornes et sabots...							108	262	370	7 10	16 59	23 69
Glace...							9		9		0 48	0 48
		1,467						1,467			206 63	206 63

5 Fer, chemin de fer...	180	151					180	151	331	8 99	11 33	20 32
“ en grueuse...	241	5					241	5	246	20 08	0 19	20 27
“ tout autre...	9,193	2,675	15		57		9,265	2,675	11,940	382 86	103 77	486 63
Minéral de fer...												
Cryolithe ou minéral chim., et autre minéral, excepté le fer...	82	79					82	81	163	7 97	3 95	11 08
Saoudoux et fuites de saoudoux...	101	933			3		101	936	1,037	5 82	38 44	44 26
Farines, de toutes sortes...	20	17					20	17	37	1 73	0 66	2 39
Viandes, autres que le bœuf...	14						14		14	2 66		2 66
Marbre...	1						1		1	0 75		0 75
Manille...	487	10			481		938	963	1,528	94 60	48 15	142 75
Mélasses...	565	663					565	663	2,178	22 66	72 87	95 53
Clous...	339	2,173					696	230	8	62 80	19 36	82 20
Avoine...	491	70	30		100		8		8	0 75		0 75
Huile, en barils...	8						1,108	20,676	21,844	25 43	413 60	439 03
Tonneaux oléagineux...	1,108	20,676					18	55	73	1 21	3 96	5 17
Pois...	7	55					298	157	455	28 37	6 22	34 59
Pommes de terre...	298	149			8		185	5 66	5 70	5 70	12 36	17 06
Lard...	28	134			23		241	107	348	16 53	0 65	21 88
Peinture...	62	107			179				10			0 65
Iron, et gondron...												
Cuailles...	3	1,424					3	1,424	1,427	0 24	28 48	28 72
Seigle...	8	121					2,163	121	2,282	108 54	6 05	114 59
Résine...	2,897	135					2,000	161	3,061	250 02	7 04	257 06
66 Pierre, pour la taille...	523						2,645		2,645	99 62		99 62
“ ouvrière...	149				47		196		196	9 80		9 80
“ impropre à la taille, non ouverte...	60	10,326					60	10,326	10,386	1 20	206 40	207 60
Graines, de toutes sortes...	1,663	232					1,663	232	1,896	63 53	8 81	72 34
Moutons...	79	151					154		154	11 64		11 70
Cendre de soude...	11	22			51		130	43	173	12 63	2 45	14 78
Acier...	825	6					11	22	33	0 87		3 11
Sucre...	320	14			1,597		2,422	6	2,428	216 69	0 30	216 99
Tabac, brut...	21						24		24	2 14		2 14
Spiritueux, bière, etc...	1				3		24		24	0 63		0 63
Tabac, brut...	1				14		15		15			
Stain...	133	56					123	56	179	19 11	2 80	21 91
Étain...	2	18					104	18	122	5 48	0 38	6 38
Tébéenthène...	21,899	569			102		21,899	569	22,468	438 65	11 88	450 63
Dé...	12				6		18		18	2 49		2 49
Blanc de plomb...	12						12		12	2 19	0 10	2 29
Blanc de céruse...												
Tous autres effets et marchandises non énumérés...	2,915	1,240	2	270	686	300	5	65	3,608	1,875	402 69	561 02
Écorce...	184						2		2	20 26		20 26
Barils, vidés...	800	4,364					800	4,364	5,164	1 40	76 37	77 77
Courbes, pour bâtiments...												
Flottes...												
Bois de chauffage, sur navires...	5,832	6,331					5,832	7,045	12,877	108 73	172 42	281 17

N^o (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.	Montant des péages en descendant, \$ cts.	Total, montant des péages, \$ cts.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux												
Cerclés												
Echalas à hotblon												
Bois de serv., soit, sur navires	20,475	319	597				20,794	16,815	37,609	542 99	453 45	996 44
en radeaux	176						176		176	7 88	7 88	7 88
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	17,088						17,088	17,088	17,088		427 20	427 20
Liens de ch. de fer, sur navires	1,929						1,929	1,929	1,929		38 49	38 49
en radeaux	42						42	20,715	20,757	1 00	472 90	473 90
Billots de sciage,												
en radeaux												
Donnes et fonds, barils												
“ “ “ pays												
“ “ “ Indes Occ.												
Donnes, salons.	20	24					20	24	44	4 88	4 13	9 01
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	10						10	1,954	1,452	0 25	18 19	22 55
Bois de cons., carré, sur navires	198						198	9,646	10,637	4 36	244 25	269 75
en radeaux	1,011						1,011	10,354	10,354	25 50	26 95	26 95
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqués	39	20					39	20	59	7 80	4 00	11 80
Total, fret payant péages	107,765	144,544	1,631	1,085	2,065	11,029	20,211	121,076	168,451	289,527	4,733 28	5,463 21
Articles en franchise ayant payé petits péages sur le canal Welland:—												
Maïs												
Houille, par A. C., en fr.	56,878	4,707		80		30,242	400	5,107	5,107	87,200		87,200

Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884.—	Ciment et chaux hydraulique.		Houille.		Agrile, chaux et sable.		Fer, tout autre.		Marchandises.		Pierre, brute.		Bois de cons., carré, sur nav.		Bois de service, scié.		Pierre, pour la taille.		Min. de fer, ayant payé pleins péages sur le canal Welland.		Fret—Grand total.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.			
	982	385							582												
	2				80																
	1																				
	1,926	360																			
	74								64												
	900								900												
	3								3												
	166,112	152,931	1,247	1,631	2,065	41,351	20,611	209,825	177,238	387,063											
Total des péages sur navires											4,365 63		1,562 37		5,928 00						
“ “ passagers											420 85		670 87		1,091 22						
“ “ articles en franchise											\$4,730 64										
Total des péages											9,519 26		7,696 45		17,215 71						

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

N^o (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		321							321		321	\$ 10 71
do do en radeaux.									1,590		1,590	337 63
Liens de chemin de fer, sur navires.		995		595								
do do en radeaux.												
Billots de sciage.												
Douves et fondis, barils.												
do pipes.												
do Indes Occidentales.												
4 Douves, saloirs.	2	367		49					416	2	418	299 41
Bardeaux.		1							1		1	1 76
Épaves et perches pour clôtures, sur navires.												
do do en radeaux.		290							290		290	7 85
Bois de construction, carré, sur navires.		1,370							1,370		1,370	23 63
do do en radeaux.		200							200		200	1 08
Traverses.		49							49		49	45 49
Articles en bois et bois en partie fabriqué	6									6	55	
Total du fret payant péages.	527	494,581	8	113,567					535	608,148	608,683	43,791 37
<i>En franchise par arrêté en conseil.</i>												
Bois de chauffage.		10,150							10,150		10,150	
Flottes.		11,126							11,126		11,126	
Bois de service, scié, en radeaux.		1,273							1,273		1,273	
Mâts et espars.		10							10		10	
Traverses de chemin de fer, en radeaux.		3,525							3,525		3,525	
Billots de sciage.		13,872							13,872		13,872	
Bardeaux.		6							6		6	
Épaves, etc., en radeaux.		10							10		10	
Bois de construction, carré.		2,460							2,460		2,460	
Articles en bois.		240							240		240	
Grand total, fret.	527	537,233	8	113,567					535	650,820	651,355	

Total des péages sur navires.	4,962 48
“ articles en franchise.	172 51
Quaiage et emmagasinage.	8 00
Amendes et dommages.	18 00
Autres recettes.	
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.	48,252 36

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

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNÉE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.											420	37 74
Pommes.		353						67				
Produits agricoles non énumérés, légumes.												
“ “ annaux												
— Instruments aratoires												
Orge.		2									2	0 20
Bricks.												
Os	28		350								350	28 21
Soufre											28	10 84
Ciment et chaux hydraulique.											188	33 62
Argils, chaux et sable.	56										105	10 50
Houille	32										4,941	518 14
Mans		203		130							81,567	8,085 69
Besiaux.											7	0 24
Coton, brut.		80									80	2 58
Fabricerie et poterie.												
Bois de teinture et matières tinctoriales.		10									10	1 00
Poisson.											95	9 50
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.	207										207	6 90
Meubles.												
Gypse.												
Verre, de toutes sortes.												
Foin, pressé.	218	1,438	155								373	1,438
Cochons.												
Chevaux.		23									23	0 83
Peaux vertes et sales, cornes et sabots.												
Glacé.		410	403	5,955							1,515	7,880
Fer, chemin de fer.												
“ en greuse.												

“ tout autre.													
Minéral de fer.											129	12 90	
Cryolithe, minéral chim., et autre min., except. le fer.													
Saoudoux et huile de saoudoux		48									48	1 60	
Farines, de toutes sortes.													
Vianes, autres que le lard.													
Marbre.													
Manille.													
Mélasses.													
Clous.		632									645	64 50	
Avoine.		4											
Huile en barils.													
Tourteaux oléagineux.													
Pois.		80									80	2 99	
Lard.		3									3	0 30	
Pommes de terre.	2												
Peaux de bœuf.													
Peinture.													
Pois et godron.													
Guenilles.													
Seigle.		409									16	1 60	
Résine.		63									257	25 70	
Sel.													
Pierre, pour la taille.													
“ ouverte.													
“ impropre à la taille, non ouverte.													
Graines, de toutes sortes.													
Montons.		156									156	5 20	
Cendres de soude.													
Acier.													
Sucre.													
Spirtueux, bière, etc.	1										1,203	120 30	
Tabac, brut.											1	0 04	
Sulf.											4	0 27	
Eau.													
Terreventine.													
Blanc de plomb.		45									103	10 80	
Ble.											45	1 50	
Bianc de ceruse.													
Laine.													
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	842	296	171								2,956	312 22	
Ecorce.													
Barils, vides.													
Courbes, pour bâtiments.													
Flottes.		48	123	4,982							123	185 87	
Bois de chauffage, sur navires.													
“ “ en radeaux.													
Cercles.													
Echalas à houblon.													
Bois de service, scié, sur navires.	4,776		78,357								83,133	4,875 65	
“ “ en radeaux.		50									50	4 00	

N^o (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages, \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									
Traverses de chemin de fer, sur navires.	910						1,558		124 32
Billots de sciage.									
Douves et fonds, barils.									
“ “ pipes.									
“ “ Indes Occidentales.									
“ “ Douves, suloirs.	88						135		35 44
“ “ Bardeaux.									
Total du fret payant péages.	7,680	4,118	85,113	6,085			92,793	109,070	15,703 90
Houille, en franchise, par arrêté en conseil.	544						544		544
Grand total, fret	8,224	4,118	85,113	6,085			93,337	109,070	202,407
Total, péages sur navires									
“ passagers									
“ articles en franchise									
Amendes et dommages									
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau									
									2,406 79
									60 31
									13 75
									18,184 75

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1890.

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

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse	1	20							1	20	21	3 08
Pommes	41	65							41	65	106	2 50
Produits agricoles, non énumérés, légumes	25	32							25	32	57	1 84
do animaux	144	335							144	335	479	13 96
Instrumentes aratoires	51	138							51	138	189	20 18
Orges	101								101		101	2 37
Briques	24	17							24	17	41	1 51
Os	2	31							2	31	33	1 27
Soufre	85								85		17	3 01
Ciment et chaux hydraulique	419	2							419	2	421	9 96
Argile, chaux et sable	10,916								10,916		10,916	463 98
Houille	1	34							1	34	35	1 08
Mais	4	7							4	7	11	0 33
Bestiaux												
Coton, brut	31	20							31	20	51	4 93
Poterie et faïence		1								1	1	0 09
Bois de teinture et matières tinctoriales	113								113		113	2 76
Poisson												
Lin et chanvre	79	408							79	408	487	13 22
Fleur de farine	26	40							26	40	66	6 56
Meubles												
Gypse	46	2							46	2	48	4 43
Verrerie, de toutes sortes	497	5							497	5	502	11 89
Foin, pressé		1								1	1	0 03
Cochons	10	7							10	7	17	0 50
Chevaux	3								3		3	0 09
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en graineuse	92								92		92	2 29

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des américains.		De ports américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, \$ cts.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.			
Fer, tout autre.....	297	43							297	43	340	10 24	
Minerat de fer.....													
Cryolite ou minerat chim., et autre min., except. le fer													
Sandoux et huile de sandoux.....	745	2,312							745	2,312	3,057	152 50	
Farines, toutes sortes.....	25								25			0 82	
Vianes, autres que le lard.....	28	5							28	5	48	1 38	
Marbre.....	15								15		20	0 55	
Manille.....													
Mélasse.....													
œClous.....	116	13							116	13	129	11 42	
œA voine.....	292	3							292	3	295	26 62	
Huile, en barils.....	30	61							30	61	91	2 81	
Tourteaux oléagineux.....	84	135							84	135	219	19 92	
Pois.....	5								5		5	0 13	
Pommes de terre.....	61	67							61	67	76	1 83	
Lard.....	137	35							137	35	112	3 15	
Peinture.....	22								22		22	2 24	
Pois et godron.....	25	5							25	5	28	2 28	
Grainilles.....	2	6							2	6	7	0 81	
Soie.....	101								101		107	2 64	
Résine.....	1								1		1	0 09	
Sel.....	958	110							958	110	1,068	31 14	
Pierre, pour la taille	17	1							17	1	94	4 22	
do ouvrée.....	1								1		2	0 27	
do impropre à la taille, non ouvrée.....													
Graines, toutes sortes.....	5	9							5	9	14	0 38	
Mouton.....	5	2							5	2	7	0 20	
Centre de soude.....	25								25		25	2 31	
Acter.....	28								28		28	1 40	
Sucre.....	250	71							250	71	321	31 66	
Spiritueux, bière, etc.....	102	54							102	54	156	17 26	
Tabac, brut.....	1								1		1	0 07	
Sulf.....	2								2		2	0 06	
Etain.....	19	1							19	1	19	1 79	
Térébenthine.....	1								1		1	0 09	

Bic.....	7	184							7	184	191	4 69	
Blanc de plomb.....	18	1							18	1	19	1 80	
Blanc de cèruse.....	28								28		28	2 67	
Laine.....	2								2		4	0 14	
Tous autres effets et marchandises non chunniérés	547	380							547	380	927	98 48	
Barils, vidés.....	40	45							40	45	85	6 21	
Courbes, pour bâtiments													
Flottes.....	2,118	360							2,118	360	2,478	43 93	
Bois de chauffage, sur navires	11,520	704							11,520	704	12,224	207 88	
Bois " en radeaux.....													
Cercles.....													
Echelles à houblon.....													
Bois de service, scés, sur navires	26,326	6,206							26,326	6,206	32,532	2,147 40	
Bois " en radeaux.....	88	4							88	4	92	9 53	
Mâts, espars, et poteaux, sur navires													
Liens de chemins de fer, sur navires	94								94		94	10 00	
en radeaux.....	5,399								5,399		5,399	628 67	
Billots de sciage.....	1,211								1,211		1,211	128 62	
en radeaux.....	100	167							100	167	366	8 61	
Bardeaux.....	128	46							128	46	215	93 18	
Piqués et perches pour clôtures, sur navires	30								30		30	4 61	
" " en radeaux.....	1								1		1	0 13	
Bois de construction, carré, sur navires	20								20		40	0 76	
" " en radeaux.....	500	20							500	20	520	28 75	
Traverses.....	1,205	5							1,205	5	1,205	28 22	
œArticles en bois et bois en partie fabriqué.....													
Total, fret payant péages.....	54,721	25,289							60,787	28,289	84,076	4,356 98	
Houille, en franchise, par ordre en conseil.....	4,373								4,373		4,373		
Bois de chauffage, en franchise, par ordre en conseil	22,125	3,000							22,125	3,000	25,125		
Grand total, fret.....	81,219	26,289							87,285	26,289	113,574		

Total des péages sur navires.....
 " passagers.....
 " houille en franch., \$116 75; bois de chauff., \$418 75
 Quaiage et emmagasinage.....
 Amendes et dommages.....
 Autres recettes.....
 Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.....

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

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson.....	140	674							140	674	814	\$ 8 14
Farine.....	1,126	503							1,126	503	1,629	16 29
Houille.....	1,181	17,172							1,181	17,172	18,353	183 53
Bois de service.....	1,086	1,481							1,086	1,481	2,567	25 67
Autres produits agricoles.....	1,816	6,187							1,816	6,187	8,003	80 03
Autres marchandises.....	540	325							540	325	865	8 65
Total, fret payant péages.....	5,889	26,342							5,889	26,342	32,231	322 31
Péages sur navires.....												1,419 70
Autres recettes.....												177 91
Total, revenu.....												1,919 92

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N^o (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....									
Pommes.....									
Produits agricoles non énumérés, légumes.....									
“ “ “ “ animaux.....									
30 Instruments aratoires.....									
Orge.....		27					27		0 75
Briques.....									
Os.....									
Soufre.....									
Ciment et chaux hydraulique.....									
Argile, chaux et sable.....									
Houille.....									
Mais.....									
Bestiaux.....									
Coton, brut.....									
Faïence et poterie.....									
Bois de teinture et matières tinctoriales.....									
Poisson.....									
Lin et chanvre.....									
Fleur de farine.....		35					35	8	0 43
Métaux.....									
Gypse.....									
Verrerie, de toutes sortes.....									
Toin, pressé.....									
Cochons.....									
Chevaux.....									
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....									
Glace.....									
Fer, chemin de fer.....									
“ “ en gueuse.....									

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1890.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.	5								5		0 15
Pommes.	600	108	269						869	108	17 82
Produits agricoles non énumérés, légumes, animaux.	5	11							5	11	0 82
Orge.	378		692						1,070		0 08
Ciment et chaux hydraulique.	6								6		20 08
Argile, chaux et sable.	2	25							2		0 12
Coton, brut.	6	1							6		0 50
Faïence et poterie.	6								27		0 02
Poisson.	22								1		0 24
Fleur de farine.	8	52							3		0 43
Membrés.	12	19	4						32		0 15
Verreterie, de toutes sortes.	17	1							21		1 08
Chevaux.	17	6	17						1		0 46
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	17	2							42		0 86
Glace.		60	4,293						2		0 04
Fer, chemin de fer.		280							4,293	60	108 85
" " en gueuse.	84								280		5 25
" " tout autre.	246	6							84		1 58
Saindoux et huile de saindoux.	1								253	7	4 78
Farines, de toutes sortes.	1								6		0 12
Marine.	4								1		-0 02
Manille.	3								4		0 10
Clous.	304								3		0 08
Huile, en barils.	17	80	12						304		7 63
Lard.		65	49						182		4 56
Peinture.		1	3						114		2 15
Guénilles.		26							1		0 08
Seigle.	400	54							26		0 67
Sel.	257								400	54	8 47
									257		4 82

Pierre, pour la taille.	181								181		5 40
" " onvrée.	181								181		1 81
Graines, de toutes sortes.	1								1		0 02
Cendre de soude.	50								50		1 26
Sucres.	122								122		3 07
Spiritueux, bière, etc.	52	6							58	6	1 50
Tobac, brut.	8								8		0 06
Étain.		384							8		0 22
Rie.	32								384		0 07
Blanc de plomb.	77								32		0 81
Blanc de céruse.	2								77		1 93
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	386	92	45						2		0 12
Barils, vides.	744	6	195						6		18 20
Bois de chauffage, sur navires.	64	116	441						681	94	7 25
Bois de service, scie, sur navires.									989		0 25
" " en radeaux.	28								505	116	7 84
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									28		6 95
Liens de chemins de fer, sur navires.											0 18
" " en radeaux.									153		1 53
Billots de sciage.											
Douves et fonds de barils.											
" " pipes.											
Indes Occidentales.											
Douves, saibors.											
Bardeaux.	12										0 15
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.											
" " en radeaux.											
Bois de construction, carré, sur navires.	40	6,500							40	6,500	81 75
" " en radeaux.											
Traverses.											
Articles en bois et bois en partie fabriqués.											
Total du fret payant péages.	4,606	7,806	6,190						91	10,798	327 08
Total des péages sur navires.											245 08
passagers.											133 97
Donnages.											38 16
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.											745 19

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

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadiens.....	340,703	4,041 47	731,967	4,184 96	77,722	234 57
Navires à vapeur américains.....	401,406	6,024 17	20,017	140 35	1,973	25 93
Voiliers canadiens.....	275,118	5,530 18	926,601	10,118 61	56,776	930 23
Voiliers américains.....	105,242	2,358 68	62,862	453 25	95,276	1,216 06
Total, classe n° 1.....	1,122,469	17,954 50	1,741,447	14,897 17	231,747	2,406 79
<i>Classe n° 2.</i>						
Voyageurs.....	Nombre. 23,704	361 65	Nombre. 61,707	3,104 67	Nombre. 3,598	60 31
<i>Classe n° 3.</i>						
Briques.....	Tonneaux. 335	35 43	Tonneaux. 11,651	499 64	Tonneaux. 185	16 84
Soufre.....	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Ciment et chaux hydraulique.....	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
Argile, chaux et sable.....	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
Poisson.....	223	35 65	408	41 80		
Gypse.....			809	16 19		
Fer, chemin de fer.....			20,378	3,027 37		
do en gueuse.....	36	4 62	3,249	470 46		
do tout autre.....	717	105 49	14,334	845 73		
Sel.....	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
Acier.....			169	22 59		
Pierre, pour la taille.....	5,761	1,152 20	5,676	554 27	2,179	213 76
Pommes.....	150	7 79	2,583	363 85	420	37 74
Orge.....	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Mais.....	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
Coton, brut.....						
Lin et chanvre.....			168	6 65		
Fleur de farine.....	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
Foin, pressé.....			897	46 66	1,811	77 75
Farines, toutes sortes.....	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
Tourteaux oléagineux.....	2	0 40	8	0 75		
Avoine.....	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
Pois.....	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre.....	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Seigle.....	1,549	288 40	3,256	65 30		
Graines, toutes sortes.....	155	30 10	2,084	100 69		
Tabac, brut.....	5	0 75	25	2 29	4	0 27
Blé.....	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
Tous autres produits agricoles, légumes.....	220	12 93	2,330	179 07		
Os.....	1	0 02	254	34 01		
Bestiaux.....	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons.....			51	6 70		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	55	8 25	14	1 23		
Chevaux.....	48	2 38	416	30 59	23	0 83
Saindoux et huile de saindoux.....	37	7 30	244	23 23		
Viandes, autres que le lard.....	15	3 00	41	2 09		
Lard.....	323	65 60	650	63 28		
Moutons.....			165	13 20	156	5 20
Suif.....	122	21 00	108	14 58		
Laine.....			26	3 90		
Tous autres produits agricoles, animaux.....	14	2 80	608	55 33		
Total, classe n° 3.....	531,237	104,185 06	195,180	11,877 56	12,380	1,046 66

MENTAIRE A—Suite.

mentionnés, et le montant des péages perçus pendant la navigation de 1890.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
88,288	202 44	173,448	698 14	62,150	591 52	10,454	209 08	24,419	202 00
85	0 50	231	2 37	1,057	17 51				
12,877	39 76	198,303	2,897 98	72,734	1,009 32	60,531	1,210 62	27,381	144 10
254	3 28	28,257	663 99	4,737	58 54				
101,504	245 98	400,239	4,262 48	140,678	1,676 89	70,985	1,419 70	51,800	346 10
Nombre	133 97	Nombre	13,298	Nombre	3,921	Nombre	111 34	Nombre	8,318
12,589		172 51		111 34				81 08	
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
		120	6 90	41	1 51			27	0 76
6	0 12	62	6 06	102	3 01				
27	0 50	7,632	203 99	421	9 96				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
280	5 25								
84	1 58			92	2 29				
253	4 78	35	2 41	340	10 24				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
		1	0 05	28	1 49				
181	3 40			94	4 42				
977	17 82	93	5 20	106	2 50				
1,070	20 08	119	10 22	101	2 37				
				35	1 08				
1	0 02								
60	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 20	43	0 43
		413	38 01	502	11 89				
1	0 02	17	1 30	48	1 38				
				5	0 13				
		1,378	102 57	91	2 81				
114	2 15	1,363	99 49	76	1 83				
		666	51 62	112	3 15				
454	8 47	20	1 48	107	2 64				
1	0 02	19	1 86	14	0 38				
3	0 06			1	0 07				
384	0 97	44	4 32	191	4 69				
16	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03		
		23	2 04	33	1 27				
		649	42 02	11	0 33				
		12	0 72	1	0 03				
		27	2 55	3	0 09				
2	0 04	182	10 97	17	0 50				
42	0 86	9	0 53	25	0 82				
6	0 12	12	1 02	20	0 55				
		36	1 00	172	4 72				
4	0 08	325	23 27	7	0 20				
		1	0 10	2	0 06				
6	0 12			4	0 14				
4	0 08	1,286	105 12	479	13 96				
4,255	73 26	14,666	731 19	5,006	139 27	10,446	104 46	70	1 19

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

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe n° 4.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.....	71	14 15	78	14 60		
Instruments aratoires.....			113	16 32		
Faïencerie et poterie.....			233	43 89	2	0 20
Bois de teinture et matières tinctoriales.	1	0 15	241	15 85	10	1 00
Meubles.....			241	15 85	95	9 50
Verrerie, de toutes sortes.....	35	6 10	658	116 41		
Marbre.....	26	3 95	631	121 23		
Manille.....	4,437	665 55	35	6 86		
Mélasse.....	162	24 30	24	4 70		
Clous.....	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50
Huile, en barils.....	60	1 95	4,059	648 92		
Peinture.....	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
Poix et goudron.....	37	5 70	493	73 96	16	1 60
Guenilles.....	863	123 83	372	26 68	257	25 70
Résine.....			124	23 45		
Cendre de soude.....	993	148 95	2,284	114 99	2,226	220 34
Sucre.....	926	120 58	1,599	299 97		
Pierre, ouvrée.....	852	135 06	5,999	931 17	1,203	120 30
Étain.....	1	0 02	261	10 80	139	13 90
Térébenthine.....			563	98 71		
Blanc de plomb.....	1	0 20	129	7 78	103	10 30
Blanc de céruse.....	1	0 15	149	28 69		
Whisky et tous autres spiritueux.....	268	52 90	701	139 69		
Marchandises non énumérées.....	32,527	4,860 44	1,075	198 71	1	0 04
Total, classe n° 4.....	41,407	6,185 48	35,655	5,388 97	3,834	794 97
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorces.....						
Barils, vides.....	183	18 42	354	36 10		
Courbes, pour bâtiments.....			5,164	77 77		
Flottes.....			12,877	281 17	5,153	185 87
Bois de chauffage, sur navires.....	14,172	602 25				
en radeaux.....						
Bois de service, scié, sur navires.....	60,383	10,371 02	39,544	1,266 29	83,133	4,875 65
en radeaux.....	15	2 03	176	7 88	50	4 00
Cercles.....			1	0 10		
Liens de chemins de fer, sur navires.....	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
en radeaux.....						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	1	25				
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.....	26	0 83	17,088	427 20		
Bois de construction, carré, sur navires.....	73,113	11,073 82	1,432	22 55		
en radeaux.....	17,694	2,651 96	10,637	269 75		
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....						
Bardeaux.....	28	11 20	132	41 00		
Piquets et perches pour clôtures, sur nav. en rad.....	14	9 60	44	9 01	135	34 44
Billots de sciage.....	3,844	206 38	20,757	473 90		
Douves et fonds, barils.....	218	17 40				
pipes.....	187	34 80				
Indes occidentales.....	36	6 73				
Douves, saloirs.....						
Traverses.....			10,354	26 95		
Echalas à houblon.....						
Total, classe n° 5.....	169,971	25,008 40	120,539	2,978 41	90,029	5,224 28

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

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
5	0 15	11	2 09	21	3 03				
		18	2 74	189	20 18				
9	0 24	10	1 48	51	4 93				
				1	0 09				
37	1 08	28	3 64	66	6 56				
18	0 46	7	0 77	48	4 43				
4	0 10								
3	0 08								
		25	2 52	129	11 42				
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 28				
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
		3	0 57	2	0 27				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
				19	1 80				
32	0 81			28	2 67				
77	1 93	3	0 15	156	17 26				
58	1 50	22	1 43	927	98 48	865	8 65	168	5 02
725	18 29	512	71 76						
1,666	42 20	776	98 80	2,573	258 93	865	8 65	168	5 02
		15	1 47					34	1 31
6	0 25	91	11 50	85	6 21				
		9,190	84 16	2,478	43 93			260	3 13
939	7 84	46,567	1,899 16	12,224	207 88			17,853	180 13
		480	25 47						
621	6 95	530,775	40,126 91	38,559	2,147 40	2,567	25 67	347	5 93
		501	5 03	92	9 53				
		32	2 87						
153	1 53	1,590	337 63	5,399	623 67			113	4 50
				1,211	128 62			250	9 34
28	0 18	321	10 71					434	4 90
				94	10 00			34	3 61
		290	7 85	40	0 76				
6,540	81 75	1,370	23 63	520	28 75			1,950	21 25
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
25	1 93	418	299 41	215	93 18			215	18 70
		1	1 76	30	4 61			5	0 38
7	0 33			1	0 13				
				366	8 61			2,126	18 41
8	0 15								
		200	1 08	1,205	28 22			400	2 00
8,328	100 96	591,696	42,884 13	62,524	3,342 30	2,567	25 67	24,021	273 59

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

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
Cryolithe ou minéral chimique.....	2,900	145 00	3,542	177 10		
Gypse.....	205	2 56				
Minéral de fer.....	5,238	261 90				
Pierre impropre à la taille, non ouvrée.....	5,544	528 66	11,005	259 20	129	12 90
Glace.....	25,068	1,233 72	1,407	206 65	8,283	561 80
Total, classe spéciale.....	241,339	40,394 44	173,197	22,473 52	90,620	8,637 99
Total, fret et péages.....	984,014	194,089 53	524,571	60,720 30	201,863	18,171 00
Bois de construction et autres bois en fr.	200	10 50	4,078	369 78		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	31,951	4,792 65	325,204	10,688 85	544	48 84
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	1,016,165	198,892 68	853,853	71,778 93	202,407	18,219 84

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

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

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
181	1 81							420	1 96
4,353	108 85								
4,534	110 66	1,545	77 25	13,973	616 48	18,353	183 53	420	1 96
18,783	707 03	608,633	48,226 36	84,076	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94
		42,672	732 55	25,125	618 75				
				4,373	116 76				
18,783	707 03	651,355	48,958 91	113,574	6,880 72	32,231	1,742 01	24,679	708 94

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

ANNEXE SUPPLÉ

N^o (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Navires de toutes sortes.....	1,122,469	\$ cts. 17,954 50	1,741,447	\$ cts. 14,897 17	231,747	\$ cts. 2,406 79
Passagers.....	Nombre. 23,704	361 65	Nombre. 61,707	3,104 67	Nombre. 3,598	60 31
<i>Produits de la forêt.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes pour bâtiments.						
Flottes			5,164	77 77		
En franchise.....						
Bois de chauffage.....	14,172	602 25	12,877	281 17	5,153	185 87
En franchise.....						
Cercles et échalas à houblon..			1	10		
Bois de service scié.....	60,398	10,373 05	39,720	1,274 17	83,183	4,879 65
En franchise.....						
Mâts, espars, etc.....	27	1 08	3,717	427 20		
En franchise.....						
Liens de chemins de fer.....	57	1 69	1,929	38 49	1,558	124 32
En franchise.....						
Billots de sciage.....	3,844	206 38	20,757	473 90		
En franchise.....						
Douves, de toutes sortes.....	441	58 95				
Bardeaux.....	14	9 60	44	9 01	135	34 44
En franchise.....						
Piquets et perches.....			10	25		
En franchise.....						
Bois de construction, carré.....	90,807	13,725 78	12,109	292 30		
En franchise.....	200		360			
Traverses.....			10,354	26 95		
Total.....	169,960	24,978 78	124,130	2,901 31	90,029	5,224 28
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux.....	1	0 02	562	42 66	80	2 58
Cochons.....			51	6 70		
Chevaux.....	48	2 38	416	30 59	23	83
En franchise.....			3			
Moutons.....			165	13 20	156	5 20
Total.....	49	2 40	1,197	93 15	259	8 61
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....	1	0 02	254	34 01		
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts.....	55	8 25	14	1 23		
Saindoux et huile de saindoux.....	37	7 30	244	23 23		
En franchise.....	72					
Viandes, autres que le lard.....	15	3 00	41	2 99		
Lard.....	328	65 60	650	63 28		
En franchise.....	33		221			
Suif.....	122	21 00	108	14 58		
En franchise.....			54			

MENTAIRE A—Suite.

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1890, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Ton'x	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Toineaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
101,504	\$ cts. 245 98	400,239	\$ cts. 4,262 48	140,678	\$ cts. 1,676 89	70,985	\$ cts. 1,419 70	51,800	\$ cts. 346 10
Nombre 12,589	133 97	Nombre. 13,298	172 51	Nombre. 3,921	111 34	Nombre.....		Nombre. 8,318	81 08
Ton'x.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
		15	1 47					34	1 31
		9,190	84 16	2,478	43 93			260	3 13
939	7 84	11,126		12,224	207 88			17,853	180 13
		47,047	1,924 63	10,150	25,125				
621	6 95	32	287	531,076	40,131 94	38,651	2,156 93	2,567	25 67
28	0 18	1,273		321	10 71	94	10 00		468
		321		10					8 51
153	1 53	1,590	337 63	6,610	752 29				363
		3,525		366	8 61				2,126
		13,872							18 41
8	15								215
25	1 93	418	299 41	215	93 18				18 70
		6							5
7	0 33	1	1 76	31	4 74				0 38
		10							
6,540	81 75	1,660	31 48	560	29 51				1,950
		2,460							400
		200	1 08	1,205	28 22				2 00
8,321	100 66	633,932	42,827 14	87,559	3,335 29	2,567	25 67	24,021	273 59
		649	42 02	11	0 33				
		12	0 72	1	0 03				
42	0 86	182	10 97	17	0 50				
		325	23 27	7	0 20				
42	0 86	1,168	76 98	36	1 06				
		23	2 04	33	1 27				
2	0 04	27	2 55	3	0 09				
6	0 12	9	0 53	25	0 82				
		12	1 02	20	0 55				
4	0 08	36	1 00	172	4 72				
		1	0 10	2	0 06				

N° (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Laine.....			26	3 90		
En franchise.....	13					
Produits agricoles, non énumérés, animaux.....	14	2 80	608	55 33		
En franchise.....			14			
Total.....	690	107 97	2,234	198 55		
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	220	12 93	2,330	179 07		
En franchise.....			1			
Pommes.....	150	7 79	2,583	368 85	420	37 74
Orge.....	10,830	1,950 45	1,569	33 28	496	28 21
Coton, brut.....						
Mais.....	327,394	65,478 60	16,815	366 72	7	0 24
En franchise.....			144,905			
Lin et chanvre.....			168	6 65		
Fleur de farine.....	14,461	2,042 79	3,800	487 39	207	6 90
En franchise.....	48		3,065			
Foin, pressé.....			897	46 66	1,811	77 75
Farines, toutes sortes.....	20,708	4,141 35	1,389	97 06	48	1 60
En franchise.....			222			
Manille.....	162	24 30	24	4 70		
Avoine.....	27,728	5,533 80	4,028	120 66	632	21 11
En franchise.....			479			
Pois.....	14	2 80	27,161	545 37	89	2 99
Pommes de terre.....	4	0 26	93	8 17	5	0 30
Riz.....	1,549	288 40	3,256	65 30		
En franchise.....			1,120			
Graine de lin, trèfle et herbe.....	155	30 10	2,084	100 69		
En franchise.....	100		2			
Tabac, brut.....	5	0 75	25	2 29	4	0 27
En franchise.....	1					
Blé.....	118,002	22,895 94	25,905	518 77	45	1 50
En franchise.....			75,515			
Total.....	521,531	102,410 26	317,436	2,951 63	3,764	178 61
<i>Articles manufacturés.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	71	14 15	78	14 60		
En franchise.....	10		70			
Instruments aratoires.....			113	16 32	2	0 20
Barils, vides.....	183	18 42	354	36 10		
Briques.....	335	35 43	11,651	499 64	185	16 84
En franchise.....	252					
Ciment et chaux hydraulique.....	87	11 82	2,802	373 81	105	10 50
En franchise.....	62		932			
Poterie et faïencerie.....	1	0 15	233	43 89	10	1 00
En franchise.....	11					
Meubles.....	35	6 10	658	116 41		
En franchise.....			1			
Verrerie, de toutes sortes.....	26	3 95	631	121 23		
En franchise.....	23		1			
Fer, chemin de fer.....			20,378	3,027 37		
En franchise.....	20,003					
Fer en gueuse.....	36	4 62	3,249	470 46		
En franchise.....	20					
Fer, tout autre.....	717	105 49	14,334	845 73		
En franchise.....	584		2			
Mélasse.....	117	17 55	1,239	153 12	645	64 50
		96				

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonn's.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
	0 12			4	0 14				
	0 08	1,286	105 12	479	13 96				
	0 44	1,394	112 36	738	21 61				
	0 32	74	4 72	57	1 84	8,003	80 03		
	17 82	93	5 20	106	2 50				
	20 08	119	10 22	101	2 37				
	0 02								
	1 15	19	1 04	487	13 22	1,629	16 29	43	0 43
		413	38 01	502	11 89				
	0 02	17	1 30	48	1 38				
	0 08								
		1,378	102 57	91	2 81				
	2 15	1,363	99 49	76	1 83				
	8 47	666	51 62	112	3 15				
		20	1 48	107	2 64				
	0 02	19	1 86	14	0 38				
	0 06								
	0 97	44	4 32	191	4 69				
	51 16	4,225	321 83	1,928	49 85	9,632	96 32	43	0 43
	0 15	11	2 09	21	3 03				
	0 25	91	11 50	85	6 21				
		120	6 90	41	1 51			27	0 76
	0 12	62	6 06	102	3 01				
	24	10	1 48	51	4 93				
	1 08	23	3 64	66	6 56				
	0 46	7	0 77	48	4 43				
	5 25								
	1 58								
	4 78	35	2 41	340	10 24				
		25	2 52	129	11 42				

N^o (A) 19.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Cleus	60	1 95	4,059	648 92		
do En fr.	453					
Huile	89	3 95	1,692	235 50	168	15 37
do En fr.	11		6			
Tourteaux oléagineux	2	0 40	8	0 75		
do En fr.			2			
Peinture	37	5 70	495	73 96	16	1 60
do En fr.	24					
Poix et goudron	863	123 83	372	26 68	257	25 70
do En fr.	13					
Résine			2,284	114 99	2,226	220 34
do En fr.	1					
Cendre de soude	993	148 95	1,599	299 97		
do En fr.	554					
Spiritueux, whiskey, etc.	268	52 90	1,075	198 71	1	0 04
do En fr.	350		26			
Acier			169	22 59		
do En fr.	1					
Sucre	926	120 58	5,999	931 17	1,203	120 30
do En fr.	551					
Etain	1	0 02	563	98 71		
do En fr.	40					
Térébenthine			129	7 78	103	10 30
do En fr.	2					
Blanc de plomb.	1	20	149	28 69		
do En fr.	19					
do céruse	1	15	701	139 69		
do En fr.	34					
Articles en bois	28	11 20	132	41 00		
do En fr.			1			
Total	27,895	687 51	76,185	8,587 79	4,921	486 69
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut	736	110 40	288	22 83	188	33 62
Argile, chaux et sable.	472	45 19	28,451	1,208 33	4,997	518 14
do En fr.	8		582			
Houille	202,384	38,222 60	157,183	21,830 57	81,932	8,035 69
do En fr.			94,143		544	
Bois de teinture et matières tinct.			241	15 85		
Poisson	223	35 65	408	41 80	95	9 50
do En fr.	26		49			
Gypse.	205	2 56	809	16 19		
Minerais, de toutes sortes.	8,138	406 90	3,542	177 10	129	12 90
do En fr.			820			
Marbre	4,437	665 55	35	6 86		
Guénilles			124	23 45		
Sel	1,027	187 53	11,715	1,555 16	703	66 58
do En fr.	7,440					
Pierre, de toutes sortes	12,157	1,815 92	16,882	824 27	2,594	255 26
do En fr.	12		2,826			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	57,595	6,094 16	14,430	2,263 62	12,252	874 02
do En fr.	1,180		143			
Total	296,040	47,586 46	332,671	27,986 03	103,434	9,805 71
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.	1,016,165	194,089 53	853,853	60,720 30	202,407	18,171 00

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
304	7 63	31	2 92	295	26 62				
182	4 56	34	2 50	219	19 92				
				5	0 13				
26	0 67	2	0 24	22	2 24				
				26	2 28				
				1	0 09				
50	1 26	1	0 19	25	2 31				
58	1 50	22	1 43	156	17 26				
		1	0 05	28	1 49				
122	3 07	53	4 39	321	31 66				
8	0 22	12	0 79	19	1 79				
		1	0 05	1	0 09				
32	0 81			19	1 80				
77	1 93	3	0 15	28	2 67				
1	0 05	55	45 49	5	0 80				
		240							
1,558	35 61	862	98 31	2,334	184 96			27	0 76
27	0 50	7,652	203 99	421	9 96				
		40	2 00	10,916	463 98	18,353	183 53		
				4,373					
				1	0 09				
22	0 43	4	0 40	113	2 76	814	8 14		
		1,505	75 25	3,057	152 50				
4	0 10								
6	0 15	3	0 57	7	0 81				
257	4 82	5	0 21	1,068	31 14				
362	5 21	3	0 57	96	4 49			420	1 96
5,078	127 14	512	71 76	927	98 48	865	8 65	168	5 02
5,756	138 35	9,724	354 75	20,979	764 21	20,032	200 32	588	6 98
18,783	707 03	651,355	48,226 36	113,574	6,145 21	32,231	1,742 01	24,679	708 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.
99

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 20.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ cts.	/ \$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
CANAL WELLAND.											
Chippawa.....	2 81	4 97	2 54	2 18	2 27	6 52	6 02	4 60	4 60	4 80	32 00
Colborne.....	11,269 10	22,120 25	18,985 56	21,786 81	18,170 23	17,401 34	14,846 52	14,275 63	14,275 63	4 80	138,869 24
Dalhousie.....	5,828 84	5,985 37	5,985 37	7,203 33	7,085 73	10,152 50	6,970 98	5,167 45	5,167 45	3 23	53,504 71
Dunnville.....	31 39	15 38	84 33	107 73	29 43	0 50	20 51	25 08	25 08	.....	324 15
Kingston.....	8 43	23 17	0 50	4 00	2 36	1 00	0 50	1 50	1 50	.....	41 46
Robinson.....	76 52	89 19	60 32	34 60	57 61	137 35	84 89	157 90	157 90	7 09	705 47
Saute-Catherine.....	77 59	96 02	84 23	81 12	75 65	93 67	59 78	44 44	44 44	.....	612 50
Total, canal Welland.....	17,294 68	27,935 15	24,754 65	20,219 82	25,402 30	27,792 97	21,989 15	19,676 69	19,676 69	15 12	194,089 53
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois.....	5 90	40 21	42 08	113 75	91 52	50 29	188 18	182 92	182 92	.....	714 85
Cardinal.....	5 90	79 87	79 68	219 02	60 97	77 74	2,046 34	1,888 67	1,888 67	14 38	672 38
Cornwall.....	154 48	1,841 04	2,363 08	2,119 97	2,820 81	2,414 01	2,479 32	1,957 44	1,957 44	19 00	15,066 50
Kingston.....	139 15	926 59	1,626 49	1,542 48	2,934 97	2,562 75	2,479 32	1,875 65	1,875 65	.....	13,169 19
Lachine.....	37 03	237 55	270 78	354 29	686 57	590 63	463 34	197 65	197 65	.....	2,847 84
Montreal.....	216 06	3,721 21	4,051 05	5,564 36	4,523 03	4,211 72	3,118 48	2,243 63	2,243 63	.....	27,649 54
Total, canaux du St-Laurent.....	558 52	6,839 47	8,433 16	9,912 97	11,117 87	9,907 14	8,389 14	5,528 65	5,528 65	33 38	60,720 30
CANAL CHAMBLEY.											
Chambly.....	.....	531 23	639 97	773 98	966 37	1,050 02	1,271 73	614 65	614 65	.....	5,907 95
Saint-Jean.....	.....	550 60	2,421 40	1,577 74	1,803 77	2,110 40	2,067 37	938 74	938 74	.....	11,770 02
Saint-Ours.....	7 45	58 47	57 92	70 76	67 50	72 48	81 69	73 76	73 76	.....	463 03
Total, canal Chambly.....	7 45	1,140 30	3,179 29	2,422 48	2,837 64	3,532 90	3,423 79	1,627 15	1,627 15	.....	18,171 00

Ottawa.....	1 24	5,640 52	4,483 84	5,669 62	4,175 29	3,201 51	3,104 69	2,098 17	2,098 17	.....	28,374 88
Carillon.....	8 23	13 82	33 19	20 90	38 48	11 46	36 11	32 22	32 22	.....	194 41
Grenville.....	534 51	2,849 94	2,716 59	3,083 34	2,729 78	2,007 81	2,690 90	1,850 90	1,850 90	.....	18,442 09
Sainte-Anne.....	18 02	158 88	168 69	165 28	188 40	176 63	237 38	101 70	101 70	.....	1,214 98
Total, canaux d'Ottawa.....	562 00	8,638 26	7,402 31	8,939 14	7,131 95	5,397 41	6,072 30	4,062 99	4,062 99	.....	48,226 36
CANAL RIDEAU.											
Kingston Mills.....	.....	223 26	206 93	207 44	234 53	231 54	241 83	68 51	68 51	.....	1,414 04
Ottawa.....	.....	537 84	766 31	902 56	608 06	582 23	506 93	294 68	294 68	.....	4,289 51
Smith's Falls.....	.....	31 18	66 06	101 95	88 35	71 43	29 42	53 27	53 27	.....	441 66
Total, canal Rideau.....	.....	792 28	1,039 30	1,211 95	931 84	885 20	868 18	416 46	416 46	.....	6,145 21
CANAL SAINT-PIERRE.											
Saint-Pierre.....	3 79	275 37	170 40	203 26	203 26	262 93	301 75	217 51	217 51	43 65	1,742 01
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Barleigh.....	.....	26 53	18 00	12 00	16 75	8 00	65 79	11 12	11 12	.....	54 75
Bobaygeon.....	.....	.....	50 73	66 34	63 34	78 76	65 79	10 00	10 00	.....	364 09
Buckhorn.....	.....	.....	2 39	8 50	13 50	10 35	7 35	5 41	5 41	.....	32 00
Fenelon Falls.....	0 25	0 75	0 50	0 50	4 20	10 35	11 75	1 00	1 00	.....	39 00
Hastings.....	.....	19 82	37 72	32 64	26 51	24 84	27 73	14 47	14 47	.....	28 91
Peterborough.....	.....	51 06	110 34	124 96	132 90	123 45	113 62	42 00	42 00	.....	133 59
Total, canaux de la Vallée de la Trent.....	.....	106 64	131 57	107 93	152 86	84 52	77 17	46 34	46 34	.....	707 03
CANAL MURRAY.											
Brighton.....	3 79	13,493 43	45,798 53	52,142 51	47,910 54	47,986 72	41,244 10	31,617 79	31,617 79	92 15	330,510 38
Grand total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 21.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1890; et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant, des péages. \$ cts.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLDAND.												
Navires canadiens, à vapeur... à voiles.....	1,139	75,480	78,564	2,356	929	269	5,277	93,156	169,711	170,992	340,708	4,041 47
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	996	49,851	80,036	3,666	.....	.....	7,553	98,162	137,440	137,678	275,118	5,530 18
Total, du Canada.....	2,135	134,792	158,600	6,022	929	269	12,830	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	436	.....	3,006	1,184	191 099	184,638	2,521	18,830	196,716	204,690	401,406	6,024 17
Total, Etats-Unis.....	312	.....	2,322	664	49,610	42,250	1,824	8,331	53,997	51,245	105,242	2,358 68
Grand total, canal Welland.....	748	241	18	1,848	240,709	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
.....	2,883	135,033	164,018	7,870	241,638	227,177	17,175	218,479	557,804	564,605	1,122,469	17,954 50
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur... à voiles.....	3,849	380,486	329,688	56	.....	67	581	5,395	396,761	385,206	731,967	4,184 96
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	3,473	520,851	316,317	779	.....	15	119	59,145	550,345	376,256	926,601	10,118 61
Total, du Canada.....	9,322	901,337	646,005	835	.....	82	700	64,540	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	483	645	549	1,415	123	6,921	90	3,623	8,801	11,216	20,017	140 35
Total, Etats-Unis.....	693	753	10,974	6,549	1,059	899	34,981	3,637	40,803	23,059	62,862	453 25
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,820	35,071	7,269	49,604	33,275	82,879	598 60
.....	10,498	902,735	657,528	7,507	7,709	7,902	35,771	71,800	996,710	744,737	1,741,447	14,897 17

.....	438	35,719	40,878	63	.....	.....	.....	.....	1,062	35,782	41,940	77,722	234 57
.....	662	6,558	6,948	11,825	.....	.....	.....	.....	31,145	18,683	38,003	56,776	930 23
Total, du Canada.....	1,100	42,377	47,826	11,888	.....	.....	.....	.....	32,207	54,465	80,033	134,498	1,164 80
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	27	39	99	2	.....	.....	.....	.....	1,833	41	1,832	1,973	25 93
Total, Etats-Unis.....	981	2,044	1,918	20,228	4,197	.....	.....	.....	60,889	28,272	67,004	95,276	1,216 06
Grand total, canal Chambly.....	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	.....	.....	62,722	28,313	68,936	97,249	1,241 99
.....	2,108	44,660	49,843	38,118	4,197	.....	.....	.....	94,929	82,778	148,969	231,747	2,406 79
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur... à voiles.....	715	42,259	31,739	7,051	.....	.....	.....	.....	7,108	49,441	38,847	88,288	202 44
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	135	1,998	4,533	4,499	2	.....	.....	.....	342	6,839	6,038	12,877	39 76
Total, du Canada.....	850	44,257	36,272	11,550	2	.....	.....	.....	473	56,280	44,885	101,165	242 20
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	2	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	49	36	85	0 50
Total, Etats-Unis.....	13	7	6	149	.....	.....	.....	.....	5	161	93	254	3 28
Grand total, canal Murray.....	15	7	6	198	.....	.....	.....	.....	5	210	129	339	3 78
.....	865	44,264	36,278	11,748	2	.....	.....	.....	478	56,490	45,014	101,504	245 98
CANAUX D'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur... à voiles.....	1,145	56,482	114,823	2,143	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116,966	173,448	698 14
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	1,389	9,856	164,540	23,907	.....	.....	.....	.....	.....	.....	138,447	198,303	2,897 98
Total, du Canada.....	2,534	66,338	279,363	26,050	.....	.....	.....	.....	.....	.....	305,413	371,751	3,596 12
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	4	187	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	231	2 37
Total, Etats-Unis.....	291	4,118	.....	183	23,080	.....	.....	.....	276	4,577	23,680	28,257	663 99
Grand total, canaux d'Ottawa.....	295	4,305	44	183	23,080	.....	.....	.....	276	4,764	23,724	28,488	666 36
.....	2,829	70,643	279,407	183	49,730	.....	.....	.....	276	71,102	329,137	400,239	4,262 48
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur... à voiles.....	1,151	30,362	31,659	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,659	62,150	591 52
Navires américains, à vapeur... à voiles.....	965	31,871	38,621	2,242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38,621	72,734	1,009 32
Total, du Canada.....	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,280	134,884	1,600 84

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

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL RIDEAU—Suite.											
Navires américains, à vapeur.....	58	443	520	94	.....	.....	.....	537	520	1,057	17 51
“ “ à voiles.....	64	1,913	2,217	607	.....	.....	.....	2,520	2,217	4,737	58 54
Total, Etats-Unis.....	122	2,356	2,737	701	.....	.....	.....	3,057	2,737	5,794	76 05
Grand total, canal Rideau.....	2,238	64,589	73,017	3,072	.....	.....	.....	67,661	73,017	140,678	1,676 89
CANAL SAINT-PIERRE.											
Navires canadiens, à vapeur.....	44	4,398	6,056	.....	.....	.....	.....	4,398	6,056	10,454	209 08
“ “ à voiles.....	1,250	31,208	23,323	.....	.....	.....	.....	31,208	23,323	60,531	1,210 62
Grand total, canal Saint-Pierre.....	1,294	35,606	35,379	.....	.....	.....	.....	35,606	35,379	70,985	1,419 70
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Navires canadiens, à vapeur.....	739	12,738	11,681	.....	.....	.....	.....	12,738	11,681	24,419	202 00
“ “ à voiles.....	565	14,249	13,132	.....	.....	.....	.....	14,249	13,132	27,381	144 10
Total, du Canada.....	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	26,987	24,813	51,800	346 10
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.....	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	26,987	24,813	51,800	346 10

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

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des américains.		De ports américains à des américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
NAVIRES CANADIENS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	2,135	134,792	111,061	158,600	6,022	929	269	12,880	191,318	307,151	308,670	615,821	9,571 65
Saint-Laurent.....	9,222	901,337	646,005	45,069	835	82	700	64,540	711,462	947,106	711,462	1,658,568	14,303 57
Chambly.....	1,100	42,577	47,826	11,888	.....	.....	.....	32,207	80,633	54,465	80,633	134,498	1,164 80
Murray.....	850	44,257	30,272	11,550	2	.....	473	8,611	44,885	56,280	44,885	101,165	242 90
Ottawa.....	2,534	66,338	279,363	.....	26,050	.....	.....	.....	305,413	66,338	305,413	371,751	3,596 12
Rideau.....	2,116	62,233	70,280	2,371	.....	.....	.....	.....	70,280	64,604	70,280	134,884	1,600 84
Saint-Pierre.....	1,294	35,605	35,379	.....	.....	.....	.....	.....	35,605	35,606	35,379	70,985	1,419 70
Canaux de la Vallée de la Trent.....	1,304	26,987	24,813	.....	.....	.....	.....	.....	26,987	26,987	24,813	51,800	346 10
Total, du Canada.....	20,655	1,314,127	1,250,999	223,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	32,244 98
NAVIRES AMÉRICAINS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	748	241	18	5,418	1,848	240,769	226,908	4,345	27,161	250,713	255,935	506,648	8,382 85
Saint-Laurent.....	1,176	1,398	11,523	5,426	6,672	7,709	7,820	35,071	7,260	49,604	33,275	82,879	593 60
Chambly.....	1,008	2,083	2,017	26,230	4,197	.....	.....	62,722	28,313	29,313	68,186	97,249	1,241 99
Murray.....	15	7	6	198	.....	.....	5	123	210	129	129	28,339	3 73
Ottawa.....	295	4,305	44	183	23,680	.....	.....	276	4,764	4,764	23,724	28,488	666 36
Rideau.....	122	2,356	2,737	701	.....	.....	.....	.....	3,057	3,057	2,737	5,794	76 05
Total, Etats-Unis.....	3,364	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	10,964 63
Grand total, canadiens et américains.....	24,019	1,324,517	1,267,344	267,634	69,306	249,347	235,079	53,700	393,942	1,895,198	1,965,671	3,860,869	43,209 61

B. II. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.
MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 27 février 1891.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N^o (A) 21 $\frac{1}{2}$.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1889 et 1890, et le montant des péages sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1889.										
Canal Welland.....	27,592	57,752	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	325,713	758,560	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent.....	222,956	521,704	10,389	700	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	57,954 97
Canal Chambly.....	8,975	3,582	83,164	2	2		124,558	92,139	220,281	20,708 12
Canal Rideau.....	76,665	24,117	12,354					89,009	24,117	6,981 13
Canal Ottawa.....	443	516,784	177,416	128				571	694,203	56,961 55
Canal Saint-Pierre.....	23,180	32,953						23,180	32,263	2,919 67
Canaux de la Vallée de la Trent.....	24,966	164						24,966	164	492 28
1890.										
Canal Welland.....	30,274	56,535	35,959	10,283	318,259	17,358	331,799	299,289	716,876	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent.....	216,557	476,196	11,952	3,253	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	60,720 30
Canal Chambly.....	8,224	4,118	55,113	6,085			98,867	87,385	202,407	18,171 00
Canal Rideau.....	81,219	26,289	6,066					87,285	26,289	6,145 21
Canal Ottawa.....	527	537,253	8	113,567				535	650,320	48,226 36
Canal Saint-Pierre.....	5,889	26,342						5,889	26,342	1,742 01
Canaux de la Vallée de la Trent.....	22,297	2,382						22,297	2,382	708 04
Canal Murray.....	4,606	7,806	6,190					91	7,985	707 03

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

TARIF DES PÉAGES.

N° 22.—TARIF des péages sur les

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

(A. C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Sainte-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur par tonne.	0.01 $\frac{1}{2}$	0.01 $\frac{1}{2}$	0.02 $\frac{1}{2}$	0.00 $\frac{3}{4}$	0.00 $\frac{3}{4}$	0.01 $\frac{1}{2}$	0.00 $\frac{5}{8}$	0.01 $\frac{1}{2}$
Navires à voiles et autres do ..	0.02 $\frac{1}{2}$	0.02 $\frac{1}{2}$	0.03 $\frac{1}{2}$	0.01 $\frac{3}{4}$	0.01 $\frac{3}{4}$	0.02 $\frac{1}{2}$	0.01	0.02 $\frac{3}{4}$
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus ..	0.10	0.10	0.20	0.10	0.05	0.08	0.02 $\frac{1}{2}$	0.09 $\frac{3}{4}$
do au-dessous de 21 ans, chac.	0.05	0.05	0.10	0.05	0.02	0.04	0.01 $\frac{1}{2}$	0.04 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydrauliq.	0.15	0.20	0.20	0.15	0.10	0.07	0.06	0.19 $\frac{3}{4}$
Argile, chaux et sable.....								
Soufre								
Mais								
Fleur de farine								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse								
do tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888)....								
Plâtre, gypse.....								
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement								
Produits agricoles, légumes, non énumérés								
Produits agricoles, animaux, non énumérés								
Pierre, pour la taille.....								
Blé								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés	0.15	0.20	0.20	0.20	0.10	0.26	0.14	0.29

canaux du Canada, 1890.

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

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0.00 $\frac{3}{4}$ 0.00 $\frac{1}{4}$	0.00 $\frac{3}{4}$ 0.00 $\frac{1}{4}$	0.00 $\frac{3}{4}$ 0.00 $\frac{1}{4}$	0.00 $\frac{3}{4}$ 0.00 $\frac{1}{4}$	0.00 $\frac{3}{4}$ 0.01	0.00 $\frac{3}{4}$ 0.00 $\frac{1}{4}$
0.01 0.00 $\frac{1}{2}$	0.01 0.00 $\frac{1}{2}$	0.01 0.00 $\frac{1}{2}$	0.01 0.00 $\frac{1}{2}$	0.04 0.02	0.01 0.00 $\frac{1}{2}$
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.03	0.03	0.03	0.03	0.12	0.03

N° 22.—TARIF des péages sur les

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

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

	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chamblay et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
<i>Classe n° 5.</i>	\$ cts.	2 cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ecorce.....	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	0.07	0.06	0.19½
Barils, vides, chacun.....	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01	0.03½
Courbes, pour bâtiments, chacun.....	0.05	0.05	0.05	0.02	0.02	0.02	0.01	0.03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1.40	1.40	1.40	1.40	1.20	1.05	0.50	2.05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0.20	0.20	0.20	0.20	0.10	0.15	0.08	0.23
do do en rad.	0.25	0.25	0.25	0.25	0.15	0.19	0.09	0.30½
Cercles.....	0.25	0.25	0.25	0.20	0.15	0.15	0.10	0.30
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0.15	0.15	0.15	0.05	0.05	0.08	0.07	0.13½
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0.20	0.20	0.20	0.10	0.10	0.15	0.10	0.22½
Liens de ch. de fer, sur nav., chacun	0.01	0.01	0.01	0.00½	0.00½	0.00¾	0.00¾	0.01¾
do do en rad., chacun	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	0.02	0.01	0.02½
Boisscié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires.....	0.30	0.30	0.30	0.15	0.10	0.11½	0.06¾	0.20
Boisscié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux.....	0.60	0.60	0.60	0.30	0.20	0.19	0.09	0.36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires.....	3.00	3.00	3.00	1.00	1.00	0.56	0.44	1.69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux.....	4.50	4.50	4.50	2.00	2.00	1.12	0.63	3.13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes.....	0.40	0.40	0.40	0.40	0.25	0.30	0.20	0.55
Bardeaux, par mille.....	0.06	0.06	0.06	0.06	0.04	0.04½	0.02½	0.08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.....	0.40	0.40	0.40	0.40	0.20	0.23	0.12	0.42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux.....	0.80	0.80	0.80	0.80	0.40	0.38	0.17	0.77
Billots de sciage, par pièce type.....	0.08	0.08	0.08	0.08	0.05	0.06	0.06	0.13
Douves et fonds de barils, par M.	0.40	0.40	0.40	0.20	0.15	0.15	0.10	0.30
do do pipe do	1.50	1.50	1.50	1.00	1.00	0.75	0.50	1.75
do do des Ant. par M.	0.75	0.75	0.75	0.60	0.25	0.45	0.25	0.65
do do saloirs, sciés ou coupés, par M.	0.08	0.08	0.08	0.04	0.03	0.03	0.02	0.06
Traverses, par 100 pièces.....	0.50	0.50	0.50	0.50	0.40	0.38	0.15	0.67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2.00	2.00	2.00	2.00	1.50	1.50	0.65	2.65
<i>Classe spéciale.</i>								
Gypse, brut (par A. C., 28 oct. 1882).....	0.15	0.05	.....	0.05	Vers l'ouest.	.....	.....	.....
Houille.....	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	0.08	0.05	0.17½
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde.....	0.75	0.75	0.75	0.60	0.37½	0.28	0.24	0.77½
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Glace.....	0.05	0.05	0.05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—Suite.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PAR-COURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.01	0.00½
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.01	0.00½
0.13	0.13	0.13	0.13	0.52	0.13
0.03	0.03	0.03	0.03	0.10	0.03
0.04	0.04	0.04	0.04	0.14	0.04
0.02	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.02	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.01
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.00½
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.01	0.00½
0.03	0.03	0.03	0.03	0.10	0.03
0.04	0.04	0.04	0.04	0.14	0.04
0.07	0.07	0.07	0.07	0.28	0.07
0.14	0.14	0.14	0.14	0.56	0.14
0.04	0.04	0.04	0.04	0.16	0.04
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0.00¾
0.03	0.03	0.03	0.03	0.12	0.03
0.05	0.05	0.05	0.05	0.20	0.05
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0.00¾
0.02	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02
0.10	0.10	0.10	0.10	0.40	0.10
0.05½	0.05½	0.05½	0.05½	0.22	0.05½
0.00½	0.00½	0.00½	0.00½	0.02	0.00½
0.05	0.05	0.05	0.05	0.20	0.05
0.20	0.20	0.20	0.20	0.80	0.20
En franchise. 0.01.	En franchise. 0.01.	En franchise. 0.01.	En franchise. 0.01.	En franchise. 0.04.	En franchise. 0.01.
0.03½	0.03½	0.03½	0.03½	0.14	0.03½
0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.00¾	0.03	0.00¾
Free.	Free.	Free.	Free.	Free.	Free.

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

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

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

TAUX DE PÉAGES.

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

CANAL WELLAND.

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

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

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

CANAL CHAMBLY.

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

CANAUX DE L'OTTAWA.

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

CANAL RIDEAU.

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

RÈGLES GÉNÉRALES.

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

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

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

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

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

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DROITS DE PORT.

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

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

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

		Cents.
Blé et autres grains, par semaine,	par boisseau	1
Farines	do par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do	5
Cassonade	do par boucaut, 10 cents; par baril	5
Liqueurs	do par pipe, 15 cents; par tonne	12
Fer, en barres	do par barrique, 10 cents; par quartaut	7
Fer, en saumon	do par tonneau	24
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do do	12
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do par 100 boisseaux	36
Balles, paniers, caisses, etc.	do par sac	$\frac{1}{2}$
Charbon	do par ton. de poids ou d'encombrement	24
	do par chaldron	12

Art. 91. (a) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

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

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

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

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

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

Farine.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PHOSPHATE.

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

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

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

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

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

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

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

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

Art. 99.— Droits de tonnage.

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

Art. 100.— Droits de quaiage.

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

Note.

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

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

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

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

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

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

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

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

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

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

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

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

Note.

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

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

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

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

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

Dans le bassin du canal à Ottawa, bateaux à vapeur, pour la saison	\$ 8 80
do do barges do	4 00
Dans les écluses do bateaux à vapeur do	50 00
do do à d'autres stations, do do	15 00

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CANAL SAINT-PIERRE.

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

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

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

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

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

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 26e jour de février 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

ATTENDU que l'on estime à propos de continuer durant la saison prochaine le péage spécial exigé de certaines denrées en destination de l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent;

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le péage spécial de deux (2) centins par tonneau exigé l'an dernier de certaines céréales, savoir, le blé, maïs, pois, orge et seigle, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal, sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, soit continué durant la saison prochaine et pas au delà.

Il a plu en outre à Son Excellence ordonner, de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, la continuation, durant la même période seulement, de l'arrangement en vertu duquel les dites céréales qui auront acquitté les pleins péages ordinaires pour le passage sur le canal Welland, seront exemptées du paiement de péages additionnels sur les canaux du Saint-Laurent, même si elles ne doivent pas se rendre jusqu'à Montréal.

Arrêté du conseil, 5 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que l'avoine destinée à l'exportation sera ajoutée, et la dite avoine est par le présent ajoutée à la liste des céréales spécifiée dans l'arrêté du conseil du 26 février 1890, qui autorise la continuation durant la saison de 1890 du péage spécial de deux (2) centins par tonneau pour le passage de ces céréales par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, en destination de Montréal ou d'un port de l'est de Montréal.

En mettant à exécution l'arrêté du conseil ci-dessus, le percepteur des péages sur le canal Welland continuera à exiger le plein péage, et la modération de taxe sera allouée par le département sous forme de remboursement quand les expéditeurs auront prouvé qu'on s'est conformé aux conditions voulues par l'arrêté du conseil.

Arrêté du conseil, 11 avril 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la saison de navigation prochaine seulement, le péage pour le passage de la houille bitumineuse à destination de l'est sur le canal Welland, sera réduit, et le dit péage est par le présent réduit, de 20 centins à 10 centins par tonneau.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

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

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

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

Arrêté du conseil, 22 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 1er jour de juin 1888, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient pour cette saison seulement taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, seront continuées, et les dites dispositions sont par le présent continuées en vigueur pour la présente saison de 1890 seulement.

Arrêté du conseil, 30 juin 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mars 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport de partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, pour la saison courante, seront étendues, et ces dispositions sont par le présent étendues au canal Welland pour la saison de 1890 seulement, savoir, pour les partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine et revenant le même jour.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

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

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

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

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27e septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

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

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

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{4}$ du péage pour le canal Rideau.

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

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

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

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

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

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

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

B. H. TEAKLES,

Premier commis, recettes des canaux,

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
27 février 1891.

RAPPORT.

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1890

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS
EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1891.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 20 avril 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1890, introduisant en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs transportés.	Tonnes de marchandises transportées.	Recettes.	Frais d'exploitation.
				\$	\$
1837	16				
1838	16				
1839	16				
1840	16				
1841	16				
1842	16	27,041	7,716	13,650	10,744
1843	16	22,379	7,786	11,850	8,916
1844	16	27,118	12,639	15,254	11,851
1845					
1846					
1847	59				
1848	59				
1849	59				
1850	71				
1851	93				
1852	212				
1853	423				
1854	657				
1855	855				
1856	1,296				
1857	1,428				
1858	1,654				
1859	1,997				
1860	2,087	1,922,227		6,839,409	
1861	2,087				
1862	2,110				
1863	2,110				
1864	2,145				
1865	2,145	2,704,711	2,074,187	11,281,945	7,426,691
1866	2,150	2,920,000	2,260,000	11,496,195	6,575,637
1867	2,258			11,468,277	
1868	2,269			12,116,716	
1869	2,497			12,798,303	
1870	2,497			13,451,289	
1871	2,497			14,485,648	
1872	2,508			15,436,018	
1873	2,638			17,139,876	
1874	2,642			16,286,898	
1875	4,826	5,190,416	5,670,836	19,470,510	15,773,532
1876	5,157	5,544,814	6,331,757	19,358,084	15,802,722
1877	5,574	6,073,233	6,859,796	18,742,053	15,290,091
1878	6,143	6,443,924	7,883,472	20,520,078	16,100,102
1879	6,484	6,523,816	8,348,510	19,925,066	16,188,282
1880	6,891	6,462,948	9,938,858	23,561,447	16,840,705
1881	7,260	6,943,671	12,065,323	27,987,509	20,121,418
1882	7,530	9,352,325	13,575,787	29,027,789	22,390,709
1883	8,726	9,579,948	13,266,255	33,244,586	24,691,667
1884	9,658	9,981,358	13,712,269	33,481,705	25,595,342
1885	10,149	9,672,599	14,659,271	32,227,469	24,015,351
1886	10,697	9,861,024	15,670,460	33,389,382	24,177,582
1887	11,691	10,698,638	16,356,335	38,841,609	27,624,683
1888	12,162	11,416,791	17,172,759	42,159,152	30,652,046
1889	12,628	12,151,105	17,928,626	42,149,615	31,038,045
1890	13,256	12,821,262	20,787,469	46,843,826	32,913,350

Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	14,004
Longueur des voies de garage	1,679
Milles de lisses de fer sur la ligne principale.....	665
do d'acier do	13,339
Capital versé (y compris les quatre items suivants)....\$	786,447,811
Bonis payés par le gouvernement. \$	143,330,663
Prêts faits do	\$ 21,201,314
Actions souscrites par le gouvernement.....\$	300,000
Subventions municipales.....\$	13,709,624
Milles de chemins de fer en exploitation.....	13,256
Recettes	\$ 46,843,826
Frais d'exploitation.....\$	32,913,350
Profits nets.....\$	13,930,476
Voyageurs transportés.....	12,821,262
Tonnes de fret transportées.....	20,787,469
Milles parcourus par les trains	41,849,329
Voyageurs tués.....	11
Nombre d'élevateurs.....	30
Passage de niveau, gardés.....	123
do non gardés.....	8,278
Ponts au-dessus de la voie.....	388
Passages de niveau d'autres chemins de fer	184
Raccordements avec d'autres chemins de fer.....	271
do des embranchements.....	172
Locomotives, en propriété.....	1,728
do louées.....	43
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	62
do do loués	23
Voitures de 1re classe, en propriété.....	773
do do louées.....	33
do 2e classe et d'immigrants, en propriété ..	585
do do do louées	19
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété.	494
do do do loués.....	31
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété....	28,594
do do loués.....	3,789
Wagons-plateformes, en propriété.....	13,449
do loués	288
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété..	3,236
do do loués.....	.....

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

	Total.	Par mille.
	\$	\$
Capital des actions ordinaires.....	238,176,985 67	17,012 64
do privilégiées.....	100,000,400 39	7,142 89
Dette garantie par obligations.....	266,885,706 86	19,063 26
Aide du gouvernement fédéral.....	139,745,690 22	9,981 83
do d'Ontario.....	5,977,007 52	426 93
do de Québec.....	10,599,758 12	757 12
do du Nouveau-Brunswick.....	4,273,373 90	305 24
do de la Nouvelle-Ecosse.....	1,977,395 87	141 24
do du Manitoba.....	2,221,250 00	158 66
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00	2 66
Aide des municipalités.....	13,709,624 43	979 27
Aide prise sur le capital provenant d'autres sources.....	2,843,118 87	203 08
Total.....	786,447,811 85	56,174 82

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

Gouvernement fédéral.....	\$145,445,323 02
do d'Ontario.....	6,097,007 52
do de Québec.....	13,177,453 02
do du Nouveau-Brunswick.....	4,517,346 81
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,135,995 87
do du Manitoba.....	2,478,300 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités de l'Ontario.....	10,344,541 78
do de Québec.....	4,253,274 00
do du Nouveau-Brunswick.....	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	250,000 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	35,000 00
Total.....	\$189,721,342 02

ACCIDENTS FATALS.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives.....	5	26	4	35
En embarquant ou débarquant des trains en mouv.	4	6	11	21
En préparant les trains.....		6		6
Attelant les wagons.....		7		7
Collisions et déraillements.....	1	13		14
Frappant des ponts.....		1		1
Marchant ou étant sur la voie.....	1	16	100	117
Autres causes.....		8	9	17
Totaux	11	83	124	218

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

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				\$
Canadien du Pacifique.....	Fédéral.....	26,184,000	10,358,974	22,011,177
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	do.....	960,000	103,921	441,058
Esquimalt et Nanaimo.....	do.....	1,900,000		
Grand Nord.....	Québec.....	92,000		
Grand-Nord-Ouest Central.....	Fédéral.....	2,880,000		
Basses-Laurentides.....	Québec.....	357,000		
Manitoba et Nord-Ouest.....	Fédéral.....	2,918,400	176,093	496,542
*Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.....	do.....	1,411,100	87,358	116,404
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	Québec.....	450,000		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	Fédéral.....	2,229,333	128,000	121,600
Québec et Lac Saint-Jean.....	Québec.....	1,720,000	1,720,000	1,204,000
Comtés de l'Ouest.....	N.-Ecosse.....	150,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	Fédéral.....	1,536,000		
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	do.....	†		

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

† 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest. Distance non spécifiée.

Les renseignements ont de nouveau été retardés, par la faute de diverses petites compagnies qui négligent d'envoyer leurs rapports à temps. Ce mal continuera, sans doute, jusqu'à ce que quelque mesure soit prise pour les faire obéir à la loi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général

A. P. BRADLEY, écr, secrétaire.

Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1890.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore sur le C. C. P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge.		109 50
Albert-Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (12 milles de voie posés)		17 50
Baie des Chaleurs	Métapédia à Faspébiac (60 milles de voie posés, le reste en construction)		100 00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.		3 50
Brantford, Waterloo et Lac Erié	Brantford, Ont., à Waterford, Ont.		17 00
Bouctouche et Moncton	Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.		32 00
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	Brockville à Westport		45 00
Canada-Atlantique	Cité d'Ottawa jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et Lacolle.		138 40
Canada-Southern	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226 18	
	Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg.	15 70	
	Emb. de Ste-Claire—Jonct. de Ste-Claire à Courtright.	62 63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17 50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30 60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City	5 50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea	7 00	
	Leamington et Ste-Claire—Comber à Leamington	13 80	
Canada-Eastern	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—Gibson à la jonction de Chatham, ch. de fer Intercol. Blackville à Indiantown	107 00 9 00	378 91
Canadien du Pacifique : Possédé	Ligne-mère—Montréal à Vancouver	2,906 50	
	do Québec à la jonction de St-Martin	159 80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive Nord)	Embranchement—Grandes-Piles à Trois-Rivières	27 50	
	do Jonction de Joliette à St-Félix	16 80	
	do do Berthier à Berthier	2 00	
	do Ste-Thérèse à St-Lin	15 00	
	do do St-Eustache	8 00	
	do Jonction de St-Lin à St-Jérôme	11 00	
	do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham	4 20	
	do Hull à Aylmer	7 50	
	do Jonction de Carleton à Brockville	45 50	
	do Sudbury aux Mines de Cuivre	5 00	
	do do Sault Ste-Marie	182 50	
	do Jonction de Winnipeg à Emerson	64 80	
(Y compris le ch. de fer de colonisa. du Manitoba et du S.-O.)	do Winnipeg à Deloraine	201 60	
	do do à Glenboro	110 20	
	do Rosenfeld à Gretka	13 70	
	do Winnipeg à Selkirk-Ouest	22 50	
	do do à Stonewall	18 10	
	do Vancouver à Coal Harbour	1 20	
	do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest	9 20	
	Total de milles possédés	3,832 60	
Lignes affermees	Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de Mattawamkeag, (y compris les anciens chemins de fer International, Waterloo et Magog)		336 10
	Saint-Laurent et Ottawa—Ottawa à Prescott	51 80	
	Jonction de la Chaudière à Ottawa	4 70	
			56 50
	A reporter		392 60

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

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
	Report	392 60		
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i> Lignes affermées.....	Ontario et Québec—			
	Montréal à Jonction de Toronto.....	339 00		
	London à Windsor	112 00		
			451 00	
	Credit Valley—			
	Jonction de Toronto à St-Thomas	116 10		
	Jonction de Streetsville à Melville.....	31 60		
	Cataract à Elora.....	27 50		
			175 20	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto à Owen-Sound.....	116 60		
	Orangeville à Teeswater.....	67 10		
	Glenannan à Wingham	5 00		
			188 70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—Woodstock à London....		26 60	
Jonction de Guelph—				
Guelph, Ont., à la Jonction de Guelph, sur le chemin de fer de Credit Valley, C.C.P.....		15 50		
Jonction de Toronto à Strachan Avenue.....		3 20		
	Total de milles affermés.....	1,253 30		
	do possédés.....	3,832 80		
	do en exploitation.....		5,085 40	
Chemins de fer de l'Etat.....	Intercolonial—			
	Ligne-mère—Halifax à Lévis.....	675 00		
	Emb.—Moncton à Saint-Jean.....	89 00		
	do Truro à Pictou Landing.....	52 00		
	do Painséc à la Pointe-du-Chêne.....	11 00		
	do St-Charles à Lévis (<i>via</i> Chaudière).....	25 00		
	do Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7 00		
	do Richmond à Dartmouth.....	4 00		
	do Derby à Indiantown.....	14 00		
	do Stellarton à Pictou.....	14 00		
	do Jonct. d'Oxford à la Pointe Brown.....	67 50		
	do Joncton de Pugwash à Pugwash.....	5 00		
			963 50	
	Prolongement-Est—New-Glasgow à Mulgrave.....		80 00	
	Cap-Breton—			
	Pointe Tupper à Sydney.....	92 00		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord.....	5 25		
	Sydney à la Cie de ch. de fer et de houille Int.....	1 25		
			98 50	
	Ile du Prince-Edouard—			
Ligne-mère—Alberton à Georgetown.....	147 00			
Emb.—Mt. Stewart à Souris.....	38 40			
do Alberton à Tignish.....	13 10			
do Ligne de comté au Cap Traverse.....	12 10			
		210 60		
			1,855 60	
Caraquette.....	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B.....		68 00	
Carillon et Grenville.....	Carillon à Grenville, P. Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces).....		13 00	
Ontario-Central.....	De Pictou, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....		104 00	

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

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman.....	44 66	74 66
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham).....	30 00	
Chatham.....	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern et Western.....		11 00
Cobourg, Blairton et Marmora ..	De la ville de Cobourg à Harwood.....	15 00	18 00
	De Blairton au chemin de fer Canadien du Pacifique..	3 00	
Vallée de la Cornwallis	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis.....		14 00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hills et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	32 00	46 00
	Embranchement de Spring-Hill, et Oxford des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow	14 00	
Comté de Drummond.....	De Drummondville, P.Q., à Ball's Wharf, se relie au C.C.P. à Drummondville.....		35 80
Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King		28 00
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental		75 75 78 00
Esquimault et Nanaimo.....	Victoria à Wellington.....		78 00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie.....	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Ste-Marie		1 33
Grand-Tronc— Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond	719 50	
	Montréal à Dorval	10 25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occidental.....	3 00	
	Embranchement—De Montréal aux quais	2 00	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doucet's Landing.....	35 25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston.....	2 25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14 50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London.....	22 00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov..	66 00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	6 50	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst.....	111 49	
	Embranc.—Allandale à Collingwood.....	31 76	
	do Collingwood à Meaford.....	20 50	
	do Tramway de Flos—Elmvale à Hillsdale..	8 28	
Hamilton et Nord-Ouest—	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron	134 07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood.....	39 83	
	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229 50	
	Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	38 50	
do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	27 18		
Division du Grand-Occidental.....			
	A reporter.....	1,527 11	

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

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
	Report.....	1,527	11
Grand-Tronc— <i>Suite.</i> Division du Grand-Occidental.	Embranc. de Brant—D'Harrisburg à Brantford.....	8	00
	do Sarnia—Komoka à Sarnia.....	50	75
	do Petrolea—Wyoming à Petrolea.....	4	75
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....	145	50
	Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton	8	32
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.	25	00
Affermés et en exploitation....	Wellington, Grey et Bruce—Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine.....	168	35
	London et Port-Stanley—London à Port-Stanley.....	23	66
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham.....	68	89
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction Tilsonburg.....	34	75
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dower et Lac Huron, et Stratford et Huron.		
	Buffalo et lac Huron—Goderich à Fort-Erié.....	162	00
	Baie Georgienne et lac Erié—Port-Dover à Wiarton..	172	75
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan.....	17	00
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield.....	81	25
	Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Cana- dien du Pacifig. à la Riv. de la Vase, lac Nipissingue)	111	37
Affermés—Division de Midland	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene.....	33	34
	Midland—De Port Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne.....	165	75
	Toronto et Nipissing (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe).....	111	50
	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'.....	85	40
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay).	99	75
	De la jonction de Madoc et Bridgewater.....	8	50
	Peterboro' au quai Chemong.....	22	*
			3,122
Grand-Occidental.....	De Dundas, comté d'Huntingdon, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles)	220	00
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (13 milles de voie sont posés).....	36	00
Grand-Northern.....	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec; 17 milles construits de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne.....		256
Grand Central du Nord-Ouest....	Brandon, <i>via</i> Battleford, aux Montagnes Rocheuses.....		170
Hereford.....	De la Frontière Internationale à Dudswell, comté de Wolfé, se reliant avec le chemin de fer C.P. à Cookshire, et avec le Québec-Central à Dudswell....	48	35
	Dudswell aux carr. à chaux (Dominion Lime Company)	4	80
Irondale, Bancroft et Ottawa....	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmont à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.P. à Ottawa. 10 milles de voie posés).....		53
Joggins.....	De Macan Station, Intercolonial, à Prospect-Mine.....		225
Kent Northern.....	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial.		13
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—Kingston à Pembroke.....	103	00
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville.....	4	00
	do Jusqu'au mines de Robertsville....	1	00
	A reporter.....	108	00

— * Y compris divers raccordements, 5'06 milles.

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

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
	Report.....	108·00	
Kingston et Pembroke	Emb. de Glendon—Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethune, moulin Lavant, moulin de Clyde Fork et moulin Francis	4·00	112·00
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	(Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac. au lac Sharbot et à Renfew).. Ci-devant le Napanee, Tamworth et Québec:— Napanee à Tamworth..... Yarker à Harrowsmich..... Tamworth à Tweed.....	28·50 7·00 20·95	
L'Assomption.	De la Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption		56·45 3·00
Lac Érié, Essex et Rivière Détroit	De Walkerville, Ont., sur le G.-T., à Leamington, sur le chemin de fer Canada-Southern.		38·00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue.	De Mattawa à la tête du lac Kippewa.....		15·50
Basses-Laurentides (ci-devant Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay).	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posés).....		42·75
Manitoba et Nord-Ouest.	Du Portage-la-Prairie à Saltcoats..... Embranchement de la Rivière aux Coquilles..... Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City.....	205·79 11·45 15·47	232·71
Vallée du Massawippi.....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et P. C. à Lennoxville .. Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.	32·00 2·00	34·00
*Montréal et Sorel.	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Armstrong, sur la riv. Richelieu, vis-à-vis Sorel		44·67
Montréal et Lac Maskinongé.....	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Québec		12·75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P. Q., à son raccord. av. le ch. de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le ch. de fer de Jonct. du lac Champlain et du St-Laurent		23·00
Montréal et de l'Ouest.....	De Saint-Jérôme, sur le C. P., vers le sud-ouest (30 milles sous construction).....		67·00
Montréal et Ottawa.....	Jonction de Vaudreuil, ch. de fer du G.-T., à Rigaud.....		16·50
Nouveau-Brunswick.....	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmundston	164·00	
	Embranch.—De la jonction de Newbury à Woodstock do Aroostock à la frontière du Maine.....	6·00 4·00	174·00
	Lignes affermées Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André..... Saint-Jean et Maine—Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'..... Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton.....	127·00 92·00 22·50	241·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin.....		36·00
Pacifique-Nord et Manitoba.....	Winnipeg à la frontière internationale..... Jonction du Portage au Portage la Prairie..... Morris à Brandon	65·30 52·50 145·50	263·30

* Affermé au Grand-Northern.

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

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Nosbonsing et Nipissing.....	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue		5 50
Central, Nouvelle-Ecosse.....	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		74 00
Ottawa et Vallée de la Gatineau.	De la station du Pacifique Canadien à Hull, Québec, à Wakefield		19 50
Pontiac et Renfrew.....	De la stat. de Wyman, sur le ch. de fer de jonct. de Pontiac du Pac. aux mines de Bristol, Cté de Pontiac, Q.		4 25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.		85 00
Port-Arthur, Duluth Ouest.....	(Les lisses ne sont posées que s. 71 milles à p. d'Aylmer.) Port-Arthur à la frontière Internationale (Se relie au C. P. à Port-Arthur et au Fort-William ; 20 milles de voies posés.)		84 66
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	Du ch. de fer C. du Pac. à Régina, en allant vers le nord-ouest jusq. Prince-Albert (164 5 milles de voie posés.)		247 19
Québec et Lac Saint-Jean.....	Québec à Roberval.....	186 00	
	Chambord à Chicoutimi.....	5 00	191 00
	De sa jonction avec le ch. de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 177 milles en exploitation.....		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins.....	10 00	
	Rivière à Pierre à La Tuque.....	45 00	
	Chambord à Chicoutimi.....	70 00	
Québec-Central.....	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137 50	
	Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François..	15 00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus....	1 00	
	(Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)		153 50
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué., à Ste-Anne		20 50
Stanstead, Shefford et Chambly..	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo.		43 00
	(Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent)		
Ligne de la Rive (<i>Shore Line</i>) (ci-devant Grand Sud).....	Du Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.....		82 50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du Garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke sup., et de là à Lansdowne (12 milles en construction).....		37 00
Sud-Est.....	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière.....	44 00	
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel.....	96 00	
	Embranchement—Drummondville à L'Avenir.....	12 00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham.....	36 00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.....	9 00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.....	63 00	
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly)		260 00
Sainte-Catherine et Niagara Central.....	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara.....		12 35
Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean.....	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick.....		1 7

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

Nom de chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Vallée de la Saint-Jean et Rivière du-Loup.....	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (7 milles en voie de construction).....		65'00
Salisbury et Harvey.....	Ci-devant chemin de fer Albert—		
	Salisbury à Albert.....	45'00	
	Embranchement aux moulins.....	2'00	
	Hillsboro' jusqu'à l'île Gray.....	1'00	
	Albert à Prescott.....	1'00	
	Harvey à Albert.....	3'00	52'00
Compagnie du Tunnel Ste-Claire.	D'un point sur le ch. de f. G.-T. dans la ville de Sarnia jusq. un point de la jonction de Chicago et du G.-T. à Port Huron, E.-U.A.....		2'95
St-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....	Richibouctou à Bouctouche—(Terminé de Richibouctou à Saint-Louis, 7 milles).....		
Mille-Îles.....	Gananoque à la station de Gananoque, ch. de fer G.-T.		4'08
Témiscouata.....	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.....		81'00
	De Perth Centre sur le ch. de fer C.P., à Red Rapids (6 milles de rails posés.).....		14'00
Comtés de l'Ouest.....	De Yarmouth à Digby, N.-B.....		67'00
Windsor et Annapolis.....	De Windsor à Annapolis, N.-E.....	84'00	
Ligne affermée.....	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax.	32'00	116'00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction).....		110'00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson..... (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)		650'00

No 1.--Tableau sommaire du capital pour l'exercice te

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER.	LONGUEUR DE LA LIGNE.		CAPITAL, ACTIONS ORDINAIRES.			CAPITAL, ACTIONS PRIVILÉGIÉES.			DETTE FONDÉE.			AIDE DU GOUVERNEMENT.						
		Complétée. (Lignes posées).	En construction.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Versé.	Taux d'intérêt.	Nom du gouvernement.	Prêts.	Boni.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Versé.	Prêts.	
																			Milles.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	109	50	730,000 00	730,000 00	730,000 00				1,023,030 00	1,008,150 00	6							
2	Albert-Southern	12	00	150,000 00	150,000 00	125,920 00				160,000 00	40,000 00	6	{ Canada \$ 51,200 00 N.-Brunswick 52,500 00 Canada 620,000 00 Québec 700,000 00 }	103,700 00			61,000 00		
3	Baie des Chaleurs	60	00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00								1,320,000 00			894,175 00		
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3	50	500,000 00	100,000 00	75,000 00				340,000 00	10,500 00	Nominal.					36,620 00		
5	Brantford, Waterloo et Lac Érié	17	00	250,000 00	107,600 00	17,600 00											45,000 00		
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45	00	1,185,000 00	1,185,000 00					1,125,000 00		5					159,919 57		
7	Boucotoche et Moncton	32	00	250,000 00	250,000 00	250,000 00				310,000 00	310,000 00	6	{ Canada \$ 102,400 00 N.-Brunswick 96,000 00 Canada 314,400 00 Ontario 270,000 00 Canada 320,000 00 N.-Brunswick 321,500 00 Canada 51,200 00 Ontario 147,858 65 }	198,400 00		522,167 20			
8	Canada-Atlantique	138	00	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	4,650,000 00				584,400 00			633,500 00	20,000 00	
9	Canada-Eastern	116	00	1,000,000 00	500,000 00	500,000 00											199,058 65	199,058 65	
10	Canada-Southern	378	91	15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				20,000,000 00	19,023,600 59	5	{ Canada \$ 51,200 00 N.-Brunswick 52,500 00 Canada 620,000 00 Québec 700,000 00 }						
11	Chemins de fer de l'Etat Intercolonial	963	50														48,624,018 47	48,624,018 47	
	Prolongement-Est	80	00														1,962,276 49	1,962,276 49	
	Cap-Breton	98	50														3,019,752 61	3,019,752 61	
	Ile du Prince-Edouard	210	60														3,741,780 89	3,741,780 89	
12	Canadien du Pacifique	3,415	30	65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00				75,593,696 33		3 1/2 à 5	{ Canada \$ 56,697,963 71 Ontario 1,479,000 00 Columbia-B. 1,37,500 00 Canada 156,800 00 Québec 711,122 02 }	58,214,463 71			58,214,463 71		
	Atlantique et Nord-Ouest	336	10	1,000,000 00	180,000 00	175,000 00	3,240,000 00	3,240,000 00	3,240,000 00	6,472,666 00	6,472,666 00	5					867,922 02	679,924 52	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211	20	1,000,000 00	700,000 00	700,000 00				3,744,000 00	2,544,000 00	5				900,000 00	900,000 00		
	Rive-Nord	206	10	1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00				5,225,000 00	1,593,533 60	5	{ Canada \$ 954,000 00 Québec 2,546,000 00 }	2,546,000 00		954,000 00	3,500,000 00		
	Saint-Laurent et Ottawa	56	50	2,710,000 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00	4						300,000 00	
	Toronto, Grey et Bruce	188	70	1,000,000 00	813,800 00	785,490 00				3,500,000 00	3,500,000 00	4	{ Canada \$ 18,656 00 Ontario 375,282 00 }			393,938 00	392,594 00		
	Ontario et Québec	451	50	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00					19,502,591 33	5					189,200 00		
	Credit-Valley	175	20														531,000 00	531,000 00	
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26	60	500,000 00	210,000 00	21,000 00											256,000 00	60,800 00	
	Jonction de Guelph	15	00	30,000 00	10,000 00	1,000 00											51,200 00	46,000 00	
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue	3	20															155,000 00	
	Montréal à Ottawa (div. de ch. de fer Q.M.O. et O.)																		
13	Caraquette	68	00	950,000 00	950,000 00	950,000 00				500,000 00	500,000 00	6	{ Canada \$ 1,440,000 00 Québec 1,903,956 00 Canada 234,000 00 N.-Brunswick 180,000 00 }	1,176,956 00	2,167,000 00	3,343,956 00	2,434,000 00		
14	Carillon et Grenville	13	00	200,000 00	100,000 00	100,000 00											126,500 00	126,500 00	
15	Ontario-Central	104	00	450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00									
16	Central du Nouveau-Brunswick	74	66	900,000 00	900,000 00	900,000 00				900,000 00	900,000 00	6	{ Canada \$ 325,912 54 N.-Brunswick 277,665 00 Canada 24,439 84 N.-Brunswick 32,000 00 }	503,577 54		347,177 54			
17	Chatham	11	00														56,439 84	56,439 84	
18	Cobourg, Blairton et Marmora			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00										26,000 00	18,740 00	44,740 00	
19	Vallée de Cornwallis	14	00	50,000 00	30,000 00	20,000 00											89,600 00	20,000 00	
20	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32	00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00											233,830 93	144,230 93	
21	Comté de Drummond	36	30	650,000 00	540,000 00	400,000 00											343,200 00	176,962 42	
22	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28	00	200,000 00	165,250 00	165,250 00				260,000 00	260,000 00	6	{ Canada \$ 82,652 82 N.-Brunswick 107,500 00 Canada 96,000 00 Ontario 83,000 00 }	190,152 82		190,152 82			
23	Érié et Huron	75	75	110,000 00	105,500 00	105,500 00											179,000 00	179,000 00	
24	Esquimalt et Nanaimo	78	00	3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00				300,000 00	50,000 00	6				300,000 00	750,000 00	750,000 00	
25	Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	1	33	400,000 00	200,000 00	20,000 00											30,000 00	330,000 00	
26	Grand-Tronc	879	59	104,012,600 10	99,913,288 66	99,913,288 66	89,245,202 20	89,244,198 19	89,244,198 19	37,227,634 61	37,173,982 20	4, 5 et 6				15,142,633 33	15,142,633 33		
	Buffalo et Lac Huron	162	00																
	Baie Georgienne et Lac Érié	172	75		483,250 00	483,250 00					931,480 00								
	Montréal et Jonction de Champlain	81	25		250,000 00	250,000 00					507,593 33								
	Grand-Occidental	537	72							15,393,656 00		5 et 5							
	London et Port Stanley	23	84		441,500 00	441,500 00					80,311 00								
	Wellington, Grey et Bruce	168	09		221,200 00	221,200 00					708,586 67						241,276 06	241,276 06	
	London, Huron et Bruce	68	89		22,210 00	22,210 00					912,646 00						178,638 08	178,638 08	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34	73		30,000 00	30,000 00					7,479,580 00						168,350 20	168,350 20	
	Midland	173	97		4,381,311 84	4,381,311 84											158,212 00	158,212 00	
	Toronto et Nipissingue	111	50																
	Grande-Jonction	85	40														204,900 00	204,388 00	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46	50														94,957 59	94,957 59	
	Victoria	53	25														312,000 00	312,000 00	
	Nord	205	37								5,669,909 99						196,188 00	196,188 00	
	Nord et Jonction du Pacifique	111	37	200,000 00	23,000 00	23,000 00											1,320,000 00	1,319,400 00	
	Hamilton et Nord-Ouest	173	90								2,000,200 00						365,020 00	365,020 00	
	Norfolk-Sud	17	00	200,000 00	20,000 00	20,000 00				170,000 00	170,000 00	5					54,400 00	54,400 00	
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8	60																
	Union Jacques-Cartier	6	50	200,000 00	200,000 00	20,000 00													
27	Grand-Oriental	13	00	1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00											20,000 00		
	Montréal et Sorel	44	67							730,000 00	363,528 00	6	{ Canada \$ 229,500 00 Québec 156,000 00 }	385,500 00			112,000 00	69,922 00	
28	Grand-Nord	18	00														112,000 00	45,088 00	
29	Grand-Nord-Ouest Central	50	00	2,000,000 00	500,000 00	500,000 00				1,250,000 00									
30	Hereford	53	50		800,000 00	800,000 00				800,000 00	800,000 00		{ Canada \$ 179,200 00 Québec 46,920 00 }	226,120 00			177,060 00		
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	10	00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00				3,375,000 00							160,000 00	15,000 00	
32	Joggins	13	50	350,000 00	350,000 00	270,000 00				175,000 00			{ Canada \$ 42,4						

	Saint-Laurent et Ottawa.....	56 50		2,710,000 00				789,909 20	789,909 20	789,909 20	973,334 00	973,334 00		{ Québec.....	2,546,000 00 } 2,546,000 00	2,546,000 00	2,546,000 00			
	Toronto, Grey et Bruce.....	188 70		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00					3,500,000 00	3,500,000 00		{ Canada.....	\$ 18,656 00 }					
	Ontario et Québec.....	451 50		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00								{ Ontario.....	375,282 00 }		393,938 00			
	Credit-Valley.....	175 20												Canada.....	19,502,591 33					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60		500,000 00	210,000 00	21,000 00								Ontario.....			531,000 00			
	Jonction de Guelph.....	15 00		30,000 00	10,000 00	1,000 00								Canada.....			256,000 00			
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue.....	3 20												do			51,200 00			
	Montréal à Ottawa (div. de ch. de fer Q.M.O. et O.).....													{ Canada.....	\$1,440,000 00 }					
13	Caraquette.....	68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00						500,000 00	500,000 00	{ Québec.....	1,903,956 00 }	1,176,956 00	2,167,000 00			
14	Carillon et Grenville.....	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00								{ Canada.....	224,000 00 }					
15	Ontario-Central.....	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00		300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00		{ N.-Brunswick	180,000 00 }		404,000 00			
16	Central du Nouveau-Brunswick.....	74 66		900,000 00	900,000 00	900,000 00					900,000 00	900,000 00		Ontario.....			126,500 00			
17	Chatham.....	11 00												{ Canada.....	\$225,912 54 }					
18	Cobourg, Blairton et Marmora.....			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00								{ N.-Brunswick	277,665 00 }		503,577 54			
19	Vallée de Cornwallis.....	14 00		50,000 00	30,000 00	20,000 00								{ Canada.....	24,439 84 }					
20	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland.....	32 00	14 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00								{ N.-Brunswick	32,000 00 }	26,000 00	18,740 00			
21	Comté de Drummond.....	36 30		650,000 00	540,000 00	400,000 00								{ Canada.....	\$ 44,800 00 }		89,600 00			
22	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	28 00		200,000 00	165,250 00	165,250 00						260,000 00	260,000 00	{ N.-Ecosse	44,800 00 }		233,330 93			
23	Erie et Huron.....	75 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00								{ Canada.....	189,030 93 }		343,200 00			
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00								{ Québec.....	156,000 00 }		179,000 00			
25	Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.....	1 33		400,000 00	200,000 00	20,000 00								{ Canada.....	82,652 82 }		750,000 00			
26	Grand-Tronc	3,122 22		104,012,600 10	99,913,288 66	99,913,288 66	89,245,202 20	89,244,198 19	89,244,198 19	89,244,198 19	300,000 00	50,000 00	57,227,634 61	3,715,982 20	{ N.-Brunswick	107,500 00 }	13,142,633 33	30,000 00		
	Buffalo et Lac Huron.....	162 00												Canada.....	83,000 00 }		750,000 00			
	Baie Georgienne et Lac Erié.....	172 75			483,250 00	483,250 00								do			30,000 00			
	Montréal et Jonction de Champlain.....	81 25			250,000 00	250,000 00								{ Canada.....	\$ 48,000 00 }		384,000 00			
	Grand-Occidental.....	537 72												{ Ontario	336,000 00 }					
	London et Port Stanley.....	23 84												{ Canada	139,600 00 }		528,673 00			
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 09												{ Québec	329,073 00 }					
	London, Huron et Bruce.....	68 89			441,500 00	441,500 00								Ontario.....			241,276 00			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 73			221,200 00	221,200 00								do			178,630 08			
	Midland.....	173 97			22,210 00	22,210 00														
	Toronto et Nipissingue.....	111 50			30,000 00	30,000 00														
	Grande-Jonction.....	85 40			4,381,311 84	4,381,311 84														
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50																		
	Victoria.....	53 25																		
	Nord.....	205 37																		
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111 37		200,000 00	23,000 00	23,000 00							5,669,909 99	do			94,957 59			
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90												do			312,000 00			
	Norfolk-Sud.....	17 00		200,000 00	20,000 00	20,000 00								Canada.....			1,320,000 00			
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8 60												Ontario.....			565,020 00			
	Union Jacques-Cartier.....	6 50		200,000 00	20,000 00	20,000 00								Canada.....			54,400 00			
27	Grand-Oriental.....	13 00		1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00								Canada.....			20,000 00			
	Montréal et Sorel.....	44 67												{ Canada.....	\$229,500 00 }		385,500 00			
28	Grand-Nord.....	18 00		750,000 00	750,000 00	750,000 00					730,000 00	363,528 00		Canada.....	156,000 00 }		112,000 00			
29	Grand-Nord-Ouest Central.....	50 00		2,000,000 00	178,000 00	160,000 00					1,250,000 00			do			112,000 00			
30	Hereford.....	53 50		800,000 00	800,000 00	800,000 00								{ Canada.....	\$179,200 00 }		226,120 00			
31	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	10 00	40 00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00								{ Québec	46,920 00 }		160,000 00			
32	Joggins.....	13 50		350,000 00	350,000 00	270,000 00								Canada.....			80,800 00			
33	Kent-Northern.....	34 00		100,000 00	80,000 00									{ N.-Ecosse	38,400 00 }					
34	Kingston et Pembroke.....	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00					2,732,000 00	572,000 00		{ Canada	30,734 87 }		236,734 87			
35	Kingston, Napanee et Western.....	56 50		750,000 00	44,500 00	44,500 00					1,000,000 00	520,000 00		{ N.-Brunswick	156,000 00 }		504,493 00			
36	L'Assomption.....	3 00		19,000 00	19,000 00	10,000 00								{ Ontario.....	456,493 00 }		204,400 00			
37	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit.....	38 00		1,000,000 00	200,000 00	20,000 00								{ Québec	\$ 11,200 00 }		18,550 00			
38	Colonisation du Lac Témiskamingue.....	15 50		100,000 00	50,000 00	12,500 00					500,000 00	500,000 00		Canada.....			118,400 00			
39	Basses-Laurentides.....	29 00	44 00	1,500,000 00	500,000 00	110,000 00								{ Canada.....	\$177,200 00 }		354,400 00			
40	Manitoba et Nord-Ouest.....	217 24	232 71	12,000,000 00	12,000,000 00	5,412,500 00								{ Québec	177,200 00 }		385,600 00			
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47			232,500 00	232,500 00	415,000 00	415,000 00	415,000 00		3,160,900 00	181,040 00		Manitoba.....	168,000 00 }	739,000 00				
41	Vallée de la Massawippi.....	34 00		735,000 00	735,000 00	735,000 00								do		50,000 00				
42	Montréal et Lac Maskinongé.....	13 00		100,000 00	25,000 00	25,000 00								Canada.....			80,000 00			
43	Montréal et Ottawa.....	16 50		1,000,000 00	227,200 00	22,500 00								{ Canada.....	\$ 42,200 00 }		107,200 00			
44	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60												{ Québec	65,000 00 }		166,000 00			
45	Montréal et de l'Ouest.....	30 00		10,000,000 00	300,000 00	5,000 00								{ Canada.....	96,000 00 }					
46	Nouveau-Brunswick.....	174 00	415 50	3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00								{ Québec	70,000 00 }		711,270 00			
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	127 00		2,288,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00		170,000 00	4,102,011 88		Nouveau-Brunswick.....	350,000 00 }		76,000 00			
	Saint-Jean et Maine.....	92 00		2,676,666 66	2,654,153 44	2,654,153 44								do			575,000 00			
	Frédéricton.....	22 50		500,000 00	500,000 00	318,200 00								do			880,000 00		300,000 00	
47	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00		500,000 00	212,850 00	212,850 00								do			230,000 00			
48	Pacifique Nord et Manitoba.....	263 30		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00								{ Canada.....	\$118,400 00 }		226,400 00			
49	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00					6,010,000 00	6,010,000 00		{ N.-Brunswick	108,000 00 }		533,300 00			
50	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00		1,000,000 00			1,000,000 00	1,000,000 00	700,000 00	2,800,000 00	1,000,000 00			Canada.....			667,119 94			
51	Ottawa et Vall																			

Canada	\$ 18,656 00		393,938 00		392,594 00		988,000 00		969,561 44	322,583 30	322,583 30	2,518,321 30	5,970,228 74			5,547,358 12	
Ontario	375,282 00																
Canada			531,000 00		189,200 00		50,000 00		50,000 00			2,050,000 00	21,741,791 33			*22,512,351 58	
Ontario			256,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00	1,616,000 00				
Canada			51,200 00		60,800 00							466,000 00	81,800 00			605,575 73	
do					46,000 00	155,000 00			175,000 00		20,000 00	222,000 00	222,000 00				
Canada	\$1,440,000 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00	
Québec	1,903,956 00																
Canada	224,000 00		404,000 00		404,000 00							1,354,000 00	1,354,000 00			1,488,250 00	13
N.-Brunswick	180,000 00											100,000 00	100,000 00				14
Ontario			126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			970,000 00	970,000 00	3,000 00		1,510,129 74	15
Canada	\$225,912 54		503,577 54		347,177 54							1,403,577 54	2,147,177 54				16
N.-Brunswick	277,665 00																
Canada	24,439 84		56,439 84		56,439 84							265,439 84	265,439 84			241,000 00	17
N.-Brunswick	32,000 00								209,000 00	209,000 00							
Ontario		26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			1,158,240 00	1,158,240 00				18
Canada	\$ 44,800 00		89,600 00		20,000 00							119,600 00	40,000 00				19
N.-Ecosse	44,800 00																
Canada	44,800 00		233,830 93		144,230 93							1,233,830 93	1,144,230 93			752,372 72	20
N.-Ecosse	189,030 93																
Canada	187,200 00		343,200 00		176,962 42		15,000 00					917,965 54	596,727 96	132,596 56	7 & 8	729,314 52	21
Québec	156,000 00								19,765 54	19,765 54							
Canada	82,652 82		190,152 82		190,152 82		13,000 00		13,000 00			368,402 82	628,402 82				22
N.-Brunswick	107,500 00																
Canada	96,000 00		179,000 00		179,000 00		257 500 00		257,500 00			542,000 00	1,282,000 00			1,292,174 00	23
Ontario	83,000 00																
Canada			750,000 00		750,000 00							3,272,096 22	2,972,096 22			2,972,096 22	24
do		300,000 00	30,000 00		330,000 00							530,000 00	400,000 00	12,833 45	6	414,086 75	25
do		15,142,633 33			15,142,633 33							204,300,120 18	261,527,754 79			*280,652,307 02	26
Canada	\$ 48,000 00		384,000 00		386,000 00		966,000 00		966,000 00			3,521,657 00	7,237,639 20			6,271,639 20	
Ontario	336,000 00											1,796,250 00	2,679,730 00			2,679,730 00	
Canada	199,600 00		528,673 00		476,473 00		21,174 00		21,174 00			800,247 00	1,255,640 33			1,255,640 33	
Québec	329,073 00																
Ontario			241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00			441,500 00	1,121,811 00			1,121,811 00	
do			178,638 08		178,638 08		311,500 00		311,500 00			1,144,476 00	1,853,062 67			1,853,062 67	
Ontario			168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			512,340 00	1,424,994 08			1,424,994 18	
do			158,212 00		158,212 00		488,500 00		476,702 59			30,000 00	30,000 00			30,000 00	
Canada	\$ 22,400 00		204,900 00		204,388 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			4,694,832 89	12,174,112 89			*14,079,580 00	
Ontario	182,500 00											646,712 00	634,914 59				
do			94,957 59		94,957 59		222,094 93		222,094 93			467,900 00	467,388 00				
do			312,000 00		312,000 00		186,000 00		186,000 00			317,052 52	317,052 52				
do			196,188 00		196,188 00		390,000 00		390,000 00			498,000 00	498,000 00				
Canada			1,320,000 00		1,319,400 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			1,343,000 00	1,342,400 00			1,342,400 00	
Ontario			565,020 00		565,020 00							1,340,616 00	3,340,816 00				
Canada			54,400 00		54,400 00		65,000 00		65,000 00			139,400 00	309,400 00				
Canada			20,000 00									220,000 00	20,000 00			20,000 00	
Canada	\$229,500 00		385,500 00		82,719 50		20,000 00					1,555,500 00	1,232,719 50				
Québec	156,000 00											876,100 00	1,183,450 00			1,320,000 00	
Canada			112,000 00		69,922 00		14,100 00					296,000 00	211,088 00				
do			112,000 00		45,088 00		6,000 00					500,000 00	500,000 00				
Canada	\$179,200 00		226,120 00		177,060 00							1,026,120 06	1,777,060 00			1,761,700 00	
Québec	46,920 00																
Canada			160,000 00		15,000 00							213,500 00	68,500 00				
N.-Ecosse	38,400 00		80,800 00		69,500 00							430,800 00	339,500 00				
Canada	80,734 87		236,734 87		236,734 87							316,734 87	236,734 87			246,000 00	
N.-Brunswick	156,000 00																
Canada	48,000 00		504,493 00		504,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	5,498,813 00	5,994,613 00			4,064,311 00	
Ontario	456,493 00																
Canada	\$ 11,200 00		204,400 00		185,344 00		157,500 00		157,500 00	5,490 43	5,490 43	411,890 43	912,834 43	48,335 21		877,025 82	
Québec	7,350 00											37,550 00	24,875 00				
Canada			118,400 00		118,400 00		45,000 00		45,000 00	7,289 18	7,289 18	370,689 18	690,689 18	2,499 93	7	690,689 18	
Canada	\$177,200 00		354,400 00		105,520 00							404,400 00	118,020 00				
Québec	177,200 00																
Canada	217,600 00		385,600 00		148,813 00		25,000 00					910,000 00	259,813 00			580,000 00	
Québec	168,000 00																
Manitoba		739,000 00	739,000 00		739,000 00		215,600 00		215,600 00			13,369,600 00	9,943,000 00			3,360,724 87	
do		50,000 00	50,000 00		50,000 00		10,000 00		10,000 00			370,000 00	551,040 00			800,000 00	
Canada	\$ 42,200 00		80,000 00					65,000 00	65,000 00			880,000 00	800,000 00			800,000 00	
Québec	65,000 00		107,200 00		105,800 00							132,200 00	230,800 00	35,000 00			
Canada	96,000 00		166,000 00		70,000 00							393,200 00	92,500 00				
Québec	70,000 00																
Canada	\$361,270 00		711,270 90									1,011,270 00	5,000 00	125,000 00	8		
Québec	350,000 00																
Nouveau-Brunswick			76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00	803,965 20	803,965 20	3,902,965 20	8,004,977 08			4,073,611 95	
do			575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			2,410,500 00	2,580,500 00			3,546,000 00	
do			880,000 00		1,180,000 00							3,894,154 44	4,110,817 44			2,698,589 00	
do			230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			810,000 00	728,200 00			728,200 00	
Canada	\$118,400 00		226,400 00		213,148 90							439,250 00	525,998 90				
N.-Brunswick	108,000 00																
Manitoba			532,300 00		532,250 00							1,533,300 00	7,542,250 00			5,072,535 63	
Canada	256,000 00											250,000 00	205,000 00			237,000 00	
N.-Ecosse	411,119 94		667,119 94		630,219 94					233,000 00	233,000 00	1,900,119 94	2,563,219 94			1,450,000 00	
Canada	320,000 00																
Québec	320,000 00		640,000 00									1,640,000 00	40,000 00				
Canada			19,200 00		9,800 00							119,200 00	39,800 00				
Canada	\$ 271,200 00		421,200 00		30,000 00		40,000 00					710,200 00	54,900 00				
Ontario	150,000 00																
Canada	337,000 00		937,000 00		600,828 00		101,000 00					1,338,000 00	900,828 00	400,975 33	7	1,108,129 71	
Québec	600,000 00											210,000 00	3,957,333 33			1,645,600 00	

ÉTAT SOMMAIRE.

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

Numero.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
1	*Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	109 50		109 50	4 70		28 & 30	
2	Albert-Sud	12 00	5 50	12 00	1 00		56	
3	Baie des Chaleurs.	60 00	40 00	60 00			56	
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté.	3 50		3 50			50	
5	Brantford, Waterloo et Lac Erie.	17 00		17 00		66	56	
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie.	45 00		45 00	1 80		56	
7	Boucoteche et Moncton	32 00		32 00	3 25		56	
8	Canada-Atlantique.	138 00		138 00	40 00		56	
9	†Canada Eastern.	116 00		116 00	5 00		56½ & 61	
10	Canada Southern	378 91	32 12	346 79	139 35		60 65 80	
11	Chemins de fer du gouvern. canadien—	1352 60						
	Intercolonial.	963 50		963 50	143 25		56 57½ 67	
	Prolongement-Est.	80 00		80 00	4 33		56	
	Ile du Prince-Edouard.	210 60		73 69	15 71	40	50 & 52	
	Cap-Breton.	98 50		98 50			56	
12	Canadien du Pacifique.	3415 30						
	Atlantique et Nord-Ouest.	336 10						
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba.	211 20						
	Rive-Nord.	206 10						
	Saint-Laurent et Ottawa.	56 50						
	Toronto, Grey et Bruce.	188 70						
	Ontario et Québec.	451 50	136 91					
	Credit-Valley.	175 20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26 60						
	Jonct. de Guelph	15 00						
	Jonct. de Toronto à Strachan Avenue.	3 20						
13	Caraquet.	68 00		68 00	3 25		50	
14	Carillon et Grenville.	13 00	13 00			65		
15	Ontario-Central.	104 00		104 00	11 00		42 & 56	
16	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66		74 66	2 25		44½ 52 56	
17	Chatham	11 00		11 00	1 00		56½ & 60	
18	Vallée de la Cornwallis.	14 00		14 00	1 00		56	
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland.	32 00	14 00	32 00	10 00		56 & 67	
20	Comté de Drummond.	36 30		35 80	2 00		56 & 60	
21	Elgin, Petitoctiac et Havelock.	28 00		28 00			42 52 56	
22	Erié et Huron	75 75	1 75	74 00	4 90		54 & 56	
23	Esquimalt et Nanaimo.	78 00		78 00	2 02		50 & 54	
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricion et Sainte-Marie.	1 33		1 33	11		60	
25	Grand-Tronc.	879 59						
	Buffalo et Lac-Huron.	162 00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.	172 75						
	Jn. de Montr. et Champlain.	81 25						
	Great-Western.	537 72						
	London et Port-Stanley.	23 84						
	Wellington, Grey et Bruce.	168 00						
	London, Huron et Bruce.	68 89						
	A reporter.	7885 95	59 50	192 98	7692 97	885 13		

*Ci-devant Cie de houille et de navig. du Nord-Ouest.

†Ci-devant Nord et Ouest du Nouv.-Brunswick.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Numero.	Nom du chemin de fer.	Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de passages à niveau.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.
				Gardés.	Non gardés.									
2112	Boulons et éclisses.			4					1			1433	52	3 0
2640	Eclisses			11					2			955	120	4 8½
2600	do				1		22		1			955	67	4 8½
3000	do			11					1			400	90	4 8½
2700	do			18	1		20		1			955	39	60 4 8½
2640	Joint Fisher								2			717	58	4 8½
2640	Eclisses.			18					1			955	73	33 4 8½
2816	Joint Fisher.			6	3				6	4		2863	40	4 8½
2640	do et cornières.			1	25				5	1		955	80	4 8½
2800	do			3	373	16	19	17	16	6		913	75	4 8½
2640	Eclisses et cornières.			9	429	29	18 35	6	22	17		694	65	4 8½
2640	Eclisses				60	9	20		1			955	79½	4 8½
2640	do				956	2	17½					396	90	3 6
2640	do				54	1	17			1		955	78	4 8½
2640	Cornières et éclisses			6	22	2083	70	20-22	10	43	55	36	500	*237 6 4 8½
2600	Eclisses.			1	8				1			1000	60	4 8½
1760	Coussinets				94	1	17					1910	100	5 6
2640	Eclisses et boulons				40				4			955	105	4 8½
2640	do				5				2			955	74	4 8½
2640	do et boulons taraudés.				21				1			955	52	80 4 8½
2600	do				13				1			955	74	80 4 8½
2640	Eclisses et cornières.				20	3			1			820	160	4 8½
2000	Eclisses								1	1		717	150	80 4 8½
2240	do											717	100	4 8½
2816	do				108				4	5		661	52	4 8½
2992	Eclisses, cornières et boulons.				15	2	23					573	80	4 8½
2564	Eclisses et cornières.								2				50	4 8½
		6		42	4366	138			83	133	61			

*Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de ser-vice.	Poids par verge.	
		Complétées. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
	Report.....	7885.95	59.50	192.98	7692.97	885.13		
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34.73							
	Midland..... 173.97	3122.22		210.00	2912.22	590.00	56	56 to 79
	Toronto et Nipissing..... 111.50							
	Grande Jonction..... 85.40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46.50							
	Victoria..... 53.25							
	Nord..... 205.37							
	Nord et Jonction du Pacifique..... 111.27							
	Hamilton et Nord-Ouest..... 173.90							
	Norfolk-Sud..... 17.00							
	Union Jacques-Cartier..... 6.50							
	Jonc. de Madoc et Br'gewater..... 8.60							
26	Grand-Oriental..... 13.00							
	Montréal et Sorel..... 44.67	57.67		13.00	44.67	3.33		56
27	Grand-Nord..... 18.00				18.00			56
28	Grand Central du Nord-Ouest..... 50.00				50.00			56
29	Hereford..... 53.50				53.50	5.00		56
30	Irondale, Bancroft et Ottawa..... 10.00		40.00		10.00	.25		56
31	Joggins..... 13.50				13.50	1.00		56
32	Kent-Northern..... 34.00			3.50	30.50	3.00	67	56
33	Kingston et Pembroke..... 112.75			9.75	103.00	21.00		56
34	Kingston, Napanee et Ouest..... 56.50				56.50	4.00		56
35	L'Assomption..... 3.00				3.00	.25		56
36	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit..... 38.00				38.00			56
37	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue..... 15.50				15.50			16
38	Basses Laurentides..... 29.00		44.00		29.00	1.50		56
39	Manitoba et Nord-Ouest..... 217.24				232.71	19.39		56
	Saskatchewan et Ouest..... 15.47	232.71			232.71			56
40	Vallée de Massawippi..... 34.00				34.00			50
41	Montréal et Lac Maskinongé..... 13.00				13.00	.50		56
42	Montréal et Ottawa..... 16.50				16.50	.38		56
43	Montréal et Jonction du Vermont..... 23.60				23.60	2.00		60 & 72
44	Montréal et Ouest..... 30.00							
45	Nouveau-Brunswick..... 174.00							
	Nouv.-Brunswick et Canada..... 127.00							
	Saint-Jean et Maine..... 92.00	415.50			415.50	36.50		52
	Frédéricton..... 22.50							
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed. Nord du Pacifique et Manitoba..... 263.30				36.00	1.50		56
47	Nosbonsing et Nipissing..... 5.50				263.30	13.70		56
48	Central de la Nouvelle-Ecosse..... 74.00				5.50	1.25		56
49	Ottawa et Vallée de la Gatineau..... 20.00				74.00	4.00		56
50	Pontiac et Renfrew..... 4.25				20.00	.66		56
51	Pontiac et Jonction du Pacifique..... 71.00		14.00		71.00	2.00		56
52	Port-Arthur, Duluth et Ouest..... 20.00		64.66		20.00	1.00		56
53	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan..... 164.50				164.50	4.00		56
54	Québec et Lac Saint-Jean..... 191.00				191.00	10.00		56 & 60
55	Québec-Central..... 153.50				153.50	9.25		56
56	Québec, Montmorency et Charlevoix..... 20.50				20.50	1.50		56
57	Salisbury et Harvey..... 52.00			47.00	5.00		56	56
	A reporter.....	13290.45	354.76	476.23	12814.22	1622.09		

* Ci-devant Albert.

de construction, etc.—Suite.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.		
		Gardés.	Non gardés.										Nombre de passages au niveau.	Pieds.
		6	42	4366	138		83	133	61					
2640	Eclisses et cornières.....	12	76	2635	222	15.6-28.4	63	60	80	1100	105.6	4.8 1/2 25		
2640	Eclisses et barres à cornières.....			18			2	5		2282	53.00	4.8 1/2 26		
2640	do.....							1		1273	52.80	4.8 1/2 27		
2640	Eclisses.....			19	2	22	2	2		955	66.4	8 1/2 28		
2640	do.....			3			1	1		1000	60.4	8 1/2 29		
3000	do.....			4			1	2		955	79.4	8 1/2 30		
2432	do.....			5			1	1		1000	4.8	3 1/2 31		
2640	do et cornières.....			54	4	16 to 21 1/2	4	4	13	955	79.4	8 1/2 32		
3000	do do.....			36			3			882	88.4	8 1/2 33		
2500	Eclisses.....			1			1			955	20.4	8 1/2 34		
2600	Barres à cornières de 24 pcs.....			1	43	1	19.6	4	3	1433	60.4	8 1/2 35		
2640	Eclisses.....			7					1	917	105.6	4.8 1/2 36		
2700	do et barres à cornières.....			160			2	2		955	105.60	4.8 1/2 37		
2800	do.....			1	19	1	19	1		955	76.4	8 1/2 38		
2640	do.....			9						955	52.4	8 1/2 39		
2640	Barres à cornières.....			8			1	1		1146	39.50	4.8 1/2 40		
2640	Eclisses et boulons.....			51	1	17.5	2				52.4	8 1/2 41		
2640	Eclisses.....			158	3	18	1	5	5	540	85.4	8 1/2 42		
2400	do.....			26			4	1		1000	66.4	8 1/2 43		
2640	do et barres à cornières.....			175			1	2		573	63.4	8 1/2 44		
2600	do.....			1			1			955	132.4	8 1/2 45		
2640	Barres à cornières.....				1	23	1			955	80.4	8 1/2 46		
2640	Eclisses et boulons.....							1			2.4	8 1/2 47		
2640	Eclisses à cornières.....						1			1433	52.80	4.8 1/2 48		
2640	Eclisses.....						2	1		955	66.4	8 1/2 49		
2600	Eclisses et barres à cornières.....			7			1			1146	65.4	8 1/2 50		
2640	Eclisses.....			26	3		2			955	105.4	8 1/2 51		
2640	do.....			26			2	5	1	630	76.4	8 1/2 52		
2640	Eclisses en acier unis.....			1	5	1	22			1433	52.80	4.8 1/2 53		
250	Eclisses.....			4				3			80.4	8 1/2 54		
		30	121	7866	377		171	242	167					

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de ser-vice.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de cons-truction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
						Lbs.	Lbs.	
	Report.....	13290·45	354·76	476·23	12814·22	1622·09		
59	Ligne Riveraine.....	82·50			82·50	2·50	50	
60	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00		29·00	14·00	5·50	60	
61	Sainte-Catherine et Niagara-Central....	12·35			12·35	·55	56	
62	Cie du Tunnel de Saint-Clair.....		2·95					
63	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.....	1·75			1·75		60	
64	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup.....		7·00					
65	Sud-Est.....	152·00						
	Montréal, Portland et Boston. 45·00	260·00		71·80	188·20	33·00	34 & 52	56 & 60
	Saint-Laurent et jonction du Lac Champlain. 63·00							
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdown.....		12·00					
67	Témiscouata.....	81·00			81·00	4·00	56	
68	Mille-Îles.....	4·08			4·08	1·00	56	
69	Vallée de la Tobique.....	6·00	14·00		6·00		56	
70	Comtés de l'Ouest.....	67·00	20·00	64·00	3·00	4·00	56	
71	Windsor et Annapolis.....	84·00			92·00	4·50	56 & 67	
72	Jonction de Windsor.....	32·00			40·00	2·00	56	
73	Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40·00						
	Montagne de Bois et Qu'Appelle.....		17·00					
	Total.....	14004·13	427·71	665·03	13339·10	1679·14		

de construction, etc., pour l'année terminée le 30 juin 1890—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
		Gardés.	Non gardés.									
				Pieds.								
		30	121	7866	377							
2992	Eclisses à joint brisé.....		15	6	23	3	1		573	85	4 8½	59
2400	Eclis., boulons et coussinets en f. forgé.....		42		3	4			717	60	4 8½	60
2500	Eclisses.....		17	2	22	1	1			79	4 8½	61
								2				62
			1	3								63
												64
3000	Eclisses.....	1	238	2	19·2	6	13	5	574	86	4 8½	65
2640	Eclisses.....		14				2		955	79	4 8½	66
3000	Eclisses à cornières.....		8				1		660	84	4 8½	67
2600	Eclisses.....						1		955	78	4 8½	68
2600	do et barres à cornières.....								600	84	4 8½	69
2640	do.....		69	1	32		3		696	75	50 4 8½	70
2640	do.....		6				1					71
												72
												73
		30	123	8278	388				184	271	172	

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons d'ordres.		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.
	Report.	11 008	17 59	1525	32	52	15	9	1
26	Grand-Oriental.	13 00							
	Montréal et Sorel.	44 67		2	3				
27	Grand-Nord.	18 00			1				
28	Grand Central du Nord-Ouest.	50 00							
29	Hereford.	53 50							
30	Iroaldale, Bancroft et Ottawa.	10 00	40 00	1					
31	Joggins.	13 50		2					
32	Kent-Nord.	34 00		2	1				
33	Kingston et Pembroke.	112 75		9		1			
34	Kingston, Napanee et Ouest.	56 50		4					
35	L'Assomption.	3 00		1					
36	Lac Érié, Essex et Détroit.	38 00		4					
37	Cie de ch. de f. de Colonisation du Lac Témiscamingue.	15 50		2					
38	Basses Laurentides.	29 00	44 00	1	1				
39	Manitoba et Nord-Ouest.	217 32							
	Saskatchewan et Ouest.	15 47		5	2				
40	Vallée de la Massawippi.	34 00							
41	Montréal et Lac Maskimongé.	13 00							
42	Montréal et Ottawa.	16 50							
43	Montréal et Jonction du Vermont.	23 60							
44	Montréal et Ouest.		30 00						
45	Nouveau-Brunswick.	174 00							
	Nouveau-Brunswick et Canada.	127 00							
	Saint-Jean et Maine.	92 00							
	Frédéricton.	22 50		52					
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	36 00		3					
47	Pacifique-Nord et Manitoba.	263 30		9					
48	Nosbonsing et Nipissingue.	5 50		1					
49	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74 00		5					
50	Ottawa et Vallée de la Gatineau.		20 00						
51	Pontiac et Renfrew.	4 25		1					
52	Pontiac et Jonction du Pacifique.	71 00	14 00	4					
53	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	20 00	64 66	1					
54	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	164 50	82 60						
55	Québec et Lac Saint-Jean.	191 00		14	3		3		
56	Québec-Central.	153 50		10					
57	Québec, Montmorenci et Charlevoix.	20 50		2					
58	Salisbury et Harvey.	52 00		2					
59	Ligne Riveraine.	82 50		6					
60	Stanstead, Shefford et Chambly.	43 00		6					
61	Sainte-Catherine et Niagara Central.	12 35		2					
62	Cie du Tunnel Saint-Clair.		2 95						
63	Pont de St-Jean et prolongement du chemin de fer.	1 75							
64	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.		7 00						
65	Sud-Est.								
	Montréal, Portland et Boston.	260 00		30			2		
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.								
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.		12 00						
67	Temiscouata.	81 00		5					
68	Mille-Iles.	4 08		1					
69	Vallée de la Tobique.	6 00	14 00						
70	Comtés de l'Ouest.	67 00	20 00	5					
71	Windsor et Annapolis.	84 00							
	Embranchement de Windsor.	32 00		11					
72	Winnipeg et Baie-d'Hudson.	40 00							
73	Montagne de Bois et Qu'Appelle.		17 00						
	Total.	14004	13 427	1728	43	53	20	9	1

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890—Suite.

Numéro.	Observations.	Nombre de voitures de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, poste, et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule.	
		En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Nombre de wagons à bascule.	Loués.
670		11	501	13	426	23	27438	3143	11373	91	3142		
		1	1	3	1	1				6			26
		1				1							27
													28
	Affirmé au Maine Central.									2			30
										6			31
		1											32
		1											33
		5											34
	* 5 combinaisons et 3 voyageurs.									150			35
	* Combinaison.									14			36
		1											37
		7		2	2		10		95				38
				2			1		17				39
									10	16			40
	Aussi 4 wagons-restaurants et 4 cambuses.	3	2	3	4		113	50	62				41
	Fourni par les locat. (ch. de fer Passumpsic).												42
	Exploité par le matériel roulant du C.C.P.												43
	Fourni par les locataires (Vermont-Central).												44
		18		10		11	492		459				45
		1		1			2		33				46
	* Combinaison.	4		3		3	138	150	180				47
	Aussi 9 autres wagons.								35				48
		4		2		2	13		49				49
													50
													51
		1		1		1	5		33				52
									16				53
													54
		6		10		8	58		193				55
	Aussi 5 chasse-neiges et 1 flanger.	6	3	6	3	7	76	75	116	75			56
		2		14		5			24				57
		3				1			22				58
	Ci-devant Albert.	4				2	10		71				59
		4				2							60
		2							2				61
													62
													63
	Exploité par la Cie du c. f. du N.-Brunswick.												64
		9	15	8		6	4	61	371	248	100	50	65
													66
		3		4		2	40		54				67
		* 1							1				68
	* Combinaison.												69
		3		2		2	16		61				70
		6		5		7	75		72				71
													72
													73
		773	33	585	19	494	31	28594	3789	13449	288	3236	

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

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	109 50		104,802	64,074	168,876
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.	3 50	4,200	2,555	14,427	21,182
3	Brantford, Waterloo et Lac Érié.	17 00			9,520	9,520
4	Boucotoche et Moncton.	32 00				
5	Canada Atlantique	138 00	182,761	234,100	17,060	433,921
6	Canada-Est.	116 00	73,242	27,466	36,621	137,329
7	Canada-Sud	378 91	1,053,180	1,936,870	161,554	3,151,604
8	Chemins de fer de l'Etat—	1,181 60				
	Intercolonial	891 00			plus haut	4,756,241
	Prolongement-Est	80 00				
	Ile du Prince-Édouard	210 60	82,406	170,167	plus haut	252,573
9	Canadien du Pacifique	3,415 30				
	Atlantique et Nord-Ouest.	336 10				
	Colonisation du Sud-Ouest du					
	Manitoba	211 20				
	Rive-Nord	206 10				
	Saint-Laurent et Ottawa.	56 50				
	Toronto, Grey et Bruce.	188 70	4,560,758	5,821,374	807,364	11,189,496
	Ontario et Québec	451 50				
	Credit-Valley	175 20				
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26 60				
	Jonction de Guelph.	15 00				
	J. de Toronto à l'Ave. Strachan	3 20				
10	Caraqueette	68 00			40,800	40,800
11	Carillon et Grenville	13 00			1,000	10,600
12	Ontario Central.	104 00	45,000	32,000	90,000	167,000
13	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66		2,000	27,890	29,890
14	Chatham.	11 00			19,280	19,280
15	Cie de ch. de f. et houillère de Cumberland	32 00			148,919	148,919
16	Comté de Drummond.	12 50			10,500	10,500
17	Elgin, Petitcodiac et Havelock.	28 00			7,290	7,290
18	Érié et Huron	75 75	49,670	37,865	43,035	130,570
19	Esquimalt et Nanaïmo	78 00			111,630	111,630
20	Frédéricton et Cie de c. f. et p. de Ste-Marie	1 33				
21	Grand-Tronc.	879 59				
	Buffalo et Lac Huron	162 00				
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié	172 75				
	Montreal et Jonc. Champlain.	81 25				
	Grand-Occidental	537 72				
	London et Port-Stanley	23 84				
	Wellington, Grey et Bruce.	168 09				
	London, Huron et Bruce	68 89				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 73				
	Midland	173 97	3,122 22	5,404,048	9,331,703	2,250,351
	Toronto et Nipissingue	111 50				
	Grande-Jonction	85 40				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50				
	Victoria	53 25				
	Nord	205 37				
	Nord et Jonction du Pacifique.	111 37				
	Hamilton et Nord-Ouest.	173 90				
	Norfolk-Sud	17 00				
	Union Jacques-Cartier.	6 50				
	Jonc. de Madoc à Bridgewater	8 60				
22	Grand-Oriental	13 00			33,000	33,000
	Montréal et Sorel.	44 67				
	A reporter	10,740 04	12,664,606	21,257,402	3,894,315	37,816,323

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonnes de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
231,769	1,857	91,879		14	1	Ci-devant Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
21,182	11,107	63,882	12	10	2	
9,520	7,227	1,890	20		3	
	8,424	6,310	17		4	
610,342	124,401	534,481	35	15	5	
137,329	19,965	44,245	23	15	6	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
4,312,504	652,755	2,904,835	35	20	7	
5,895,369	1,170,249	1,353,417	25	15	8	
	48,984	15,402	25	15		
315,943	133,099	51,604	20	14		
11,530,476	2,685,730	3,006,684	23	15	9	
44,400	6,914	16,257	20		10	
11,200	10,800	125	25	18	11	
167,000	56,388	70,351	20	16	12	
29,890		5,413	18	14	13	
24,080	12,250	13,527	30		14	
148,919	20,382	471,823	20		15	
12,000	3,000	34,236	20		16	
7,290	3,096	7,102	17		17	
182,024	132,442	221,712	25	18	18	
111,630	30,090	26,863	20	12	19	
	5,015	11,363			20	
21,116,627	5,872,878	7,909,208	30	15	21	
33,000	19,643	8,865			22	
45,052,494	11,036,696	16,871,474				

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report	10,740'04	12,664,606	21,257,402	3,894,315	37,816,323
23	Grand-Nord	18'00			5,008	5,008
24	Hereford	53'50	28,600		30,308	58,908
25	Joggins	13'50			14,924	14,924
26	Kent-Nord	34'00			18,366	18,366
27	Kingston et Pembroke	112'75	95,000		131,000	226,000
28	Kingston, Napanee et Ouest	56'50	19,375		62,654	82,029
29	L'Assomption	3'00			4,614	4,614
30	Lake Erie, Essex et Rivière Détroit	38'00	174,677	197,010	in f'regoing	371,687
31	Colonisation du Lac Témiscamingue	15'50				
32	Manitoba et Nord-Ouest	232'71	60,519	41,718	5,070	107,307
33	Vallée de la Massawippi	34'00	59,404	88,817	8,669	156,890
34	Montréal et Lac Maskinongé	13'00				
35	Montréal et Jonction du Vermont	23'60	67,938	109,398	3,104	180,440
36	Nouveau-Brunswick	174'00				
	Nouv.-Brunswick et Canada	127'00				
	Saint-Jean et Maine	92'00				
	Frédéricton	22'50				
		415'50	345,214	184,378	450,544	980,136
37	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-Edouard	36'00	4,728	12,708	22,536	39,972
38	Nord du Pacifique et Manitoba	263'30	48,615	60,062	35,944	144,621
39	Nosbonsing et Nipissingue	5'50		12,000		12,000
40	Pontiac et Renfrew	4'25				
41	Pontiac Jonction du Pacifique	59'33			42,408	42,408
42	Québec et Lac Saint-Jean	191'00	131,141	119,499	in f'regoing	250,640
43	Québec-Central	153'50	177,774	105,400	32,883	316,057
44	Québec, Montmorency et Charlevoix	20'50	35,530			35,530
45	Salisbury et Harvey	52'00	2,994	1,000		3,994
46	Ligne Rive	82'50				
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43'00	40,175	44,539	16,237	100,951
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12'35	12,000	6,000		18,000
49	Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.	1'75				
50	Sud-Est— Montreal, Portland et Boston	260'00	238,828	187,215	102,936	528,979
	Lac Champlain et Jonct. du St-Laurent					
51	Témiscouata	81'00			50,706	50,706
52	Mille-Îles	4'08	12,390		5,308	17,698
53	Comtés de l'Ouest	67'00	42,240	1,103	37,138	80,481
54	Windsor et Annapolis	84'00				
	Jonction de Windsor	32'00	101,122		83,538	184,660
		13,256'66	14,362,870	22,428,249	5,058,210	41,849,329

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Observations.
	45,052,494	11,036,696	16,871,474			
	5,008	5,000	6,879			
	58,908	5,598	56,930	20	14	
	16,489	10,136	40,585	12		
	18,366	4,747	10,740	18		
	272,000	45,578	117,279	25	18	
	82,029	34,216	55,966	24	17	
	4,614	6,674	773	15		
	470,086	65,590	172,503	35	18	
		5,088	1,410			
	129,713	21,161	41,026	27	15	
	156,890	55,509	114,416	24	12	
	180,440	104,495	796,496	30	12	
	1,078,149	319,662	366,715	30	15	
	43,850	18,770	45,900	20	18	
	144,621	26,668	114,402	25	15	
	13,000		211,500		25	
			9,251		12	
	44,992	21,740	20,080	30	30	
	263,221	79,725	103,725	20	12	
	340,905	119,492	121,561	25	15	
	53,265	98,863	2,720	20	20	
	3,094	7,303	22,092	15	12	
		10,833	22,494		24	
	100,951	114,634	808,541	23	12	
	18,000	20,120	26,194	25	20	
		108,780	110,316		49	
	571,233	266,812	381,177	26	16	
	56,725	7,868	15,933	20	20	
	18,524	22,487	12,523	15	15	
	89,789	43,735	24,018	24	20	
	225,274	133,342	81,850	22	14	
	49,512,630	12,821,262	20,787,469			

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes- Nombre.
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Albera.	109 50	8,599	860	16,190	455	55
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation...	3 50	29,560	2,956	145,000	4,348	8
3	Brantford, Waterloo et lac Erié.....	17 00					100
4	Boucotoche et Moncton.....	32 00	2,500	250	2,500	45	388
5	Canada-Atlantique.....	138 00	449,260	44,926	5,958,300	119,166	21,025
6	Canada-Est.....	116 00	25,415	2,541	90,895	1,591	805
7	Canada-Suc.....	378 91	1,154,900	115,490	25,273,026	618,936	714,020
8	Chemins de fer de l'Etat.....	1,181 60					
	Intercolonial.....	891 00	1,094,193	109,419	2,597,951	53,580	80,065
	Prolongement-Est.....	80 00	21,857	2,186	12,251	341	6,706
	Ile du Prince-Edouard.....	210 60	24,092	2,410	303,814	5,345	11,608
9	Canadien du Pacifique.....	3,415 30					
	Atlantique et Nord-Ouest.....	336 10					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	211 20					
	Rive-Nord.....	206 10					
	Saint-Laurent et Ottawa.....	56 50					
	Toronto, Grey et Bruce.....	188 70					
	Ontario et Québec.....	451 50					
	Credit-Valley.....	175 20					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60					
	Jonction de Guelph.....	15 00					
	Jonction de Toronto à l'avenue Strachan.....	3 20					
10	Caraquette.....	68 00	5,000	500	5,000	150	50
11	Carillon et Grenville.....	13 00					150
12	Ontario-Central.....	104 00	18,700	1,870	54,000	5,400	1,730
13	Central du Nouveau-Brunswick.....	74 66					
14	Chatham.....	11 00	22,461	2,246	13,870	416	221
15	Ch. de fer et houillère de Cumberland.	32 00	7,646	764	18,550	315	42
16	Comté de Drummond.....	12 50	1,420	142	8,350	167	
17	Elgin, Petiscodiac et Havelock.....	28 00	1,256	126	10,292	175	280
18	Erié et Huron.....	75 75	97,241	9,711	255,208	6,968	7,693
19	Esquimalt et Nanaïmo.....	78 00	1,350	153	1,032	28	1,783
20	Fred'ton et Cie du P't du c.de f. Ste-Marie	1 33					
21	Grand-Tronc.....	879 59					
	Buffalo et Lac Huron.....	162 00					
	Grand-Tronc, Baie Geor- gienne et Lac Erié.....	172 75					
	Montréal et J'n Champlain.....	81 25					
	Grand Occidental.....	537 72					
	London et Port-Stanley.....	23 84					
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 09					
	London, Huron et Bruce.....	68 89					
	Brantford, Norfolk et Port- Burwell.....	34 73					
	Midland.....	173 97					
	Toronto et Nipissing.....	111 50					
	Grande-Jonction.....	85 40					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50					
	Victoria.....	53 25					
	Nord.....	205 37					
	Nord et Jonct. du Pacifique.....	111 37					
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90					
	Norfolk-Sud.....	17 00					
	Union Jacques-Cartier.....	6 50					
	J'n de Madoc à Bridgewater.....	8 60					
22	Grand-Oriental.....	13 00					
	Montréal et Sorel.....	44 67					
	A reporter.....	10,740 04	10,083,226	1,005,447	109,935,135	2,704,399	2,734,430
		32					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Numéro.	Observations.	Total du poids transporté	Tous autres articles.	Articles manufacturés.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
					Ton'x.	Pieds.	Cordes.	Ton'x.			
1	Ci-devant Compa- gnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.	91,879	82,284	18,767	3,340	2,456,000	4,912	5,230	7,839	3,340	82,284
2		63,882	9,828	600	670	16,780,000	20,131	480	360	18,767	9,828
3		1,890	670	300	300	380,000	240	480	1,150	600	670
4		6,310	534,481	13,600	117,932	3,420,000	4,500	750	49,932	300	6,310
5		44,244	18,643	1,842	18,643	188,540,000	184,720	74,898	49,932	13,600	117,932
6	Ci-devant Nord et Ouest du Nou- veau-Brunswick.	2,904,835	1,395,716	273,072	1,395,716	10,079,295	15,331	2,844	3,950	1,842	18,643
7		51,604	8,125	1,350	8,125	244,262,250	325,683	49,701	33,134	273,072	1,395,716
8		1,353,417	15,402	31,317	8,125	10,999	209,904,071	262,380	20,208	40,416	557,022
		15,402	51,604	1,350	8,125	1,462	994,000	1,938		1,350	15,402
		51,604		31,317	8,125	1,474	3,559,006	6,094	2,560	4,964	31,317
		3,006,684	532,141	882,617	532,141	77,445	485,225,049	641,531	108,232	184,524	882,617
9		16,257	13,681	22,175	32,002	10	400,000	666	500	750	13,681
10		125	95	95	95	30					95
11		70,351	70,351	22,175	32,002	840	8,300,000	1,164	3,450	6,900	22,175
12		5,413	2,553	820	2,553		1,632,000	2,040	615	820	2,553
13		13,527	1,801	1,775	1,801		664,000	996	1,420	1,775	1,801
14		471,823	*450,884	5,059	*450,884		11,824,000	14,780			5,059
15	*Houille.	33,236	15,379	928	15,379	88	5,625,000	7,500	13,600	9,120	928
16		7,102	583	341	583	21	5,139,400	5,712	40	50	341
17	Pour cinq mois.	221,712	149,676	27,417	149,676	115	20,372,000	25,863	264	469	27,417
18		26,863	11,326	8,979	11,326	1,608	1,621,325	2,133	2,416	3,697	8,979
19		11,363				547					
20											
21		7,909,208	3,454,824	922,322	3,454,824	267,190	719,026,493	1,081,636	153,509	276,316	922,322
22		8,865	4,083	2,931	4,083		233,500	391	540	886	4,083
		16,870,464	6,859,248	2,543,263	6,859,248	509,310	1,890,387,389	2,610,391	441,057	637,053	2,543,263
				33							

N° 5.—ÉTAT sommaire du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes- Nombre.
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	
	Report	10,750.04	10,053,226	1,005,447	109,935,135	2,698,399	2,734,431
23	Grand-Nord	18'00	1,640	164			
24	Hereford	53'50	280	28	2,494	58	
25	Joggins	13'50	1,318	130	14,441	505	43
26	Kent-Nord	34'00	8,900	890	4,500	130	215
27	Kington et Pembroke	112'75	5,400	540	58,500	1,755	120
28	Kingston, Napanee et Western	56'50	10,030	1,003	154,960	3,874	530
29	L'Assomption	3'00	1,180	109			
30	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	38'00	3,139	339	106,640	2,666	7,783
31	Colonisation du Lac Temiskamingue	15'50	3,650	365	17,000	340	
32	Manitoba et Nord-Ouest	217'24					
	Saskatchewan et Ouest	15'47	31,763	3,171	803,840	23,116	7,095
33	Vallée de la Massawippi	34'00	6,800	680	299,200	5,984	5,495
34	Montréal et Lac Maskinongé	13'00					
35	Montréal et Jonction du Vermont	23'60	435,050	38,172	4,557,538	136,726	1,187,572
36	Nouveau-Brunswick	174'00					
	Nouv.-Brunswick et Canada	127'00					
	Saint-Jean et Maine	92'00	171,945	17,195	618,753	10,708	46,332
	Frédéricton	22'00					
37	Nouveau-Brunswick et Île du Prince-E.	36'00	18,705	1,870	19,000	321	807
38	Nord du Pacifique et Manitoba	263'30	6,580	658	549,133	16,474	427
39	Nosbonsing et Nipissingue	5'50					
40	Pontiac et Renfrew	4'25					
41	Pontiac et Jonction du Pacifique	59'33	9,537	953	104,694	2,126	3,406
42	Québec et Lac Saint-Jean	191'00	1,800	180	6,000	150	150
43	Québec-Central	153'50	71,360	7,136	70,150	1,403	7,165
44	Québec, Montmorenci et Charlevoix	20'50	292	29	635	14	25
45	Salisbury et Harvey	52'00	4,483	448	10,152	167	788
46	Ligne Riveraine	82'50	1,000	100	5,000	100	
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43'00	385,790	38,579	4,582,886	137,487	1,187,739
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12'35	4,535	529	4,650	132	15
49	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer. Sud-Est—	1'75					
	Montréal, Portland et Boston						
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent	260'00	82,290	8,229	1,255,482	33,577	6,286
51	Témiscouata	81'00	27,780	2,778	34,059	1,022	462
52	Milles-Iles	4'08	3,734	366	3,500	84	25
53	Comtés de l'Ouest	67'00	9,878	988	2,029	36	301
54	Windsor et Annapolis	84					
	Jonction de Windsor	32	55,355	5,535			14,119
	Total	13,256'66	11,085,895	1,136,611	123,219,682	3,083,354	5,209,554

fret transporté, etc.—Fin.

Numéro.	Observations.	Total du poids transporté	Tous autres articles.	Articles manufacturés.	Bois de chauffage		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.	
					Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Pieds.
		16,870,464	6,759,248	2,543,263	637,053	441,057	2,430,391	1,890,387,389
		6,879,23	4,980		759	580	976	726,380
		56,930	12,423				44,421	30,125,000
		40,583	37,960	1,608			360	252,126
		10,740	2,630	2,750	639	415	3,600	2,798,000
		117,279	3,450	15,984	20,250	10,969	75,240	50,160,000
		55,966	9,263	773	16,558	5,520	12,892	6,450,000
		1,410	206	105			353	235,000
		172,503	156,500	3,652			4,220	2,709,000
		1,410	578	127				
		41,026	1,285		195	292	4,070	2,713,000
		114,416	*81,372					18,963,750
		796,496	25,076	397,306				18,473,323
		366,715	22,576	185,411	11,625	7,635	113,898	85,423,500
		45,900	28,472	2,649	1,040	698	11,495	7,663,000
		114,402	52,117	52,117	30,032	15,016	14,836	9,890,660
		*211,500	in fore'ng					
		*9,251	9,251					
		*20,080	*12,700	2,028	1,023	1,827	950	631,682
		103,725	8,880	44,295	8,880	26,577	36,345	24,230,000
		121,561	*60,038	3,766	180	5,649	47,605	35,703,750
		2,720	240	24	24	22	206	131,446
		22,092	13,607	2,360	5,010	1,652	5,010	10,020,000
		22,494	17,874		4,420		3,315,000	
		808,541	431,932		28,953		18,702,296	
		26,194	22,207		792		380,000	
		110,316						
		381,177	168,402	64,416	33,735	19,277	69,675	55,740,000
		15,933	3,649	328	4,577	2,818	3,348	2,231,700
		12,523	2,336		2,245		2,245	1,497,000
		24,018	390	7,371	3,480	2,130	16,639	13,238,500
		81,850	*36,243	21,942	2,621	1,835	13,034	10,427,366
		20,787,469	7,806,588	3,780,524	806,614	561,464	3,178,960	2,303,168,858

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Mails-postes et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1	Cie de chemin de fer et des houillères d'Alberta.	109 50	9,338 74	168,063 03	4,120 14	181,521 01						Ci-dev. Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3 50	2,519 01	1,312 15	1,312 15	26,893 78	1,605 48					
3	Branford, Waterloo et Lac Érié.	17 00	4,917 07	1,366 38	108 87	3,732 82						
4	Boncouche et Moncton.	32 00	3,113 21	7,733 87		12,647 08						
5	Canada-Atlantique.	138 00	101,061 51	397,860 93	18,162 50	567,235 28	50,150 34					Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.
6	Canada-Est.	116 00	21,837 26	39,938 59	2,835 44	66,228 92	1,617 63					
7	Canada-Sud.	378 31	1,265,891 80	3,213,193 23	145,346 47	4,651,041 14	6,609 64					
8	Chemins de fer de l'État.	1,181 60	854,794 31	1,996,927 14	146,359 47	2,928,080 92	349 11					
	Intercolonial.		40,300 22	57,719 72	6,289 00	84,658 95						
	Prolongement-Est.		69,399 72	75,663 06	17,577 00	150,971 78						
9	Ile du Prince-Édouard.											
	Coloniaux du Nord-Ouest.											
	Coloniaux du Sud-Ouest du Manitoba.											
	Rive-Nord.											
	Saint-Laurent et Ottawa.											
	Saint-Laurent et Bruce.											
	Ontario et Québec.											
	Credit-Valley.											
	Pacifique d'Ontario-Ouest.											
	Jonction de Guelph.											
	Jonction de Toronto à l'A.ve. Strachan.											
10	Caraqueite.	68 00	4,793 07	13,664 25	1,798 99	20,256 31						
11	Carillon et Grenville.	13 00	2,063 36	292 80		3,259 16						
12	Ontario-Central.	104 00	28,806 65	50,421 68	7,026 41	93,816 14	7,501 40					
13	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66	2,457 45	13,502 78	1,218 36	17,661 05						Pas de détails; en exploitation une part. de l'année seulement.
14	Chatham.	11 00	8,627 31	35,010 86	1,454 03	47,933 60	482 46					
15	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland.	32 00	708 10	13,564 82		14,408 15	134 23					
16	Comté de Drummond.	28 00	1,038 96	4,469 76		5,904 52	35 00					
17	Edwin, Pethociac et Havelock.	75 75	54,516 40	79,384 53	5,880 71	139,858 32	626 68					
18	Brae et Huron.	78 00	50,105 80	48,700 40	3,906 24	113,850 04	1,667 60					
19	Esquimaux et Nanaimo.	1 33	501 35	1,959 67		2,461 02						
20	Fredricton et Cie du pont ch. de fer de Ste. Marie.											
21	Grand-Trois.											
	Buffalo et Lac Huron.											
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Érié.											
	Montréal et Jonction de Champlain.											
	Grand-Ouest.											
	London et Port-Stanley.											
	Wellington, Grey et Bruce.											
	London, Huron et Bruce.											

22	Grand-Oriental.	13 00											
	Montréal et Sorel.	44 67											
23	Grand-Nord.	18 00	13,802 23	4,695 58	809 79	19,307 60							
24	Hersford.	53 50	1,441 16	2,302 99	147 84	3,891 99							
25	Joggins.	13 50	4,588 17	29,099 19	96 21	33,783 57							
26	Kington et Pembroke.	34 00	2,743 47	14,664 92	84 36	17,638 98							
27	Kent-Nord.	34 00	4,210 25	10,080 50	850 25	15,141 00	138 23						
28	Kington et Napanee et Ouest.	112 75	36,462 00	111,590 00	8,818 00	168,795 00	11,925 00						
29	Kington, Napanee et Ouest.	56 50	13,319 99	35,879 47	4,788 69	54,171 05	1,829 90						
30	L'Assomption.	38 00	1,172 15	250 77	259 30	1,682 22							
31	Colonisation du Lac Temiscaungue.	15 50	25,113 92	54,504 63	3,209 04	82,827 49	1,928 02						
32	Manitoba et Nord-Ouest.	232 71	39,179 10	88,602 15	6,976 77	139,075 75	4,317 73						
33	Saskatchewan et Ouest.	34 00	54,492 09	81,526 35	1,971 90	139,490 34	1,500 00						
34	Vallée de la Massawippi.	13 00											
35	Montréal et Lac Maskinongé.	23 00	49,260 00	122,862 80	6,521 47	192,108 34	13,464 07						
36	Nouveau-Brunswick et Canada.	415 50	315,303 15	566,042 54	42,283 24	963,661 05	39,942 12						
	Saint-Jean et Maine.												
37	Fredricton.	22 50											
38	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.	36 00	6,760 80	18,736 23	1,097 08	28,612 34	18 23						
39	Pacifique-Nord et Manitoba.	263 30	37,438 39	120,706 96	2,046 00	169,332 27	140 42						
40	Noshonong et Nipissingue.	5 50		42,307 00		42,307 00	320 00						
41	Portiax et Renfrew.	4 25		925 10		925 10							
42	Portiax et Jonction du Pacifique.	59 30	16,290 12	17,808 53	2,368 24	36,831 43	374 54						
43	Québec et Lac-Saint-Jean.	191 00	39,902 14	7,549 99	7,549 99	153,860 64	3,527 30						
44	Québec Central.	153 50	107,317 74	145,066 91	9,745 20	265,691 15							
45	Québec, Montmorency et Charlevoix.	20 50	18,338 35	1,705 34		20,043 69							
46	Salisbury et Harvey.	52 00	6,113 64	13,040 88	2,394 16	25,207 85	659 17						
47	Ligne Rivaraine.	82 50	11,799 72	15,952 80	2,070 33	36,359 69	536 84						
48	Stansstead, Shefford et Chambly.	43 00	16,945 05	38,432 06	5,163 44	61,519 84	989 29						
49	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	42 00	5,523 64	10,727 59		16,251 23							
50	Pont de Saint-Jean et prolongement du ch. de fer Sud-Est.	1 75	22,486 81	31,609 78	1,040 44	55,137 03							
	Montréal, Portland et Boston.	260 00	187,197 15	364,965 22	17,828 61	589,529 59	19,538 61						
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.												
	A reporter.	12,988 58	13,556,269 53	29,733,542 23	1,726,809 93	46,445,532 86	1,420,510 99						

Ci-dev. c. def. Albert.

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes; etc.—*Fin.*

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et fret par messageries.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	ct.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
	Report.....	12,988-58	13,556,269	53	29,733,542	23	1,726,809	93	1,420,510	99	46,445,532	86
51	Témiscouata.....	81-00	10,508	62	17,969	95	12,021	61	.....	.....	40,500	18
52	Mille-Îles.....	4-08	5,126	65	9,527	05	1,690	45	2,100	58	13,354	73
53	Comtés de l'Ouest.....	67-00	40,034	24	21,469	30	5,417	63	355	84	67,277	01
54	Windsor et Annapolis Junction de Windsor.....	116-00	119,829	53	139,279	63	12,127	77	624	80	271,861	73
		13,256-66	13,731,768	57	29,921,788	16	1,757,977	39	1,423,592	21	46,843,826	51

N° 7.—Etat sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	109 50	32,269 03	39,280 21	10,818 90	49,830 64	132,198 78	Ci-devant Cie de houille et de navigation Nord-Ouest.
2	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3 50	3,533 21	6,249 11	404 46	5,514 54	15,701 32	
3	Brantford, Waterloo et Lac Érié.	17 00	2,041 93	2,234 45	101 86	3,392 29	7,770 53	
4	Boutouche et Moncton.	32 00	2,964 57	4,594 36	269 94	5,398 16	13,227 03	
5	Canada-Atlantique.	138 00	52,480 58	133,532 95	33,884 35	122,188 81	342,080 69	
6	Canada-Est.	116 00	15,292 43	12,961 05	1,000 91	11,999 16	41,253 56	Ci-devant Nord et Ouest du N.-B.
7	Canada-Sud.	378 91	465,256 16	860,614 05	404,341 15	1,293,228 00	2,963,439 36	Brunswick.
8	Chemin de fer du gouvernement canadien :—							
	Intercolonial	891 00	998,613 16	1,144,372 74	516,155 35	787,800 86	*3,481,472 97	*Y compris mil-
	Prolongement-Est.	80 00	23,164 98	21,158 18	6,335 65	28,443 96	79,102 77	les parcourus
	Ile du Prince-Édouard	210 60	126,316 17	60,907 99	20,331 46	58,930 23	266,485 85	par les wagons,
9	Canadien du Pacifique.	3415 30						\$34,530.86.
	Atlantique et Nord-Ouest	336 10						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211 20						
	Rive-Nord.	206 10						
	Saint-Laurent et Ottawa.	56 50						
	Toronto, Grey et Bruce.	188 70						
	Ontario et Québec.	451 50						
	Credit-Valley	175 20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	28 60						
	Jonction de Guelph	15 00						
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue.	3 20						
10	Caraqueet.	68 00	9,324 85	8,718 72	1,394 74	6,177 83	25,616 14	Pas de détails.
11	Carillon et Grenville	13 00					4,863 44	
12	Ontario-Central.	104 00	26,242 70	24,701 84	4,339 57	36,560 54	91,844 65	
13	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66					16,065 15	
14	Chatham.	11 00	1,720 71	2,251 15		1,536 87	5,508 73	
15	Cie de chemin de fer et houille de Cumberland.	32 00	19,355 08	27,524 79	4,749 45	11,800 12	68,519 44	
16	Comté de Drummond	12 50	2,330 00	4,892 14	286 56	1,069 33	9,118 03	
17	Elgin, Petricodiac et Havelock.	28 00	1,812 38	1,452 41	629 83	1,548 12	5,442 74	
18	Érié et Huron	75 75	25,003 62	31,344 90	4,825 76	35,214 30	96,388 58	Pour cinq mois.
19	Esquimaux et Nanaimo.	78 00	43,551 84	29,103 84	8,141 25	35,447 63	116,244 56	
20	Fredricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste.-Marie	1 33				1,300 00	1,300 00	
21	Grand-Tronc.	879 50						
	Buffalo et Lac-Huron.	162 00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié.	172 75						
	Montréal et Jonction de Champlain.	81 25						
	Grand-Occidental.	537 72						
	London et Port-Stanley.	23 84						
	A reporter.	7551 15	3,857,510 78	5,730,712 39	1,539,834 96	6,025,299 19	17,208,816 77	

No 7.—Etat sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1890—Suite.

Numero	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.	Observations.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
	Report.	7551.15	3,857,510	78	5,730,712	39	1,539,834	96	6,025,299	19	17,208,816	77	
	Wellington, Grey et Bruce	168.09	2,506,371	70	4,373,979	62	1,328,134	39	4,634,160	76	12,842,646	47	
	London, Huron et Bruce	68.89	3,329	60	5,730	15	1,395	38	8,082	97	19,138	10	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34.73	1,899	43					824	00	2,723	43	
	Midland	173.97	2,889	73	4,803	47	319	65	2,911	79	26,745	80	
	Toronto et Nipissingue	111.50	3,400	00	5,750	00	370	00	2,700	50	10,924	64	
	Grande-Jonction	46.50	19,273	00	52,227	00	13,236	00	38,403	00	12,320	50	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	53.25	9,761	97	16,798	03	2,371	92	15,502	18	123,139	00	
	Victoria	205.37	1,170	64	1,476	49	46	49	722	99	44,434	10	
	Nord et Jonction du Pacifique	173.30	169	95	19,810	23	2,878	64	21,120	70	2,110	07	
	Hamilton et Nord-Ouest	17.00	12,780	56	19,810	23	2,878	64	21,120	70	56,590	13	
	Union Jacques-Cartier	6.50	9,868	99	1,587	50	1,616	85	4,113	28	17,186	62	
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8.60	64,760	46	40,622	84	11,320	70	50,165	39	166,869	39	
	Grand-Oriental	13.00	29,860	12	34,808	70	8,157	45	30,936	35	108,762	62	
	Grand-Nord	23.60	14,350	40	46,558	86	29,854	29	35,763	96	126,567	51	
	Hereford	34.00	201,124	51	224,976	23	44,994	09	192,464	82	663,559	65	
	Valée de Massawippi	13.00	4,774	58	5,788	04	198	06	2,704	63	13,465	31	
	Montreal et Lac Maskinonge	263.30	25,497	64	32,689	13	3,702	11	45,592	58	107,491	46	
	Montreal et Jonction du Vermont	5.50	7,915	57	13,117	62	2,882	00	19,780	60	43,695	79	
	Nouveau-Brunswick	4.25	1,163	36	2,149	24	24	48			3,337	08	
	Nouveau-Brunswick et Canada												
	Saint-Jean et Maine												
	Frédéricton												
	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard												
	Pacifique du Nord et Manitoba												
	Nosbonsing et Nipissingue												
	Pontiac et Renfrew												

41	Pontiac et Jonction du Pacifique	59.33	17,629	30	7,669	66	1,709	56	6,527	88	33,536	40	
42	Quebec et Lac Saint-Jean	191.00	43,294	84	49,651	13	12,017	59	30,744	89	137,708	45	
43	Quebec-Central	133.50	53,363	12	54,146	83	15,594	49	75,324	21	198,570	66	
44	Quebec, Montmorenci et Charlevoix	20.50	3,412	46	8,659	74	1,581	91	8,959	17	22,613	28	
45	Salisbury et Harvey	52.00	11,900	19	9,206	62	1,500	00	5,733	92	27,050	76	
46	Ligne Riverview	82.50	14,951	03	11,941	07	7,658	40	11,715	12	46,296	22	
47	Stanstead, Shefford et Chambly	43.00	21,564	00	16,113	07	3,034	35	19,262	09	59,973	51	
48	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12.35	3,925	49	5,174	70			7,888	91	16,989	10	
49	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1.75											
50	Sud-Est	260.00	121,052	54	156,673	61	48,892	10	152,947	76	479,586	01	
	Montreal, Portland et Boston												
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent												
51	Témiscouata	81.00	14,730	80	13,639	83	1,425	06	18,256	87	48,112	56	
52	Mille-Îles	4.08	3,727	88	3,961	57	5,643	74			13,333	19	
53	Comtés de l'Ouest	67.00	25,353	17	13,964	83	3,822	29	13,100	13	56,240	47	
54	Windsor et Amnapolis	116.00	82,725	19	38,873	70	11,715	54	45,551	39	178,865	82	
	Jonction de Windsor												
	Exploité par la Cie de ch. de fer du Nouveau-Brunswick												
	Report.	13,256.66	7,196,734	97	11,002,966	08	3,105,182	49	11,527,162	08	32,913,350	87	

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

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pieds.			
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale.....	8·00	4·8½	4	168	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie houillère d'Acadie.....	6·00	4·8½	2	.....
Cie de fer de Londonderry.....	11·00	4·8½	3	31	
do do.....	3·00	3·0	2	25	
Albion.....	3·00	4·8½	2	50	
	31·00		13	274	
CAP-BRETON.					
Old Bridgeport.....	·63	4·8½	Matériel roulant fourni par la Cie de chemin de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines—					
Sidney.....	4·80	4·8½	3	210	Seulement 11 milles en exploitation.
Victoria.....	5·00	4·8½	2	127	
Sidney et Louisbourg.....	43·00	3·0	4	253	
Gowrie.....	1·50	3·6	2	123	
Internationale.....	12·00	4·8½	3	178	
Calédonia.....	2·25	4·8½	2	120	
	69·18		16	1,011	

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer.—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.												
Albert (maintenant Salisbury et Harvey).....	15,000	00					14,665	45				
Albert-Sud.....							51,200	00				
Baie des Chaleurs.....							620,000	00				
Belleville et Hastings-Nord.....							22,400	00				
Jonction de Beauharnois.....							96,000	00				
Brautford, Waterloo et Lac Érié.....							57,600	00				
Brookville, Westport et Sault Sainte-Marie.....							192,000	00				
Bonctouche et Moncton.....							102,400	00				
Canada-Atlantique.....							314,400	00				
Canada-Central.....							1,525,250	00				
Canadien du Pacifique.....							55,172,713	71				
Cap-Breton.....							3,019,752	61				
Caraqueette.....							224,000	00				
Central du Nouveau-Brunswick.....							225,912	54				
Embranchement de Chatham.....							24,639	84				
Vallée de Cornwallis.....							44,800	00				
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland							187,200	00				
Comté de Drummond.....							44,800	00				
Dominion Lime Company.....							22,400	00				
Prolongement-Est.....							1,318,731	49				
Elgin, Pétitcodiac et Havelock.....							82,652	82				
Érié et Huron.....							96,000	00				
Esquimaux et Naininao.....	300,000	00					750,000	00				
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.	15,142,633	33					30,000	00				
Grand-Tronc.....												
do Baie Georgienne et Lac Érié.....												
Grand-Oriental.....							48,000	00				
Grand-Nord.....							220,500	00				
Jonction de Guelph.....							112,000	00				
Embranchement de Harvey.....							51,200	00				
Hereford.....							9,600	00				
Intercolonial.....							156,800	00				
International.....							48,924,018	47				
Irondale, Bancroft et Ottawa.....							156,800	00				
Union Jacques-Cartier.....							160,000	00				
							20,000	00				
A reporter.....	15,457,633	33					113,897,256	93				

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

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....	15,457,633	83					113,807,236	93				
Jogrens.....												
Kent-Nord.....												
Kingston et Pembroke.....												
L'Assomption.....												
Lac Érié, Essex et Détroit.....												
Colonisation du Lac Témiscamigue.....												
Leamington et Sainte-Claire.....												
Basses Laurentides.....												
Vallée de la Massawippi.....												
Montréal et Lac Maskinongé.....												
Montréal et Jonction de Champlain.....												
Montréal et Ottawa.....												
Montréal et Sorel.....												
Montréal et Ouest.....												
Napance, Tunaworth, et Québec (maintenant Kingston, Napance et Ouest)												
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....												
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est).....												
Nord et Jonction du Pacifique.....												
Central, Nouvelle-Ecosse.....												
*Ontario et Québec.....												
Ottawa et Vallée de la Gairneau.....												
Pontiac et Jonction du Pacifique.....												
Pontiac et Renfrew.....												
Port-Arthur, Duluth et Ouest.....												
Ile du Prince-Edouard.....												
Québec et Lac Saint-Jean.....												
Québec-Central.....												
Québec, Montmorency et Charlevoix.....												
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal, do												
do												
Sainte-Catherine et Niagara-Central.....												
Saint-Louis, Richibouctou et Boncouche.....												
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer.....			433,900	00								
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....												
Compagnie de Tunnel Saint-Clair.....												
* Avec le Pacifique d'Ontario-Ouest.												

Norfolk Sud.....												
Vallée de Steviacke et Lansdowne.....												
Témiscouata.....												
Mille-Îles.....												
Vallée de la Tobique.....												
Toronto, Grey et Bruce.....												
Pacifique d'Ontario-Ouest.....												
Courées de l'Ouest.....												
Windsor et Annapolis.....			15,891,533	33								
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.												
Canada-Atlantique.....												
Canada-Central.....												
Canada-Sud.....												
Ontario-Central.....												
Cobourg, Blairton et Marmora.....												
Credit-Valley.....			26,000	00								
Érié et Huron.....												
Grande-Jonction.....												
Baie Georgienne et Lac Érié.....												
Hamilton et Nord-Ouest.....												
Kingston et Pembroke.....												
London, Huron et Bruce.....												
Midland.....												
Nord.....												
Port-Arthur, Duluth et Ouest.....												
Toronto et Nipissingue.....												
Jonction du Lac Simcoe.....												
Toronto, Grey et Bruce.....												
Victoria.....												
Wellington, Grey et Bruce.....												
Whitby, Port-Perry et Lindsay.....												
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.												
Baie-des-Chateaux.....												
Grand-Oriental.....												
Côte de Drummond.....												
Herford.....												
International.....												
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....												
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamigue.....												
L'Assomption.....												
Lévis et Kennebec.....												
A reporter.....			15,917,533	33								
										26,000	00	
										6,071,007	52	
										129,853,789	69	
										270,000	00	
										1,473,000	00	
										147,858	65	
										126,500	00	
										15,740	00	
										531,000	00	
										183,000	00	
										182,500	00	
										565,020	00	
										456,493	00	
										178,638	08	
										168,350	20	
										196,188	00	
										150,000	00	
										105,212	00	
										53,000	00	
										375,232	00	
										312,000	00	
										241,275	00	
										94,957	53	
										700,000	00	
										156,000	00	
										156,000	00	
										46,620	00	
										891,122	02	
										380,000	00	
										177,200	00	
										7,350	00	
										2,014,592	02	
										135,624,797	21	

+ Y compris Québec-Central.

* Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

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

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Total.	
								\$	cts.
ONTARIO—Suite.									
	Report		155,000 00					\$	cts.
	Ontario et Quebec			35,000 00			6,360,446 85	\$	cts.
	do Merrickville			25,000 00					
	Township de Winchester-Ouest			10,000 00					
	do do			15,000 00			50,000 00		
	Ville de Port-Arthur			25,000 00					
	Municipalité de Norbery			15,000 00			40,000 00		
	Ville de Strouce			5,000 00					
	Township de Charlotteville			20,000 00					
	do Walsingham-Sud			40,000 00					
	55 Cité de Sainte-Catherine	80,000 00	80,000 00	80,000 00			65,000 00		
	Ville de Thorold			20,000 00			100,000 00		
	Cité d'Ottawa	200,000 00						60,000 00	
	Ville de Prescott	100,000 00	300,000 00				30,000 00		90,000 00
	do Gananoque			150,000 00					
	Cité de Toronto			10,000 00					
	Township de Scarborough			30,000 00					
	do Markham			50,000 00					
	do Uxbridge			10,000 00					
	do Scott			10,000 00					
	do Brock			50,000 00					
	do Eidon			44,000 00					
	do Bexley			15,000 00					
	do Somerville			15,000 00					
	Townships de Luxton, Digby et Langford			12,506 00					
	Ville de Uxbridge			2,000 00			388,500 00		
	Albion			40,000 00					
	Caledon			45,000 00					
	Mono			45,000 00					
	Amaranth			30,000 00					

Arthur	do								
Orangeville	do			35,000 00					
do do	do			15,000 00					
Montt-Forest	do			20,000 00					
Toronto	do			350,000 00					
Comté de Grey (Groupe)	do			300,000 00					
Owen-Sound	do			5,000 00					
Minto	do			15,000 00					
Howick	do			35,000 00					
Gertie et Wroxeter	do			5,000 00					
Teeswater	do			5,000 00					
Culross	do			38,000 00					
Turnbury	do			5,000 00			988,000 00		
Victoria				85,000 00					
Ville de Lindsay	do			25,000 00					
Village de Penlon-Halls	do			22,000 00					
Township de Verulam et Somerville	do			54,000 00			186,000 00		
Comté de Haliburton									
Wellington, Grey et Bruce									
Fergus	do			10,000 00					
Peel	do			40,000 00					
Elora	do			10,000 00					
Maryboro'	do			40,000 00					
Nichol	do			10,000 00					
Wallace	do			35,000 00					
Minto	do			65,000 00					
Bruce	do			278,000 00					
Howick	do			20,000 00					
Listowel	do			15,000 00					
Grey	do			35,000 00					
Elina	do			30,000 00					
Morris	do			30,000 00					
Wawanosh-Ouest	do			18,000 00					
Ashfield	do			10,000 00					
Turnbury	do			28,000 00					
Kincardine	do			8,000 00			682,000 00		
Ville de Whitty	Whitty, Port-Perry et Lindsay			70,000 00					
Township de Whitty	do			15,000 00					
do Reach	do			30,000 00					
do Scrogog	do			2,000 00					
Comté de Victoria	do			85,000 00					
Village de Port-Perry	do			20,000 00					
Cie Manufacturière	do			20,94 93			223,094 93		
			535,000 00				9,093,041 78		717,500 00

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

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK—Fin.							
Cité de Frédéricton.....	Report.....				70,000 00		
Comté de York.....	Frédéricton do.....			50,000 00 30,000 00			
Paroisse de Saint-George do Pennfield.....	*Grand Sud. do do.....	2,000 00 500 00 500 00					80,000 00
LePréau.....	do		3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield. do Lynden.....	Nouveau-Brunswick do			12,000 00 11,000 00			23,000 00
St Cité de Calais.....	do et Canada.			12,500 00			
do Houlton.....	do			22,000 00			
do Saint-Stephen.....	do			13,000 00			47,500 00
Ville de Chatham.....	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.		20,000 00				
Paroisse d'Elgin.....	+Petitcodiac et Elgin.	20,000 00		13,000 00		60,000 00	60,000 00
Cité de Saint-Jean.....	Saint-Jean et Maine						
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest.....		23,000 00				233,500 00
Comtés de Yarmouth et Digby.....	do					100,000 00	100,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique.....			200,000 00			
Comté de Selkirk.....				35,000 00			
Township de Saint-André.				35,000 00			
Ville de Morris.....				100,000 00			
MANITOBA et Nord-Ouest.							
Comté de Westborne.....	Manitoba et Nord-Ouest.....			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie.				50,000 00			
do de Minnedosa.....				30,000 00			
Municipalité du Lac-Pat.				20,000 00			
do de Biréle.....				40,000 00			
do de Strathclair.....				600 00			
Rapit-City.....	Saskatchewan et Ouest.....			10,000 00			215,600 00
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster.....	Canadien du Pacifique.....					595,600 00	10,000 00
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Non mentionné.....	Montagne de Bois et Qr'Appelle.						37,500 00
Non mentionné.....							
							35,000 00
							100,000 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster.....	Canadien du Pacifique.....					595,600 00	10,000 00
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Non mentionné.....	Montagne de Bois et Qr'Appelle.						37,500 00
							35,000 00

* Maintenant Ligne Riveraine.
+ Maintenant Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1890—*Fin.*

SOMMAIRE.

	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.		Grands totaux.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	15,891,533	33			129,553,789	69							145,445,323	02	
Ontario.....	26,000	00			6,071,007	52							6,097,007	52	
Québec.....	3,722,956	00			9,454,497	02							13,177,453	02	
Nouveau-Brunswick.....					4,217,346	81			300,000	00			4,517,346	81	
Nouvelle-Ecosse.....	50,000	00			2,085,995	87							2,135,995	87	
Manitoba.....	1,945,000	00			532,300	00							2,478,300	00	
Colombie-Britannique.....				21,635,489	33			151,953,436	91				300,000	00	
														173,888,926	24
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	535,000	00			9,092,041	78			717,500	00			10,344,541	78	
Québec.....	2,434,000	00			451,274	00			1,368,000	00			4,253,274	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			233,500	00			60,000	00			316,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					150,000	00			100,000	00			250,000	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....				2,992,000	00			10,594,915	78				35,000	00	
														15,882,415	78
				24,627,489	33			162,548,352	69				2,245,500	00	
														189,721,342	02