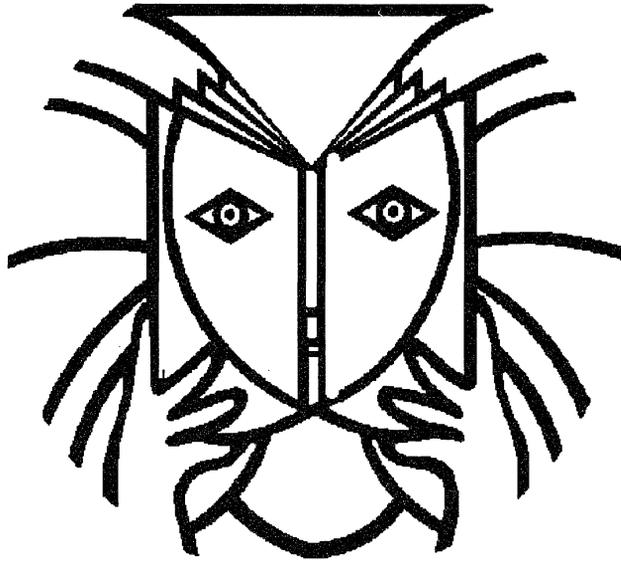




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2004

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2004

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1895



☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1895.

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

A	C
Accise 7	Canal de la Trent.....(p.i.) 87
Affaires indiennes, rapport annuel..... 14	Canal Welland.....(p.i.) 104
Agriculture, rapport annuel..... 8	Cap-Breton, chemin de fer du.....(p.i.) 102
Annuaire statistique.....(p.i.) 43	Cap Traverse et Cap Tourmente.....(p.i.) 62
Anglo-Canadienne—Compagnie de prêts et de placements.....(p.i.) 38	Charlebois, M.....(p.i.) 59
Antilles, steamers aux.....(p.i.) 75, 88	Chemin Duvar, I.P.-E.....(p.i.) 93
Archives canadiennes..... 8b	Chemins de fer et canaux, rapport annuel.... 10
Articles importés des E.-U., par le gouvernement.....(p.i.) 45	Chemins de fer, subventions aux.....(p.i.) 57
Association canadienne de secours mutuels.(p.i.) 79	Colombie-Britan., pénitencier de la.(p.i.) 47, 47a, 47b
Assurances, compagnies d'..... 4a, 4b	Colons dans le district de Calgary.....(p.i.) 29
Assurances, rapport annuel..... 4	Colons dans le Manitoba et les T.N.-O....(p.i.) 99
Assurances du service civil.....(p.i.) 44	Colporteurs juifs.....(p.i.) 52
Auditeur général, rapport annuel del'..... 1	Commerce, rapport annuel..... 5
B	Commerce et navigation, rapport annuel.... 6
Baie des Chaleurs, scandale de la... (p.i.) 105	Commissions aux officiers publics..... 32
Baie-d'Hudson, chemin de fer de la.....(p.i.) 30d	Commission géologique, rapport annuel..... 13a
Banques chartées..... 3	Commission des tarifs de chemins de fer..... 39
Banques d'épargnes.....(p.i.) 37, 67	Compagnie de prêts et de placements anglo-canadienne.....(p.i.) 38
Banques, soldes non réclamés dans les..... 3a	Comptes publics, rapport annuel..... 2
Bateaux à vapeur, inspection des..... 11e	Concessions de terres.....(p.i.) 51
Beauharnois, canal de.....(p.i.) 84	Coupes de bois.....(p.i.) 69
Bétail canadien, interdiction du.....(p.i.) 41, 41a	D
Bétail canadien, interdiction de l'entrée du.... 8e	Départements, rapports des.....(p.i.) 34
Bétail, tarifs de fret sur le..... 11b	Distillerie Carling.....(p.i.) 78
Bétail du Montana.....(p.i.) 40	Dividendes impayés dans les banques..... 3a
Beurre et fromage (1894)..... 8h	Diverses dépenses imprévues.....(p.i.) 25
Bibliothèque du Parlement, rapport annuel.... 17	Droits d'auteur, lois sur les..... 81
Bouée à cloche.....(p.i.) 86	Droits de douanes.....(p.i.) 96
Boyd, Nathaniel.....(p.i.) 91	Droits de quaiage.....(p.i.) 97
Bureau de la Trésorerie, appels de décisions.... 1a	
Budget..... 2	

E		M	
Echiquier, règles de la cour d'.....(p.i.)	86	Main-d'œuvre étrangère.....(p.i.)	77
Education des enfants sauvages.....(p.i.)	27	Mandats du gouverneur général.....(p.i.)	22
Etats-Unis, journ. affranchis venant des.....(p.i.)	85	Manitoba, écoles du..... 20, 20a, 20b, 20c, 20d, 20f	
Exportations et importations.....(p.i.)	50	Manufactures dans la Nouvelle-Ecosse. (p.i.)	
F		61a, 61b, 61c, 61d, 61e	
Falsification des substances alimentaires.....	7b	Marine et pêcheries, rapport annuel.....	11
Fer en gueuse.....	42, 42a	Milice et défense, rapport annuel.....	19
Ferme expérimentale, rapports sur la.....(p.i.)	71	Mille-Iles.....	70
Fermes expérimentales, rapport annuel.....	8c	Montréal, commissaires du havre de..... (p.i.)	101
Ficelle à lier..... (p.i.)	53, 53a	Morris, Manitoba..... (p.i.)	90
Fitzsimmons, James.....(p.i.)	47	N	
Fleming, William.....(p.i.)	91	Nouvelle-Ecosse, manufactures de la... (p.i.)	
France, traité avec la.....	89	61a, 61b, 61c, 61d, 61e	
Frédéricton et Sainte-Marie, Compagnie du		O	
pont de chemin de fer.....(p.i.)	54, 54a	Obligations et garanties.....(p.i.)	33
Fromageries, I.P.-E.....(p.i.)	64	Officiers publics, commissions aux.....	32
Fort-William, inspection du blé à.....(p.i.)	63	Ordonnance n° 22 des T.N.-O.....(p.i.)	30c
G		P	
Garanties et obligations..... (p.i.)	33	Pacifique canadien, chemin de fer de :	
Gouverneur général, mandats du.....(p.i.)	22	Affaires avec le départ. de l'intérieur.. (p.i.)	35
I		Terres vendues par le..... (p.i.)	35a
Ile Little-Hope..... (p.i.)	80	Péages, perceptions des..... (p.i.)	74
Ile du Prince-Edouard :		Pêche, primes de.....(p.i.)	30e
Bateaux d'hiver.....(p.i.)	62	Pêcheries, rapport annuel.....	11a
Chemins de fer.....(p.i.)	103, 103a	Pensions du service civil.....(p.i.)	24, 31
Fromageries.....(p.i.)	64	Perceptions des péages.....(p.i.)	74
Importations des Etats-Unis.....(p.i.)	45	Pétitions des conseils municipaux.....(p.i.)	28
Importations et exportations..... (p.i.)	50	Picard vs Picard.....(p.i.)	65
Impressions publiques.....(p.i.)	60	Pilotage obligatoire.....(p.i.)	49
Impressions publiques et papeterie.....	16c	Poids, mesures et gaz.....	7a
Industries mécaniques et manufacturières.....	8d	Police à cheval du Nord-Ouest.....	15
Inspection des bateaux à vapeur.....	11c	Police fédérale, rapport sur la.....(p.i.)	26
Interdiction du bétail canadien.....	8e	Portage-la-Prairie.....(p.i.)	95
Interdiction du bétail canadien.....(p.i.)	41a	Postes, rapport annuel.....	12
Intérieur, rapport annuel.....	13	Puizé, L. T.....(p.i.)	68
J		Q	
Jetée Morden.....(p.i.)	58	Québec, artillerie de place de.....(p.i.)	73
Jonction de Pontiac au Pacifique, chemin de		Québec et Lac-Saint-Jean, ch. de fer.....(p.i.)	83
fer de.....(p.i.)	66, 66a	Quaiage, droits de.....(p.i.)	97
Journaux affranchis venant des E.-U.....(p.i.)	85	R	
Journaux sur les chem. de fer; vente des. (p.i.)	46	Recensement, renseignements sur le..(p.i.)	61,
Justice, rapport annuel.....	18	61a, 61b, 61c, 61d, 61e, 61f	
K		Règles de la cour de l'échiquier.....(p.i.)	86
Kentville, édifice public à.....(p.i.)	72	Réserves des sauvages, bois sur les.....(p.i.)	69
Kingston, pénitencier de.....(p.i.)	53, 53a	Revenu de l'intérieur, rapport annuel.....	7, 7a
L		Richesse forestière du Canada.....	8a
Licences aux navires de pêche des E.-U.....(p.i.)	30b	Rivière des Habitants, N.-E.....	56
Liverpool, N.-E.....(p.i.)	55	Rivière Richelieu.....(p.i.)	98
Livres bleus.....(p.i.)	34		
Loiselle, B.....(p.i.)	92, 92a		
London, manufacturiers de.....(p.i.)	61		

S	T
Saint-Laurent et Adirondack, chemin de fer du.....(p.i.) 36	Tignish, havre de .....(p.i.) 97
Secrétaire d'Etat, rapport annuel du..... 16	Trafic des liqueurs, commission royale sur le... 21
Service civil, Acte d'assurance du.....(p.i.) 44	Trafic des liqueurs, dépenses de la commission royale sur le.....(p.i.) 76
Service civil, conseil des examinateurs..... 16b	Traité avec la France 89
Service civil, liste du..... 13a	Travaux publics, rapport annuel..... 9
Service civil, nominations dans le.....(p.i.) 94	Trent, canal de la.....(p.i.) 87
Service civil, pensions du.....(p.i.) 24	V
Statistique criminelle..... 8f	Vieille distillerie Carling.....(p.i.) 78
Steamers aux Antilles.....(p.i.) 75, 88	Volailles et œufs (1894)..... 8i
Steamer <i>Stanley</i>.....(p.i.) 82	W
Substances alimentaires, falsification des..... 7b	Welland, canal.....(p.i.) 104
Subventions aux chemins de fer.....(p.i.) 57	Y
T	Yarmouth, barre de..... (p.i.) 100
Terreneuve, union avec..... 48	
Terres, concessions de.....(p.i.) 51	
Terres fédérales.....(p.i.) 30, 30a	

☞ 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.

VOLUME D.

Recensement du Canada, 1890-91. Quatrième volume.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 9 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

1a. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements sur les appels de la décision de l'auditeur général entre les sessions 1894 et 1895. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1894 ; présentés le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster. 2a. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 29 avril 1895. 2b. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1895, présenté le 21 mai 1895. 2c. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 12 juillet 1895. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1894.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

3a. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1894, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 4 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4a. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 20 juin 1895, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4b. Analyse des rapports des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présentée le 30 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 8 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
6. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présentés le 22 avril 1895, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'accise, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'hon. J. F. Wood. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7b. Revenus de l'intérieur. Falsification des substances alimentaires, 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
8. Rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année civile 1894. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8a. Rapport sur la richesse forestière du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

- 8b. Rapport sur les archives du Canada, 1895. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1894. Présenté le 4 juin 1895, par l'hon. W. H. Montague. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8d. Industries mécaniques et manufacturières du Canada, par groupes. Rapport spécial du recensement. Présenté le 20 juin 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8e. Papiers adressés au ministre de l'Agriculture au sujet de l'interdiction de l'entrée des bestiaux du Canada, par le *Board of Agriculture*, année 1894. Présentés le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 8f. Statistique criminelle pour l'année 1894. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 8b. (1894). Rapport spécial sur le beurre et le fromage. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague. *Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*
- 8i. (1894). Rapport spécial sur les volailles et les œufs, pour l'année 1893. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague. *Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 30 mai 1895, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1893-94. Présenté le 2 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour 1894—Marine. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11a. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1893-94—Pêcheries. Présenté le 12 juin 1895, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 8—*Fin.*

- 11b.** Rapport du commissaire sur les tarifs de transport du bétail, du port de Montréal aux ports de l'Europe.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11c.** Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1894.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12.** Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 29 mai 1895, par sir Adolphe Caron.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

- 13.** Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour 1894. Présenté le 15 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13a.** Rapport sommaire de la Commission géologique, pour l'année 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 14.** Rapport annuel du département des Affaires indiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 15.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1894. Présenté le 18 juin 1895, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 10.

- 16.** Rapport du secrétaire d'État du Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 9 juillet 1895, par l'honorable W. H. Montague.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Liste du service civil, 1894. Présentée le 24 avril 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 16b.** Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année 1894. Présenté le 13 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16c.** Rapport annuel du département des impressions et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1894, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1894. Présenté le 24 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1894. Présenté le 18 avril 1895, par M. l'Orateur.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 18.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894. Présenté le 20 mai 1895, par l'hon. J. J. Curran.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 19.** Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 6 mai 1895, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 20.** Jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé impérial sur la question des écoles du Manitoba et l'arrêté du conseil impérial basé sur le dit jugement, avec les procédures devant le Conseil privé de la reine pour le Canada et l'arrêté réparateur du gouverneur général en conseil. Présenté le 22 avril 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 20a.** "La cause des écoles du Manitoba, 1894", étant un rapport des procédures devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté sur la question des écoles du Manitoba, édité pour le gouvernement canadien par les avocats des appelants à Londres.
- 20b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895, demandant copie de toutes décisions des cours du Manitoba, de la cour suprême du Canada et du comité judiciaire du Conseil privé, concernant la constitutionnalité de l'Acte des écoles du Manitoba de 1890, ou concernant les droits de toute minorité de la population

VOLUME 10—*Fin.*

du Manitoba aux termes du dit acte ou contrairement à ses dispositions. Aussi, des copies ou déclarations concernant toute législation par la législature du Manitoba ou décision prise par le gouvernement de cette province au sujet de la question de ses écoles subséquemment à l'Acte des écoles de 1890, qui sont actuellement à la connaissance du Conseil privé du Canada ou en sa possession. Aussi, minutes des plaidoiries et procédures devant le Conseil privé du Canada concernant la demande de mesures réparatrices ou d'intervention quelconque des autorités fédérales au sujet des lois scolaires du Manitoba. Aussi, copie de tous ordres émis ou décisions prises par le Conseil privé du Canada concernant ces lois, et de tous autres papiers ou correspondance d'une nature officielle se rapportant à la dite question des écoles du Manitoba. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Charlton*.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

- 20c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1. Copie de l'appel de la minorité catholique romaine du Manitoba au sujet de l'abolition de ses écoles. 2. Copie du cas soumis à la cour suprême du Canada, et copie de la cause et de la décision de la cour. 3. Copie de l'appel de la décision de la cour suprême porté devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, et copie de la cause et de la décision donnée à ce sujet. 4. Copie de toutes pétitions de la part de la minorité catholique romaine du Manitoba au soutien de sa demande. 5. Copie de la cause en appel portée devant le Conseil privé du Canada. 6. Copie de tous ordres en conseil à ce sujet. 7. Copie de l'arrêté réparateur. 8. Copie de toute correspondance officielle à ce sujet. Présentée le 29 mai 1895.—*M. La Rivière*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 20d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1^o Copie de toutes requêtes demandant le désaveu de l'Acte du Manitoba, 57 Vict., chap. 28 (1894), intitulé : *An Act to amend the Public Schools' Act.* 2^o Copie de tout arrêté en conseil au sujet de telles requêtes. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Beauvois*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 20e.** Mémoire de l'Assemblée législative de la province du Manitoba en réponse à l'arrêté réparateur du 21 mars 1895. Présenté le 11 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 20f.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 juillet 1895, demandant copie de l'ordre en conseil communiquant à Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba, pour l'information de son gouvernement et de la législature du Manitoba, la pétition et les représentations de Leurs Grandeurs les archevêques et évêques canadiens, présentées au Sénat pendant la session dernière au sujet de la législation scolaire du Manitoba ; copie de la réponse du gouvernement du Manitoba au dit ordre en conseil ; et aussi, copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba. Présentée le 15 juillet 1895. *L'honorable M. Bernier*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11.

- 21.** Rapport de la commission royale au sujet du trafic des liqueurs au Canada, avec la preuve. Présenté le 24 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 22.** Relevé des mandats émis par le gouverneur général à compte de l'exercice 1894-95, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*
- 23.** Rapport sur les jugements du conseil de la Trésorerie. *Voir n^o 1a.*
- 24.** Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et les appointements du nouveau titulaire durant l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Pas imprimé.
- 25.** Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1894 jusqu'à date. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 26.** Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1894, conformément à l'article 5, chap. 184 des Statuts révisés du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'honorable J. Costigan.... *Pas imprimé.*
- 27.** Règlements sur l'éducation des enfants sauvages, conformément à l'article 12, chap. 32, 57-58 Victoria. Présentés le 25 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimés.*
- 28.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 24 avril 1895,—pétitions présentées au parlement pendant les deux dernières sessions, et jusqu'à la date du dit état, par des conseils municipaux, demandant la passation de mesures législatives pour obtenir un meilleur drainage sur les voies ferrées, donnant la date de leur présentation, le nom de ceux qui les ont présentées, et copie de chaque formule de pétition, avec les noms des municipalités qui les ont envoyées. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
- 29.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 1894. Etat du nombre de colons amenés du Dakota dans le district de Yorkton et de Saltcoats, et de Chicago et des Etats de Washington, Idaho et Oregón, dans le district de Calgary, la nationalité de ces colons, le coût pour les faire venir, et le nombre y restant encore et leur occupation. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Martin*..... *Pas imprimé.*
- 30.** Arrêtés du conseil, en conformité du paragraphe (d) de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimés.*
- 30a.** Rapport des ordres en conseil de 1894, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts révisés du Canada,—et à l'article 46 du chapitre 30, 57-58 Vic., 1894, "Acte d'irrigation du Nord-Ouest", en ce qui concerne l'ordre en conseil du 11 octobre 1894. Présenté le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimé.*
- 30b.** Copie d'un arrêté en conseil du 10 janvier 1895, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de la boitte, etc. Présentée le 2 mai 1895, par l'honorable J. Costigan.
Pas imprimée.
- 30c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1895. 1° Copie de toutes requêtes, correspondance et documents protestant contre l'ordonnance des Territoires du Nord-Ouest n° 22, sanctionnée à Régina le 31 décembre 1892; 2° Copie de tout arrêté en conseil, correspondance et documents expédiés au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest au sujet de la dite ordonnance et de son amendement. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Beausoleil*..... *Pas imprimée.*
- 30d.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Copie de tous ordres en conseil accordant ou promettant de l'aide à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous rapports et correspondance à ce sujet. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Laurier*.
Pas imprimée.
- 30e.** Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1893-94, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts révisés. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan.
Pas imprimé.
- 31.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Etat donnant les noms des diverses personnes mises à la retraite du 31 décembre 1894 au 1er avril 1895; le chiffre de la pension donnée à chacune; le nombre de leurs années de service; leur âge lors de leur mise à la retraite, et le nombre d'années, s'il en est, ajoutés à leur temps de service. Présentée le 3 mai 1895.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 32.** Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts révisés du Canada, durant l'année 1894. Présentée le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimée dans le n° 16.
- 33.** Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1894, soumis au Parlement du Canada, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague..... *Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 34.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les diverses dates auxquelles les comptes publics, les tableaux du commerce et de la navigation et le rapport de l'Auditeur général ont été prêts à être distribués aux membres du Sénat et de la Chambre des communes, chacune des années de 1888 à 1895, inclusivement. Présentée le 6 mai 1895.—*M. Charlton* *Pas imprimée.*
- 35.** Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'Intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présenté le 6 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimé.*
- 35a.** Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis le 1er octobre 1893 jusqu'au 1er octobre 1894. Présentée le 11 juin 1895, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimée.*
- 36.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant des deniers donnés à titre de subventions à la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack. Présentée le 7 mai 1895.—*M. Bergeron* *Pas imprimée.*
- 37.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant brut des sommes déposées dans chacune des banques d'épargne du gouvernement, y compris les caisses d'épargne des bureaux de poste, à la date du 1er avril 1895. Présentée le 9 mai 1895.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 38.** Etat des affaires de la Compagnie de prêts et de placements Anglo-Canadienne pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894 ; aussi une liste des actionnaires au 31 décembre 1894. Présentée le 22 avril 1895, par M. l'Orateur *Pas imprimée.*
- 39.** Rapport de la commission des tarifs de chemins de fer, en date du 7 mai 1895. Présenté le 10 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 40.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 avril 1895,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes ou autres communications échangés, depuis le 1er janvier 1893, entre Donald McCauley ou aucun agent du gouvernement ou aucune autre personne dans le district d'Alberta et le gouvernement ou aucun de ses membres, officiers ou employés, au sujet de l'entrée du bétail du Montana en Canada. Présentée le 10 mai 1895.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 41.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 avril 1894,—Copie de toutes lettres, dépêches et correspondance échangées entre le gouvernement et le haut commissaire du Canada au sujet de la levée de l'embargo mis sur le bétail canadien entrant dans des ports anglais. Présentée le 10 mai 1895.—*M. McMullen*... *Pas imprimée.*
- 41a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes dépêches, lettres ou autres communications échangées entre les autorités impériales et le gouvernement du Canada depuis le 1er juillet 1892, au sujet de l'interdiction des bestiaux canadiens dans les ports de la Grande-Bretagne, ou de la levée de cette interdiction. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 42.** Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué au Canada, du 4 avril 1894 au 4 avril 1895. Présenté le 13 mai 1895, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimé pour les documents de la session seulement.
- 42a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant les divers montants payés comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minerai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'Acte de 1894, 57-58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Edgar*..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 43.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie des instructions données à l'imprimeur de la reine et au chef des statistiques du Canada concernant le nombre d'exemplaires de la dernière édition de l'Annuaire des statistiques à imprimer, et la manière de les distribuer aux membres de cette Chambre et autres personnes. Présentée le 14 mai 1895.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

44. Relevé conforme à l'article 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1894. Présentée le 15 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster. *Pas imprimée.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la liste et la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis au cours du dernier exercice pour servir au gouvernement dans le service public; et aussi, la valeur de chacun des dits articles. Présentée le 15 mai 1895.—*M. Landerkin* *Pas imprimée.*
46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous documents, lettres, contrats, etc., concernant la vente des journaux sur l'Intercolonial, passés ou échangés entre le *Canada Railway News Company*, de Montréal, et le gouvernement, pour les années 1892-93, 1893-94 et 1894-95. Présentée le 16 mai 1895.—*M. Choquette*. *Pas imprimée.*
47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de la correspondance avec le ministère de la justice concernant la réinstallation de James Fitzsimmons comme sous-préfet du pénitencier de la Colombie anglaise. Présentée le 17 mai 1895.—*M. Corbould*.
Pas imprimée.
- 47a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—1. Copie des instructions données à Son Honneur le juge Drake, en 1894, au sujet de l'enquête sur l'administration du pénitencier de la Colombie anglaise. 2. Copie de la preuve faite à ce sujet devant la commission royale exercée par le dit juge Drake en 1894. 3. Copie du rapport du dit juge Drake au sujet de cette enquête. Présentée le 22 mai 1895.
M. Corbould. *Pas imprimée.*
- 47b. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 juin 1895, demandant les pièces suivantes mentionnées dans le rapport de M. le juge Drake, sur le pénitencier de la Colombie-Britannique, savoir: les lettres cotées 1, 2, 3, 4 et 5; les chèques cotés A. B. C.; et la lettre du révérend M. Morgan, cotée E. Présentée le 2 juillet 1895.—*L'honorable M. McInnes (Victoria)*. *Pas imprimée.*
48. Procès-verbaux de la récente conférence entre les représentants du gouvernement du Canada et de celui de Terre-Neuve concernant l'union de Terre-Neuve, avec copie des documents s'y rapportant. Présentés le 21 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.
49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895—Copie de toute correspondance échangée entre les examinateurs des pilotes du comté de Bonaventure et le département de la marine et des pêcheries depuis 1890, et copie des pétitions adressées au dit département par les habitants du dit comté concernant le pilotage compulsoire. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Fauvel*. *Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er juillet 1894 au 1er avril 1895, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays; et des états comparatifs du 1er juillet 1893 au 1er avril 1894. Présentée le 22 mai 1895.—*Sir Richard Cartwright*. *Pas imprimée.*
51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1894,—Rapport indiquant la quantité de terres concédées à même les terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1880, à des dénominations, sectes ou corporations religieuses, et à des églises, avec la date de chaque concession, son étendue, et le nom de la dénomination, secte, corporation ou église à laquelle chacune de ces concessions a été faite. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Charlton*. *Pas imprimée.*
52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1895,—Copie de toute correspondance entre le département de l'intérieur et M. Schomacker, le rév. T. D. Phillips, M. P. F. Daly, le capitaine Holmes, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et toutes autres personnes; et aussi, copie de tous rapports reçus par ce département de quelques-uns de ses agents, ou autres personnes; concernant le transport d'un certain nombre de colporteurs juifs de Chicago à Calgary, dans l'intention de les établir sur des fermes dans les environs de Calgary, tel que mentionné dans une lettre en date du 29 décembre 1894, signée L. M. Fortier, adressée à l'éditeur du *Free Press* de Winnipeg et publiée par ce journal le 4 janvier 1895; aussi, état indiquant ce qu'il est advenu de ces colporteurs juifs, et combien d'entre eux ont été emprisonnés dans la prison de Calgary et pour quelles offenses. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Martin*. *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 53.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun département ou officier et M. Connor, pour la fourniture d'outillage ou matériel d'aucune sorte pour la fabrication de la ficelle à lier dans le pénitencier de Kingston, et de tous contrats faits entre lui et le gouvernement pour cette fourniture. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock* *Pas imprimée.*
- 53a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant,—1. La quantité de ficelle à lier manufacturée au pénitencier de Kingston, en 1894; 2. A qui les ventes ont été faites, et le bénéfice, par livre, réalisé par le gouvernement. Présentée le 3 juillet 1895.—*M. Grieve* *Pas imprimée.*
- 54.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1895,—Etat donnant les sommes d'argent perçues pour taxes, honoraires ou loyers quelconques par la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédérickton et Sainte-Marie, chaque année séparément, jusqu'à la clôture de ses opérations l'an dernier; le montant payé au gouvernement du Canada comme intérêt sur les \$300,000 prêtées à la compagnie, le chiffre des arrérages dus jusqu'au 30 juin 1894, et le montant, s'il en est, payé depuis cette date. Aussi, copie de toutes garanties hypothécaires entre les mains du gouvernement concernant ce prêt. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Macdonald (Huron)* *Pas imprimée.*
- 54a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous les états fournis au gouvernement du Canada par la Compagnie de chemin de fer et de pont de Frédérickton et Sainte-Marie, des recettes et dépenses de la dite compagnie pendant la période comprise entre le mois d'octobre 1888 et le 30 juin 1889, et pendant les années terminées le 30 juin 1890-91-92-93 et 94. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 55.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie des études et rapports d'ingénieur faits pendant les trois dernières années au sujet du havre et de la rivière, à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, et des meilleurs moyens de les améliorer et de creuser le chenal ou entrée de la dite rivière, ainsi que copie des plans et estimations préparés à ce sujet, et de toute correspondance avec aucun membre du gouvernement concernant le dit havre et la dite rivière et les dites études. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Forbes* *Pas imprimée.*
- 56.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports qui se trouvent dans le département des chemins de fer concernant la construction d'une voie de garage ou d'une halte de voyageurs sur la ligne de l'Intercolonial à ou près la rivière des Habitants, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron* *Pas imprimée.*
- 57.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er janvier 1887 jusqu'à date, avec le département des chemins de fer ou quelque membre du gouvernement concernant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Victoria et la Compagnie du chemin de fer de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, et aussi concernant les subventions et contrats accordés à ces compagnies, respectivement. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron* *Pas imprimée.*
- 58.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier 1891, entre le gouvernement et aucune personne ou personnes, de toutes pétitions au ministre des travaux publics, et de tous rapports d'ingénieurs concernant la jetée de Morden, N.-E. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Borden* *Pas imprimée.*
- 59.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes demandes formulées par ou au nom de M. Charlebois pour paiement ou renvoi à des arbitres de sa réclamation pour *extras* se rapportant à des travaux faits ou matériaux employés pour la construction du "Bloc Langevin". Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et autres communications échangés entre le gouvernement ou aucun département, membre ou officier du gouvernement et M. Charlebois ou aucune personne en son nom, et de tous ordres en conseil, et de tous rapports et recommandations d'aucun membre ou officier du gouvernement au sujet des dites demande et réclamation. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 60.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 juillet 1894, demandant un état détaillé des sommes payées pour les impressions publiques pendant les années expirées le 30 juin 1883 et le 30 juin 1893, respectivement. Présentée le 31 mai 1895.—*L'honorable M. Power*.....*Pas imprimée.*
- 61.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant les noms des 804 manufactures de la cité de London, mentionnées dans le recensement de 1891, le genre d'industrie particulier à chaque établissement, et le nombre d'ouvriers employés dans chacun d'eux. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Mills (Bothwell)*.....*Pas imprimée.*
- 61a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les noms des divers établissements manufacturiers ou industriels dans les comtés de Queen et de Shelburne, N.-E., mentionnés dans le dernier recensement, avec les noms des patrons et le nombre d'employés de ces établissements. Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*
- 61b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant séparément les diverses espèces d'établissements manufacturiers qui forment le nombre total de 67 manufactures attribuées à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, par le bulletin de recensement n° 12, Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*
- 61c.** Réponse supplémentaire au n° 61a. Présentée le 17 juin 1895.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*
- 61d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté du Guysboro', tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Fraser*.....*Pas imprimée.*
- 61e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté de Lunenburg, tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*
- 61f.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant, d'après le dernier recensement du Canada, les détails ci-dessous en ce qui concerne chacune des municipalités suivantes, savoir :—Les villes d'Aurora et Newmarket, les villages de Holland-Landing, Stouffville et Sutton-Ouest, et les cantons de King, Whitchurch, Gwillimbury-Est, Gwillimbury-Nord et Georgina, dans le comté d'York, et le village de Bradford et le township de Gwillimbury-Ouest, dans le comté de Simcoe : (a) Nombre de maisons habitées. (b) Nombre de maisons inhabitées. (c) Nombre de maisons en construction. (d) Nombre total d'établissements industriels. (e) Nombre total de machines et outils. (f) Nombre total d'employés (hommes, femmes et enfants, respectivement). (g) Nombre total de chaudières à vapeur. (h) Noms et nombre des diverses industries et des manufacturiers dans chacune des dites municipalités. (i) Total des gages annuels payés en 1891 dans chacune des dites municipalités. (k) Valeur des produits manufacturés en 1891, dans chacune des dites municipalités. (l) Capital total placé dans des établissements industriels, en 1891, dans chacune des dites municipalités, Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*
- 62.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant à quelle date les bateaux d'hiver ont commencé à voyager entre le Cap- Traverse, I.P.-E., et le Cap-Tourmente ; combien de voyages ils ont fait ; combien de passagers ont traversé dans les deux sens ; combien de sacs de malle ont été transportés ; le chiffre des recettes et des dépenses se rapportant au dit service jusqu'au 15 avril 1895. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*
- 63.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Etat donnant les noms des inspecteurs de blé nommés par le gouvernement à Fort-William, le nombre de wagons de blé inspectés chacune des années de 1887 à 1894, inclusivement, le nombre de boisseaux de blé expédiés des élévateurs de Fort-William chacune des dites années, la quantité moyenne de blé emmagasinée dans les élévateurs du chemin de fer du Pacifique canadien à Fort-William chacune des dites années, les honoraires alloués pour l'inspection, et la quantité de grain que l'inspecteur est autorisé à prendre dans chaque wagon à titre d'échantillon. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Martin*.
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre de fromageries dans l'Île du Prince-Edouard fonctionnant sous la direction du commissaire de l'industrie laitière du Canada, pendant la saison de 1894 ; la production brute de ces fromageries ; le montant, par livre de fromage, avancé par le gouvernement aux patrons ; le coût de fabrication, par livre, et le coût total ; les noms des marchés où les produits ont été vendus, et la date des ventes ; les noms des acheteurs ; la quantité vendue à chacun et le prix dans chaque cas ; le coût total des frais de ventes, et le montant par livre de fromage finalement payé aux patrons. Présentée le 11 juin 1895.—*M. McMillan*. *Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de la lettre adressée au commissaire des affaires des sauvages par l'agent local Bastien, à la Jeune-Lorette, province de Québec, en janvier 1894, au sujet de la cause de Picard vs Picard. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Laurier*. *Pas imprimée.*
- 66.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique depuis le 30 juin 1894 ; aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date. Aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date, pour les objets suivants, respectivement, savoir : (a) Gages et salaires des employés. (b) Paiements au président, comme tel. (c) Paiements aux directeurs, comme tels, (d) Paiements pour autres frais d'administration. (e) Paiements à compte de la construction, non compris dans les item ci-dessus. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Devlin*. *Pas imprimée.*
- 66a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie des rapports faits par des officiers du gouvernement au sujet du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, et des lettres reçues par le gouvernement sur ce même sujet. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Devlin*. *Pas imprimée.*
- 67.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute requête, correspondance et autres documents échangés avec le ministère des postes, au sujet du timbre-épargne. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Lépine*. *Pas imprimée.*
- 68.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes requêtes, mémoires, correspondance, etc., relativement à la réclamation contre le gouvernement de M^r L. T. Puziz, de Fraserville, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Choquette*. *Pas imprimée.*
- 69.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Copie de toute correspondance au sujet des soumissions, et de toutes les soumissions reçues par le gouvernement depuis le 1er janvier 1890, concernant l'acquisition des coupes de bois sur les réserves des sauvages. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Devlin*. *Pas imprimée.*
- 70.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre d'îles formant partie du groupe des Mille-Iles, dans le Saint-Lautent, qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement, à qui elles ont été vendues, le prix auquel a été vendu chaque lot séparé, et le prix moyen, par acre, pour toute la quantité vendue. Aussi, état semblable pour les années de 1879 à 1895, inclusivement. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Taylor*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant le nombre de rapports des fermes expérimentales publiés pour 1893, en anglais et en français, respectivement ; le nombre alloué à chaque député et sénateur ; le nombre distribué par chacune de ces fermes ; et le nombre restant en mains. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Grieve*. . . . *Pas imprimée.*
- 72.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Copie de toute correspondance et rapport de fonctionnaires du gouvernement concernant la construction d'un édifice public à Kentville, N.-E., et l'acquisition d'un emplacement pour cet objet, conformément à un crédit voté par cette Chambre en 1886. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Borden*. . . . *Pas imprimée.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance non confidentiels concernant le licenciement de la batterie n° 3 de l'artillerie de place de Québec. Présentée le 18 juin 1895.—*M. Langelier*. *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous ordres en conseil et ordres administratifs concernant la perception des péages sur les quais publics dans le bas du fleuve Saint-Laurent, et particulièrement à Saint-Jean, Ile d'Orléans, et de tous rapports faits par le percepteur au sujet de la perception des péages au dit endroit. Présentée le 18 juin 1895.—*M. Laurier* *Pas imprimée.*
75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant tous les contrats subventionnés passés pendant les derniers douze mois concernant un service de steamers entre des ports dans les provinces maritimes et des ports de Cuba, de la Jamaïque ou aucune autre île des Antilles. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Davies* *Pas imprimée.*
76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant la date de la nomination de la commission royale au sujet de la prohibition des liqueurs, les noms des commissaires, et le nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé. Aussi, relevé du montant total, jusqu'à date, des dépenses se rapportant à cette commission, indiquant séparément le traitement alloué par jour à chaque commissaire, et le montant total ainsi payé à chacun d'eux ; le montant payé pour frais de voyage de chaque commissaire et le chiffre total de ces frais ; le coût du rapport sténographique de la preuve faite devant la commission ; le coût de l'impression de la preuve et du rapport de la commission ; le montant total estimatif encore nécessaire pour solder les dépenses se rapportant à l'achèvement des travaux de la commission. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Casey* *Pas imprimée.*
77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et autres papiers adressés au gouvernement demandant des mesures législatives pour empêcher que la main-d'œuvre étrangère soit employée au Canada. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Lowell* *Pas imprimée.*
78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance concernant l'achat ou la location de la propriété connue sous le nom de " Vieille distillerie de Carling ", situé dans la cité de London, sur les rues Waterloo et Pall Mall, et copie du bail, s'il y en a un. Présentée le 20 juin 1895.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance, contrats, rapports et papiers concernant l'Association Canadienne de Secours Mutuel (ci-devant Association Canadienne Mutuelle sur la vie) et l'Association de Bienfaisance du Massachussets, et de toute correspondance, plaintes, etc., des porteurs de polices. Aussi, tous les détails se rapportant à la fusion des deux compagnies ou associations. Présentée le 20 juin 1895.—*M. Sproule* *Pas imprimée.*
80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et télégrammes adressés au gouvernement, au sujet de l'installation d'une bouée à cloche sur le côté de terre de l'île Little-Hope, au large du havre de Port-Joli, en bas. Présentée le 21 juin 1895.—*M. Forbes* *Pas imprimée.*
81. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1895, demandant la correspondance échangée au sujet de la propriété littéraire pendant l'année dernière. Présentée le 21 juin 1895.—*L'honorable M. Boulton*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
82. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages dans l'automne de 1894, entre Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date à laquelle il a commencé ses voyages entre Georgetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date de chaque voyage de Charlottetown et de Georgetown à Pictou ; le nombre de sacs de malle transportés à chaque voyage ; le nombre de voyageurs venant de l'île du Prince-Édouard ou y allant ; les recettes provenant des voyageurs ; le montant de fret transporté dans les deux sens et les recettes en provenant ; la totalité des dépenses et des recettes en rapport avec le dit steamer jusqu'au 15 avril 1895. Et le montant reçu pour le fret et les voyageurs transportés par le dit steamer de Pictou à Charlottetown, dans le printemps de 1894 et 1895, respectivement. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Perry* et *M. Macdonald* (King) *Pas imprimée.*
83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, depuis le 30 juin 1894. Aussi, état donnant les dépenses totales de ce chemin de fer depuis la dite date. Aussi, état donnant les dépenses

VOLUME 11—*Suite.*

totales du dit chemin de fer depuis la dite date sous les chapitres respectifs suivants :— (a) Gages et salaires des employés. (b) Paiements au président, comme tel. (c) Paiements aux directeurs, comme tels. (d) Paiements pour autres frais d'exploitation. (e) Paiements à compte de la construction, non inclus dans les chapitres ci-dessus. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Lavergne.*

Pas imprimée.

- 84.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1885,—Copie de toute correspondance échangée entre H. Langevin, Félix Pilon, Alexandre Théoret et autres personnes, concernant des réclamations contre le gouvernement fédéral par suite de dommages causés à leurs propriétés lorsque le steamer *Ocean* a brisé l'écluse n° 12, sur le canal de Beauharnois, au printemps de 1894. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Bergeron.*..... *Pas imprimée.*
- 85.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des postes ou tout autre département du gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de certains paquets de matière imprimée affranchis par un membre du Congrès des Etats-Unis, qui ont été reçus en ce pays, venant des Etats-Unis, et qui, d'après une déclaration faite en cette Chambre par le directeur général des postes, le 2 avril, ont été envoyés au bureau des lettres de rebut comme n'étant pas affranchis au moyen de timbres-poste et n'étant pas des papiers ou documents législatifs ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis au sujet des matières affranchies transportées par la maille d'un pays à l'autre ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et les particuliers auxquels les paquets susdits étaient adressés ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et aucun des officiers du département à ce sujet, et copie des instructions adressées aux dits officiers concernant cette affaire. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Somerville.*
Pas imprimée.
- 83.** Règles et ordres généraux de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 25 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague..... *Pas imprimés.*
- 87.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1895,—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en réponse à une annonce publiée en octobre 1894, demandant des soumissions pour la construction de la première section de la division des lacs Simcoe et Balsam, et de la première section de la division de Peterborough et Lakefield du canal de la Trent ; aussi, les quantités approximatives des différentes classes de travaux spécifiés dans la formule des soumissions pour les deux sections ci-dessus, sur lesquelles le montant total de chaque soumission était basé. Présentée le 26 juin 1895.—*M. Somerville.*..... *Pas imprimée.*
- 88.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les manifestes des cargaisons transportées, pendant les douze mois expirés le 30 avril dernier, par les steamers *Duart Castle*, *Taymouth Castle*, *Alpha* et *Beta*, subventionnés pour voyager entre Saint-Jean et Halifax et Cuba et la Jamaïque et autres ports dans les Antilles ; aussi, état indiquant les subventions gagnées par chacun des dits steamers ou à lui payées pendant cette période ; aussi, les noms de tous les actionnaires de la compagnie ou des compagnies de steamers ayant droit de recevoir ces subventions. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Davies.*..... *Pas imprimée.*
- 89.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, et entre ces dernières et le gouvernement français, au sujet du traité avec la France. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 90.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et pétitions du conseil de la municipalité de Morris, Manitoba, concernant la taxation de terres non patentées tenues ou occupées par des colons, dans les limites de cette municipalité. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Larivière*..... *Pas imprimée.*
- 91.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance concernant l'inscription de homestead de William Fleming pour le quart nord-est de la section 16, dans le township 9, rang 14, à l'ouest du premier méridien principal ; aussi, copie de toute correspondance avec Nathaniel Boyd, M.P., au sujet du dit quart de section et de l'affermage de la dite terre par M. Boyd ; et aussi, copie des règlements sur l'affermage des terres et sur l'inscription à titre de homesteads de terres affermées. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Martin.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

- 92.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mai 1894.—Copie de toute correspondance, rapports ou jugements au sujet de la destitution de M. B. Loisselle comme directeur de poste de Sainte-Angèle-de-Monnoir ; copie du dossier, des dépositions, déclarations et plaidoyers dans la cause de Loisselle vs Guillet instruite à Montréal, et copie du rapport de l'inspecteur. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Brodeur et M. Langelier.*
Pas imprimée.
- 92a.** Réponse supplémentaire au n° 92. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Brodeur et M. Langelier.*
Pas imprimée.
- 93.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895.—Copie de toutes pétitions, lettres ou autres documents adressés par les habitants de Duvard Road, comté de Prince, I.P.-E., ou autres personnes, demandant une halte de voyageurs à la traverse du chemin de fer à Duvard Road. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Perry* *Pas imprimée.*
- 94.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895.—Etat donnant les noms des personnes (s'il en est) qui ont été nommées à des emplois dans le service civil du Canada, en vertu du chap. 18, 57-58 Victoria, et les emplois (s'il en est) auxquels elles ont été nommées. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Maclean (York).*
- 95.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 juin 1895.—Copie de tous ordres en conseil concernant l'achat d'un emplacement pour un bureau de poste dans la ville de Portage-la-Prairie, Manitoba ; aussi, copie de toutes instructions à M. Daniel Smith et de tous rapports faits par lui concernant le dit emplacement ; aussi, copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence le gouverneur général en conseil ou au département des travaux publics, au sujet du choix d'un emplacement pour le dit bureau de poste. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Martin* *Pas imprimée.*
- 96.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895.—Etat donnant les montants payés comme droits de douane à Waneta, Nelson, Kaslo et à la frontière, rivière Kootenay, de 1890 à 1894, inclusivement, indiquant le montant payé annuellement à chaque port extérieur ; aussi, les noms des officiers de douanes en ces localités et le salaire payé à chacun. Présentée le 11 juillet 1895.—*M. Mara et M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 97.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895.—Etat donnant les noms des navires, etc., qui ont payé des droits de quaiage au port de Tignish, I.P.-E., le montant payé par chaque navire, la date de sa déclaration et de son congé, et le montant total perçu pour le dernier exercice. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Perry* *Pas imprimée.*
- 98.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895.—Copie de toute correspondance au sujet des 135 acres de terre sur les bords du Richelieu vendues au prix de \$650 à un nommé Foster ; aussi, l'estimation de leur valeur, la date de la vente, et copie de toute correspondance quant à la valeur du bois aussi bien que de la terre. Présentée le 16 juillet 1895.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 99.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 juin 1895.—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires ou autres documents concernant les réclamations de colons du Manitoba qui ont payé leurs lots de préemption que d'autres ont été autorisés à prendre à titre de seconds homesteads. Présentée le 19 juillet 1895.—*M. Larivière* *Pas imprimée.*
- 100.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895.—Copie de toute correspondance et rapports concernant la condition du brise-lames à la barre de Yarmouth, N.-E., et état indiquant le coût primitif de ce brise-lames et les dépenses qu'il a occasionnées subseqüemment. Présentée le 19 juillet.—*M. Flint* *Pas imprimée.*
- 101.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895, demandant copie des mémoires, requêtes, représentations et correspondance adressés au gouvernement par les commissaires du havre de Montréal, ou par toute autre corporation ou des individus concernant les finances de la dite commission, le coût des travaux en cours d'exécution ou en projet pour l'agrandissement du port de Montréal, ainsi que pour les modifications suggérées dans ces travaux. Copie des mémoires, plans, rapports, requêtes et correspondance se rapportant à la construction d'un bassin intérieur et d'une cale sèche dans la partie est du port de Montréal. Copie de toutes résolutions passées à ce sujet par la commission du havre de Montréal. Copie de l'ordre en conseil instituant une commission d'ingénieurs chargée de s'enquérir de la nature et du coût des

VOLUME II—*Fin.*

travaux actuellement en cours d'exécution dans le port de Montréal. Et copie des instructions données par le gouvernement à la dite commission. Copie des témoignages ou du résumé des témoignages rendus au cours de l'enquête tenue par la dite commission. Copie du rapport de dite commission et de tout rapport spécial présenté par quelqu'un de ses membres, ainsi que plans et des états de dépenses accompagnant ces rapports. Présentée le 19 juillet 1895.—*L'honorable M. Desjardins*.....*Pas imprimée*

- 102.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports concernant l'adoption de la Pointe-Tupper comme terminus du chemin de fer du Cap-Breton, sur le détroit de Canso, et la construction d'un embranchement s'étendant depuis le chemin de fer du gouvernement jusqu'à Hawkesbury. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Cameron*.....*Pas imprimée.*
- 103.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports ou documents concernant le prolongement du réseau ferré dans la province de l'Île du Prince-Edouard. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Macdonald (Huron)*.
Pas imprimée.
- 103a.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juillet 1895, pour copie des pétitions demandant la construction de nouvelles voies ferrées dans l'Île du Prince-Edouard ; copie du rapport de l'ingénieur en chef sur le coût estimatif des travaux à exécuter, sur les frais d'exploitation et sur le revenu probable des embranchements projetés, ainsi que sur l'accroissement des recettes du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, qui devrait résulter de la mise en activité de tels embranchements. Présentée le 22 juillet 1895.—*L'honorable. M. Prowse*.
Pas imprimée.
- 104.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Relevé de tout le bois de service et de construction fourni en vertu d'un contrat ou autrement pour le canal Welland, du 1er janvier 1885 au 1er janvier 1895, ainsi que les noms des entrepreneurs, les quantités fournies et les prix payés en vertu de contrats avec le gouvernement ou par voie d'achat. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Lowell*.....*Pas imprimée.*
- 105.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1895, demandant certains papiers relatifs au scandale de la Baie des Chaleurs. Présentée le 12 juillet 1895.—*L'honorable M. Landry*.....*Pas imprimée*

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1894

M A R I N E

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1895

Marine.

*A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte
d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JOHN COSTIGAN,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, 31 décembre 1894.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE.	
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.	

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

Bouées et balises.....	45
Cabotage canadien.....	78
Certificats de capitaines et seconds.....	52
do aux mécaniciens.....	73
Enlèvement des obstacles gênant la navigation.....	79
Frais d'entretien des phares et des steamers fédéraux.....	51
Huile pour l'usage des phares.....	45
Inspection du bétail.....	79
do des bateaux à vapeur.....	73
Législation.....	79
Lévéé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du Nord.....	72
Longitude de Montréal.....	73
Marine marchande.....	59
Marins malades et sans ressources.....	56
Nauvrages et accidents.....	56
Observations magnétiques.....	78
Pigeons voyageurs.....	78
Services des phares.....	1
do division d'Ontario.....	2
do do de Québec.....	11
do do de la Nouvelle-Ecosse.....	17
do do du Nouveau-Brunswick.....	31
do do de l'Île du Prince-Edouard.....	37
do do de la Colombie-Britannique.....	41
Service météorologique.....	77
do intérieur.....	76
do des signaux.....	76
Steamers fédéraux.....	46

ANNEXES.

Contribution au fonds des marins malades.....	182
Dépenses, état des.....	81
Etudes hydrographiques, rapport de l'ingénieur en chef.....	84
Expédition du bétail vivant, rapports des inspecteurs.....	145
Inspection des bateaux à vapeur, rapport du président du conseil.....	137
Législation.....	183
Phares et agences, nombre des.....	193
Postes de sauvetage.....	173
Quais, relevés des.....	155
Recettes, état des.....	83
Récompenses pour sauvetage de vies.....	180
Service météorologique, rapport du directeur.....	116
do des pigeons voyageurs.....	169
do des signaux, rapport.....	158
do postal par bateaux brise-glace.....	194

INDEX ALPHABÉTIQUE.

A.

	PAGE.
Aides à la navigation, division d'Ontario.....	3
do do de Québec.....	12
Arichat.....	20
<i>Aberdeen</i>	49
<i>Alert</i>	47
Anse au Hareng.....	18
Anse Hubbard.....	22

B.

Baie Weller.....	8
Baie Tor.....	20
Balissement du chenal entre Québec et Montréal.....	13
Balise du Rocher Turn.....	11
Barre de Lancaster.....	7
Barre de Pictou.....	22
<i>Bayfield</i>	50
Bon-Portage.....	24
Bouée à cloche du haut-fond Pancake.....	6
Bouée du rocher Lottie-Wolf.....	6
Bouées additionnelles et changements.....	26
Bouées et balises, dans le Canada.....	45
Bouées et balises, Colombie-Britannique.....	43
Bouée du Vieillard.....	7
Britannia.....	7

C.

Cabotage canadien.....	78
Cap du Nègre.....	24
Cap George.....	21
Cap Sable.....	23
Cap Sainte-Marie.....	24
Capitaines et seconds, certificats pour la navigation sur les mers étrangères.....	52
do do côtière et à l'intérieur.....	53
Caribou.....	22
Certificats pour la navigation côtière et à l'intérieur.....	52
Chéticamp.....	18
Collingwood.....	9
Colombie-Britannique, division des phares.....	41
do bouées et balises.....	43
Cornets de brume, de 1877 à 1894.....	2
Country-Harbor.....	20

D.

Division des phares de la Colombie-Britannique.....	41
do d'Ontario.....	2
do du Nouveau-Brunswick.....	31
do de la Nouvelle-Ecosse.....	7
<i>Dauphin</i>	48
<i>Druid</i>	48

F.

	PAGE.
Faux Canards	8
Feux d'alignement de Parry-Sound, bouées et balises	3
Feu de la jetée de Lachine	7
Feu du quai du Sault Sainte-Marie	6
Feu de la rivière Saguenay	15
Feu du quai de Richard's-Landing	6
Fort-William	11

G.

Gananoque Narrows	8
Goderich	9

H.

Haut-fonds Dos-de-cheval	14
Havre de Gaspé	14
Havre de Pope	19
Havre des Corneilles	20
Havre d'Ingonish	21
Havre d'Isaac	20
Hobson's-Nose	23
Huile pour l'usage des phares	45
Hure de Sanglier	24

I.

Ile au Castor	19
Ile aux Œufs	19
Ile Brûlée	8
Ile Banker	24
Ile Chantry	9
Ile de Betty	22
Ile de Carter	23
Ile de Coffin	23
Ile de Page	23
Ile de Sable	27
Ile de Moser	23
Ile d'Espérance	10
Ile du Prince-Edouard, division des phares	37
Ile du Jersiais	20
Ile Guyou	20
Ile Haute	24
Ile Pictou	22
Ile Pomquet	22
Ile Saint-Paul	29
Ile Verte	20
Inspection des bateaux à vapeur et certificats des mécaniciens	73
Inspection de bétail exporté du Canada	79

J.

Jack-Straw	8
Jeddore	19
Jetée de Digby	24
Jetée de Lancaster	7

K.

Kagawong	10
Kingsport	24

Marine.

L.

	PAGE.
<i>Lansdowne</i>	46
Législation.....	79
Levée hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du nord.....	72
Lignes de charges.....	68
Little-Hope.....	23
Longitude de Montréal.....	73

M.

Main-à-Dieu.....	21
Margaree.....	21
Marine marchande.....	59
do tableau comparatif.....	62
do nouveau navires.....	64
Marins malades et sans ressources.....	56

N.

Naufages et accidents.....	56
<i>Newfield</i>	47
Nouveaux aides pour la navigation.....	3
Nouveau feu établi.....	17

O.

Oakville.....	8
Observatoires magnétiques.....	78
Obstacles gênant la navigation, leur enlèvement.....	79

P.

Parrsboro'.....	25
Petit-de-Grat.....	20
Phare de l'Île des Nègres.....	5
Phare flottant de Barrington.....	18
Phares et steamers fédéraux, frais d'entretien.....	51
Phares flottant du lac Saint-Louis.....	7
Pigeons voyageurs.....	78
Plage de Burlington.....	9
Plage de Meagher.....	19
Pointe Basse.....	21
Pointe Claire.....	7
Pointe de la Batterie.....	23
Pointe de Mullins.....	18
Pointe de Sable.....	18
Pointe du Rocher Noir.....	21
Pointe Gillis.....	17
Pointe Pierre.....	8
Pointe Prim.....	24
Port-Hood.....	22
Port-Medway.....	23
Port-Stanley.....	9
Presqu'Île.....	8
Pubnico.....	24
Pugwash.....	22

Q.

<i>Quadra</i>	48
Québec, division des phares.....	11

R.		PAGE.
Recettes et dépenses.....		74
Réparations aux stations, Ontario.....		7
do Québec.....		15
do Nouveau-Brunswick.....		31
do Ile du Prince-Edouard.....		38
do Colombie-Britannique.....		42
Rivière Thames.....		9
Rocher Rouge.....		10
Rocher Sheet.....		19
S.		
Scattarie.....		21
Service des bouées, Nouvelle-Ecosse.....		25
Service des phares.....		1
Service extérieur.....		76
Service intérieur.....		75
Service météorologique.....		77
Sifflet de brume de Labète, 1868 à 1894.....		2
Signaux de brume, leur amélioration.....		13
do Nouvelle-Ecosse.....		30
<i>Sir James Douglas</i>		50
<i>Stanley</i>		47
Stations des bateaux de sauvetage.....		30
Steamers fédéraux—		
<i>Lansdowne</i>		46
<i>Newfield</i>		47
<i>Stanley</i>		47
<i>Alert</i>		47
<i>Druid</i>		48
<i>Dolphin</i>		48
<i>Quadra</i>		48
<i>Aberdeen</i>		49
<i>Bayfield</i>		50
<i>Sir James Douglas</i>		50

ANNEXES.

C.	
Capitaines et seconds, rapport du président du conseil d'examen	171
D.	
Dépenses, état des, 1894	81
do depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1894	189
Droits perçus pour les marins malades, état des	182
E.	
Etudes hydrographiques, rapport de l'ingénieur en chef	84
do do sur les marées et les courants, rapport de W. B. Dawson	87
do do sur les grands lacs, rapport de W. J. Stewart	86
Expédition de bétail vivant, expédiée du port de Montréal	145
do do d'Halifax	154
I.	
Inspection des bateaux à vapeur	137
Rapport du président	137
Division de Montréal	140
do de Québec	140
do des provinces maritimes	140
Poursuites pour infractions à la loi	141
Amendes	141
Législation	183
O.	
Observatoire magnétique	129
Service horaire	129
Observatoire de Québec	130
do de Saint-Jean	131
do du collège McGill	132
Tableau pour l'année 1894	134
Observatoire de Kingston	132
P.	
Phares, état des dépenses pour leur entretien	189
Postes de sauvetage, état relatif aux	178
do rapport d'Alfred Ogden	173
Q.	
Quais, relevé des	155
R.	
Recettes, état des	83
Récompenses pour services héroïques	180
S.	
Service des pigeons voyageurs	169
Rapport de D. Mills	169
Service des signaux, rapport de H. J. Hugh	158
do do postes de télégraphe et de sémaphore	166
do météorologique	116
do do Service des signaux de tempêtes	118
do do Pronostics de la température	119
do do Prévisions	120
do do Rapport des inspecteurs	123

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de ce ministère (division de la marine) pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie de ce qui a été fait jusqu'aujourd'hui.

Un supplément accompagne le présent rapport. Il renferme les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds; ceux de l'ingénieur en chef sur les travaux hydrographiques, des inspecteurs des cargaisons de bétail vivant exporté en Europe, du directeur du service météorologique et magnétique, et de l'inspecteur du service des signaux. Vous trouverez aussi plus loin des rapports sur les postes de sauvetage, sur le service des pigeons voyageurs, sur les récompenses accordées pour services rendus dans les naufrages, ainsi que des relevés relatifs aux recettes et aux dépenses, aux droits perçus pour le fonds des marins malades, au quaiage, ainsi qu'aux naufrages et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de \$350,666.46. Les appointements du personnel permanent, pour les deux divisions du ministère, se sont élevés à \$45,014.54. Le crédit voté par le parlement était de \$929,769.03, non compris les appointements des employés du ministère. On remarquera que la dépense de l'exercice a été de \$79,102.57 moindre que le crédit.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur du ministère (division de la marine) est, à la date du présent rapport, de 1,503.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes s'est élevée à \$442,507.34, et les frais de construction à \$28,041.93; total pour l'entretien et la construction, \$476,225.85, tandis que pour l'exercice précédent les dépenses pour le service des phares et des côtes, y compris la construction, se chiffraient par \$503,360.25, accusant pour l'exercice qui a fini le 30 juin dernier, une diminution de dépense de \$27,134.40. Le crédit voté par le parlement pour ce service était de \$534,820.00; on voit donc que les déboursés, pour le même service, ont été de \$31,459.75 moindres que le crédit voté pour le dernier exercice.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes :—La division de l'Ontario, embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle; la division de la Nouvelle-Ecosse, renfermant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le cap Race, Terre-neuve; la division du Nouveau-Brunswick, la division de l'île du Prince-Edouard, et la division de la Colombie-Britannique, renfermant chacune les phares qui se trouvent dans les limites provinciales.

Le nombre total des stations de phares, phares flottants et sifflets d'alarme du Canada, au 30 juin 1894, était de 624, et celui des feux de 755; le nombre des sifflets de brume à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 61; et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de sifflets de brume, y compris les équipages des phares flottants, était de 630.

Voici quel était, au 31 décembre de chacune des années écoulées de 1868 à 1894, inclusivement, le nombre des feux, sifflets de brume et cornets automatiques en opération dans les différentes provinces du Canada.

Dans ce nombre sont comprises les stations de phares que le Canada entretient sur la côte de Terre-Neuve.

	Stations de phares.	Feux.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.
31 décembre 1868.....	198	227	2	
do 1869.....	219	233	2	
do 1870.....	240	278	4	
do 1871.....	264	297	8	
do 1872.....	280	314	13	
do 1873.....	316	363	17	
do 1874.....	342	384	18	
do 1875.....	377	444	22	
do 1876.....	407	488	24	
do 1877.....	416	509	25	2
do 1878.....	427	518	25	4
do 1879.....	443	542	23	6
do 1880.....	452	551	22	7
do 1881.....	462	553	23	9
do 1882.....	470	562	23	9
do 1883.....	484	578	23	9
do 1884.....	507	597	23	10
do 1885.....	526	617	23	12
do 1886.....	534	625	23	16
do 1887.....	561	658	23	24
do 1888.....	569	664	23	27
do 1889.....	579	675	24	29
do 1890.....	599	705	23	32
do 1891.....	605	710	23	31
do 1892.....	617	741	23	34
do 1893.....	619	749	24	34
do 1894.....	624	755	22	39

DIVISION D'ONTARIO (SERVICE DES PHARES).

Cette division comprend les phares et phares-flottants de cette partie de la province de Québec s'étendant à l'ouest de Montréal, tous les feux de la province d'Ontario, c'est-à-dire les feux de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, et quelques-uns des feux des petits lacs de l'intérieur ainsi que les feux du lac Winnipeg, dans la province du Manitoba.

Le nombre des phares, phares-balises et phares-flottants entretenus par le gouvernement dans la division d'Ontario est de 222, situés à 180 stations différentes.

Le nombre de gardiens de phares payés directement par le gouvernement dans cette division est de 170, mais les gardiens emploient dans plusieurs cas des aides qu'ils payent à même l'allocation que le gouvernement donne à cette fin.

Il y a aussi dans cette division deux sifflets de brume, dix cornets de brume et trois cloches d'alarme, tous situés à des stations de phares, ainsi que quatre bouées-cloches.

En sus des feux entretenus par ce ministère, comme il est dit ci-dessus, il y a dans la division d'Ontario : deux feux sur des ponts tournants entretenus par les propriétaires de ces ponts ; un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des chemins de fer et canaux ; huit feux d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, entretenus par les propriétaires de navires américains principalement intéressés ; et treize feux sur des quais, entretenus par les municipalités ou corporations à qui appartiennent ces quais. C'est le ministère qui fournit l'huile nécessaire pour six des feux en dernier lieu nommés.

A l'exception de ceux de la baie de Quinté, de la rivière d'Ottawa et des petits lacs, les phares de cette division ont été inspectés et approvisionnés par le surintendant, M. Patrick Harty, au cours des mois de juillet et d'août derniers.

Les feux de la rivière Ottawa n'ont pas été inspectés, cette année, parce qu'on a jugé que ce n'était pas nécessaire.

NOUVEAUX AIDES POUR LA NAVIGATION.

Feux d'alignement, bouées et balises de Parry-Sound.

Les cinq feux aux abords de Parry-Sound, dont je parle dans mon dernier rapport, furent mis en opération dans le cours de la dernière saison après beaucoup de difficultés.

A l'ouverture de la navigation, l'entrepreneur fut mis en demeure de mettre les bâtiments en bon état, mais il prétendit qu'il l'avait déjà fait. Cependant, lors de l'inspection finale des travaux, on constata qu'ils étaient encore très defectueux et qu'ils n'étaient pas du tout conformes au devis. C'est alors que M^r W. H. Noble, contremaître au service du ministère, fut chargé de voir à la chose. Il a fallu renouveler toute la couverture en bardeaux des murs et des toits ainsi que les corniches pour rendre les bâtiments à l'épreuve du temps. Le coût de ces travaux et d'autres ouvrages supplémentaires, soit \$647.40, sera retenu sur le prix convenu avec l'entrepreneur. Deux hangars à bateaux, dont les gardiens avaient besoin, ont été érigés. On a dépensé de ce chef \$32.20. Cinq bateaux ont été affectés au service de ces feux ; ils ont été construits à l'entreprise par MM. W^m Watts et Fils, de Collingwood, au prix de \$348.

Les dépenses qu'ont entraînées jusqu'ici les travaux relatifs aux feux en question se chiffrent par \$3,282.87.

Les 5 feux qui ont été mis en opération pour la première fois le 29 septembre dernier sont les suivants :—

1. *Feu de l'île Walton.*—Ce feu est situé à l'extrémité ouest de l'île Walton, et fait partie d'un système de feux connus sous le nom de "Feux d'alignement du havre de Snug".

C'est un feu rouge, fixe, catoptrique ; il s'élève à 39 pieds au-dessus du niveau de la baie, et devrait être visible à une distance de 7 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle s'élève à 29 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne, et est peinte en blanc avec une raie d'une largeur de 3 pieds sur le côté faisant face au chenal.

2. Le second feu se trouve à l'extrémité sud d'une île située du côté nord de l'entrée du havre de Snug, et est éloigné de 3,100 pieds E. par N. $\frac{1}{4}$ N. de celui dont je viens de parler.

C'est un feu blanc, fixe, catoptrique; il s'élève à 62 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 13 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

Le bâtiment est en bois et consiste en une tour pyramidale, établie sur le toit d'une maison rectangulaire et surmontée d'une lanterne en bois. Il s'élève à 50 pieds à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne et est peint en blanc, avec une raie rouge d'une largeur de 3 pieds au milieu du côté faisant face au chenal. Ces deux feux d'alignement dirigent les navires E. par N. $\frac{1}{4}$ N., au sud du banc de Séguin, et à travers le chenal principal jusqu'au point d'intersection de cet alignement avec celui de l'île Jones.

3. *Feu du rocher de Gordon.*—Le troisième feu se trouve à l'extrémité nord du rocher de Gordon. Il fait partie d'un système de deux feux qui seront connus sous le nom de "feux d'alignement de l'île Jones".

C'est un feu rouge, fixe, catoptrique; il s'élève à 40 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 7 milles, ainsi que dans un arc de 180 degrés entre les relèvements du S.E. par E. $\frac{1}{2}$ E. et S. au N. O. par O. $\frac{1}{2}$ O.

La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle s'élève à 38 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne et est peinte en blanc, avec une raie rouge d'une largeur de 3 pieds au milieu du côté faisant face au chenal.

4. *Feu de l'île Jones.*—Le quatrième feu est situé sur la pointe sud-ouest de l'île Jones, et se trouve éloigné de 2,900 verges S. E. $\frac{1}{4}$ S. du feu du rocher de Gordon.

C'est un feu blanc fixe; il s'élève à 63 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 8 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

Le bâtiment est en bois et consiste en une tour pyramidale reposant sur le toit d'une maison rectangulaire et surmontée d'une lanterne en bois. Il s'élève à 50 pieds à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne et est peint en blanc, avec une raie rouge de 3 pieds de largeur au milieu du côté faisant face au chenal.

Ces deux feux pris ensemble dirigent les navires au S.E. $\frac{1}{4}$ S., à partir de leur intersection avec les feux d'alignement du havre de Snug jusqu'au rocher de Gordon. Ils font éviter aux navires le rocher Ariel, le récif Hall, le rocher Telegram et le récif de l'île Hooper, à tribord, ainsi que le rocher Noir et le rocher Twin, à bâbord.

5. *Feu du rocher Hugh.*—Le cinquième feu se trouve sur le sommet du rocher Hugh, au point de jonction du chenal Albert avec le chenal principal.

C'est un feu blanc fixe, qui s'élève à 34 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 7 milles de tous les points d'approche par eau.

L'appareil illuminateur est dioptrique du 7^e ordre. La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle est peinte en blanc avec une raie rouge large de trois pieds du côté ouest.

Les navires qui entreront dans le port de Parry-Sound se guideront sur le feu du rocher Rouge, comme auparavant, jusqu'à ce que les feux du havre de Snug soient en ligne. Ils s'engageront alors dans le chenal principal et suivant la route E. par $\frac{1}{4}$ N. jusqu'à ce qu'ils aient signalé les feux d'alignement de l'île Jones. Ils se dirigeront ensuite au S. E. $\frac{1}{4}$ S. jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à un $\frac{1}{4}$ de mille du rocher de Gordon, alors qu'il devront se porter dans la direction E. par S. $\frac{1}{4}$ S. de manière à avoir ce rocher tribord.

Lorsqu'ils se trouveront sur une ligne joignant le rocher Gordon et le rocher Hugh, ils pourront se diriger vers le feu du rocher Hugh et continuer à naviguer vers l'est jusqu'à ce qu'ils soient parvenus à une distance de $\frac{3}{4}$ de mille de ce feu, alors qu'ils devront prendre la route N. E. par E. $\frac{1}{4}$ E. pour dépasser l'île Cameron.

L'île Cameron une fois dépassée, l'entrée de Parry-Sound est libre de hauts-fonds.

6.—Les boués-balises qu'il y avait aux abords de Parry-Sound ont été changées de place, le printemps dernier; elles se trouvent maintenant établies aux endroits suivants :—

Une bouée noire près du rocher de Richmond.

Une bouée noire près du rocher de McGowan.

Une bouée rouge près du haut-fond des Trois-Etoiles.

Une bouée rouge près du rocher d'Ariel.

Une bouée noire près du rocher Double.

Une bouée rouge près du rocher de Telegram.

Une bouée noire sur le haut-fond au sud des îles Reid.

Une bouée rouge sur le haut-fond au nord-ouest du rocher Hugh.

Une bouée noire sur un banc au sud-ouest du rocher Carling.

Une bouée noire sur l'extrémité du récif à la hauteur de la pointe de Bobs.

Une bouée rouge sur un banc à l'intérieur du havre.

Les deux bouées indiquées sur la carte de l'Amirauté, 1731, au sud du rocher Carling, ont été enlevées.

Phare de l'île des Nègres.

Dans le cours de l'hiver, M^r Wm. J. Gates a terminé la construction du phare de l'île des Nègres, dans la baie de Quinté, et le nouveau feu a été mis en opération le 6 juin dernier.

Les dépenses se rattachant à l'établissement de ce phare se chiffrent à \$2.149,85 en tout et partout,

Le feu est blanc fixe; il s'élève à 27 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 10 milles de tous les points d'approche. L'appareil illuminateur est dioptrique du 7^e ordre.

Le phare consiste en une tour en bois, carrée, surmontée d'une lanterne en bois, carrée,—le tout peinturé en blanc. Il s'élève à 27 pieds à partir de sa base jusqu'à

la girouette de la lanterne. Il repose sur un pilotis enfoncé dans 11 pieds d'eau, du côté nord du chenal des vapeurs.

Après l'établissement de ce phare, le feu entretenu temporairement au bout d'un mât sur la pointe nord de l'île Potters est devenu inutile et il a été en conséquence discontinué.

Bouée à cloche du haut-fond Pancake.

Il fut impossible de faire des arrangements satisfaisants relativement à l'entretien de la bouée à cloche construite pour le haut-fond Pancake, dans le lac Supérieur, et en conséquence elle ne fut posée qu'au printemps de 1894. On chargea M^r T. H. Elliott, garde-pêche au Sault-Sainte-Marie, de la faire placer à l'endroit voulu et de la mettre en sûreté une fois l'automne venu. Cette bouée sera à l'avenir entretenue sous la surveillance directe du ministère. Son entretien a coûté, l'année dernière, \$449.75.

Feu du quai du Sault-Sainte-Marie.

On a jugé nécessaire d'établir et d'entretenir un petit feu sur le quai du gouvernement, au Sault-Sainte-Marie, sur le côté canadien du fleuve, entre les lacs Huron et Supérieur, pour guider les marins qui viennent accoster à ce quai, qui est une source de revenu considérable.

C'est un feu rouge fixe, entouré d'une lanterne carrée, suspendue à un poteau. Il s'élève à 14 pieds au-dessus du niveau du fleuve et devrait être visible à une distance de 2 milles de tous les points d'approche.

Ce feu se trouve à 25 pieds du coin S.E. du quai. Les dépenses s'y rattachant s'élèvent à environ \$25.

Feu du quai de Richards-Landing.

A Richards-Landing, dans le chenal de Saint-Joseph, district d'Algoma, se trouve un quai qui appartient à MM. Smith et C^o, et où les steamers qui naviguent dans le chenal nord font escale. C'est aussi à cet endroit du chenal qu'ils doivent tourner. Les propriétaires du quai en question offrirent au gouvernement d'y entretenir un feu à condition qu'on leur fournît l'appareil illuminateur et l'huile nécessaire. Cette offre fut acceptée et le feu fut mis en opération le 4 septembre 1894. C'est un feu blanc fixe, entouré d'une lanterne lenticulaire dioptrique du 7^e ordre, suspendue à une charpente en bois qui s'élève à l'extrémité extérieure du quai. Il se trouve à 21 pieds au-dessus du niveau des eaux et devrait être visible à une distance de 9 milles de tous les points d'approche.

Bouée du Rocher de Lottie Wolf.

On a profité, l'année dernière, de la présence du steamer *Bayfield* dans la baie Georgienne pour établir une bouée près de l'écueil connu sous le nom de "rocher de Lottie Wolf", au large du côté nord de l'île d'Espérance, baie Georgienne. Cette bouée consiste en une balise rouge amarrée dans 22 pieds d'eau. Elle se trouve à une distance d'un mille nautique, S.S.E., du phare de l'île d'Espérance, et à une distance de 400 verges, S. par S., du haut-fond qu'elle doit faire éviter.

Aucune dépense n'a été encourue pour l'établissement de cette bouée, ce qu'il y avait à bord du *Bayfield* ayant été utilisé à cette fin.

Marine.

RÉPARATIONS PRINCIPALES AUX STATIONS.

Feu de la jetée de Lachine.

De nouvelles semelles ont été posées sous le phare de cette station, diverses réparations ont été faites, et une plate-forme a été construite en amont de la tour. Le tout a coûté \$71.86.

Phares flottants du lac Saint-Louis.

Les trois phares flottants du lac Saint-Louis ont été enlevés de l'eau et raclés et peints, et on les a lancés de nouveau au printemps.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. Louis Mitras, au prix de \$450 pour le tout. Diverses réparations ont été aussi faites à ces trois phares sous la surveillance de M^r H. Noble; on a dépensé \$468.24 de ce chef.

On a pourvu le phare-flottant n° 1 d'un nouvel appareil illuminateur afin de rendre le feu plus fort et plus visible. Les lampes et réflecteurs dont on se servait jusqu'ici ont été enlevés de la tour, qui se trouve au milieu du bateau, et remplacés par un appareil dioptrique du 7^e ordre, fourni par MM. Chance, Frères et C^o, au prix de \$93.33. Le feu est maintenant blanc fixe, et s'élève à 18 pieds au-dessus de l'eau. On a acheté, pour ce phare-flottant, 20 brasses de chaîne d'amarrage, qu'on a payées \$39.96.

On a fait en même temps pour \$13.50 de réparations à l'appareil illuminateur du phare-flottant n° 3.

Pointe-Claire.

On a déposé 25 cordes de blocaille autour de la jetée et le phare a été réparé; le tout a coûté \$116.50. On a constaté que la jetée en béton sur laquelle le phare repose s'affaissait graduellement au coin sud-est, probablement à cause du peu de résistance qu'offre le fond sur lequel s'appuie la fondation. Il faudra donc faire de nouvelles réparations, l'année prochaine, pour mettre la jetée de niveau.

Britannia.

Le phare en amont de Britannia, sur le lac Deschênes, a été enlevé de sa fondation par l'inondation du printemps dernier. La jetée sur laquelle il reposait a été réparée et élevée de 4 pieds et la tour replacée. Le tout a coûté \$75.80.

Barre de Lancaster.

Cinquante cordes de blocaille ont été déposées, l'hiver dernier, autour de la jetée pour protéger le phare, et la station a été réparée. On a dépensé pour cela \$225.17.

Jetée de Lancaster.

Vingt cordes de pierre ont été déposées, l'hiver dernier, autour de la fondation du phare de cette station. On a payé cette pierre \$2.75 la corde. Ce phare, comme tous ceux qui sont établis sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa, est entouré de cailloux, qui petit à petit forment une île servant de fondation permanente. C'est le moyen de protection le plus efficace et le moins dispendieux contre les glaces.

Pointe de McKie.

De menues réparations ont été faites à l'habitation et au hangar à bois de cette station. Coût, \$18.50.

Gananoque Narrows.

Une lampe fit explosion à cette station le 4 septembre 1894, et endommagea la lanterne et le haut de la tour. Les dommages furent réparés et on profita de l'occasion pour poser à la lanterne de grands carreaux de verre à glaces. En même temps, les lampes furent remplacées par un appareil dioptrique du 7^e ordre, fabriqué par Chance.

Jack-Straw.

On profita de la présence d'un ouvrier habile à Gananoque Narrows pour remplacer le verre suranné de la lanterne du phare de Jack-Straw par du verre à glaces moderne.

Ile Brûlée.

Il a été fait pour \$45.61 de réparations à l'habitation et à la grange de cette station, sous la surveillance du gardien.

False Ducks.

La tour de cette station est une de celles que le gouvernement de l'ancienne province du Canada fit construire en pierre à divers endroits des grands lacs. Il est nécessaire pour conserver la maçonnerie en bon état de tenir ces tours parfaitement jointoyées. La tour et l'habitation de cette station ont été jointoyées et réparées. Le tout a entraîné une dépense de \$162.

Baie de Wellers.

L'habitation du gardien du phare de cette station a été réparée d'un bout à l'autre au prix de \$66.12.

Presqu'île.

Les réparations aux bâtiments de la station de Presqu'île, lac Ontario, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminées et ont coûté \$1,457.97. En outre, le brise-lames qui protège la tour contre la mer a subi pour \$159 de réparations; des réparations et améliorations importantes, dont le coût s'est élevé à \$470, ont été aussi faites à la lanterne et à l'appareil illuminateur du phare.

Pointe de Pierre.

Une nouvelle véranda a été ajoutée à l'habitation au prix de \$52.26.

Oakville.

Dans mon dernier rapport, je disais qu'il avait fallu éloigner la tour du phare de son ancienne position et l'établir près du bout de la jetée principale. A cause du

Marine.

tassement continuuel de cette jetée, on a dû éloigner encore la tour à une distance de 36 pieds plus loin, du côté du rivage. Ce déplacement a été fait sous la direction de M. Noble et a entraîné une dépense de \$51.50.

Le phare se trouve maintenant à une distance de 126 pieds du bout de la jetée, et les navires qui entrent dans la rivière doivent tenir compte de cette distance pour ne pas donner sur la jetée.

Plage de Burlington.

On a fait subir pour \$21.76 de réparations à la balustrade en corde de fil métallique de cette station.

Port-Stanley.

A cette station le gardien ne pouvait sans danger se rendre au phare lorsque la mer était grosse. Une balustrade en corde de fil métallique a été en conséquence érigée; elle s'étend du rivage au phare et a coûté \$65.66.

Rivière Thames.

L'habitation du gardien du phare de cette station a été réparée d'un bout à l'autre. Ces réparations ont coûté \$95.97. Un bateau dont on se servira pour enlever et poser les bouées, a été acheté au prix de \$55.

Goderich.

Une nouvelle clôture en fil métallique a été érigée autour du lopin de terre où se trouve le phare principal. Cet ouvrage a été fait sous la direction du gardien et a coûté \$71.55.

Les jetées du havre de Goderich ayant été prolongées dans le lac par ordre du ministère des travaux publics, il a fallu éloigner le feu d'alignement de devant à une distance de 300 pieds à l'ouest de son ancienne position. Le caisson sur lequel la tour repose a 16 pieds carrés et dépasse le brise-lames de 4 pieds; le milieu de la tour se trouve maintenant à une distance de 11 pieds de l'arête nord du brise-lames.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de M^r W. H. Noble, contre-maître, au prix de \$363.

Ile de Chantry.

La belle tour en pierre de cette station a été jointoyée et blanchie à la chaux sous la direction du gardien au prix de \$99.

Collingwood.

On a amélioré le feu qui se trouve au point de détour du chenal dragué, dans le havre de Collingwood, en enlevant le mât et le hangar dont on se servait jusqu'ici et en les remplaçant par une tour close.

Cette tour consiste en un bâtiment pyramidal, en bois, peinturé en blanc et surmonté d'une lanterne carrée, en bois et peinturée en rouge.

La hauteur du bâtiment, à partir de la jetée jusqu'à la girouette de la lanterne, est de 27 pieds.

Le feu est rouge, fixe, et devrait être visible à une distance de 6 milles de tous les points d'approche dans le chenal.

Ce bâtiment a été érigé à l'entreprise par M. D. Peterman et Fils, de Collingwood, au prix de \$195.

Ile d'Espérance.

Depuis deux ans, le mouvement d'horlogerie qui fait tourner l'appareil illuminateur du phare de cette île fonctionnait mal et des réparations temporaires y avaient déjà été faites par le mécanicien en chef du steamer *Bayfield* et des ouvriers de l'endroit. M. Noble visita la station au mois d'avril dernier et répara le mouvement d'horlogerie dans toutes ses parties. Depuis lors, l'appareil illuminateur tourne d'une manière très régulière. Aucune dépense n'a été encourue à cet égard au delà des frais de voyage de M. Noble.

Rocher Rouge, Parry-Sound.

C'est une des stations les plus exposées qu'on rencontre sur nos eaux intérieures. Le phare de cette station consiste en un bâtiment de bois reposant sur une jetée qui se trouve établie sur un rocher de granit exposé aux vents de l'ouest. Lorsque la mer est grosse, les vagues s'élèvent au-dessus du bâtiment.

La jetée servant de fondation à ce phare, qui a été construit en 1881, manquait de solidité. On décida donc de la remplacer par un cylindre en acier de 45 pieds de diamètre sur 12 pieds 6 pouces de hauteur, rempli de maçonnerie et de ciment de Portland. A l'intérieur de ce cylindre, on a ménagé une cave de 15 pieds de diamètre. Les semelles du phare ont été renouvelées et le bâtiment en bois a été réparé d'un bout à l'autre. Les dépenses totales se rattachant à ces travaux, qui ont été exécutés à la journée sous la surveillance de M^r W. H. Noble, se chiffrent par \$3,069.65.

Kagawong.

Comme je le dis dans mon dernier rapport, M. Noble est allé à Kagawong, au mois de septembre dernier, pour remplacer par un phare le feu temporaire que l'on entretenait depuis que le mât et le hangar dont on se servait auparavant avaient été détruits par le feu. Ces travaux ont coûté \$293.81, ce qui fait voir que le ministère a bien fait de n'accepter aucune des soumissions qu'il avait reçues à ce sujet et dont la plus basse portait le chiffre de \$925.

La tour est située au même endroit que l'ancien mât, à une distance de 75 pieds du rivage, et de 100 pieds à l'ouest du quai public.

C'est un bâtiment pyramidal, en bois, surmonté d'une lanterne en bois; il s'élève à 27 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. La tour est peinte en blanc et la lanterne en rouge.

Le feu est blanc, fixe, catoptrique; il se trouve à 38 pieds au-dessus du niveau de la baie, et devrait être visible à une distance de 11 milles de tous les points d'approche par eau. Il a été mis en opération pour la première fois le 29 octobre 1894.

Marine.

Balise du rocher Twin, Parry-Sound.

La balise du rocher Twin, à l'entrée de Parry-Sound, qui avait été renversée par le vent, a été remise en place à l'entreprise, au prix de \$45.

Fort-William.

Les feux d'alignement qui se trouvent à l'embouchure de la rivière Kaminstiquia ayant besoin de réparations et d'améliorations, l'ingénieur en chef, lors de sa visite à cette station, au mois de septembre dernier, prépara un devis pour le renouvellement de la fondation du phare d'alignement de derrière. L'entrepreneur à qui ces travaux furent confiés fut aussi chargé d'élever les tours de devant et de derrière de 10 pieds chacune, de renouveler le trottoir construit entre les tours en question, et de faire diverses réparations.

Ces ouvrages, dont le prix fut fixé à \$232, sont probablement terminés à l'heure qu'il est, mais je n'ai encore reçu aucun rapport à ce sujet.

En sus de ce que je viens de mentionner, les ouvrages en fait de peinture et de menues réparations nécessaires pour tenir les phares en bon état ont été faits comme d'habitude.

Bouée-cloche du haut-fond Pancake.

Au mois d'octobre 1893, des soumissions furent demandées par avis public pour le posage de cette bouée; mais on n'en reçut aucune. La bouée fut transportée d'Owen-Sound au Sault-Sainte-Marie, dans le cours de l'année 1894, au prix de \$30. Plusieurs particuliers offrirent de poser la bouée du haut-fond Pancake, ainsi qu'une bouée-espar sur un haut-fond à 3 milles de la pointe nord de l'île Persienne, une autre à environ 3 milles à l'ouest de la pointe ouest de l'île de Sable, enfin une autre à 6 milles au nord-ouest de la pointe Coppermine. Mais les prix exigés étaient trop élevés, et on résolut de louer un remorqueur et une allège pour faire mettre ces bouées en place. Les dépenses de ce chef se sont élevées à \$419.75. Ceux qui ont fait des offres demandaient \$1,060 et \$450 respectivement. Les bouées-espars ont été faites à l'entreprise et ont coûté \$50. Il y en a deux de réserve.

DIVISION DE QUÉBEC.

Cette division couvre une étendue d'eaux et de côtes de plus de 1,200 milles. Elle comprend tous les phares de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog; tous les phares, phares-flottants, bouées à gaz et balises à partir de Montréal jusqu'à Québec et en aval de Québec; tous les phares, phares-flottants, bouées à gaz, bouées en bois, balises, canons de brume et signaux de brume sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saguenay, la rive nord de la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent, le détroit de Belle-Île, les côtes nord et ouest de Terre-neuve et du Labrador. Cette division est administrée par M^r J. U. Gregory, agent du ministère de la marine et des pêcheries à Québec.

En outre, l'agent doit remplir toutes les missions que lui confie le ministère touchant le service de la marine et celui des pêcheries; il est aussi préposé à l'engagement des matelots; il exécute les ordres du conseil de commerce britannique rela-

tivement aux naufrages, aux marins dénués de ressources et aux accidents en mer ; enfin il est receveur d'épaves et surveillant des gardiens de quais dans la province de Québec.

Son personnel d'employés se compose de M^r L. A. Blanchet, comptable et sous-préposé à l'engagement des matelots ; M^r G. D. O'Farrell et M^r Alphonse Hamel, commis ; M^r N. Fitzhenry, garde-magasin et garde-quai. Les ateliers sont sous la direction de M^r O. J. Samson, maître-charpentier, et de M^r G. Vézina, maître-forgeron de navires. Les usines à gaz sont sous le contrôle de M^r G. Bélanger, mécanicien.

M. Gregory fait rapport que les personnes qui sont sous ses ordres ont, comme toujours, rempli leurs devoirs d'une manière irréprochable.

Les steamers que l'agent a eus à sa disposition pour faire le service dans le district ont été l'*Alert* et un remorqueur qu'on a nolisé pendant l'absence de l'*Alert* lorsque c'était nécessaire. Le steamer du gouvernement, *La Canadienne*, fut chargé d'avitailier les stations en aval de la Pointe-des-Monts, et le steamer *Alert* les stations comprises entre la Pointe-des-Monts et Québec. Le 14 juin 1894, le *Druid* devint disponible et remplaça l'*Alert*. Ce dernier steamer, ayant été jugé impropre à faire le service dans le golfe, fut désarmé.

Le service des phares entre Québec et Montréal, pendant l'absence de l'*Alert*, a été fait par un steamer à fret et à passagers, par chemin de fer et par un remorqueur.

L'inspection des phares avitaillés ar le steamer *La Canadienne*, au printemps, a été faite par le capitaine McElhinney ; celle des phares avitaillés en automne, par M^r H. Harty, inspecteur des feux en amont de Montréal, et celle des phares avitaillés par le steamer *Alert*, par M. Blanchet, comptable à Québec.

Cette division compte 153 feux et 116 stations, 8 phares-flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur, 9 stations de bombes explosives, 2 sifflets de brume et 9 cornets de brume à vapeur aux stations de feux, 10 bouées à gaz, dont 4 sont pourvues de cloches, un certain nombre de bouées-barils en bois entretenues directement par le ministère, et 59 balises pour guider les navires le jour.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET AMÉLIORATIONS (SERVICE DES PHARES ET SIGNAUX DE BRUME).

Cap au Saumon.

Le phare et le bâtiment du cornet de brume du Cap au Saumon, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminés, et l'on a commencé à s'en servir le 13 septembre dernier.

Le bâtiment du signal de brume se trouve tout près du cap, qui, à cet endroit, s'élève à une hauteur de 33 pieds presque perpendiculairement. Le phare et l'habitation sont situés au nord-ouest de ce bâtiment. Les murs en sont blancs. Le toit de l'habitation n'est pas peinturé. La lanterne en fer surmontant la tour est peinturée en rouge. La hauteur du phare à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 46 pieds.

Le feu sera blanc et tournant ; il y aura un intervalle de 15 secondes entre les points d'intensité des jets de lumière. Le feu s'élèvera à 77 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devra être visible à une distance de 14 milles de tous les points du

côté de la mer, entre les relèvements du S. S. O $\frac{1}{4}$ O. et O au N.-E. par E., ainsi que dans un arc de 211°

Le signal de brume consistera en un cornet qui sera mis en opération par la vapeur et l'air comprimé; il donnera des sons de 8 secondes de durée avec intervalles de 22 secondes entre chaque son, soit un son toutes les demi-minutes.

Le bâtiment du signal de brume consiste en un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, avec toit non peinturé. Il est situé au sud-est du phare. Les cornets sont dirigés du côté du sud-est et s'élèvent à 46 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mécanisme est en double, de sorte que dans le cas où un des cornets ou une des chaudières à vapeur se dérangerait on se servira de l'autre.

Les dépenses encourues pour l'établissement de cette station de feux et de signaux de brume se chiffrent par \$4,008.06.

La navigation est maintenant sûre, la nuit et en temps de brume, dans le large chenal au nord de l'île du Lièvre. Les navires d'un fort tirant d'eau n'ont plus rien à craindre, et le nombre des vaisseaux qui se servent du chenal dont je viens de parler au lieu du chenal sud va, dit-on, toujours en augmentant.

Amélioration des signaux de brume.

Plusieurs capitaines et pilotes s'étant plaints que les canons de brume employés à diverses stations de feux sur le golfe et le fleuve ne partaient que toutes les demi-heures, on résolut de remplacer ces canons, aux stations suivantes, par des cartouches de coton-poudre faisant explosion toutes les vingt minutes :

Cap Gaspé, Rochers des Oiseaux, Pointe Ouest, Anticosti, Pointe des Monts, Pointe au Père, Ile Verte.

Les explosions ont lieu sur une grue érigée sur le toit du bâtiment qui sert d'abri au canon.

Les détonations seront plus fortes avec les cartouches de fulmi-coton qu'avec la pièce de canon qu'on employait auparavant.

Jusqu'à ce que la provision de poudre soit épuisée aux diverses stations, on se servira des canons lorsque le temps le permettra, mais on les fera partir toutes les 20 minutes au lieu de toutes les 30 minutes, comme on l'a fait jusqu'ici.

Par suite de l'accroissement de vitesse des vaisseaux naviguant sur le golfe et le fleuve, il a fallu aussi diminuer la période de révolution des feux de l'île Bicquette, de la Grande-Ile, de Kamouraska et du Pilier de Pierre. Aussi, à l'ouverture de la navigation, l'année dernière, on a pris des mesures pour que le feu de Bicquette atteigne son point d'éclat le plus intense toutes les 45 secondes, et ceux de la Grande-Ile, de Kamouraska et du Pilier de Pierre, toutes les 30 secondes.

Balisement du chenal entre Québec et Montréal.

Le ministère a la direction du service des bouées dans le chenal entre Québec et Montréal, et a passé un contrat à ce sujet avec la compagnie Sincennes-McMaughton. Dans le cours de la dernière saison, diverses améliorations ont été faites à ce chenal par ordre du ministère des travaux publics.

Pour cette raison, 8 bouées du lac Saint-Pierre ont été changées de place. Trois nouvelles bouées-espars ont été amarrées pour indiquer l'ancrage des Grondines, deux

nouvelles bouées de tonnelage ont été posées près du cap Levrault et du cap à la Roche, et neuf bouées ont été changées de place ou améliorées entre le cap Levrault et Grondines.

Au mois d'août dernier, quatre bouées indiquant la courbe, à Varennes, ont été changées de place à la suite des améliorations faites, à cet endroit, au chenal dragué.

Enlèvement des balises du haut-fond Dos-de-Cheval.

Le haut-fond Dos-de-Cheval ayant été dragué à une profondeur de 27½ pieds et le chenal modifié en conséquence, les balises entretenues jusqu'ici pour guider les navires le jour en aval du cap Charles, entre Québec et Montréal, et indiquant le chenal suivi avant aujourd'hui, ont été enlevées pour toujours. Ces balises étaient connus sous le nom de "balises de la barre Dos-de-Cheval".

La ligne du centre du chenal qui a été dragué dans cette partie du fleuve est indiqué par le feu d'alignement de devant du cap Charles et une balise érigée à 1,274 pieds O. par S. $\frac{7}{8}$ S. du feu en question. Cette balise, qui ne peut être utilisée que le jour, est en forme de diamant, a 10 pieds carrés et est peinte en noir, sauf au centre, qui est blanc. Elle s'élève à 45 pieds au-dessus du sol et à 156 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. On se propose d'ériger un phare à la place de cette balise afin que l'alignement soit indiqué la nuit.

Les vaisseaux d'un fort tirant d'eau qui remontent le fleuve se guident sur l'alignement d'un orme situé dans le haut de Lotbinière avec les clochers de l'église de cet endroit jusqu'à ce que le feu de devant et la balise du cap Charles soient en ligne; ce feu et cette balise les conduisent alors à travers la barre Dos-de-Cheval et jusqu'au milieu du nouveau chenal.

Il faudrait que les navires se guident sur cet alignement en se maintenant dans la position O. par S. $\frac{7}{8}$ S. jusqu'à ce que l'alignement des feux de Sainte-Emilie ait été atteint.

Le fleuve Saint-Laurent ayant été dragué à l'endroit où se trouvait la barre du cap à la Roche, le sémaphore entretenu jusqu'ici par le gouvernement pour indiquer la profondeur de l'eau sur cette barre a été enlevé. On l'a transporté au village de Lorette pour indiquer la profondeur de l'eau à la Barre à Boulard pendant le cours des travaux de dragage. Le déplacement de ce sémaphore a été effectué par M^r W. H. Noble et a entraîné une dépense de \$344.63.

Au commencement du printemps dernier, le capitaine L. R. Demers, qui avait été au service du ministère comme capitaine du vapeur "*Druid*," comme surintendant intérimaire des feux et comme directeur du service des bouées, se démit de ses fonctions. Comme aucun autre employé de l'agence n'avait les connaissances voulues pour pouvoir poser les bouées en aval de Québec, l'ingénieur en chef accompagna l'*Alert*, au printemps, et s'occupa de la chose. Une liste complète des bouées de cette région a été préparée et transmise au ministère. Cette liste contient toutes les données nécessaires. On constata que deux bouées entretenues jusqu'ici, l'une à l'extrémité sud-ouest du chenal et l'autre au large de l'extrémité est du banc de l'îlet Rouge, étaient inutiles. Il fut donc décidé de les enlever.

Enlèvement de la bouée du havre de Gaspé.

Une bouée de tonnelage noire entretenue jusqu'ici à l'extrémité du banc Lourdes, à l'entrée du bassin de Gaspé, a été enlevée parce qu'elle n'était pas nécessaire.

Marine.

Réparations principales aux stations.

Pointe sud-ouest d'Anticosti.—C'est une des plus anciennes stations du district, et il a fallu faire des réparations considérables. Ces réparations ont été exécutées par des ouvriers de Québec et ont coûté \$167.77.

Pointe sud d'Anticosti.—Il a été nécessaire de renouveler les châssis et le toit du bâtiment, qui a été aussi peinturé. Le gardien, aidé d'ouvriers de Québec, a fait ces ouvrages, dont le coût s'est élevé à \$8,173.

Pointe ouest d'Anticosti.—Le phare de cette station est un des plus anciens de cette région et a été longtemps exposé à la mer. Le brise-lames qu'on a érigé il y a quelques années pour le protéger, a eu besoin de beaucoup de réparations. Des ouvriers de Québec ont été chargés de le mettre en bon état. De plus, les bâtiments ont été peinturés. Le tout a entraîné une dépense de \$431,16.

Iles des Cendres et du Sang.—La fondation des bâtiments a eu besoin d'être réparée. Un maçon de l'endroit a fait les réparations voulues, qui ont coûté \$39.

Belle-Isle.—La poudrière a été réparée et les bâtiments ont été peinturés. Dépenses de ce chef, \$76.17.

Rochers aux Oiseaux.—La chaudière à vapeur du monte-charge a été transportée à Québec pour être réparée, et une autre chaudière qui était de réserve a été mise à sa place au prix de \$104.83.

Cap Bould.—Les fondations du bâtiment de cette station étaient en très mauvais état. Comme on ne pouvait trouver sur les lieux des hommes assez habiles dans les travaux de construction, on fit venir des ouvriers de Québec. On se fit aussi expédier de cette dernière ville les matériaux nécessaires. Dépenses de ce chef, \$446.34.

Cap Chatte.—Les bâtiments de cette station ont eu besoin d'être peinturés. Le gardien, aidé de quelques ouvriers, a été chargé de cet ouvrage. Les dépenses encourues à ce sujet se sont chiffrées par \$35.

Cap Désespoir.—Les carreaux de verre de la lanterne étaient fendillés en plusieurs endroits et il a fallu les renouveler. En outre, les bâtiments avaient besoin d'être réparés. Un ouvrier habile de Québec a été chargé de faire les réparations voulues. Le tout a coûté \$82.64.

Cap Gaspé.—A cause de la position exposée du bâtiment de cette station, il a fallu protéger la tour par des étais. Ces étais ont été posés par le gardien au prix de \$22.45.

Cap de la Madeleine (en amont).—Les tours de cette station ont été réparées par un ouvrier de Québec au prix de \$54.94.

Cap de la Madeleine (en aval).—Le gardien, aidé de quelques ouvriers, a réparé et peinturé les bâtiments. Le tout a coûté \$90.35.

Cap Rosier.—Les bâtiments et le chemin ont été réparés par le gardien et quelques ouvriers. Dépenses de ce chef, \$95.50.

Champlain.—La tour de devant a été réparée et peinturée par le gardien et un ouvrier de l'endroit. Les dépenses à ce sujet se sont élevées à \$57.

Feux de la rivière Saguenay.

Au mois d'août 1893, l'ingénieur en chef, accompagné de l'agent, visita la rivière Saguenay et inspecta toutes les stations de feux entre Chicoutimi et Tadoussac.

Dans le cours de son voyage, il prit des renseignements sur les feux indiqués dans l'avis aux marins n^o 5, 1894. Ces feux furent originairement établis par des particuliers et sont très rudimentaires. Il faudra probablement les renouveler avant longtemps.

Ile aux Œufs.—Le gardien et des ouvriers de l'endroit ont été chargés de construire un hangar à bois à cette station et de réparer les bâtiments. Le tout a coûté \$125.49.

Pointe de la Renommée.—Conformément aux instructions du ministère, le chemin conduisant du phare à la voie principale et appelé "chemin maritime", a été achevé sous la surveillance de M. James Ascàh, le gardien du phare. Dépenses de ce chef, \$385.00.

Ile à la Bague.—La tour de cette station a été réparée par un ouvrier de l'endroit du nom de L. Dubois. Ces réparations ont coûté \$78.95.

Ile aux Prunes.—Le gardien, aidé d'un ouvrier de Québec, a réparé et peinturé les bâtiments de cette station. Le tout a coûté \$52.70.

Ile de Grâce.—La jetée de cette station, qui avait été fort endommagée par les glaces, a été réparée. La tour a été aussi réparée et peinturée. Ces ouvrages ont été faits par M^r F. Turgeon aidé de quelques ouvriers. Le tout a coûté \$163.74.

Ile Sainte-Thérèse.—La tour de derrière de cette station a eu besoin de réparations, d'une nouvelle couverture en bardeaux et de peinture. M^r F. Turgeon, de Québec, a été chargé de ces ouvrages. Dépenses de ce chef, \$143.88.

Kamouraska.—La tour de cette station a été réparée par un ouvrier de l'endroit, M^r N. Laplante, aux prix de \$44.08.

Lavaltrie.—La jetée de cette station, qui avait été sérieusement endommagée par les glaces, a été réparée par le gardien et un ouvrier de l'endroit, ce qui a entraîné une dépense de \$83.18.

Lotbinière.—Les deux tours d'alignement ont été réparées et peinturées par M^r P. Desruisseaux, aidé du gardien, au prix de \$53.20.

Rivière Martin.—Le gardien de cette station et des ouvriers de l'endroit ont fait les réparations nécessaires aux bâtiments et les ont peinturés. Le tout a entraîné une dépense de \$40.81.

Matane.—Le bateau de cette station, qui sert aussi à poser les bouées, a eu besoin de beaucoup de réparations. Ces réparations ont été faites sous la surveillance du capitaine de port, M^r G. L. Pelletier, au prix de \$28.47.

Métis.—Une nouvelle clôture a été érigée et la tour peinturée par le gardien, aidé d'ouvriers de l'endroit. Dépenses encourues de ce chef, \$35.10.

Pointe du Nord à mi-chemin.—La jetée qui supporte la tour de devant de cette station a été endommagée par les glaces et a eu besoin d'être réparée. Le gardien, aidé de quelques ouvriers, l'a remise en bon état. Les dépenses se rattachant à ces travaux se sont chiffrées par \$39.60.

Ile du Perroquet.—L'habitation a eu besoin d'être lambrissée, peinturée et réparée. Le gardien et quelques ouvriers de l'endroit ont été chargés de ces ouvrages, qui ont coûté \$65.82.

Rocher du Plateau.—La maçonnerie de la fondation du phare a été réparée par le gardien et un maçon de l'endroit. Dépenses de ce chef, \$38.25.

Marine.

Pointes aux Trembles.—Les deux tours ont été réparées et peinturées par M. Turgeon, de Québec, aidé du gardien, ce qui a entraîné une dépense de \$32.25.

Pointe des Monts.—Le pont qui traverse un ravin a été réparé par le gardien et un ouvrier, au prix de \$15. On a aussi fait venir du bois pour réparer le bâtiment. Le tout a coûté \$102.60.

Pointe Riche.—M. O. J. Samson et des ouvriers de Québec ont été chargés de lattier le phare, d'en renouveler les escaliers, de couvrir le hangar de bardeaux, de peindre les bâtiments, de pratiquer un canal et d'ériger un mât de pavillon. Ces travaux ont coûté \$314.78.

Port Saint-François —La jetée supportant la tour mobile de derrière avait grand besoin d'être réparée. Les réparations voulues ont été faites par M^r O. J. Samson, et des ouvriers de l'endroit. Elles ont coûté \$198.95.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Dans le cours de l'année dernière, M^r H. W. Johnston, qui avait rempli depuis la confédération les fonctions d'agent du ministère pour la province de la Nouvelle-Ecosse et avait admirablement dirigé le service des phares et des bouées dans cette province, a été mis à la retraite.

Le ministère a perdu un autre vieux et fidèle serviteur dans la personne de M^r A. Warner, mécanicien en chef du *Newfield*, qui est mort l'année dernière.

La division de la Nouvelle-Ecosse fût, lors de la mise à la retraite de M. Johnston, placée sous la direction de M. Jonathan Parsons, qui remplit depuis cette époque les fonctions d'agent pour cette division. Elle comprend :—

178 phares exhibant 190 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 1 station de signal à bombe, 18 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 16 bouées automatiques à signal, 11 bouées-cloches en fer, 97 bouées-barils en fer, environ 700 bouées de bouts de mâts et autres petites bouées, 8 balises fixes, 15 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours, 4 stations de signaux, et les vapeurs *Newfield* et *Aberdeen*.

Les phares et les signaux de brume de cette division ont été inspectés par M. C. A. Hutchins, surintendant des feux, et les chaudières et les machines des stations des signaux de brume ont été examinées par M. Stewart, mécanicien en chef du *Newfield*.

Nouveau feu établi.

Un nouveau phare est en voie de construction sur la pointe Gillis, lac Bras-d'Or. Il servira à guider les navires qui naviguent dans cette partie du lac s'étendant à l'est du pont de Grand-Narrows. Les travaux sont maintenant presque terminés, et l'on se propose de mettre le feu de ce phare en opération le 1^{er} de janvier 1895, et en même temps d'enlever le feu de la pointe Uniacke, qui se trouve à l'extrémité nord du pont de Narrows et qui ne sera plus d'aucune utilité. C'est M^r N. W. McKenzie qui a été chargé de la construction de ce phare.

Le prix fixé dans le contrat qu'on a passé avec lui est de \$1,323.

AMÉLIORATIONS.

Pointe de Sable ou pointe Eddy.

L'automne dernier, une nouvelle tour carrée a été érigée du côté est de l'ancien phare par M^r F. M. Crow, de Truro, N.-E. Les travaux relatifs à la consturction de cette tour ont été faits à l'entreprise et ont coûté \$800. Lorsque le surintendant des feux inspecta le feu en question au mois de décembre dernier, il constata que certaines conditions du devis n'avaient pas été remplies, surtout au sujet des murs de fondation. Comme la saison était assez avancée, les changements nécessaires furent retardés à cette année, et d'autres difficultés s'étant présentées, le nouveau feu n'a pas pu encore être mis en opération. Cependant, on a pris des mesures pour que tout soit prêt pour le 1^{er} janvier 1895, alors qu'un feu blanc, fixe, sera établi sur la tour et remplacera les deux feux horizontaux qui servent de signaux à l'heure qu'il est. Le nouvel appareil illuminateur, qui est plus puissant que l'ancien, sera d'une grande utilité pour les navires qui approcheront en venant de l'est et du sud.

Anse au Hareng.

Le mât et le hangar de cette station ont été remplacés par une tour close, haute de 22 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. Ces travaux ont été faits par M. John Chisholm à la journée, et ont coûté \$225. Les matériaux furent achetés ici et expédiés à la station par le *Newfield*.

Phare flottant de Barrington.

Un feu rouge fixe a été établi à 20 pieds au-dessous du feu blanc qui se trouve au sommet du mât de misaine. On peut aussi distinguer plus facilement le feu du phare des feux de la côte et de ceux des navires amarrés dans les environs. Le nouveau feu a été mis en opération le 1^{er} juin dernier.

Pointe de Mullins.

Le poteau au sommet duquel se trouvait le feu temporaire employé jusqu'ici comme feu d'alignement de derrière a été remplacé par une tour, dont on a commencé à se servir le 25 août 1894. Cette tour a été construite par M. Daniel McDonald, de Pictou, qui a aussi été chargé de changer le magasin d'huile de place. Le tout a été fait à l'entreprise et a coûté \$1,507.

Havre de l'Est—Chéticamp.

Deux nouvelles tours closes ont été construites pour remplacer les poteaux auxquels étaient fixés les feux d'alignement en usage jusqu'ici. Ces travaux furent exécutés sous la surveillance de M. John Chisholm, qui y employa des ouvriers de l'endroit. Les matériaux furent achetés à Halifax et expédiés par le *Newfield*. Ces tours furent achevées le 6 novembre, et l'on commença à s'en servir le 7 novembre. Elles ne coûtent que \$560, tandis que dans la plus basse des soumissions reçues pour ces travaux on demandait \$998.

Les réparations et améliorations suivantes ont été faites aux diverses stations, en sus des ouvrages se rapportant à l'entretien des bâtiments.

Marine.

A L'EST D'HALIFAX.

Plage de Meagher.

Le brise-lames qui se trouve du côté sud de cette plage ayant été endommagé par la mer, les réparations suivantes y ont été faites :—

On y a posé des liens en fer ainsi que de grosses pièces de bois ; on l'a aussi planchéié et rempli d'environ 200 tonnes de pierre pour le lester.

La rangée extérieure des pilots, qui avait été emportée par la mer sur une étendue de 40 pieds, a été remplacée par un caisson, qu'on a rempli de pierre et planchéié. Une partie de ce brise-lames a été récemment emportée par la mer et sera immédiatement remplacée par un caisson. Les extrémités extérieures de deux des caissons du côté sud seront aussi réparées. Les travaux qui ont été exécutés jusqu'ici l'ont été sous la direction de M^r E. Horne, le gardien de phare, et c'est lui aussi qui dirigera ceux qui restent à faire.

Jeddore.

Les planchers de la cave et du bûcher ont été enlevés. On a eu besoin d'une voile, d'une échelle et d'une lunette d'approche.

Ile aux Œufs.

La tour du phare a été recouverte de bardeaux sur six côtés, et toutes les semelles en ont été renouvelées. Quatre boulons à vis ont été posés pour soutenir les étais du phare, et les bâtiments ont été peints. La cale inclinée a aussi été réparée.

Havre de Pope.

Le toit du portique a été recouvert de bardeaux, trois des carreaux de verre de la lanterne ont été remplacés, et des vis ont été posées aux châssis. On a eu aussi besoin d'un bateau.

Rocher Sheet.

Le côté nord du toit de la cuisine, le toit et les côtés du portique, ainsi, que le toit du hangar à bateaux, ont été recouverts de bardeaux. La plate-forme du débarcadère et le bateau ont été réparés, et les lampes de la lanterne ont été pourvues de deux nouveaux réflecteurs. Le phare et les bâtiments ont été peints.

Ile au Castor.

Les plafonds de deux chambres ont été replâtrés ; la cuisine et le garde-manger ont été lambrissés ; le plancher de la cuisine a été renouvelé ; sept portes ont été posées ; le plancher de la cave a été réparé ; les châssis des fenêtres de la cave ont été renouvelés, et les marches de la cave ont été remplacées ; toutes les portes et les serrures de la maison ont été réparées ; de nouvelles gouttières ont été posées sur un côté du bâtiment ; une nouvelle cale de 80 pieds de longueur a été construite. L'horloge tournante a été pourvue d'un nouveau pivot et d'autres pièces de son mécanisme ont été renouvelées. On a eu besoin d'un poêle.

Havre d'Isaac.

Deux lampes complètes ont été achetées et de nouvelles portes ont été posées à l'entrée extérieure de la cave. Un bateau a été aussi acheté.

Havre du Pays.

On a eu besoin d'une charrette à bras. Il a été alloué \$50 pour la réparation du chemin qui conduit du débarcadère au phare. Le magasin qui se trouvait au débarcadère a été reculé à une distance de 30 pieds. Les semelles du phare ont été renouvelées et le toit en a été réparé.

Baie de Tor.

La clôture a été réparée, le portique a été recouvert de bardeaux, et le tuyau de cheminée ainsi que le toit ont été réparés.

Havre des Corneilles.

Les toits de la cuisine et du hangar à bateaux ont été recouverts de bardeaux.

Ile du Jersiais.

Il a fallu renouveler le brise-lames qui entoure les trois côtés des murs de fondation du phare donnant sur le mur. Les travaux ont été faits à l'entreprise par M. George Vigneau et ont coûté \$100.

Arichat.

La plate-forme de la lanterne a été réparée et les fuites qui s'étaient produites dans le toit de l'habitation ont été bouchées. Un bateau a été acheté. Les bâtiments ont été peints à l'extérieur.

Petit de Grat.

Un nouveau ventilateur en cuivre a été posé à la lanterne et les soliveaux qui la soutenaient ont été renouvelés. Les bâtiments ont été peints; le magasin d'huile a été recouvert de bardeaux.

Un avis a été publié pour avertir les marins que le feu de cette station était mal indiqué sur les cartes de l'amirauté.

Ile Verte.

Le toit du bâtiment sur lequel repose la lanterne a été recouvert de toile. L'horloge tournante a été pourvue d'un nouveau pivot.

Ile Guyon.

On a pourvu l'horloge d'un nouveau pivot, de 4 nouveaux réflecteurs et d'autres pièces de mécanisme. La plate-forme de la lanterne a été couverte de toile et diverses améliorations ont été faites à l'appareil illuminateur.

Marine.

Main-à-Dieu.

Deux nouvelles semelles ont été posées sous l'habitation, le mur de la cave a été reconstruit d'un côté, le toit du bâtiment a été recouvert de bardeaux, on a donné au toit du hangar à bois une plus grande portée, enfin on a construit un nouveau portique et réparé la plate-forme de la lanterne.

Scattrie.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux, et la lanterne a subi diverses réparations et améliorations.

Pointe Basse.

Tous les carreaux de verre à glaces de la lanterne ont été enlevés et posés de nouveau avec des bandes de caoutchouc. Le toit de l'habitation a été en partie recouvert de bardeaux.

Pointe du Rocher Noir.

Un caisson a été construit vis-à-vis du chemin conduisant du phare au débarcadère. On a eu besoin d'un bateau.

Cap George.

Un nouveau magasin d'huile a été construit.

On a fait arpenter un lopin de terre connu sous le nom de "La Tête" (*The Head*). Ce lopin de terre a une étendue de 38 acres, et on se propose de l'exproprier. Le terrain sur lequel repose le phare de cette station n'appartient pas au gouvernement.

Havre d'Ingonish.

La tour a été recouverte de bardeaux et le magasin d'huile changé de place. De plus, les murs de fondation ont été réparés.

Margaree.

Douze cheminées en cuivre ont été posées à la lanterne et un réservoir en bois placé dans la cour. Une semelle et une poutre ont été ajoutées à la charpente de la tour, la boiserie a été renouvelée où c'était nécessaire, la tour a été recouverte de bardeaux sur les deux côtés, trois soliveaux ont été posés sous la lanterne, la plate-forme a été recouverte de toile. Voici les réparations qui ont été faites au portique : les semelles ont été renouvelées, il a été recouvert de bardeaux sur un côté, le plancher a été recouvert et les marches ont été remplacées. Le plâtrage et les murs de la cave ont été réparés, une des chambres a été lambrisée, une des portes a été renouvelée et deux autres ont été réparées, trois nouveaux châssis ont été ajoutés à l'habitation.

Le magasin d'huile a subi les réparations suivantes ; il a été renforcé de deux semelles et de deux poutres, les seuils de ses portes ont été renouvelés, et il a été recouvert de bardeaux sur un côté. On a eu besoin d'un bateau et d'un poêle.

Port-Hood.

Trois appareils d'éclairage ont été achetés. Les bâtiments ont été peints à l'intérieur et la cuisine a été allongée de 8 pieds. Le toit du phare a été recouvert de bardeaux et de nouveaux tuyaux ont été mis en communication avec la citerne, qui a été réparée.

Pomquet.

On a eu besoin d'un bateau. Celui dont on s'est servi jusqu'ici était trop grand ; on l'a placé à la station de Pictou.

Ile de Pictou.

Une nouvelle lanterne en fer a été établie sur une plate-forme construite à cette fin. Les semelles et la porte du portique de la cave de derrière ont été renouvelées, les marches et le plancher du portique de devant ont été remplacés, le portique de la cuisine a été recouvert de bardeaux, des plaques de zinc ont été posées entre le toit de la cuisine et les murs de la tour, un des châssis et les marches du magasin d'huile ont été réparés, la partie inférieure de la tour a été recouverte de bardeaux. Le plâtrage de l'habitation a été réparé. Ces travaux ont été faits par M. Daniel McDonald, constructeur, de Pictou.

Caribou.

Le toit du magasin a été recouvert de bardeaux et la clôture renouvelée.

Pugwash.

Les murs du magasin d'huile ont été recouverts de bardeaux et la clôture renouvelée.

Barre de Pictou.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux, les marches de la porte de derrière ont été renouvelées, un nouveau tuyau a été posé à la pompe de la cuisine, la cheminée a été réparée, deux lampes et deux réflecteurs ont été achetés. Les bâtiments ont été peints à l'extérieur.

A L'OUEST DE HALIFAX.

Ile de Betty.

Un nouveau hangar à bateaux est en voie de construction au débarcadère de l'anse de Gallantry. On a eu besoin de deux échelles.

Anse de Hubbard.

Le toit de la cuisine et celui des hangars à bois ont été recouverts de bardeaux. Le plâtrage du plafond de la cuisine a été réparé.

Marine.

Nez de Hobson.

Un caisson a été construit du côté nord de l'île pour protéger la côte à cet endroit. Il est long de 150 pieds, haut de 6 pieds et large de 10 pieds; il est lesté avec de la pierre et planchéié d'un bout à l'autre. Ce caisson a été construit à l'entreprise par M. Allan Strum, de la baie Mahone, au prix de \$350.

Pointe de la Batterie.

Par suite de l'explosion d'une lampe, les carreaux de verre de la lanterne furent détruits et celle-ci endommagée. M. Amos McLellan, notre contremaître, posa à la lanterne d'autres carreaux de verre et y fit les réparations nécessaires. Il y a maintenant à cette station un cornet portatif qu'on fera sonner en temps de brume en réponse aux signaux des navires.

Ile de Moser.

Les bâtiments ont été recouverts de bardeaux d'un bout à l'autre et peints. Les gouttières ont été réparées, cinq châssis ont été renouvelés, les semelles du phare ont été réparées sur deux de ses côtés, deux nouvelles fenêtres ont été pratiquées dans la cave, les lucarnes et les châssis du bâtiment principal ont été réparés, les semelles sous le portique ont été renouvelées, et les murs sous le bâtiment ont été réparés. Ces travaux ont été exécutés par M. Geo. E. Wolfe, de l'Anse-à-Getson.

Port-Medway.

Le toit du magasin situé au débarcadère a été recouvert de bardeaux et la plateforme en avant du bâtiment renouvelée.

Ile de Coffin.

Le mur de fondation sous le portique de la tour a été reconstruit, les barrières d'entrée ont été renouvelées et la porte de la cave a été réparée.

Little-Hope.

La cloche a été munie d'un nouveau pivot et d'autres pièces de mécanisme. Le moufle a été réparé, ainsi que la cale du débarcadère.

Ile de Carter.

Un mur de soutènement a été construit de chaque côté du hangar à bateaux et la cale a été réparée.

Ile de Page.

On a creusé un puits pour se procurer de l'eau douce. Les bâtiments ont été peints.

Cap Sable.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux et la cheminée réparée. L'horloge a été pourvue d'une nouvelle roue dentée.

Cap du Nègre.

La cheminée de l'habitation a été renouvelée et la cale réparée. Les bâtiments ont été peints.

Phare flottant de Barrington.

Les amarres ont été levées et remplacées. On a eu besoin de deux nouvelles lanternes et d'un moufle pour le feu inférieur. Le bâtiment a été peint.

Bon-Portage.

La tour a été réparée. Le toit et le mur sud du hangar à bateau ont été couverts de bardeaux. Deux portes ont été posées et un cabestan a été établi.

Pubnico.

La cheminée de la cuisine a été démolie et reconstruite à partir du second plancher. La fondation sous l'extrémité est du bâtiment a été refaite avec du mortier de ciment.

Ile Bunker.

Un plancher a été construit dans la cave et des marches y ont été posées. Un privé a été établi sous le beffroi. Le bateau a été réparé.

Cap Sainte-Marie.

La monture de la lanterne a été réparée. Les murs de fondation sous le portique du phare et dans la cave ont été réparés. Les bâtiments ont été peints.

Hure de Sanglier.

Les toits ont été recouverts de bardeaux, de nouveaux tuyaux et de nouvelles gouttières ont été posés, et le réservoir a été cimenté à l'intérieur.

Pointe Prim.

Les toits de la cuisine et du hangar ont été recouverts en bardeaux. Les bâtiments ont été peints.

Jetée de Digby.

Le hangar a été peint et sablé.

Ile Haute.

On a eu besoin d'une pompe pour la cuisine et un tuyau de 30 pieds a été posé pour l'écoulement des eaux de l'évier qui se trouve dans la cuisine.

Kingsport.

On a eu besoin d'un nouveau ventilateur, le côté nord de la tour a été blindé à l'extérieur, les planches angulaires ont été renouvelées, la balustrade a été réparée

Marine.

d'un côté, les moulures sous l'allège de la fenêtre et sous la lanterne ont été remplacées, de nouveaux gonds ont été posés aux portes.

Parrsboro'.

La cuisine a été allongée de 4 pieds, un chemin couvert a été construit à partir de la tour jusqu'au hangar, un côté et le toit de l'habitation ont été recouverts de bardeaux, les gouttières ont été réparées, de nouveaux tuyaux en fer galvanisé ont été posés, le plafond de la cloison du second étage a été renouvelé, de nouveaux châssis ont été posés, les soliveaux sous la lanterne ont été remplacés, les carreaux de verre de la lanterne ont été renouvelés, les murs sous la lanterne ont été revêtus de zinc. Le plâtrage a été réparé dans 2 chambres. Ces ouvrages ont été faits par M. McLellan, notre contremaître.

SERVICES DES BOUÉES.

Vers la fin d'avril dernier, les glaces du golfe furent portées par les vents de l'est jusqu'à Sambro, chose qui n'était pas arrivé depuis cinquante ans, et entraînent plusieurs de nos bouées côtières en dehors du havre de Halifax. Aussitôt qu'il lui fut possible de le faire, l'inspecteur partit à bord du *Newfield* pour faire des recherches. Il réussit à retrouver deux bouées automatiques et une bouée à cloche. Une autre bouée fut plus tard trouvée en dérive dans la baie de Fundy par la gabare américaine *Lilac*, qui la toua jusqu'à Portland. Cette bouée fut ensuite ramenée à Halifax par la goélette *Gasper Ambre*.

Plusieurs nouvelles bouées ont été posées sur la côte dans le cours de l'année dernière et sont très utiles. Voici la liste des accidents survenus dans le cours de l'année :

Bouée automatique de l'extérieur.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée, le 25 avril, à 2 milles au sud du phare de l'île à Betty, après avoir perdu son poids.

Bouée automatique de Sambro.

Le 29 décembre, on constata qu'une bouée posée le 5 décembre 1893 pour le service d'hiver avait disparu. On n'en a encore trouvé aucune trace, et l'on suppose qu'elle a coulé bas. La bouée qui avait été posée pour remplacer celle dont je viens de parler fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Elle fut plus tard trouvée dans la baie de Fundy et touée jusqu'à Portland, Maine, par la gabare américaine *Lilac*. Elle fut ensuite ramenée à Halifax après avoir perdu ses amarres.

Le 6 novembre le gardien du phare de l'île à Betty fit rapport que cette bouée était en dérive, et plus tard le steamer du gouvernement *Arcadia* la signala à environ 4 milles à l'ouest de l'endroit où elle avait été placée. On ne sait ce qu'elle est devenue.

Bouée automatique de l'île aux Œufs.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée par le *Newfield*, à 15 milles au sud de Sambro, après avoir perdu son poids.

Bouée automatique du havre d'Isaac.

Le 12 novembre 1894, le steamer du gouvernement *Arcadia* signala cette bouée au large du havre des Sauvages; elle était en dérive. On ne sait ce qu'elle est devenue.

Bouée-cloche des Sœurs.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée par le steamer *Bridgewater* à environ 15 milles à l'ouest de Sambro et touée jusqu'au havre de Moser, La Have. Fut ensuite ramenée par le *Newfield*, après avoir perdu son poids et sa chaîne.

Bouée automatique de Canso.

Le 7 janvier 1894, le *Newfield* constata que cette bouée avait disparu. On n'en a trouvé encore aucune trace. Elle a été probablement abordée et coulée bas par un navire.

Bouée à cloche de Port-Medway.

Dans le cours de l'hiver, cette bouée chavira et perdit sa cage; elle a été depuis remplacée.

Bouée à cloche du rocher Brésil.

Fut trouvée en dérive par le *Newfield*, le 26 septembre, après avoir perdu 25 brasses de sa chaîne et son poids. Fut touée jusqu'à terre par des pêcheurs à qui l'on paya \$20 pour leurs services.

Bouée du rocher Blond.

Fut trouvée en dérive par la goélette *A. C. Goreham* et touée jusqu'au havre de Wood. Fut ensuite ramenée par le *Newfield* après avoir perdu sa chaîne et son poids. Les frais de sauvetage, après quelque délai, ont été réglés comme suit: on a alloué \$50 au propriétaire de la goélette et \$10 à chacun des membres de l'équipage, qui se composait de 12 hommes.

BOUÉES ADDITIONNELLES ET CHANGEMENTS.

BOUÉES À SIFFLETS AU LARGE DE YARMOUTH.

Cap Fourchu.

Une bouée a été posée à une distance de cinq milles N.-O. par O. du phare du cap Fourchu dans 22 brasses d'eau.

Passe de Yarmouth.

Une bouée a été posée à une distance de 10 milles S.-O. par O. $\frac{1}{2}$ O. du phare du cap Fourchu dans 34 brasses d'eau.

Elle est peinte en noir et en blanc.

Marine.

Ces deux bouées furent amarrées par le *Newfield*, le 25 décembre 1893. Elles sont très utiles pour les navires, surtout pour les steamers qui veulent entrer dans le havre de Yarmouth en temps de brume.

Bouée à cloche du Cap Breaker.

Le 1^{er} juin dernier, une bouée à cloche fut amarrée dans 14 brasses d'eau à 4 milles E. S.-E. du milieu du haut-fond qui se trouve près du cap Breaker. Elle sert à indiquer la position de ce haut-fond et à guider les navires qui veulent, en temps de brume, entrer dans le havre de Canso en venant de la direction du sud. Cette bouée est très utile.

Tom Cod.

Une bouée-baril en fer a été posée pour indiquer le haut-fond dangereux qui se trouve au sud de l'île Verte, havre du Pays, comté de Guysboro'.

HAVRE DE HALIFAX.

Poule et Poulets.

Une bouée-espar, peinte en rouge, a été amarrée au large du haut-fond Poule et Poulets. Ce haut-fond est dangereux pour les navires qui entrent dans l'anse du N.-O. où qui en sortent.

Plage de Meagher.

Une bouée-baril en fer sera posée, dans le cours de ce mois, au large du haut-fond qui se trouve au sud du phare de cette plage.

Bouée du haut-fond Lurcher.

La couleur de cette bouée a été changée. Elle porte maintenant des raies rouges et noires avec la lettre L. On l'a peinte en blanc sur les côtés, afin qu'elle ne soit pas confondue avec la bouée à sifflet du cap Fourchu.

Ile de Sable.

Toutes les stations de cette île furent inspectées par le surintendant des feux, le 13 juin, et trouvées en bon état.

M. James McKay, contremaître, et trois charpentiers furent chargés, dans le cours du mois de mai dernier, de se rendre à l'île pour faire certaines améliorations à l'île. Voici ce qui a été fait:

Extrémité est.

Grange.—Le bâtiment a été élevé d'un pied, un des côtés du toit a été recouvert de bardeaux, les murs ont été replanchés et voligés, les semelles, le plancher et les portes ont été renouvelés, les stalles ont été réparées.

Magasin d'huile.—Un nouveau magasin d'huile a été construit; l'ancien magasin ne valait pas la peine d'être réparé.

Station n° 4.

Logis des matelots.—Le portique a été élevé et couvert de bardeaux.

Ecurie.—Un des côtés du toit a été recouvert de bardeaux.

Hangar à bateaux.—Le hangar à bateaux a été élevé de 3 pieds 6 pouces et un nouveau tramway a été construit pour transporter les bateaux sur la plage. De menues réparations ont été faites au bâtiment.

Station n° 3.

Ecurie.—Le toit a été couvert de bardeaux, une nouvelle semelle a été posée, le bâtiment a été planchéié et voligé à l'une de ses extrémités, le plancher a été en partie renouvelé, le niveau de la charpente a été élevé et les stalles ont été réparées.

Etable.—Le toit a été élevé et couvert de bardeaux d'un bout à l'autre.

Habitation.—Une nouvelle habitation a été construite près de l'emplacement de l'ancienne maison. Les dimensions sont de 22 x 28 pieds, avec cuisine et hangar de 14 x 24 pieds.

Station principale.—De menues réparations ont été faites aux bâtiments.

Abris pour les poneys.—Deux hangars ont été construits entre les stations n° 1 et n° 2.

Voici la liste des navires qui ont fait naufrage ou qui ont échoué dans le cours de l'année près de l'île de Sable, suivant les rapports transmis au ministère :—

12 janvier.—La goélette américaine *Robert J. Edwards*, de Gloucester, Bibber, capitaine, ayant à son bord une cargaison de hareng gelé, toucha du côté nord de l'île par un gros temps, et périt corps et biens. Les membres de l'équipage, qui se composait de sept hommes, se noyèrent tous.

27 mai.—Le steamer *Laleham*, de Newcastle, Scrivener, capitaine, qui avait à son bord une cargaison de bétail à destination du Hâvre, toucha du côté nord de l'île, près de la station n° 1, par un temps très brumeux, à 3.15 heures du matin. Le personnel de la station mit à la disposition de l'équipage des ancrs à jet. Le steamer fut remis à flot à la marée haute et continua sa route.

30 juillet.—La barque *Nicosia*, de Saint-Jean, N.-B., Cole, capitaine, partie de Dublin pour se rendre à Saint-Jean, lège est, toucha du côté sud de l'île à 5 heures de l'après-midi, par un temps très brumeux. Tout l'équipage se sauva et fut conduit à Halifax à bord du *Newfield*. Les voiles et apparaux sauvés du naufrage furent transportés à Halifax et vendus à l'encan.

11 septembre.—Le steamer *Nerito*, parti de l'extrémité de Sunderland pour se rendre à Hampton-Roads (William Skipper, capitaine), toucha du côté sud de l'extrémité de la barre du N.-E., à 6.30 heures de l'avant-midi, par un temps très brumeux. Le bateau de sauvetage de l'île et des fusées porte-amarres furent mis à la disposition de l'équipage, mais comme on espérait pouvoir remettre le steamer à flot, le capitaine et les matelots restèrent à leurs postes. Le vapeur du gouvernement *Aberdeen* fut envoyé à l'île, le 18 septembre, pour secourir le *Nerito*. Le capitaine Knowlton, voyant qu'il ne pouvait approcher qu'à une distance d'un demi-mille du *Nerito*, dut abandonner la partie. Quelques-uns des bateaux du navire échoué et une partie de ses apparaux ont été transportés ici par le *Newfield* et ont été emmagasinés sur le quai du ministère de la marine et des pêcheries, où

ils resteront jusqu'à ce que le sort du *Nerito* soit décidé. Le 21 septembre, le capitaine du *Nerito* dut abandonner son navire. Il s'embarqua avec son équipage à bord du steamer *Lunenburg*, que M. Roche, l'agent de la compagnie à laquelle appartenait le *Nerito*, avait envoyé pour tâcher de le remettre à flot. La maison Merritt, de New-York, demanda et obtint la permission d'envoyer à l'île des appareils pour renflouer le *Nerito* et, dans le cas où ce serait impossible, pour le couler bas et en sauver les débris. On ne sait pas encore ce qu'est devenu le navire en question.

Chevaux sauvages.

Dans le cours du mois d'août, 51 chevaux furent expédiés à bord du *Newfield*; ils furent vendus à l'encan et rapportèrent \$738.80. On se proposait d'en expédier d'autres, mais le temps ne le permit pas.

Airelles.

Dix barils d'airelles furent expédiés, et vendus; il en reste à peu près 20 barils dont on n'a pas encore disposé. Le tout représente la récolte de cette année, et bien qu'elle soit plus abondante que celles des deux années précédentes, elle est encore bien au-dessous de la moyenne.

Ile Saint-Paul.

M. Samuel Campbell, l'ancien surintendant, fut suspendu le 9 novembre 1893, et M. Robert Muirhead, mécanicien de la station des signaux d'alarme, reçut instructions de le remplacer temporairement. Le 23 novembre 1893, on apprit que M. Muirhead s'était suicidé. M. John Campbell fut subséquemment nommé surintendant provisoire et M. Henry Kerr fut chargé de diriger le service des signaux d'alarme. Le 31 juillet dernier, le surintendant des phares tint une enquête officielle pour établir dans quelles circonstances M. Muirhead était mort, et dans son rapport il exprima l'opinion, basée sur les renseignements qu'il avait obtenus et sur sa connaissance personnelle du tempérament de M. Muirhead, que ce dernier s'était suicidé dans un moment de folie et de découragement. La famille de M. Muirhead et les membres du personnel de la station furent aussi de cette opinion.

Par arrêté du conseil en date du 5 octobre, M. John McLeod, de Big-Bank (*Grand Banc*), comté de Victoria, C.-B., fut nommé temporairement, à un salaire de \$500 par année, surintendant de l'établissement de secours et mécanicien des signaux d'alarme. Il fut aussi autorisé à employer cinq hommes comme gardiens de feux, aides-mécaniciens et sauveteurs; ces hommes devaient recevoir un salaire de \$300 par année chacun, et leur choix devait être approuvé par l'agent ou le surintendant des phares. Le 27 septembre, M. McLeod, avec deux aides, fut installé sur l'île, et M. John Campbell, le surintendant intérimaire, partit pour Baddeck le jour suivant. M. Kerr fut chargé de mettre M. McLeod au courant du mécanisme des signaux. Il s'embarquera à bord du *Harlan* lors du prochain voyage de ce vapeur.

La maison de l'ancien mécanicien qui devait être agrandie ne l'a pas été; M. Muirhead s'étant suicidé, comme je viens de le dire, la chose n'était plus nécessaire. Par suite de l'état instable des affaires sur l'île, la reconstruction de la cale de la station de feux du N.-E. a été retardée à l'année prochaine.

L'île a été inspectée d'un bout à l'autre, le 31 juillet dernier, par le surintendant des phares.

STATIONS DES BATEAUX DE SAUVETAGE.

Toutes les stations de bateaux de sauvetage de cette division ont été inspectées par M. Alfred Ogden, qui a transmis ses rapports directement au ministère, à Ottawa.

SIGNAUX DE BRUME.

Cap Race.

Une nouvelle cloison a été construite autour du réservoir, qui a été aussi réparé à l'intérieur. La grue a été réparée et une nouvelle cale de lancement a été construite. Deux réservoirs ont été calfatés. Le manomètre a été réparé. On a eu besoin de tuyaux de cheminée et d'un poêle. On a posé des barres à la fournaise. On s'est procuré une brouette en fer, une soupape de sûreté, un manomètre et un injecteur.

Cranberry-Head.

La chaudière à vapeur a subi diverses réparations.

Scattarie.

On a eu besoin de 2 soupapes de détent

Ile des Airelles.

La chaudière à vapeur a subi diverses réparations.

Ile de la Croix.

La chaudière à vapeur a été réparée.

Cap Roseway.

Diverses réparations ont été faites.

Ile aux Phoques.

La chaudière à vapeur a été couverte de ciment d'asbeste et réparée.

Ile aux Eglantiers (Brier Island).

La chaudière à vapeur a été couverte de ciment d'asbeste. On a eu besoin d'un graisseur.

Pointe Prim.

L'une des chaudières a été réparée. Le bâtiment a été peinturé.

Cap d'Or.

Un nouveau charbonnier a été construit au débarcadère de l'anse du Fer-à-Cheval et un soufflet a été posé à la chaudière. On a eu besoin d'un tuyau d'aspiration. Le charbonnier de la station des signaux a été réparée.

Marine.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides pour la navigation qui se trouvent dans les limites de cette province. Les grandes bouées entretenues par le gouvernement dans la baie de Fundy, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, sont avitaillées par le steamer *Lansdowne* sous la direction de l'agent du Nouveau-Brunswick, mais sont sous tous autres rapports sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.

M. J. H. Harding est l'agent du ministère à Saint-Jean. Il y a dans l'agence 94 phares et 3 signaux de brume sous la charge de 88 gardiens et 12 mécaniciens, qui dirigent en même temps les phares et les signaux et qui ont 10 aides sous leurs ordres, soit 113 employés en tout dans l'agence.

RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Feu d'Anderson.

Une nouvelle fenêtre a été pratiquée dans la tour pour augmenter l'arc dans lequel le feu est visible.

Feu du havre au Castor.

Un nouveau bateau a été construit pour cette station par M. John Woodley, au prix de \$48.36. On a acheté de nouvelles lampes en cuivre, qui ont coûté \$25.88.

Feu de l'île Bliss.

Le phare et ses dépendances ont été peints et les clôtures blanchies à la chaux. Le gardien a construit un petit hangar qui servira à abriter son bateau. Deux semelles ont été posées sous le hangar d'huile par le gardien.

Signal de brume de l'île du Gros Canard.

Le gardien a construit un portique de 10 x 7 pieds. L'habitation, la chambre des machines et les dépendances ont été peintes. Une nouvelle grue et deux réservoirs ont été construits par M. Ross, charpentier du steamer *Lansdowne*. La chaudière a été pourvue de nouveaux tubes.

Les tubes de la chaudière de cette station ne durent qu'environ 4 mois, vu que l'eau contient des acides. Il faudra renouveler la chaudière en question et se servir de tubes en cuivre.

Feu du cap Spencer.

Le phare a été peint à l'intérieur. Le gardien a déblayé un demi-arpent de terrain. On a alloué \$75 pour réparer le chemin principal; les réparations ont été faites sous la direction du gardien de phare. Une allocation annuelle de \$10 a été accordée pour tenir le chemin principal en bon état.

Phare de Clifton.

Le gardien a peint le haut de la lanterne à l'intérieur et à l'extérieur; il a aussi réparé la couverture des lanternes. Le nom de ce feu a été officiellement changé

en celui de "Stonehaven". Comme le bureau de poste de Clifton se trouve à quelque distance du phare de cette station et qu'un nouveau bureau de poste appelé "Stonehaven" a été établi dans les environs, l'ancien nom du phare en question prêtait à la confusion.

Feu et signal d'alarme d'Escuminac.

Les bâtiments ont été peints et badigeonnés par le gardien et un nouveau plancher a été posé. Le puits qui alimente l'habitation a été réparé et une nouvelle clôture a été érigée par le gardien.

Feu de la pointe Funjoy.

Un plan du terrain dont on a besoin a été préparé par M. Starkey et transmis à Ottawa. Le ministère se propose d'exproprier le terrain, qui a été mesuré pour y établir un phare.

Rocher Gannet.

Vers le 10 novembre 1894, on doit remplacer le canon de brume que l'on tirait jusqu'ici toutes les heures par des cartouches de fulmi-coton qui feront explosion toutes les vingt minutes.

Les explosions auront lieu sur une grue qui sera érigée près du phare. Les détonations seront plus fortes avec les cartouches de coton-poudre qu'avec le canon employé jusqu'aujourd'hui.

Jusqu'à ce que la provision de poudre de cette station soit épuisée, le canon sera encore tiré de temps à autre, mais lorsqu'on s'en servira on le tirera toutes les 20 minutes au lieu de toutes les heures, comme auparavant.

Feu de l'île à la Meule.

Les bâtiments ont été peints et blanchis à la chaux. Un tuyau a été posé pour conduire l'eau de l'ancien réservoir au nouveau bâtiment des machines. Les clôtures ont été blanchies à la chaux et un nouveau trottoir conduisant de la maison au phare, au bâtiment des machines et aux dépendances a été posé.

Feu du lac de l'Oie.

On a acheté de nouvelles lampes en cuivre au prix de \$16.55. La somme de \$5 a été payée à M. William Marks pour travaux d'arpentage.

Signal de brume de Grand-Manan.

Les tubes de la chaudière ont été renouvelés. Le réservoir a été réparé par M. George Griffin au prix de \$11.25. Les ouvrages suivants ont été faits par le gardien:—

L'habitation a été peinte et badigeonnée; le toit en a été réparé. Le trottoir autour de l'habitation a été réparé. Le chemin conduisant aux glissoires à houille a été réparé. Le trottoir conduisant au bâtiment du signal d'alarme a été réparé. Le bâtiment du signal d'alarme a été blanchi à la chaux à l'intérieur; toutes les portes, tous les châssis et tous les volets ont été peints. Les chaudières, les machines et

tous les tuyaux ont été peints. Le charbonnier et le petit bâtiment y attenant ont été blanchis à la chaux. Le toit du charbonnier a été réparé. Le plancher du bâtiment du sifflet a été en partie renouvelé. Les balustrades ont été réparées. Un des tuyaux à eau a été réparé avec du ciment.

Des réparations importantes ont été faites à cette station par MM. D. W. Clark et Fils, de Carleton; elles ont coûté \$825.59. Les travaux comprennent la construction d'une glissoire qui sert à transporter la houille du sommet de la côte au charbonnier; on a enlevé le dessus de la fondation; un nouveau caisson a été construit autour de la fondation du charbonnier; on a érigé un charbonnier de 26 x 16 pieds, avec poteaux de 14 pieds; on a pratiqué un chemin de passage long de 10 pieds entre le charbonnier et le bâtiment du sifflet; la terre accumulée autour des semelles du bâtiment du sifflet a été enlevée, de nouvelles semelles ont été posées sous les deux côtés du bâtiment, et une plate-forme en planches a été établie tout autour du bâtiment pour protéger les semelles; le lattis a été réparé, de nouvelles semelles ont été posées sous l'habitation, et une nouvelle plate-forme a été établie du côté sud de l'habitation.

L'agent a fait rapport qu'un des réservoirs était en très mauvais état, et que d'ici à quelques années il faudra faire encore d'autres réparations au bâtiment du sifflet.

Feu et signal de brume de Head-Harbour.

Le phare a été peinturé par le gardien. Le charbonnier attenant au bâtiment du sifflet a été blindé, et le bâtiment peinturé à l'intérieur et à l'extérieur. Les dépendances ont été réparées et blanchies à la chaux.

Signal de brume de la Tête.

Dans le cours des mois de juillet et d'août le toit des bâtiments fut peinturé et les dépendances furent blanchies à la chaux.

Le côté sud du bâtiment des machines, qui se trouve exposé à la mer, étant en mauvais état, il a été peinturé dans le cours du mois de septembre. Toutes les autres parties des bâtiments sont en bon état et n'auront pas besoin d'être peinturées pendant l'été de 1895.

Au mois d'octobre, une plate-forme et des marches furent établies sur le devant de l'habitation. C'est une amélioration importante. Dans le cours du même mois, un nouveau mur en pierre fut érigé sous la cuisine au prix de \$10. C'est encore une amélioration dont le besoin se faisait beaucoup sentir.

Les chaudières ont été nettoyées et éprouvées à diverses reprises; un tube de la chaudière principale a été réparé.

Phare flottant "Jennie".

Les réparations à ce phare flottant ont été faites à l'entreprise, conformément au cahier de charges suivant:—

Cahier des charges.

Calfatage.—Le pont devra être calfaté à l'avant et à l'arrière; le fond du navire devra être réparé et calfaté partout où ce sera nécessaire; enfin le tout devra être goudronné avec soin.

Raclage et nettoyage.—Toutes les surfaces des coutures goudronnées qui présenteront des gerçures et qui ne pourront pour une raison ou pour une autre être peinturées, devront être raclées et nettoyées avec soin.

Peinture.—Le navire doit être peinturé de la ligne de l'eau jusqu'à la barre d'appui inclusivement, deux bonnes couches, de la même couleur que précédemment; aussi toute la carène avec une bonne couche de la meilleure peinture cuivrée. Les œuvres mortes et tout le pontage, les chambres et les parties déjà peintes doivent recevoir deux couches de peinture semblable à celle qui existait auparavant.

Grément.—Le grément doit être goudronné avec le goudron de Stockholme ou autre approuvé.

Ancrage.—Une jas d'ancre doit être fourni.

Lanternes.—Quatre lanternes doivent être convenablement réparées.

Le tout doit être fait sur l'inspection et à la satisfaction du gardien.

L'entrepreneur fournira tous les matériaux et la main-d'œuvre.

Voici les noms de ceux qui ont soumissionné :—

R. R. Call, \$195.00. John Robertson, jeune, \$200.00. M. Bannon, \$235.00. John Ferguson, \$240.00.

Le plus bas soumissionnaire, M^r R. R. Call a été accepté, et l'ouvrage a été conduit d'une manière satisfaisante.

Feu et alarme de l'île au Phoque Machias.

De nouveau tubes ont été posés à la chaudière et diverses réparations faites à la machine et à la chaudière. Les phares ont été peinturés, et le gouvernement a accordé \$50.00 pour cette fin.

Le tramway qui sert à transporter le combustible dans le hangar au charbon a été réparé par D. W. Clark et Fils, de Carleton, à l'entreprise, au coût de \$250.00, depuis le hangar du bateau jusqu'au hangar à la houille. Pendant que les hommes étaient dans l'île, le gardien a fait réparer le reste du tramway depuis le hangar à houille jusqu'au niveau des eaux basses, au coût de \$25.50.

Feu et sifflet de brume de Miscou.

La soumission de M. John Heron de fournir 25 cordes de bois à \$3.00 la corde a été acceptée par le département. Un nouvel appareil tournant a été placé dans le phare le printemps dernier, et le feu qui était fixe a été changé en feu tournant.

Feu de l'île Musquash.

Une nouvelle tour fut élevée par M. John. A. Jones, au prix de \$337.50.

Feu de l'île du Milieu.

Une petite construction de 19 x 12½ a été érigée à cette station par le gardien dans le cours de l'année. Le gardien fait rapport qu'elle a coûté \$50.34. Le ministère avait permis une dépense de \$14.00.

Marine.

Feu de la Pointe du Nègre.

Des réparations ont été faites à la tour au coût de \$16. Une somme de \$10.50 a été payée pour main-d'œuvre à aider au gardien à peindre le phare.

Passe de Néguaç.

On a discontinué le feu de la balise d'avant à cette station, à cause du changement qui s'est fait dans le chenal, de sorte que ce feu ne pouvait plus indiquer un passage assuré sur la barre: Le feu principal en arrière a été continué comme feu côtier pour indiquer la position de la passe.

Sifflet de brume de l'île des Perdrix.

On a placé un tuyau entre la boîte à fumée de la chaudière à l'ouest et la cheminée en brique; on a aussi réparé la roue qui fait fonctionner l'appareil—c'est l'appareil qui fait fonctionner le sifflet d'alarme. Les chaudières ont été peintes ce printemps.

Feu de l'île du Portage.

Un bateau neuf a été construit pour cette station par Edouard Thibodeau, au coût de \$45.

Feu et sifflet d'alarme de la Pointe Lepréau.

Le chemin qui conduit au débarcadère du gouvernement à l'anse Thompson a été réparé. Le gardien a fait un trottoir neuf autour du logement ainsi qu'au phare. Un nouveau mât de signaux a été érigé. On a placé de nouveaux tubes dans la chaudière. Plusieurs nouvelles pièces de machines ont été achetées de la *Truro Foundry Co.*, qui ont coûté \$75.65, et qui ont été mises en place par le mécanicien et son fils.

Feu de Passamaquoddy.

Les deux débarcadères ont été réparés, toute la pierre servant de lest ayant été enlevée. Une grande partie de l'ancienne terrasse a été enlevée et renouvelée. L'intérieur du bâtiment a été peinturé, et le hangar au bois et au charbon blanchi à la chaux.

Quaco.

Le phare, le bâtiment du sifflet de brume, ainsi que le hangar à l'huile, ont été peinturés, et les autres bâtiments blanchis à la chaux. La chaudière a été réparée, et de nouveaux tubes y ont été placés.

Feu de Tracadie-Sud.

Des réparations qui ont coûté \$111.50 ont été faites dans le cours de l'année par M. William Ferguson.

Feu de Swallow-Tail.

Le débarcadère et la plate-forme ont été réparés. M. Ross, avec l'aide du gardien, a placé de nouvelles marches dans la falaise. On a fait un nouveau trottoir au phare. Le phare, le logement et le mât du pavillon ont été peinturés.

Feu de Saint-André.

Les réparations suivantes ont été faites dans le cours de l'année :—

La partie centre du quai a été réparée depuis la grève jusqu'au sommet. Les pilotis du côté sud-est ont été renouvelés.

La maison principale et la cuisine ont été redressées, et une nouvelle plate-forme placée. Deux soles ont été placées en dessous du garde-manger. On a refait le tambour à la porte de la cuisine. Les gouttières de la maison ont été réparées, et des marches faites pour le phare, le logement et le tambour.

Feu de Spruce-Point.

Une nouvelle culée a été construite à cette station et de nouveaux seuils placés en dessous du phare ; une nouvelle plate-forme a aussi été posée au coût de \$30.00.

Feu de Southern Wolf.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites par le gardien. Un relevé et un plan du terrain occupé pour le phare ont été faits au prix de \$36.95.

Feu de l'île Sheldrake.

On a posé un nouveau plancher au phare de la balise est ; l'échelle et le toit ont été réparés.

Feu de la passe de Trucadie.

Les changements suivants ont été faits à cette station dans le cours des années 1893-94 :—

Le feu de la tour et de la balise du phare a été déplacé du côté nord de la passe, et mis en alignement avec l'entrée extérieure sur la barre ; mais par suite du déplacement du chenal il a fallu se dispenser du feu de la balise, en alignement avec le feu de la tour du côté sud de la passe, et mettre des lumières blanches en alignement avec le chenal, à l'entrée extérieure, du côté nord de la passe, sur une étroite lisière de la grève. Le feu principal du côté sud a été continué comme feu côtier. Les travaux ont été faits par M^r J. R. Young, au coût de \$25.

Le feu d'avant du nouvel alignement, qui a été mis en opération le 29 août 1894, est un feu blanc fixe, provenant d'une lanterne hissée au haut d'un mât, et il y a un petit hangar au bas peinturé en blanc. L'élévation en est de 30 pieds au-dessus du sol. Il est à 35 pieds du niveau des eaux hautes, et doit être visible à 7 milles.

Les deux lumières doivent être visibles par un temps clair entre les orientations du S.-O. par N. au N. N.-E.

Les bâtiments qui entrent dans la passe doivent avoir deux lumières en alignement, et prendre une direction N.N.O. jusque près de la 3^e bouée rouge, ou jusqu'à ce que la tour du phare principal du côté sud de la passe se trouve dans la direction O.S.O. ; alors pointer sur ce feu, et après l'avoir passé, le quittant par bâbord, ils eront dans le chenal principal, en dedans du rivage du sud, et hors de danger.

Marine.

Le feu d'atterrage de William.

Le mât près de la sortie du quai public, lequel portait un feu, a été emporté par la crue des eaux du printemps. Ensuite il a été placé un peu plus en arrière, à 139 pieds de l'extrémité du large du quai, et on en a donné avis aux marins. Une lumière temporaire y a été placée pour le temps des réparations.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent du ministère à Charlottetown; elle comprend 55 feux et 35 stations et 1 cornet de brume à vapeur, sous les soins de 41 gardiens. Il y a 3 bouées à sifflet automatique et 1 bouée-cloche dans cette agence. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation; les autres sont des feux de port principalement à l'usage des pêcheurs. 35 havres de la province sont balisés, à l'entreprise, par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

Comme d'habitude, les feux ont été visités dans le cours de la saison d'été par l'agent, à bord de la goélette fédérale *Prince-Edward*, qui a distribué en même temps les approvisionnements des phares. L'agent fait rapport que tout se tient en bon ordre, mais remarque que les stations devraient être revues à différents intervalles durant l'année.

NOUVELLE AIDE À LA NAVIGATION.

Autres feux d'alignement au havre de Crapaud.

Trois feux d'alignement en sus des deux autres maintenus dans le havre de Crapaud ont été mis en opération le 15 juin 1894.

1. Un de ces feux est placé sur la côte sud de Paul Bluff, à l'ouest du chenal dragué partant du mouillage aux quais.

Le feu est une lumière catoptrique fixe rouge vue d'une lanterne élevée sur un mât. Il est à environ 30 pieds du niveau de l'eau haute, et peut être vu de trois milles environ de chaque côté de l'alignement. Le mât s'élève d'une tour carrée avec couverture, et au sommet du mât est une balise triangulaire, le tout peinturé en blanc.

2. Un autre feu devant servir de lumière d'arrière d'un alignement avec celui ci-dessus décrit, tous deux devant être connus comme "Alignement Wright", est placé sur la ferme de M^r L. Charles Wright, à 150 pieds au sud de sa demeure, au coin d'un verger. Il est à une distance d'environ $3\frac{1}{2}$ encâblures N. O. $\frac{1}{4}$ N. du premier feu de Paul Bluff. Il consiste en une lumière rouge fixe catoptrique, élevée d'environ 50 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et peut être vu de 3 milles environ de chaque côté de l'alignement.

La bâtisse est une tour carrée en bois, ouverte, dont le côté qui fait face à l'alignement est peint en blanc, et surmontée d'une lanterne peinte en rouge. La hauteur de la bâtisse, de la terre au sommet, est d'environ 27 pieds.

3. Le troisième de ces feux est placé sur le quai Palmer, de telle sorte que, en alignement avec la première lumière du vieil alignement près de l'entrée du nord du

pont, il conduit à la bouée noire à l'entrée de la tranchée située entre le mouillage et les quais, et dans cette tranchée dans une direction N. N. E.

Il consiste en une lumière catoptrique rouge fixe, vue d'une lanterne fixée à un poteau à une élévation de dix pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et visible à deux milles sur la ligne d'alignement.

Afin d'entrer dans le havre de Crapaud par le détroit de Northumberland, les navires doivent aligner les deux vieilles lumières (qui porteront dorénavant le nom de "Alignement Leard", et qui toutes deux sont blanches) et suivre une course nord jusqu'à ce que les deux lumières de Wright soient en ligne, alors ils devront suivre cet alignement N. O. $\frac{1}{4}$ N. jusqu'à ce que la lumière rouge du quai Palmer s'aligne avec la première de l'alignement Leard. Ils devront tenir ces deux lumières alignées partant de la bouée noire qui se trouve à l'entrée jusqu'à la tranchée, et tout le long de celle-ci jusqu'aux quais, N. N. E. Cependant, les étrangers entrant pendant la nuit sont conseillés d'ancrer dans le chemin à cette pointe tournante décrite près de la bouée noire, vu qu'ils seront là dans un bon mouillage, en dedans de la relâche des bancs de Tryon, tandis qu'il est dangereux d'atteindre la tranchée durant la nuit.

Ces feux furent posés sous la surveillance spéciale de l'agent, et le posage a coûté \$61.78.

La bouée à signal du cap Nord.

Une bouée à signal a été amarrée dans 9 brasses, à 2 milles N.-E. par N. du phare du cap Nord, à l'extrémité nord de l'île du Prince-Edouard.

C'est une bouée à signal automatique de Courtney, de première classe, du modèle ordinaire, en forme de cône, peinte en rouge, et ces lettres-ci "North Cape Reef" peintes en blanc. Elle est surmontée par un sifflet de 10 pouces, qui est mis en opération par le mouvement que donnent les vagues à la bouée.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS DANS LES STATIONS EN EXISTENCE.

Sea Cow Head.

Une lanterne nettoyée en dedans et entièrement examinée et peinte, une nouvelle cheminée à la cuisine de la maison, pose des contrevents à sept fenêtres, et toutes les vitres des châssis mastiquées. Coût, \$49.92.

Indian Point.

A cause de la détérioration du revêtement, toute la partie basse du bâtiment du phare a été dépouillée de ses chevrons et couverte de feutre goudronné et de bardeaux de cèdre XXX. Toute la tour a reçu deux couches de peinture. Des châssis doubles ont été placés à toutes les fenêtres de la tour. La partie nord du brise-lames a été revêtue de moises juxtaposées, et l'on a remplacé les parties avariées des pièces de charpente. Les coins ont été renforcés par des bandes de fer. Entre les caissons en fer et le brise-lames, l'intervalle a été rempli au moyen de branchages et de pierres, et la station a été mise en ordre parfait par H. P. Woods, en vertu d'un contrat. Coût, \$320; la peinture et l'huile ont été fournies par le ministère.

On a enlevé l'ancienne peinture, laquelle a été remplacée par une nouvelle couche à l'intérieur de la lanterne, sous la surveillance du gardien du phare.

Marine.

Feu d'alignement à l'intérieur de Miminegash.

On a remis en place les poteaux de fondation et l'espace en dessous a été rempli de branchages, d'argile et de pierre.

Ouvrage exécuté par W. P. Callaghan, le gardien; coût, \$13.

Feu d'alignement à l'extérieur de Miminegash.

La colline de sable sur laquelle cette lumière était placée a été considérablement endommagée par les tempêtes, et l'on y a placé des brouilles et du gravier pour remplacer le sable enlevé et remplir l'ouverture; ouvrage fait par le gardien Norbert Casey. Coût, \$5.

cap Nord.

L'appareil tournant ne fonctionnant plus, toute la lanterne a été envoyée à la boutique du département par voie ferrée pendant l'hiver de 1893-94, et entièrement réparée par M. Walsh. La partie inférieure de l'arbre de couche a été tournée de nouveau et rajustée par MM. McKinnon et McLean, qui ont aussi fondu et ajouté au tambour une nouvelle roue dentée. On a payé à McKinnon et McLean \$24.12. On a réparé la cheminée de la maison. Coût total, \$39.77.

Tignish.

Le phare a reçu deux couches de peinture et l'appartement de la lanterne a été réparé; la peinture et les réparations faites à la tour par le charpentier ont coûté \$19.90.

Ile de Sable.

A cette station on a fait diverses petites réparations. La tour et la maison ont été peinturées à neuf. Coût, \$22.

Par suite d'une trouée considérable faite dans la protection en fascines sur le côté de l'île faisant face à la mer, on a demandé des soumissions, et contrat a été passé avec J. P. Cunningham aux fins de réparer le dommage, pour un montant de \$169; la surveillance des travaux à faire en vertu de ce contrat a coûté \$14, soit une dépense totale de \$205 pour les réparations à cette station.

Petit Chenal.

Par suite d'un changement survenu dans le chenal, la lumière d'avant a été changée de place.

Alignement de Darnley.

Les brûleurs Columbia, dont on s'était servi d'abord à cette station, ont été remplacés à la dernière saison par des brûleurs à large mèche plate, changement fait par M. Walsh.

Ile au Poisson.

Par suite d'une trouée faite dans le sable au rivage nord de Darnley, la lumière d'avant a été changée de place pour indiquer le nouveau chenal. L'ouvrage a été fait par M. Thomson, maître du havre à Malpèque, et a coûté \$30.

New-London.

Par suite du bris d'une cheminée dans la tour principale de la lanterne, les lampes ont pris feu avant que le gardien, qui dormait dans la chambre immédiatement au-dessous de la lanterne, eut pu éteindre le feu, et tout l'appareil a été détruit. La tour, cependant, a échappé à une destruction totale, grâce à la bravoure et à l'énergie du gardien, le capitaine George McKenzie, qui est entré dans la chambre de la lanterne, toute remplie d'huile brûlante, et réussit, seul, à éteindre le feu.

M. Walsh y a placé un nouvel appareil complet. La lanterne a été nettoyée et repeinte par P. McMahon. Coût de l'ouvrage et pension, \$6.30.

Rustico Nord.

A cette station on a fait de légères réparations à la plate-forme et à la cheminée de la cuisine, au coût de \$11.12

Alignement de Covehead.

A la demande des pêcheurs de ce havre, la tour du feu d'en arrière située sur la Pointe-Noire a été amenée au rivage. On a construit un nouveau pilier pour recevoir la tour du feu d'en avant, et on y a ajouté une quantité de broussailles et de pierres. Les deux feux se trouvent sur le rivage, sur le côté ouest du havre. Coût du changement, \$85.84.

Tracadie.

La tour portant le feu d'arrière à Tracadie, à l'entrée ouest de la baie de Tracadie, sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard, golfe Saint-Laurent, a été remplacée par une nouvelle tour portant la lumière qui a servi dès le commencement de la navigation en 1894.

La nouvelle tour est carrée et construite en bois; elle est peinte en blanc. La partie supérieure de cette construction de forme conique porte la lanterne. Depuis le sol jusqu'à la partie supérieure du ventilateur la hauteur est de 28 pieds.

La lumière est rouge fixe catoptrique. Elle est à 32 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à une distance de 8 milles en suivant l'alignement et dans une direction nord-ouest le long de la côte.

La tour s'élève sur le rivage en gravier, près de l'emplacement de celle qu'elle remplace, à 1,200 pieds S.S.O. du feu d'alignement d'en avant, mais cette course, ainsi que la distance, peuvent être changées en tout temps sans qu'il en soit donné avis, par suite de la condition mobile du chenal.

Ce travail a été fait en vertu d'un contrat accordé à M. James Hendrahan, au coût de \$220.

On a offert à l'enchère publique la vieille tour, mais l'offre la plus élevée n'étant que de \$4.50 on l'a retiré de la vente, et elle a été ensuite vendue au gardien pour une somme de \$8, le département s'étant réservé les grandes glaces.

Iles Boisées.

On a enlevé la partie de la cheminée au-dessus du toit et on l'a rebâtie; on a construit une nouvelle clôture en poteaux et lisses, et on a donné deux couches de

Marine.

peinture à toute la tour ainsi qu'à la maison, au coût de (non compris la peinture et l'huile) de \$73.44; une partie de cette dépense paraîtra dans les comptes de 1894-95.

Cap à l'Ours.

MM. Chanteloup ont fourni un nouveau tambour ainsi qu'une roue dentée pour l'appareil d'horlogerie. La toiture de la maison a été recouverte en bardeaux, on a agrandi le hangar en bois, et fait diverses réparations de charpentier, au coût total de \$73.16.

Georgetown.

On a dépensé \$150 pour acquérir l'emplacement et le droit de passage en rapport avec les feux d'alignement.

Pointe de l'Est.

On a ajouté des tuyaux au sifflet d'alarme ainsi que des pièces de mécanisme, en cas d'accident à la machine. La machine a été examinée et deux nouveaux tubes posés par l'aide-gardien, M. Bugi.

Le puits attaché à cette station ne donnant pas satisfaction, on a requis les services d'ouvriers puisatiers et le puits a été nettoyé, la partie forée a aussi été nettoyée, et l'on a ainsi obtenu le volume d'eau nécessaire pour l'usage de la station.

On a fait quelques légères réparations à l'appareil d'éclairage.

Dépenses totales pour les réparations, \$48.05.

Souris-Est.

Le mât et la hutte à l'extrémité du brise-lames de Souris ont été enlevés par la même tempête qui a enlevé 200 pieds du brise-lames. Le coût des réparations d'un nouveau mât, etc., a été de \$48.34.

La lanterne ayant été totalement détruite, M. Walsh en a fait une nouvelle. Dans l'intervalle et dès que le nouveau mât a été mis en place et étangonné, on a maintenu une lumière au moyen d'une lanterne à lentille en verre coulé.

Les fenêtres et les portes de la demeure reliée à la tour principale ont été réparées; coût: \$7.

Par suite de l'ouverture dans le brise-lames, il a fallu procurer au gardien un nouveau bateau, lequel a été fait par M^r J. S. Rogers, moyennant une somme de \$22.50. Total de la dépense à cette station, \$80.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle du capitaine James Gaudin, agent du département à Victoria, lequel agit aussi comme inspecteur des phares.

Il y a dans cette province treize phares, à cinq desquels il y a des sifflets de brume à vapeur et à trois autres des cloches mues par des machines. Il y a aussi

deux lumières à lanternes sur des phares piliers dans le havre de Victoria, et une semblable lumière ainsi qu'une bouée lumineuse dans le havre de Nanaimo. Ces feux sont sous les soins de 15 gardiens, dont quelques-uns paient des aides à même leur salaire.

Le vapeur fédéral *Quadra*, commandé par le capitaine J. D. Walbran, a desservi pendant la dernière saison ces phares et mis les bouées en place.

NOUVEAUX SECOURS À LA NAVIGATION ET PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS DANS LE SYSTÈME ACTUEL.

Ile de l'Entrée.

L'érection d'un bâtiment à cette station destiné au sifflet de brume a été dûment complétée par l'entrepreneur aux conditions expliquées dans le rapport de l'année dernière, et le sifflet de brume a été mis en opération le 8 septembre dernier.

Le sifflet est mis en opération par la vapeur et l'air comprimé, et se fait entendre 8 secondes à chaque intervalle de 45 secondes. Les appareils sont doubles, de sorte que dans le cas où l'un d'entre eux ne fonctionnerait pas on pourrait se servir de l'autre.

Le bâtiment du sifflet de brume est un pavillon carré en bois, peinturé en blanc, avec un toit couleur foncée; il est situé à l'est et tout près du fort. Les sifflets sont tournés vers le N.-E., et sont élevés à 20 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute; en arrière du bâtiment il y a une construction pour un réservoir d'eau; elle est peinte en blanc. La dépense encourue pour l'établissement de ce sifflet d'alarme s'est élevée à \$5,135.99.

Havre de Victoria.

Les 2 bouées à plate-forme portant des lumières dans le havre de Victoria, savoir: l'une à l'extérieur de Shoal-Point et l'autre sur Pin-Rock, ont été enlevées l'année dernière et remplacées par un groupe de 3 lumières sur piliers. La lanterne jusqu'ici attachée à la charpente au-dessus de la bouée se trouve maintenant au sommet des piliers, et l'on a raison de croire que vu la grande stabilité des piliers les lumières rendront plus de service que lorsqu'elles étaient sur des bouées. Le phare de Shoal-Point est peinturé en rouge et la lumière est rouge fixe; celui de Pin-Rock est noir et la lumière est blanche fixe.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Cap Beale.

Après avoir été renouvelé, l'appareil rotatoire n'a pas bien fonctionné; en novembre dernier le mécanicien du *Quadra* l'a réparé, et depuis il fonctionne bien. Au printemps dernier on a fait quelques réparations; la maison de la tour et ses dépendances ont été repeintes, la clôture autour de la maison, renversée l'hiver dernier, a été remplacée, et le sentier conduisant à Bemfield Creek a été débarrassé des broussailles et des arbres renversés.

Carmanah.

Les arbres qui mettaient le phare en danger ont été coupés l'automne dernier. L'équipage du *Quadra* a nettoyé les abords du débarcadère, en enlevant des roches

Marine.

détachées. La bâtisse entière a reçu une nouvelle couche de peinture et de nouveaux rails ont été placés sur le chemin de fer.

Race Rocks.

Une autre chaudière a été jointe à la machine au coût de \$325. Un nouveau hangar fut construit pour remplacer le vieux, qui a été réduit en pièces par le vent l'hiver dernier, et la cale a été remplacée par une nouvelle.

Pour remplacer celui qui a été volé en novembre dernier, on a construit un nouveau bateau dont le coût fut de \$128.

Fisgard.

Le toit de la maison et le plâtrage ont été renouvelés au prix de \$50. On a aussi construit un nouveau hangar pour le charbon l'automne dernier.

Ile de la Découverte.

Les châssis doubles ont été posés, des fuites dans le haut de la tour ont été bouchées. Toute la bâtisse a été repeinturée, une nouvelle cale a été construite.

Active Pass.

Le sifflet de brume à cette station, en opération depuis le 15 octobre dernier, est regardé comme très utile aux marins naviguant le golfe de Géorgie. A part le coût de la réparation du réservoir, \$120, aucune dépense n'a été encourue.

Pointe Atkinson.

Une autre chambre a été construite pour l'utilité du gardien. Un nouveau magasin d'huile a été construit à la place de l'ancien, qui était presque pourri. Le coût total est de \$325.

Pointe Brockton.

Un nouveau hangar à bateau a été construit au coût de \$45.

Ile de l'Entrée.

Le toit de la maison a été recouvert en bardeau; les fenêtres de la tour ont été nettoyées à neuf et mises à l'épreuve de la température, et une partie de l'intérieur a été crépie à neuf; le tout est maintenant en bon ordre. Ces travaux ont été faits à l'entreprise.

BOUÉES ET BALISES.

Havre de Victoria.

Un groupe de 3 balises reliées entre elles ont pris la place des bouées n^{os} 1 et 3, desquelles les lumières sont vues comme expliqué ci-dessus. Un nouveau bateau et un hangar ont été fournis au coût de \$120. Toutes les bouées du havre ont été examinées et peintes à neuf.

Havre de Nanaïmo.

Un groupe de 3 balises a pris la place de la bouée centrale. Le *Quadra* a essayé de poser un groupe au large de la pointe Gallows; mais vu la nature rocheuse du lit, il n'a pas réussi. Les bouées du havre ont toutes été repeintes et examinées.

Récif Brotchie.

L'épave du steamer *San Petro* demeure encore sur ce récif après maints efforts pour le faire flotter. Aucune action n'a été tentée par les propriétaires pour l'enlever depuis l'insuccès de l'automne dernier.

Balise de Zero Rock.

Une balise de maçonnerie peinte en noir, ayant 13 pieds de diamètre à la base et 9 au sommet, s'élevant à 13 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes; du milieu de la maçonnerie s'élève un mât de 15 pieds de haut auquel est attaché un ouvrage en tringle ayant la forme d'un triangle avec l'une des pointes tournées en haut et construit par l'équipage du *Quadra*, au coût de \$325.

Balise des récifs de Kelp.

Ce secours utile à la navigation a résisté aux tempêtes de l'hiver dernier, et n'a été avarié en aucune manière.

Bouées de la rivière Fraser.

Cette partie du service est faite par le bateau *Samson*. Une dépense de \$100 a été encourue pour sauver ces 4 bouées, qui ont dérivé vers le nord dans le golfe de Géorgie durant les crues de juin dernier. Toutes les bouées ont été fixées de nouveau.

Balises du banc de l'Esturgeon.

Ces secours utiles à la navigation sont en bon état et ont résisté aux tempêtes de l'hiver dernier sans broncher. Une nouvelle balise doit être fixée près de l'entrée du vieux chenal du sud, où une langue de terre s'avance dans la mer.

La bouée à cloche a été enlevée, complètement nettoyée, peinte, et remise dans la même position.

Pointe des Récifs, île Cortez.

Une nouvelle bouée-baril en acier de 5 pieds a été placée sur cette pointe au printemps; elle est grandement appréciée par les navigateurs qui passent par ce chenal.

Les bouées et balises de Baynes-Sound n'ont pas encore été visitées cette année; mais le capitaine du *Quadra* nous dit qu'elles sont en bonne condition.

La bouée du nord a été visitée; il a été nécessaire de la nettoyer et elle a reçu une couche de peinture. Une grande bouée-espar a été placée sur le récif Alford, à l'entrée du havre du Metlah-Catlah.

BOUÉES ET BALISES,

Il y a environ 300 havres, baies et parties de rivières ayant des bouées dans le Canada. Dans la plupart des cas, des contrats ont été passés pour l'entretien du service des bouées pour une période de trois ans. Dans quelques cas peu nombreux les bouées sont installées par les maîtres de havres, qui fournissent au département des comptes pour l'ouvrage fait et les matériaux fournis.

Les grandes bouées automatiques maintenues sur les rivages de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard, sont entretenues par les steamers du Dominion. Les bouées à gaz ou autres en amont et en aval de Québec, dans l'agence de Québec, sont aussi maintenues par les steamers du gouvernement, mais au besoin les remorqueurs sont employés quand les bateaux à vapeur ne sont d'aucune utilité. Les grandes bouées des côtes maintenues par les steamers du gouvernement sont spécialement sous le contrôle de chaque division de phare.

Les dépenses se rattachant au service des bouées pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1894 se décomposent comme suit:—

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal.....	\$21,978 05
En amont de Montréal, y compris l'Ontario.....	4,503 00
Nouveau-Brunswick.....	6,875 00
Nouvelle-Ecosse.	9,462 47
Colombie-Britannique.....	7,050 19
Île du Prince-Edouard.....	2,305 16
	\$52,174 47

Ce chiffre comprend les dépenses faites pour la construction de nouvelles bouées automatiques.

HUILE POUR L'USAGE DES PHARES.

L'huile pour l'usage des phares a été achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia, par contrat, pour une durée de trois ans à partir du 11 mars 1893. Des soumissions furent demandées par avis public et la plus basse fut acceptée. La quantité de pétrole fourni aux phares en amont de Montréal, par la *Imperial Oil Company*, durant le dernier exercice, a été de 23,123 $\frac{3}{4}$ gallons, mesure impériale, coûtant \$4,172.98; aux phares dans la division de Québec, 37,369 $\frac{1}{2}$ gallons, coûtant \$6,392.51; à la division de la Nouvelle-Ecosse, 58,963 $\frac{1}{2}$ gallons, coûtant \$2,968.38; à la division du Nouveau-Brunswick, 16,762 $\frac{3}{4}$ gallons, coûtant \$3,427.74; à la division de l'Île du Prince-Edouard, 4,976 gallons, coûtant \$1,144.48; formant une quantité totale reçue de la *Imperial Oil Company*, de 141,195 $\frac{1}{2}$ gallons, au prix total de 28,106.09. A part cette quantité, le département a acheté de la *Standard Oil Company*, de New-York, 2,800 gallons de pétrole américain, pour la division du Nouveau-Brunswick, au prix de \$448; 9,945 gallons pour la Nouvelle-Ecosse, au prix de \$1,589.70; et 1,450 gallons pour la division en amont de Montréal, au prix de \$246.50; pour la Colombie-Britannique, 8,750 gallons, au prix de \$1,662.50. La quantité totale de pétrole américain achetée a été de 22,945 gallons, mesure de vin, coûtant \$3,946.20.

La liste ci-dessous indique les prix de contrat payés pour l'huile achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia :

Délivré à	Par gallon en baril.	Per gallon en boîte.
	c.	c.
Sarnia.....	14 $\frac{3}{4}$	19
Hamilton.....	15 $\frac{3}{4}$	20 $\frac{1}{4}$
Kingston.....	16 $\frac{1}{4}$	21
Montréal.....	16 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{2}$
Québec.....	17	21 $\frac{3}{4}$
Saint-Jean, N.-B.....	17 $\frac{1}{4}$	22
Pictou, N.-E.....	18	23
Halifax.....	17 $\frac{1}{2}$	22
Charlottetown, I.P.-E.....	18	23

STEAMERS FÉDÉRAUX.

“LANSDOWNNE.”

Le steamer *Lansdowne* a été employé, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894, durant la saison de navigation, au service des phares et des bouées dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Durant l'espace de temps écoulé entre le 8 décembre 1893 et le 10 mars 1894, le vaisseau était en quartiers d'hiver. On a trouvé nécessaire des réparations à la coque et aux machines, et le *Lansdowne* a été mis sur les tins dans le havre de Saint-Jean et y est resté jusqu'au 14 de mai.

Les réparations furent importantes, mais ont eu pour résultat d'accélérer sa course et de le rendre beaucoup plus étanche. Le fond a été dépouillé de son blindage, posé pour le service dans la mer Arctique, et tout le vaisseau a été calfaté et enduit de peinture cuivrée.

Le bordage a été enlevé dans la partie supérieure des côtés, afin de s'assurer de l'état des pièces de charpente, lesquelles ont été trouvées saines. On a construit une nouvelle timonerie sur le pont de la dunette et l'on y a relié les chaînes du gouvernail. On a établi sur le pont les appareils nécessaires pour prendre les sondages et les observations de la course en mer. On a donné une nouvelle couche de peinture aux cabines et au pont.

La machine a été examinée dans ses détails; on a réparé la machine et la chaudière, ajouté un nouveau bout à l'arbre de couche, et ajusté l'hélice.

On a demandé des soumissions et l'on a accepté la plus basse pour l'enlèvement du blindage, pour le tamponnement, le polissage et le calfatage. On a aussi demandé des soumissions et l'on a accepté la plus basse et passé contrat pour des travaux à l'arbre de couche. Les travaux dans la machine ont été exécutés sous la surveillance du mécanicien en chef, qui s'est adjoint des mécaniciens au besoin. Le charpentier du navire, aidé d'autres ouvriers, a exécuté des travaux de charpente. Le 14 mai 1894 on avait terminé les réparations, et le vaisseau a reçu immédiatement ses ordres pour la saison, et comme conséquence des réparations exécutées le vaisseau a rendu beaucoup plus de services.

Marine.

“NEWFIELD.”

Le *Newfield* a reçu à son bord durant la première semaine de juillet 1893, des approvisionnements pour les phares sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, et quitta Halifax le 12 de ce mois pour un long voyage. Il revint à Halifax après sa course faite, et on visita sa chaudière et ses machines. La machine à poser les câbles sous-marins fut placée à son bord, et il commença à réparer les câbles aux îles Saint-Paul, Madeleine, et Anticosti le 18 août, au compte du département des travaux publics. Il finit cet ouvrage le 18 septembre et continua le service des phares et des bouées.

Un accident est arrivé au propulseur le 13 octobre, comme le vapeur entraît dans un chenal près de Yarmouth. Le steamer a été mis en cale sèche, et on a constaté que trois ailes de l'hélice étaient cassées.

Un propulseur de rechange fut envoyé d'Halifax et le vapeur continua son service d'automne, qui consiste à placer et à examiner les bouées automatiques et autres grandes bouées, et à visiter l'île de Sable. Il fut dégréé pour subir des réparations durant les mois d'hiver. Le gouvernement lui fournit un nouveau propulseur, un arbre de couche et des ailes d'un modèle différent des anciennes.

La vitesse du navire a aussi été augmentée, et ce changement laisse au propulseur une grande facilité de remplacer les ailes si elles se cassent. D'autres pièces avariées ont été remplacées par des pièces saines. Le navire a de nouveau commencé à naviguer le 18 avril, et continua comme d'habitude son service des phares et des bouées.

“STANLEY.”

Le *Stanley* termina ses réparations et commença son service le 26 novembre. Ce navire fut employé à enlever les bouées des recifs Indian et Tryon et les transporter à Charlottetown pour l'emmagasinage d'hiver. Il commença à transporter la malle et les passagers le 4 décembre 1893, entre Charlottetown et Pictou, et continua jusqu'au 16 de ce mois. Les détroits et la baie entre Pointe Prim et Charlottetown se couvrirent de glace, et il fut décidé d'employer le *Stanley* entre Georgetown et Pictou, ce qu'on fit jusqu'au 23 mars, alors que le vapeur commença à marcher entre Charlottetown et Pictou. Il abandonna cette route à cause de la glace le 27 mars, et reprit le parcours entre Georgetown et Pictou ; il relâcha à ce dernier port pour réparations avant d'entrer au service de la protection des pêcheries. Les gains du *Stanley* pendant l'hiver se montent à \$14,334.66, et les réparations et les frais d'entretien pour l'exercice, à \$28,141.65.

“ALERT.”

L'*Alert* fut réservé durant la saison de navigation de 1893 au transport des approvisionnements aux phares et pour le service des bouées, et pour conduire aux quartiers d'hiver les bouées flottantes.

Le 30 novembre 1893, ce navire à pris ses quartiers d'hiver ; l'équipage fut congédié. L'équipage a été rengagé le 26 mars 1894, et le steamer se prépara à touer les bouées flottantes. Il commença ce travail le 18 avril, et les bouées flottantes furent mises en place dans les traverses d'en haut et d'en bas. L'ingénieur en chef du département s'embarqua sur l'*Alert* le 25 avril, afin de faire placer les grandes bouées en aval de

Québec sous sa direction, et pour marquer la place des bouées à gaz. Après ce travail, qui dura cinq jours, on employa le steamer à placer des bouées jusqu'à ce que les approvisionnements pour les phares fussent prêts à embarquer. Le 6 juin le navire fit un voyage avec les approvisionnements pour les divers phares, et revint à Québec le 16 du même mois. MM. Brunelle et Olive, inspecteurs de coques, ont fait une visite à celle du vaisseau, et après examen de leur rapport le département a décidé de confiner les services du *Alert* au fleuve Saint-Laurent. Le vaisseau fut employé à divers ouvrages dans le fleuve jusqu'au 10 septembre 1894, alors qu'il fut retiré du service et conduit dans le bassin Louise, à Québec.

L'*Alert* fut emprunté au gouvernement impérial de Sa Majesté en avril 1885, pour des explorations dans le détroit et la baie d'Hudson. Il resta deux saisons employé à cet ouvrage, et depuis 1887 on s'en est servi pour des fins auxquelles le steamer était propre.

“ DRUID.”

Le *Druid* fut mis au service de la quarantaine de bonne heure dans la saison de 1893, pour le département de l'agriculture, mais resta sous le contrôle du département de la marine et des pêcheries.

Le *Druid* fut d'abord un bateau à aubes. On a considéré qu'il deviendrait un bateau plus utile si on le convertissait en steamer à hélice. Le département donna un contrat à MM. Carrier, Laine et C^o, pour faire placer une machine à hélice dans le vaisseau et faire faire tous les changements nécessaires. Tandis que l'ouvrage était à se faire, une voie d'eau se produisit dans la coque et le bateau s'emplit. Il a été nécessaire de poser des nouvelles plaques à la coque pour le rendre propre à la navigation, et un contrat fut passé à cette fin. Quand tout l'ouvrage fut complété, le 15 juin 1894, il reprit le service; il fut employé à transporter les approvisionnements aux phares dans le golfe et au service des bouées dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec. Le *Druid* n'a pas fait le service de la quarantaine durant la saison de 1894.

“ DOLPHIN.”

Ce navire fut d'abord au service de la police du havre comme bateau de patrouille, avant que la force fut licenciée. En octobre 1893 le *Dolphin* fut mis au service de la protection des pêcheries sur le lac Erié.

“ QUADRA ”

Le *Quadra* fut mis au service des bouées et balises durant la première semaine de juillet 1893. Ce service finit le 13 juillet. Dans son voyage il visita la nouvelle balise aux récifs de Kelp, détroit de Haro, et d'autres balises. Le steamer fut employé subséquemment au service des phares et autres balises jusqu'au 30 novembre 1893, alors qu'il relâcha. Ce navire fut visité, nettoyé et peinturé durant l'hiver, et le 15 mars il reprit le service. En avril il parcourut le nord de l'île Vancouver, ayant à son bord l'inspecteur des pêcheries. Il fut employé dans des observations de marées sur la côte ouest de Vancouver.

"ABERDEEN"

Des soumissions furent demandées jusqu'au 7 de mars 1893, pour la construction d'un navire en acier destiné au service des phares et des bouées sur les côtes de l'Atlantique. Le contrat comprend la coque, les mâts, la voilure, les machines, les chaudières, et toute autre machinerie et agrès complets pour prendre la mer. Les machines, les chaudières et les agrès sauvés de l'épave du steamer du gouvernement *Napoléon III* devaient être utilisés autant que le permettrait l'inspecteur du gouvernement. On afficha les avis demandant des soumissions dans les principales villes du Canada où on construit des navires, et des soumissions furent demandées dans la Grande-Bretagne.

La soumission de MM. Fleming et Ferguson, de Paisley, Ecosse, de £17,800 sterling, étant la plus basse, fut acceptée.

L'*Aberdeen* fut construit en vue d'en faire un bon navire de mer, utile pour transporter aux phares les provisions, et pour lever et placer les bouées automatiques pesantes, et au besoin, pour être employé au service de la protection des pêcheries. En voici les dimensions: longueur, 180 pieds; largeur, 31 pieds; profondeur, 19 pieds 3 pouces; tonnage brut, 674.19; de registre, 265.49. Le steamer a un double fond sur toute la longueur, et a de chaque côté des réservoirs de lestage à divisions sur la longueur pour établir l'équilibre. Il a 5 compartiments imperméables; ses soutes au charbon sont remplies au moyen d'écoutes placées à l'arrière et à la portée facile des chauffeurs. Ces soutes peuvent être très facilement remplies et sont munies de toutes les portes à coulisse nécessaires et de conduits pour le charbon. Il y a une grue destinée à monter les cendres retirées de la chambre de chauffe sur le côté du navire, pouvant être mue à la main ou à la vapeur. Le soute aux poudres mesure 6 pieds carrés et est faite de tôle d'un quart de pouce. Le navire est muni d'un guindeau propre à lever et baisser 12 tonneaux, avec tous les agrès et engrenages nécessaires pour le chargement.

Une machine poney est posée dans la chambre de chauffe et reliée avec le treuil à vapeur, l'appareil à vapeur du gouvernail, les tuyaux calorifères et la pompe centrifuge. La timonerie est placée au milieu du navire et l'appareil du gouvernail peut être mu par la vapeur ou par la main.

Le steamer est pourvu d'un appareil d'éclairage électrique et de fils faisant opérer 150 lumières incandescentes et une grande lanterne. La cabine d'arrière est bien finie en érable piqué et en acajou.

Les machines de l'*Aberdeen* sont à quadruple détente, à connexion directe et à pilon. Les chaudières sont sectionnelles et d'un modèle approuvé. La force nominale est de 200 chevaux-vapeur et peut être portée à 1,500. Le devis spécifiait une vitesse de 13 nœuds pour un mille donné et de 12½ nœuds pour une course de 4 heures consécutives. Au voyage d'essai le navire a atteint la rapidité voulue. On avait fixé dans le contrat la date à laquelle le vaisseau devait être livré au 20 juillet 1894, mais cette date a été dépassée par suite de grèves et autres causes que les constructeurs n'ont pu contrôler. Au cours de la construction il y a eu des grèves dans les mines de charbon en Ecosse. Ces grèves ont retardé l'achèvement de certaines parties des matériaux, et le navire n'a pu être parachevé qu'un mois après la date fixée.

M. Nichol MacNicol, de la maison MacNicol et C^{ie}, constructeur de navires et ingénieurs surveillants, de Glasgow, Ecosse, a été chargé de contrôler la construction du vaisseau. On lui a payé pour ses services £71 sterling. Le navire a aussi été construit d'après les règles d'inspection du Lloyd et classé 100A1.

Le coût total de l'*Aberdeen*, livré à Greenock, se décompose comme suit :—Prix du contrat, \$86,626.65; inspection, \$345.53; cartes et instruments de navigation, literie, coutellerie et équipement, \$700.53, formant un total de \$87,672.71.

La livraison du navire au capitaine McElhinney, de ce ministère, s'est faite à Greenock, le 23 août 1894. Le capitaine McElhinney s'est rendu à Greenock en compagnie des officiers et des mécaniciens attachés au service, et le navire a quitté l'Angleterre le 27 août pour arriver à Halifax le 7 septembre.

“BAYFIELD.”

Le *Bayfield* est un steamer en bois de 150 tonneaux bruts et 90 tonneaux de registre, et est employé aux travaux de la levée hydrographique de la baie Georgienne, Durant le mois de novembre 1893, le *Bayfield* a été mis au service de la protection des pêcheries.

“SIR JAMES DOUGLAS.”

Ce navire n'a pas encore été mis en activité de service. La machine a été examinée l'hiver dernier, et a été trouvée en bonne condition.

L'état suivant donne les déboursés faits pour l'entretien et les réparations de chaque steamer, ainsi que les recettes de chacun, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

Nom.	Réparations.		Entretien.		Total.		Recettes.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
<i>Druid</i>	9,621	30	7,668	91	7,290	21	9,875	39
<i>Alert</i>	2,827	32	15,420	02	18,247	34	62	80
<i>Newfield</i>	4,444	79	21,803	96	26,248	75	3,203	00
<i>Lansdowne</i>	11,083	68	18,559	65	29,643	33	10	00
<i>Quadra</i>	3,336	85	18,517	88	21,854	73	1,228	06
<i>Stanley</i>	9,077	20	19,064	45	28,141	65	14,334	66
<i>Sir Jas. Douglas</i>	7	50	92	50	100	00		
	\$40,398	64	\$101,127	37	\$141,526	01	\$28,713	91
Compte général					961	41		
					\$142,487	42		

Dépenses	\$142,487 42
Recettes	28,713 91
Excédent de dépenses	\$113,773 51

Marine.

FRAIS D'ENTRETIEN DES PHARES ET DES STEAMERS FÉDÉRAUX.

L'état comparatif suivant donne les déboursés faits pour l'entretien des phares, sifflets et cornets de brume à vapeur, de 1883-84 à 1893-94, inclusivement. Le mode d'apurer tous les comptes dans le département avant paiement a été suivi depuis quelques années.

Année.	Nombre des phares.	Nombre des sifflets de brume.	Nombre des cornets de brume.	Frais d'entretien.
				\$ c.
1883-84.....	597	23	10	456,868 33
1884-85.....	617	23	12	478,064 04
1885-86.....	625	23	16	505,929 27
1886-87.....	658	23	24	476,514 44
1887-88.....	664	23	27	464,471 76
1888-89.....	675	24	29	459,423 80
1889-90.....	705	23	32	434,802 10
1890-91.....	710	23	31	455,254 42
1891-92.....	741	22	56	445,140 16
1892-93.....	747	22	56	480,553 42
1893-94.....				470,549 27

FRAIS d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1894.

Année.	Frais d'entretien.
	\$ c.
1883-84.....	122,816 25
1884-85.....	148,864 26
1885-86.....	130,759 83
1886-87.....	141,424 42
1887-88.....	150,659 19
1888-89.....	126,629 33
1889-90.....	114,959 20
1890-91.....	111,437 03
1891-92.....	127,406 28
1892-93.....	146,521 77
1893-94.....	142,487 42

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera dans une annexe le rapport du président des examinateurs des capitaines et seconds des navires allant en mer pour les douze mois écoulés le 30 juin 1894.

Pendant les douze mois derniers, on verra par le rapport contenu dans l'annexe, que le conseil des examinateurs a siégé pour l'examen des candidats dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, et Yarmouth, N.-E.; 91 candidats se sont présentés à ces ports pour examen; 60 ont réu-si à passer leur examen, et 31 ont échoué. Sur les 60 qui ont passé leur examen, 32 ont obtenu le certificat de capitaine ou patron et 28 celui de second.

Le nombre des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaines depuis la date de la mise en opération de l'acte, jusqu'au 30 juin 1894, est de 1,879, et le montant payé pour les certificats, à raison de \$10 chacun, est de \$18,710. Pendant la même période, 1,276 candidats ont reçu des certificats de capacité comme seconds, et la somme payée, à raison de \$5 chacun, a été de \$6,495.

On trouvera au supplément une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de capacité comme capitaines ou seconds depuis le 31 décembre 1892 jusqu'au 30 juin 1893.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION CÔTIÈRE ET L'INTÉRIEUR.

Pendant les douze mois terminés le 30 juin 1894, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service est de 111, et le montant payé pour les certificats, à raison de \$4 chacun, a été de \$444. Pendant la même période 24 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et la somme payée, à raison de \$2 chacun, a été de \$48.

Le nombre des aspirants à des certificats de capacité comme patrons a été de 206, et le montant payé, à raison de \$8 chacun, a été de \$1,648. Quarante-cinq personnes ont demandé des certificats de capacité comme seconds, et le montant perçu a été de \$260, à raison de \$4 chacun. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de capacité et de service a été de \$41, ce qui forme un total de \$2,441, pour les certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouva dans le supplément à ce rapport une liste des certificats émis pendant les douze mois écoulés le 30 juin 1894.

La somme totale de troi-s perçus pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1894, pour certificats de capacité et de service soit sur mer, sur les côtes, ou dans les eaux intérieures, a été de \$2,907.04, et les déboursés de ce service, comme on le verra à l'annexe n° 1 du présent rapport, ont été de \$3,721.33. Le crédit pour ce service était de \$5,000, et la dépense étant de \$3,721.33, il restait à la fin de l'exercice une balance de \$1,278.67.

Marine.

Ci-suit un état des recettes et des dépenses totales concernant les capitaines et les seconds depuis 1871 :—

			Dépenses.		Recettes.	
			\$	c.	\$	c.
Pour l'exercice terminé le	30	juin	1871	1,410	45	
do	do		1872	4,312	07	1,344 00
do	do		1873	6,466	18	4,963 00
do	do		1874	4,520	19	2,995 00
do	do		1875	5,696	62	2,715 00
do	do		1876	4,672	08	2,021 87
do	do		1877	4,050	00	1,740 50
do	do		1878	4,249	76	1,296 50
do	do		1879	4,250	12	1,334 50
do	do		1880	4,253	43	1,547 00
do	do		1881	3,888	41	1,333 50
do	do		1882	3,965	19	1,152 50
do	do		1883	4,021	20	1,314 00
do	do		1884	3,909	59	9,437 50
do	do		1885	4,324	15	2,897 00
do	do		1886	5,245	28	2,152 00
do	do		1887	4,855	98	2,172 00
do	do		1888	5,060	96	3,220 80
do	do		1889	4,381	04	2,202 00
do	do		1890	4,117	83	2,186 00
do	do		1891	4,255	24	2,586 00
do	do		1892	4,363	88	2,149 00
do	do		1893	4,116	99	2,484 00
do	do		1894	3,721	33	2,907 04
			Dépenses.....	104,107	97	58,150 71
			Recettes.....	58,150	71	
			Excédent des dépenses sur les recettes.....	45,957	26	

NAVIGATION SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

ÉTAT indiquant les certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds pour la navigation, durant les six mois finissant le 30 juin 1894, aux divers ports du Canada.

Victoria.		Halifax.		Saint-Jean.		Québec.		Yarmouth.		Charlottetown.	
Capi-taine.	Second.	Capi-taine.	Second.								
1	1	10	7	2	1	1	4	2

CERTIFICATS DE

Lieu de l'examen.	CABOTAGE.		NAVIGATION INTÉRIEURE.		NAVIGATION INTÉRIEURE.	
	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.
Ottawa.....						
Sainte-Catherine.....			4 l'av. à l'ar.	7 l'av. à l'ar.	12 steamers.	3 steamers..
Yarmouth.....	2 steamers, 1 mâté à carré.					
Saint-Jean.....	17 grées de l'av. à l'ar. 5 mât. à c.					
Victoria	7 steamers..		1 l'av. à l'ar.		1 steamer..	1 steamer...
Kingston.....						
Québec.....	4 steamers, 2 mâtés à c., 1 grée de l'av. à l'ar.	1 mât. à car.				
Toronto.....					1 steamer..	
Halifax.....						
Frédéricton.....						
Winnipeg.....					2 steamers..	
	39	1	5	7	16	4

CERTIFICATS DE

Halifax.....	1 l'av. à l'ar.	2 l'av. à l'ar.				
Parrsborough.....	1 l'av. à l'ar.	5 l'av. à l'ar.				
Charlottetown.....	1 rem. à vap. 6 av. à l'ar. 1 steamer, 1 mâté à carré.					
Sainte-Catherine.....						
Canning.....	1 mât. à car.					
Québec.....	1 l'av. à l'ar.					
Toronto.....						
Richibouctou.....	1 l'av. à l'ar.					
Saint-Jean.....						
Ottawa.....	2 rem. à vap.		2 l'av. à l'ar.	1 steamer..		
Digby.....	1 steamer.					
Kentville.....	1 l'av. à l'ar.					
Kingston.....			1 l'av. à l'ar.			
Portage-du-Rat.....						
Pictou, N.-E.....					1 steamer..	
	19	7		3		1

CAPACITÉ.

NAVIGATION INTÉRIEURE.		NAVIGATION INTÉRIEURE.		NAVIGATION INTÉRIEURE.		NAVIGATION INTÉRIEURE.	
Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.
			1 steamer..	1 l'av. à l'ar.		6 rem. à vap. 1 rem. à vap.	1 rem. à vap.
		6 steamers..					
		5 steamers..	2 steamer..			5 rem. à vap.	2 rem. à vap.
		3 steamers..	3 steamer..				
		7 steamers..	1 steamer..			13 rem. à v.	
			1 steamer..				
1 rem. à vap.		1 steamer..				1 rem. à vap.	
		13 steamers..				8 rem. à vap.	
1		35	8	1		34	3

SERVICE

				1 l'av. à l'ar.		
					2 l'av. à l'ar.	3 rem. à vap.
1 rem. à vap.		2 steamers..				10 rem. à v.
		2 steamers..				
		1 steamer..				
			1 steamer..	1 l'av. à l'ar.		
		1 steamer..		1 l'av. à l'ar.		
		1 steamer..				
1		7	1	2	2	13

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au ministère comme étant arrivés aux navires de mer anglais, canadiens et étrangers dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les douze mois écoulés le 30 décembre 1894, a été de 86; ces navires représentaient un tonnage de 37,777 tonneaux de registre; le montant des pertes, tant partielles que totales, sur les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de \$322,225.

Le nombre de vies perdues dans ces divers naufrages a été de 10.

On trouvera annexé à ce rapport un état des naufrages et des accidents.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts révisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant " le fonds des marins malades ". Les navires de 100 tonneaux et moins paient ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le paient trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, sera sujet au paiement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à \$49,105.79, soit une augmentation de \$2,915.85, comparé à l'exercice précédent. L'augmentation ou la diminution dans les recettes de ce chef a été comme suit dans les diverses provinces :—Québec, augmentation, \$1,001.50; Nouvelle-Ecosse, augmentation, \$1,427.93; Nouveau-Brunswick, augmentation, \$467.40; Île du Prince-Edouard, diminution, \$23.40; Colombie-Britannique, augmentation de \$85.78.

L'Acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, bien qu'on y fasse une légère dépense pour les marins malades ou sans ressources. Une subvention de \$500 est cependant donnée par le parlement depuis quelques années à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston, pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour.

Il a été payé à l'hôpital de Sainte-Catherine \$287.10 pour soins donnés à 9 marins malades pendant 317 jours. L'hôpital de Kingston a reçu \$500 pour soins donnés aux malades.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à \$7,254.78, soit \$625.35 de plus que l'année précédente. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades se sont chiffrées par \$15,129.93, soit \$1,001.50 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Le nombre des marins admis à l'hôpital général à Montréal a été de 145, et le nombre de jours pendant lesquels ils ont été soignés a été de 1,368. Les dépenses

totales ont été de \$1,249.20. La somme payée à l'hôpital Notre-Dame a été de \$1,561.50 pour le traitement de 60 marins pendant 1,735 jours.

L'hôpital de Chicoutimi a reçu 11 marins qu'on a soignés et pensionnés moyennant \$331.20. Les perceptions dans le port de Montréal pour le fonds des marins malades, durant l'exercice qui a fini le 30 juin, se sont élevées à \$4,833.58.

Au port de Québec les marins malades sont traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour leur pension et les soins qui leur sont donnés. La somme payée à l'hôpital Jeffrey Hale a été de \$1,710.80 pour 160 marins qui y ont été soignés pendant 1,892 jours. On a payé à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu \$499.40 pour avoir soigné 19 marins pendant 546 jours. Les droits perçus à Québec pour le fonds des marins malades se chiffrent par \$7,956.

Les frais faits pour les marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevés durant l'exercice à \$7,001.24, soit moins que l'année précédente, et la perception des droits s'est chiffrée par \$9,461.02, ou \$467.70 de plus que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus aux ports de Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

L'hôpital de la marine de Saint-Jean a été fermé, vu que l'on a pu faire un arrangement plus économique et plus satisfaisant pour le traitement des marins malades avec les directeurs de l'hôpital public de Saint-Jean.

Le ministère entra en négociations avec les autorités de l'hôpital public de Saint-Jean, et il fut décidé que les marins malades seraient transférés à cet hôpital le 1^{er} février 1893. Les commissaires de l'hôpital convinrent de fournir aux marins malades les soins médicaux et la pension moyennant 90 centins par jour : c'est la somme qui est payée pour les marins dans les hôpitaux publics de Montréal, Halifax, Québec et Charlottetown.

A Saint-Jean, 300 marins ont été soignés pendant 3,998 jours, au prix de \$3,680.87.

A Miramichi, 56 marins ont été admis et traités pendant 1,002 jours, au prix de \$1,180.86.

A Richibouctou, 3 marins ont été admis et traités pendant 76 jours. Coût d'entretien de l'hôpital, \$382.55.

A Bathurst, 13 marins ont été à l'hôpital pendant 407 jours. Les frais d'entretien de l'hôpital pendant l'année ont été de \$728.71.

L'hôpital de Saint-Andrew est sous la charge de la directrice, à laquelle on alloue \$4 par semaine pour la pension des marins malades. On ne paie aucun salaire dans les frais d'entretien de cet hôpital. 5 marins y ont eu des soins durant 78 jours au prix de \$144.38.

L'hôpital de Sackville a été loué à M. Bradford Carter pour trois ans à partir de 1892, à raison d'un loyer nominal. Les conditions du loyer stipulent que M. Carter devra entretenir les bâtiments en bon état, et que si le département avait besoin de l'hôpital à un moment donné, il devra le remettre après en avoir reçu avis.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des hôpitaux de marine existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse, durant le dernier exercice, a été de \$13,949.62, et les recettes de \$16,882.53.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunker. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin, 19 marins ont été admis et traités pendant 447 jours. Les dépenses pour cette fin ont été de \$367.45.

A Halifax, des arrangements spéciaux ont été faits avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria, en vertu desquels la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et le traitement des marins malades. La somme payée aux administrateurs de l'hôpital pour la pension et le traitement médical des marins malades, a été de \$5,409.30; 378 marins ont été admis, pour lesquels ils ont demandé le paiement de 7,334 jours de traitement.

A Lunenburg, 28 marins ont été admis et ont reçu des soins pendant 572 jours; les frais d'entretien de l'hôpital ont été de \$759.02.

A Pictou, 19 marins ont été admis à l'hôpital et ont reçu des soins pendant 355 jours; la somme payée pour frais d'entretien de l'hôpital a été de \$570.83.

A Sydney, 68 marins ont reçu des soins médicaux pendant un nombre total de 735 jours, et les sommes dépensées pour l'entretien de l'hôpital ont été de \$737.74.

A la Pointe-Tupper, 10 marins ont été admis à l'hôpital et y ont reçu des soins médicaux pendant 71 jours, et la somme dépensée pour l'entretien de l'hôpital a été de \$245.83.

Dans la province de l'Île du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à \$1,877.69; et les recettes à \$460.54.

Les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Île du Prince-Edouard en vertu d'un arrangement fait avec les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

A l'hôpital de Charlottetown 36 marins ont été admis et y ont été traités pendant 1,314 jours. La somme de \$1,182.60 a été payée aux administrateurs pour l'exercice clos le 30 juin.

L'hôpital de l'Île du Prince-Edouard a reçu 12 marins malades et les a traités pendant 372 jours, et a reçu \$334.80 pour soins du médecin et pension.

Dans la Colombie-Britannique la somme de \$3,904.38 a été dépensée pour les marins malades, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à \$7,215.88.

A l'hôpital de marine de Victoria le médecin-surintendant reçoit \$300 par année et le gardien \$500, outre \$5 par semaine pour pension et soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit, à ses frais, le combustible, l'éclairage, la literie, etc.

Le nombre de marins admis à l'hôpital pendant la dernière année a été de 106, le nombre total de jours pendant lesquels ils ont reçu des soins s'est chiffré par 799, et la somme dépensée a été de \$2,075.36.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Île du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs de douanes, si les navires auxquels ils appartiennent paient des droits suivant la loi. Le 7 février 1891, une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, à l'effet que les marins malades peuvent être traités dans le port où leur navire arrive, en attendant plus ample législation, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de \$2,666.13 a été dépensée pour des marins naufragés et dénués de ressources, sous l'empire des dispositions de l'Acte concernant les marins malades et sans ressources. Sur cette somme, \$1,278.63 ont été payés au gouvernement impérial pour le rembourser des frais faits par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans les ports étrangers.

Marine.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides, et pour les marins naufragés et sans ressources, a été de \$38,403.94, et le crédit voté par le parlement pour ce service a été de \$38,000. Les perceptions se sont élevées à \$49,105.49. On observera que les recettes ont excédé les dépenses de \$10,701.55.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 26 derniers exercices, ont été comme suit :—

	Recettes.	Dépenses.
	\$ c.	\$ c.
Exercice clos le 30 juin 1869.....	31,353 78	26,987 64
do do 1870.....	31,410 46	27,029 34
do do 1871.....	29,683 41	28,971 22
do do 1872.....	34,911 64	34,947 60
do do 1873.....	37,136 10	41,016 43
do do 1874.....	41,500 16	59,778 90
do do 1875.....	37,801 46	50,684 76
do do 1876.....	41,287 66	48,828 49
do do 1877.....	43,739 21	51,647 94
do do 1878.....	44,665 07	43,780 90
do do 1879.....	37,779 57	42,729 36
do do 1880.....	42,523 20	42,160 91
do do 1881.....	49,779 72	40,667 52
do do 1882.....	45,951 47	39,359 11
do do 1883.....	45,573 42	36,249 65
do do 1884.....	48,667 07	39,553 58
do do 1885.....	39,068 39	44,501 57
do do 1886.....	40,848 05	50,377 62
do do 1887.....	42,334 92	37,447 35
do do 1888.....	41,669 64	36,447 85
do do 1889.....	39,306 29	41,320 59
do do 1890.....	47,881 75	41,729 11
do do 1891.....	43,829 68	35,155 12
do do 1892.....	45,381 92	33,498 83
do do 1893.....	46,190 69	35,052 37
do do 1894.....	49,105 40	38,403 94
Total.....	1,079,380 13	1,051,334 40
A déduire les dépenses sur les recettes.....	1,051,334 40	
Excédent des recettes sur les dépenses.....	28,045 73	

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total de navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada était, à la date du 31 décembre 1894, y compris les anciens et nouveaux navires, voiliers, steamers et barges, de 7,245, jaugeant 869,624 tonneaux de registre, soit une diminution de 42,915 tonneaux, comparativement à l'année 1893. Le nombre de steamers portés sur les livres d'enregistrement était, à la même date, de 1,640, avec un port brut de 240,906 tonneaux. Si l'on évalue tous ces navires à une moyenne de \$30 par tonneau, on arrive à un total de \$26,088,720.

Il a été construit et enregistré au Canada, dans le cours de l'année dernière, 326 nouveaux navires, jaugeant 21,243 tonneaux de registre. En évaluant ces navires à une moyenne de \$45 par tonneau, on arrive à un total de \$955,935.

Ci-suit un tableau indiquant le nombre et le tonnage des navires qui se trouvaient enregistrés aux différents ports du Canada, à la date du 31 décembre 1893, avec un état comparatif du tonnage des navires de 1873 à 1894. On trouvera aussi ci-après un relevé du nombre de navires qui ont été construits et enregistrés au Canada dans le cours de l'année dernière, ainsi qu'un état comparatif du nombre des nouveaux navires qui ont été construits et enregistrés de 1874 à 1894, y compris ces deux années.

TABLEAU des ports où l'enregistrement des navires peut se faire, indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en 1894.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net total des voiliers et steamers.
Chatham.....	26			440
Dorchester.....				
Moncton.....				
Richibouctou.....	1			799
Sackville.....	1			109
Saint-André.....				
Saint-Jean.....	12			1,186
Total.....	40			2,534

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Amherst.....	8			906
Annapolis.....	3			300
Arichat.....	2			23
Barrington.....	8			213
Canso.....	1			45
Digby.....	4			108
Guysborough.....				
Halifax.....	13			451
Liverpool.....	6			348
Lunenburg.....	21			1,346
Maitland.....	2			356
Parrsborough.....	10			1,709
Pictou.....	2			29
Port-Hawkesbury.....	9			111
Port-Medway.....	1			199
Pugwash.....				
Shelburne.....	16			684
Sydney.....	10			1,355
Truro.....				
Weymouth.....	1			17
Windsor.....	3			379
Yarmouth.....	8			142
Total.....	128			8,721

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst, I. M.				
Gaspé.....	2			24
Montréal.....	30			3,694
New-Carlisle.....				
Percé.....				
Québec.....	23			694
Total.....	55			4,412

PROVINCE D'ONTARIO.

Amherstburg.....				
Belleville.....	2			15
Bowmanville.....				
Brockville.....				
Chatham.....	1			42
Chippewa.....				
Cobourg.....				
Collingwood.....	6			306
Cornwall.....				

Marine.

TABLEAU des ports où l'enregistrement des navires peut se faire, indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en 1894—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Cramahe	2			278
Deseronto	2			15
Dunnville				
Goderich	3			32
Hamilton	6			58
Kingston	6			154
Morrisburg				
Napanee				
Oakville				
Ottawa	20			625
Owen-Sound	1			12
Picton	1			87
Port-Arthur	1			24
Port-Burwell				
Port-Colborne				
Port-Dover				
Port-Hope	1			8
Port-Rowan				
Port-Stanley	1			540*
Prescott				
Sarnia				
Saugeen				
Sault-Sainte-Marie				
Sainte-Catherine	6			757
Toronto	5			184
Wallaceburg				
Whitby				
Windsor				
Total	64			3,137

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown.	5		183
---------------------	---	--	-----

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster	9		464
Vancouver	4		510
Victoria	12		926
Total	25		1,900

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	11		356
----------------	----	--	-----

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	40		2,534
Nouvelle-Ecosse	128		8,721
Québec	55		4,412
Ontario	64		3,137
Ile du Prince-Edouard	3		183
Colombie-Britannique	25		1,900
Manitoba	11		356
Total	326		21,243

ÉTAT COMPARATIF du nombre des navires qui ont été construits et enregistrés

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.....	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368
Nouvelle-Ecosse.....	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784
Québec.....	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870
Ontario.....	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409
Ile du Prince-Edouard....	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382
Colombie-Britannique....	5	276			1	121	2	204	2	45
Manitoba.....							3	48	1	15
Total.....	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873
A ajouter les nouv. navires const. en Canada qui sont partis pour le R.-U. avec un passep. du gouverneur sans avoir été enregistrés	6	7,746			3	2,721	2	1,943	1	663
A ajouter les nouv. nav. qui sont partis de Québec pour être enreg. en Allemagne					1	480				
Total.....	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,536

Provinces.	1885.		1886.		1887.		1888.		1889.	
	Nouveau-Brunswick.....	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792
Nouvelle-Ecosse.....	102	24,703	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645
Québec.....	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759
Ontario.....	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259
Ile du Prince-Edouard....	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503
Colombie-Britannique....	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840
Manitoba.....	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548
Total.....	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346
A ajouter les nouv. navires const. en Canada qui sont partis pour le R.-U. avec un passep. du gouverneur sans avoir été enregistrés										
A ajouter les nouv. nav. qui sont partis de Québec pour être enreg. en Allemagne										
Total.....	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346

en Canada, tous les ans, depuis 1874 jusqu'à 1894, y compris ces deux années.

Navires.	Tonneaux.	1879.		1880.		1881.		1882.		1883.		1884.	
		Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
43	19,067	63	18,896	57	18,250	66	16,820	72	21,103	46	12,888		
126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765	178	42,032		
29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594	32	3,815		
42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	4,369	34	4,311	58	4,446		
20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508	17	5,343	21	5,189		
5	788			2	85	8	1,631	5	849	15	675		
		1	100	2	116	1	289	2	125	37	3,366		
265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090	387	72,411		
						1	1,029						
265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090	387	72,411		

Navires.	Tonneaux.	1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
		35	5,572	43	6,269	21	1,873	119	2,819	40	2,534
150	33,907	130	35,528	105	16,446	111	15,089	128	8,721		
25	4,880	46	4,200	34	2,620	53	4,220	55	4,412		
41	4,917	44	2,662	34	3,684	49	4,126	64	3,137		
12	2,008	5	1,000	9	967	3	634	3	183		
15	876	41	2,364	46	2,887	19	944	25	1,900		
7	218	3	122	6	296	8	608	11	356		
285	52,378	312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243		
285	52,378	312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243		

TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada à la date du 31 décembre 1894.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Chatham.....	320	31	1,454	9,370
Dorchester.....	9			4,921
Moncton.....	16			2,600
Richibouctou.....	18	3	129	2,846
Sackville.....	12	2	41	1,218
Saint-André.....	140	5	108	3,414
Saint-Jean.....	488	63	7,437	111,888
Total.....	1,003	104	9,169	136,257

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amherst.....	8			906
Annapolis.....	60	3	85	6,228
Arichat.....	122	1	66	5,110
Barrington.....	57	1	15	2,106
Canso.....	3			151
Digby.....	175	5	254	11,533
Guysborough.....	33			1,561
Halifax.....	795	53	10,792	44,201
Liverpool.....	84	2	137	7,073
Lunenburg.....	335	6	271	27,199
Maitland.....	30			28,015
Pugwash.....	8			634
Parsonsborough.....	130	2	201	32,160
Pictou.....	65	17	1,126	13,934
Port-Hawkesbury.....	74	2	43	2,616
Port-Medway.....	23	1	45	1,902
Sydney.....	119	10	942	5,809
Shelburne.....	106	1	38	6,657
Truro.....	4			1,441
Windsor.....	167	11	2,450	107,959
Weymouth.....	40	2	175	3,727
Yarmouth.....	272	14	4,477	60,390
Total.....	2,710	131	21,117	371,432

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst, I. M.....	22			826
Gaspé.....	31	1	708	2,139
Montréal.....	493	160	54,249	84,169
New-Carlisle.....	14	3	49	508
Percé.....				
Québec.....	867	131	20,398	72,948
Total.....	1,427	295	75,404	160,590

PROVINCE D'ONTARIO.

Amherstburg.....	3			148
Belleville.....	16	10	520	824
Brockville.....	25	23	317	381
Bowmanville.....	4			752
Collingwood.....	60	58	6,500	4,805
Chippewa.....	3	2	263	153
Cramahe.....	2			278
Chatham.....	29	18	1,184	1,719
Cobourg.....	5	1	23	455

Marine.

TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada, à la date du 31 décembre 1894—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut de steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Cornwall				
Dunnville.....	9	5	6 5	1,031
Deseronto	18	13	1,348	1,804
Goderich	45	96	746	1,912
Hamilton	53	40	8,427	7,238
Kingston	192	73	9,223	25,327
Napanee	3			409
Owen-Sound.....	34	31	4,959	3,733
Ottawa	289	59	13,525	25,121
Oakville	3			157
Prescott	29	15	755	3,906
Port-Burwell..	14	6	54	1,032
Port-Arthur	8	8	3,078	1,991
Port-Dover	19	6	170	1,139
Port-Colborne	6	2	95	683
Port-Hope	64	38	3,302	6,153
Port-Rowan	5	1	168	524
Port-Stanley	11	9	1,260	1,062
Pictou	32	11	1,383	3,330
Sarnia	27	20	7,364	6,743
Sault-Sainte-Marie.....	14	12	477	528
Sainte-Catherine.....	133	67	9,383	19,942
Saugeen				
Toronto	235	160	16,748	17,327
Wallaceburg	33	18	1,065	2,121
Windsor	54	28	6,120	5,283
Whitby.....	3			514
Total	1,480	830	99,092	148,525

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg.....	98	61	6,132	6,715
---------------	----	----	-------	-------

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown.....	191	23	5,794	19,650
--------------------	-----	----	-------	--------

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria.....	218	101	16,461	17,609
New-Westminster	75	61	4,769	6,395
Vancouver	43	34	2,968	2,451
Total.....	336	196	24,198	26,455

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	1,003	104	9,169	136,257
Nouvelle-Écosse	2,710	131	21,117	371,432
Québec	1,427	295	75,404	160,590
Ontario.....	1,480	830	99,092	148,525
Manitoba.....	98	61	6,132	6,715
Ile du Prince-Edouard.....	191	23	5,794	19,650
Colombie-Britannique	336	196	24,198	26,455
Total.....	7,245	1,640	240,906	869,624

TABLEAU comparatif indiquant le nombre et le tonnage portés sur les livres jusqu'à 1894,

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457
Nouvelle-Ecosse.....	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579
Québec.....	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399
Ontario.....	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761
Ile du P.-Edouard..	230	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547
Colombie-Britanniq.	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479
Manitoba.....					2	178	2	178	6	246
Total.....	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468
Provinces.	1884.		1885.		1886.		1887.		1888.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332
Nouvelle-Ecosse.....	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709
Québec.....	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520
Ontario.....	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502
Ile du P.-Edouard..	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586
Colombie-Britanniq.	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249
Manitoba.....	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,745
Total.....	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642

d'enregistrement du Canada à la date du 31 décembre de chaque année depuis 1873, y compris ces deux années.

Navires.	1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		1883.	
	Navires.	Tonneaux.										
1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980	1,107	315,906	
3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	3,026	546,778	3,037	541,715	
1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804	1,739	216,577	
958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998	1,112	137,061	1,133	140,972	
322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410	248	41,684	241	49,446	
51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687	94	9,046	
17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,783	24	2,778	
7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777	7,374	1,276,440	
Navires.	1889.		1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
	Navires.	Tonneaux.										
1,013	218,873	981	209,460	969	193,193	946	181,779	1,010	156,086	1,003	136,257	
2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758	2,731	425,690	2,715	396,263	2,710	371,432	
1,455	168,500	1,399	164,003	1,404	162,330	1,408	162,638	1,426	161,121	1,427	160,590	
1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914	1,347	141,750	1,370	146,665	1,480	148,525	
224	25,506	231	26,080	195	23,316	196	22,706	188	20,970	191	19,650	
176	15,241	196	16,024	246	19,767	298	23,448	315	24,900	336	26,455	
77	6,091	79	6,475	78	6,197	81	6,118	89	6,534	98	6,715	
7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475	7,007	964,129	7,113	912,539	7,245	869,624	

LIGNES DE CHARGE.

En 1893 le parlement canadien décréta ce qui suit :—

56 VICTORIA, CHAP. 22.

Acte modifiant l'Acte de la marine marchande au sujet des lignes de charge.

[Sanctionné le 1^{er} avril 1893.]

Considérant que, par l'article cinq cent quarante-sept de l'acte du parlement du Royaume-Uni connu comme l'*Acte de la marine marchande de 1854*, il est statué que l'autorité législative de toute possession anglaise aura le pouvoir, par un acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie aucune des dispositions du dit acte concernant les navires enregistrés dans cette possession; et considérant que par l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande, 1876*,—lequel, ainsi qu'il y est prescrit à l'article deux, doit être interprété comme ne faisant qu'un seul et même acte avec l'*Acte de la marine marchande de 1854* et les actes qui l'amendent,—il est fait certaines dispositions, dans les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit du dit acte, au sujet des lignes de charge sur les navires britanniques; et considérant que par les premier et second articles de l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande, 1890*, les dispositions des dits articles vingt-six et vingt-sept sont modifiées sous certains rapports; et considérant qu'il n'est pas désirable que les dits articles vingt-six et vingt-sept, tels qu'ainsi modifiés, ou les règlements qui ont été faits ou pourront être faits par la chambre de commerce sous leur empire, ou les dispositions du dit article vingt-huit, soient appliqués aux navires enregistrés en Canada: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :—

1. Les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit de l'*Acte de la marine marchande, 1876*, et les articles un et deux de l'*Acte de la marine marchande, 1890*, du Royaume-Uni, sont par le présent abrogés en tant qu'ils se rapportent ou s'appliquent aux navires enregistrés en Canada.

2. Le présent acte n'entrera pas en vigueur avant que Sa Majesté n'ait signifié son bon plaisir à ce sujet par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, ni avant qu'une proclamation du gouverneur en conseil le mettant en vigueur n'ait aussi été publiée dans la dite *Gazette*.

Toutefois, la chambre de commerce impériale ne jugea pas opportun de recommander au secrétaire d'Etat de prier Sa Majesté de confirmer la loi en question. Cette chambre est d'avis que les dispositions de toute législation adoptée par le Canada sous l'empire des dispositions de l'article 547 de l'*Acte de la marine marchande de 1854* n'a force de loi qu'en ce qu'elle a trait aux limites territoriales du Canada, et n'a aucune valeur dans le Royaume-Uni, et que la seule question en jeu était celle-ci: "les règlements soumettent-ils les armateurs canadiens à une injustice quelconque".

D'un autre côté le ministère a allégué que la véritable question en jeu semblait être: le parlement du Canada a-t-il agi dans le domaine de ses attributions quand par une loi il a abrogé les dispositions relatives aux lignes de charge de l'acte impérial en tant qu'elles se rapportent aux navires canadiens sans égard aux limites territoriales? Le ministre a prétendu de plus que l'intention du parlement impérial eut-elle été d'établir une restriction territoriale lorsqu'il a adopté l'article 547 de l'acte impérial dit *Imperial Merchant Act* de 1854, il l'aurait dit expressément, comme il l'a fait dans l'Acte de la marine marchande de 1876, article 44, qui se lit comme suit :—

"Rien dans le présent acte ne s'appliquera aux navires qui font le cabotage ou qui vont d'un lieu à un autre, vers une rivière ou dans les eaux intérieures, lesquels lieux sont en tout ou en partie dans les possessions britanniques, et les dispositions du

présent acte qui se rapportent aux chargements de ponts ne s'appliqueront pas aux chargements de fret transportés par un navire lorsqu'il fait le commerce de cabotage dans une possession britannique.

L'acte impérial de 1867 connu sous le nom de "Acte de l'Amérique Britannique du Nord", accorde au Canada le droit de réglementer son commerce et sa navigation. Sous l'empire de cette disposition et des dispositions de l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, tout acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, et ayant pour but d'abroger en tout ou en partie les dispositions de l'Acte de la marine marchande de 1854 qui ont trait aux navires inscrits dans telle possession, a force de loi après avoir subi la sanction, et une fois qu'il a été proclamé dans telle possession ou jusqu'à telle époque ultérieure que peut indiquer cet acte ou cette ordonnance pour cet objet.

Le parlement du Canada désirant agir en vertu du pouvoir que lui confèrent l'article 547 de l'Acte impérial de la marine marchande de 1854, et les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord, a abrogé certains articles des actes de la marine marchande de 1876 et de 1890, en tant qu'ils visent ou qu'ils atteignent les navires inscrits en Canada.

Il n'appert pas que l'article 547 de l'Acte impérial de la marine marchande de 1854 mentionne ou crée des restrictions territoriales.

On a de plus prétendu que les dispositions et les pouvoirs apparemment conférés par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854 ont fait l'objet d'une mesure de la part du parlement du Canada, qui a passé une loi relative à l'inscription et à la classification des navires, et cette loi, prétendit-il, abrogeait toutes dispositions générales qui pouvaient exister dans les lois impériales à ce sujet et qui sont incompatibles avec les dispositions de la loi canadienne.

La clause abrogeante de cet acte se lit comme suit :

" Et considérant que par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, il est décrété et stipulé que l'autorité législative de toute possession britannique aura le pouvoir, par un acte ou une ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie toute disposition du dit acte relative aux navires enregistrés dans telle possession, telle partie du dit acte et de tout autre acte modifiant le dit acte et formant partie d'icelui qui est incompatible avec le présent acte, est par les présentes abrogée en tant qu'elle se rapporte aux navires enregistrés en Canada."

A cette époque et depuis on ne souleva pas d'objection contre cette législation, et l'on n'a pas prétendu non plus que les dispositions de la loi n'avaient d'effet que dans les limites territoriales du Canada. L'interprétation que donne la chambre de commerce aux pouvoirs que confèrent au parlement canadien l'Acte de la marine marchande et l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord relativement aux navires inscrits en Canada, est nouvelle, et l'on a fait un rapport au conseil recommandant que des mesures soient prises dans le but de soumettre au gouvernement de Sa Majesté cette appréciation de l'affaire. On donna suite à cette recommandation en juillet dernier.

En réponse à ces représentations on reçut la dépêche qui suit :

" *Le ministère des colonies au gouverneur général.*

" DOWNING STREET, 22 septembre 1894.

" MILORD.—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai examiné votre dépêche n° 218, du 21 juillet, ainsi que son contenu, au sujet de l'acte fédéral relatif aux lignes de charge de 1893.

“ L'expression dont se sert le paragraphe de la lettre de la chambre de commerce, du 27 décembre dernier, et contre laquelle s'inscrit le ministre de la marine et des pêcheries, peut s'interpréter dans le sens qu'il indique, mais le but de cette lettre n'était pas de donner une définition aux pouvoirs conférés à la législature canadienne par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, mais bien de faire voir ce que, au sens de la chambre, cette législature n'avait pas le pouvoir de faire. L'argument du paragraphe en question était qu'une loi du parlement ne peut avoir d'effet dans la Grande-Bretagne de façon à contrôler les actes des autorités britanniques agissant sous l'empire d'une législation impériale dans le Royaume-Uni.

“ Il n'y a pas de doute que l'effet de cet article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était de déléguer au parlement du Canada, avec l'assentiment de la couronne, le pouvoir de faire des lois relatives aux navires canadiens inscrits, non seulement lorsque ces navires sont dans les limites du Canada, mais aussi lorsqu'ils sont en pleine mer où dans un port étranger, en tant que la jurisprudence du pays étranger reconnaît la loi du navire, lorsque ce dernier est dans le domaine de sa juridiction.

“ Le parlement n'a pu, cependant, avoir l'intention de donner le pouvoir à la législature du Canada de légiférer en somme pour le compte du Royaume-Uni, en abrogeant ou modifiant les dispositions d'une loi impériale applicable dans la juridiction territoriale du Royaume-Uni, et je n'ai pas de doute que vos ministres admettront que, comme les autorités de ce pays-ci ne peuvent être liées par aucune autre loi statutaire que par celle qui se trouve dans le statut du Royaume-Uni, l'Acte des lignes de charges adopté par la législature fédérale en 1893 n'en est pas un qu'on puisse recommander à Sa Majesté d'approuver.

“ La conférence que suggère la chambre de commerce, entre les experts de ce corps et un expert du gouvernement fédéral, sur la question de la table des lignes de charge, semblerait offrir le mode le plus satisfaisant d'arriver à une entente, et je serais heureux d'apprendre que votre gouvernement est disposé à prendre part à cette conférence.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ Au gouverneur général,
etc., etc., etc.”

“ (Signé)

RIPON.

A cette dépêche le ministre répondit dans le rapport suivant qu'il adressa au conseil :—

“ MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, CANADA, OTTAWA, 16 octobre 1894.

“ A Son Excellence,

“ Le gouverneur général en conseil.

“ Le soussigné a l'honneur d'accuser réception d'une dépêche du très honorable marquis de Ripon à Votre Excellence, en date du 22 septembre, au sujet de la dépêche de Votre Excellence, n^o 218, du 21 juillet, et de son contenu, relativement à l'Acte fédéral des lignes de charge de 1893.

“ Lord Ripon semble admettre que l'interprétation que le soussigné a donné à l'expression dont se sert le paragraphe de la lettre de la chambre de commerce du 29 décembre dernier est exacte. Mais Sa Seigneurie ajoute que, bien que l'effet de l'article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dont parle le soussigné était de déléguer au parlement canadien, avec l'assentiment de la couronne, le pouvoir de légiférer à l'égard des navires canadiens inscrits, sans restriction (en dehors des règles de droit international), le parlement britannique n'a pu avoir l'intention de donner à la législature fédérale le pouvoir de légiférer en somme pour le compte du Royaume-Uni, en abrogeant ou modifiant les dispositions d'une loi impériale applicable dans le domaine juridique du Royaume-Uni, et Sa Seigneurie exprime l'espoir que le ministre de Votre Excellence admettra que, comme les autorités de ce pays ne peuvent être liées par toute autre loi statutaire que par celle qui se trouve dans les statuts du Royaume-Uni, l'Acte des lignes de charge, ce par quoi Sa Seigneurie entend sans doute l'acte intitulé : “ Acte modifiant l'Acte de la marine marchande relativement aux lignes de charge adopté par la législature fédérale en 1893, n'est pas une loi qu'on puisse demander à Sa Majesté d'approuver.

“ Pour plus de commodité on peut répéter ici le préambule de l'acte en question. Il se lit comme suit :—

“ Considérant que, par l'article cinq cent quarante-sept de l'acte du parlement du Royaume-Uni connu comme l'*Acte de la marine marchande de 1854*, il est statué que l'autorité législative de toute possession anglaise aura le pouvoir, par un acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie aucune des dispositions du dit acte concernant les bâtimens enregistrés dans cette possession ; et considérant que par l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande, 1876*,—lequel, ainsi qu'il y est prescrit à l'article deux, doit être interprété comme ne faisant qu'un seul et même acte avec l'*Acte de la marine marchande de 1854* et les actes qui l'amendent,—il est fait certaines dispositions, dans les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit du dit acte, au sujet des lignes de charge sur les navires britanniques ; et considérant que par les premier et second articles de l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande, 1890*, les dispositions des dits articles vingt-six et vingt-sept sont modifiées sous certains rapports ; et considérant qu'il n'est pas désirable que les dits articles vingt-six et vingt-sept, tels qu'ainsi modifiés, ou les réglemens qui ont été faits ou pourront être faits par la chambre de commerce sous leur empire, ou les dispositions du dit article vingt-huit, soient appliqués aux navires enregistrés en Canada : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :—

“ A raison de la grande importance du sujet en litige, le soussigné, par l'entremise de Votre Excellence, ose insister sur un nouvel examen des vœux du parlement canadien.

“ Les ministres de Votre Excellence, en prétendant que le parlement britannique a accordé le pouvoir que lord Ripon admet avoir été conféré au parlement canadien par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et qui a été expressément délégué par l'Acte de la marine marchande, savaient que l'exercice de ce pouvoir était soumis à l'approbation et au consentement de la couronne, et conséquemment, le second paragraphe de la loi stipule que l'acte n'entrera en vigueur que lorsque l'assentiment de Sa Majesté à ce sujet aura été signifié par proclamation dans la *Gazette du Canada*.

“ Il est admis que cette loi est du ressort du parlement fédéral.

“ Il ne reste qu'à examiner si la législation est telle qu'on doive recommander à Sa Majesté de la sanctionner.

“ Lord Ripon est d'avis que ce n'est pas une loi qu'on doive recommander à Sa Majesté de sanctionner.

“ Il considère que c'est pratiquement légiférer pour le compte du Royaume-Uni.

“ Avec le plus profond respect le soussigné désire exprimer l'idée que le statut ne tente en aucune façon de légiférer pour le compte du Royaume-Uni, mais cherche, sous l'empire du pouvoir reconnu par une loi impériale, à mettre les navires canadiens, lorsqu'ils se trouvent dans des ports anglais, sur un pied en aucune façon meilleur que ce qu'on accorde déjà aux navires étrangers, vu que les dispositions de l'acte impérial des lignes de charge ne s'appliquent pas à ces derniers.

“ Il ne semble que raisonnable aux yeux du soussigné qu'en regard des dispositions de l'Acte de la marine marchande et de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, le commerce maritime canadien soit, dans les ports anglais, l'objet des mêmes privilèges que ceux qu'on accorde aux navires étrangers.

“ D'un autre côté il est probable que les intérêts britanniques seraient en butte à des préjudices considérables si l'on ne faisait à Sa Majesté les recommandations que les ministres de Votre Excellence ont suggérées.

“ Un grand armateur de bâtimens en bois, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, a récemment fait savoir au ministère de la marine et des pêcheries ' qu'il faisait l'impossible pour tenir ses navires loin du territoire britannique, car on a la preuve évidente que les lois anglaises se font dans l'intérêt des étrangers, qui peuvent s'y rendre, charger à leur volonté, avoir l'équipage qui leur convient, acheter les approvisionnements qu'ils veulent, et tout cela sans l'intervention de qui que ce soit, tandis que le pauvre bâtiment anglais est soumis à leurs récentes lois déraisonnables à l'égard du commerce maritime.'

“ Il termine sa communication en disant :—

“ Je navigue sous quatre pavillons différents, et j'apprends tranquillement mais sûrement que le pavillon anglais est le moins désirable de tous.’

“ Un autre armateur de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, cite le cas de la barque *Orontes*.

“ Cet armateur écrivait : ‘ La ligne de charge à laquelle la barque était soumise a réduit ses moyens de transport à tel point que nous n'avions pas d'autre alternative que de la vendre aux Norvégiens, sous le pavillon desquels elle peut maintenant prendre une cargaison complète.’

“ Le soussigné comprend parfaitement que la loi relative aux lignes de charge a été adoptée par le parlement impérial dans l'intérêt des bâtiments et des équipages qui appartiennent au Royaume-Uni.

“ C'est par son objet une loi absolument locale, et elle a sans doute l'approbation de la population du Royaume-Uni.

“ Que cette législation ne soit pas l'objet des vœux des sujets de Sa Majesté en Canada, c'est évident, et le soussigné a en conséquence l'honneur de recommander que, vu ces circonstances, on examine la question de savoir si, après tout, ce n'est pas là un des sujets que prévoient par leur lettre et leur esprit la loi relative à la marine marchande et l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

“ Le soussigné a de plus l'honneur de recommander qu'une copie de ce rapport soit transmise, s'il est approuvé, au très honorable principal secrétaire d'Etat pour les colonies, avec prière d'examiner le sujet qui en fait l'objet.

“ Le tout respectueusement soumis,

“(Signé)

CHARLES HIBBERT TUPPER.”

Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le 12 octobre 1894.

Le comité du Conseil privé a examiné une dépêche ci-annexée en date du 22 septembre 1894, du marquis de Ripon, relativement à la dépêche de Votre Excellence du 21 juillet 1894 et son contenu, à l'égard de l'Acte fédéral des lignes de charge de 1893.

Le comité a aussi examiné un rapport ci-annexé en date du 11 octobre 1894, du ministre de la marine et des pêcheries, auquel la dépêche a été renvoyée.

Le comité, approuvant le dit rapport, recommande à Votre Excellence de bien vouloir transmettre une copie certifiée de ce procès-verbal, s'il est approuvé, ainsi que de ses annexes, au très honorable principal secrétaire d'Etat pour les colonies, avec prière de mettre à l'étude la question qui en fait l'objet.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE ET DU CHENAL DU NORD.

Le rapport de l'ingénieur en chef, qui forme une annexe à ce rapport, contient des renseignements au sujet des travaux hydrographiques qui se poursuivent sous la direction du ministère. Le rapport de M^r W. Bell Dawson, chargé des études des marées, fera partie du rapport de l'ingénieur en chef. De même aussi, le rapport de M^r W. J. Stewart, qui a été chargé de faire le relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du Nord, travaux maintenant terminés, sera annexé au rapport de l'ingénieur en chef. On y verra que les officiers et l'équipage chargés de ces études ont commencé leurs travaux le 1^{er} mai dernier et ont terminé le 23 octobre. Les dépenses pour le dernier exercice se sont élevées à \$16,292.48.

Les dépenses totales faites pour le compte du relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du Nord ont été de \$215,389.21.

LONGITUDE DE MONTRÉAL.

En consultant les rapports des années antérieures, vous verrez qu'on a pris des arrangements pour déterminer la longitude exacte de Montréal. C'est une question de haute importance et nécessaire pour obtenir d'exactes cartes hydrographiques et autres. Le rapport du professeur C. H. McLeod, surintendant de l'observatoire du collège McGill, publié comme annexe n^o 16 du rapport de 1892 (page 122), renferme des renseignements concernant les observations qui ont été faites à ce sujet.

La lettre suivante du professeur McLeod fait connaître où en sont les études à l'heure qu'il est.

“ OBSERVATOIRE DU COLLÈGE MCGILL,
“ MONTRÉAL, 30 octobre 1893.

“ L'honorable sir CHARLES HIBBERT TUPPER,
“ Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai réduit toutes les observations que j'ai faites, pendant l'été de 1892, en rapport avec la détermination de la longitude de Montréal et de Canso. J'ai transmis les résultats de mon travail à l'Observatoire Royal, pour qu'on les compare aux études faites par les observateurs anglais.

J'ai reçu de l'Observatoire Royal les données provisoires qui suivent au sujet de la longitude :—

“ Montréal (d'après les études faites à l'observatoire) 4h. 54m. 18.7s.

“ Canso (Hanzell Hill. D'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial)..... 4h. 4m. 9.3s.

“ Waterville (d'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial).. 0h. 40m. 41.3s.

“ Je vous enverrai mon rapport final lorsque j'aurai reçu de l'Observatoire Royal la réduction complète des calculs.

“ Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
“ C. H. McLEOD.”

“ MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

“ *Longitudes.*—Je regrette que l'Observatoire Royal n'ait pas encore annoncé les valeurs finales des longitudes de Montréal et de Hazel-Hill résultant des opérations faites en 1892. Je suis cependant autorisé à déclarer que le résultat final ne différera pas énormément des calculs provisoires donnés dans mon rapport de 1893, et la fin est très satisfaisante en ce qu'elle s'accorde avec les études des observateurs anglais et avec les miennes, dans les diverses phases.

“ Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
“ C. H. McLEOD,
“ *Surintendant.*”

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS.

Le rapport annuel du président du bureau d'inspection pour 1893 forme une annexe du présent rapport. L'état indiquant les certificats accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur sera publié dans le supplément, avec une liste des bateaux à vapeur inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été; le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter; le nombre de nouveaux vapeurs ajoutés à la marine du Canada, ainsi que le nombre de ceux qui ont été désarmés, perdus ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant le dernier exercice comme droits de tonnage, inspection de bateaux à vapeur et certificats de mécaniciens, ont été de \$24,853.47; sur cette somme \$24,521.35 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et \$571 pour certificats de mécaniciens. Les dépenses de l'exercice se sont élevées à \$25,961.36, laissant un excédent de recettes de \$1,107.89.

Voici l'état comparatif des recettes et des dépenses :—

			Recettes.		Dépenses.	
			\$	c.	\$	c.
Exercice terminé le	30 juin	1870.....	12,521	29	7,379	18
do	do	1871.....	10,369	96	8,321	00
do	do	1872.....	11,710	43	8,500	00
do	do	1873.....	15,412	75	11,205	54
do	do	1874.....	15,603	19	10,291	58
do	do	1875.....	15,011	90	12,199	81
do	do	1876.....	13,811	24	13,081	86
do	do	1877.....	15,858	42	12,073	01
do	do	1878.....	12,431	25	13,228	28
do	do	1879.....	12,331	16	13,076	46
do	do	1880.....	15,424	02	11,854	34
do	do	1881.....	16,905	49	12,211	65
do	do	1882.....	15,277	78	14,835	97
do	do	1883.....	12,577	36	16,209	02
do	do	1884.....	15,371	79	21,893	28
do	do	1885.....	13,343	66	23,235	04
do	do	1886.....	14,087	76	21,775	57
do	do	1887.....	12,701	20	22,837	80
do	do	1888.....	12,550	14	21,430	45
do	do	1889.....	12,576	18	22,313	03
do	do	1890.....	19,859	18	20,989	52
do	do	1891.....	21,644	72	22,183	76
do	do	1892.....	20,994	84	22,736	59
do	do	1893.....	25,295	35	24,386	95
do	do	1894.....	24,853	47	25,961	36
Déduction des recettes sur les dépenses.....			388,555	53	415,231	05
Solde au débit du fond.....					388,525	53
					26,705	52

L'acte d'inspection des bateaux à vapeur a été de nouveau modifié à la dernière session du parlement. Les détails relatifs à ces modifications se trouvent dans ce rapport sous le titre " Législation. "

Voici les noms des inspecteurs des chaudières et machines, ainsi que des coques et de l'équipement de bateaux à vapeur.

Nom.	Fonction.	Adresse.
Edward Adams.....	Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.....	Ottawa.
M. P. McElhinney.....	Inspecteur des coques et de l'équipement.....	do
J. J. Olive.....	do do.....	St-Jean, N.-B.
S. R. Hill.....	do do.....	Halifax, N.-E.
Vacant.....	do do.....	Toronto, Ont.
Thos. Donnelly.....	do do.....	Kingston, Ont.
P. D. Brunelle.....	do do.....	Québec, P. Q.
R. Collister.....	do do.....	Victoria, C.-B.
John Dodds.....	Inspecteur des chaudières et machines.....	Toronto, Ont.
J. Johnston.....	do do.....	do do
T. P. Thompson.....	do do.....	Kingston, Ont.
Wm. Laurie.....	do do.....	Montréal, P. Q.
L. Arpin.....	do do.....	do do
J. Samson.....	do do.....	Québec, do
D. Stevens.....	do do.....	Halifax, N.-E.
H. L. Waring.....	do do.....	St-Jean, N.-B.
J. A. Thomson.....	do do.....	Victoria, C.-B.
C. E. Robertson.....	do do.....	Winnipeg, Man.

Marine.

SERVICE INTÉRIEUR.

Voici la liste des fonctionnaires qui étaient employés au service intérieur du ministère de la marine et des pêcheries à la date du 1^{er} juillet 1894:—

Nom.	Emploi.	Appointements.
Wm. Smith	Sous-ministre	\$ 3,600
John Hardie	Premier commis	2,400
S. P. Bauset	do	2,400
Wm. P. Anderson	Ingénieur en chef, surintendant général des phares et du service hydrographique	2,400
F. Gourdeau	Comptable	2,200
W. L. Magee	Premier commis	1,850
R. N. Venning	Commis de première classe	1,600
W. H. Alexander	do do	1,550
W. P. McElhinney	do do	1,550
A. W. Owen	do do	1,450
E. Stanton	do do	1,450
J. S. Webster	Commis de 2e classe	1,400
J. B. Kent	do do	1,400
J. B. Halkett	do do	1,350
A. H. Belliveau	do do	1,300
V. C. Nicholson	do do	1,250
W. W. Stumbles	do do	1,250
V. H. Steele	do do	1,250
A. Halkett	do do	1,150
F. H. Cunningham	do do	1,150
T. Aumond	Commis de 3e classe	1,000
J. A. Murray	do do	950
J. McClenaghan	do do	950
D. C. Campbell	do do	900
R. Roy	do do	880
B. F. Burnett	do do	850
W. A. Mackinson	do do	750
A. H. Guion	do do	750
J. W. Watson	do do	550
W. C. Gordon	do do	500
E. W. Gilbert	do do	500
M. C. Doyle	do do	500
C. W. White	do do	400
John McCharles	do do	400
J. Morin	Messenger	500
J. A. Robertson	do	500

COMMIS SURNUMÉRAIRES.

M. Lamouche	\$	2 25	par jour.
L. Bance		400 00	do année.
E. McQuarrie		25 00	do mois.
L. Peck		15 00	do do

RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES.

W. J. Stewart	\$	1,650 00	par année.
C. F. Cox		1,300 00	do
B. H. Fraser		800 00	do
F. Anderson		700 02	do
L. J. Burpee		600 00	do
J. T. Fraser		600 00	do

SERVICE EXTÉRIEUR,—DIVISION DE LA MARINE

Voici le nombre des fonctionnaires qui étaient employés au service extérieur, à la date du 30 juin 1894 :

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amont de Montréal	164
Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages de phares flottants, etc., à Montréal et aux environs, dans la province de Québec.	170
Agent, commis, huissier, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.....	197
Agent, commis, huissier, gardiens de phares, de sifflet de brume, etc., au Nouveau-Brunswick.....	112
Agent et gardiens de phares dans l'Île du Prince-Edouard.	42
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique.	16
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux, y compris le service de la protection des pêcheries.....	245
Capitaines de bateaux de sauvetage.	20
Inspecteurs de bateaux à vapeur.....	18
Examineurs de capitaines et seconds de navires, et commis du président du conseil.....	14
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine...	23
Préposés à l'engagement des matelots	26
Maîtres de ports.....	184
Surintendants d'observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements.....	143
Hydrographes et ingénieurs, à Ottawa.....	7
Receveurs d'épaves.....	36
Gardiens de quais.....	124
Total.....	1,503

L'an dernier, le nombre des employés était de 1,536. Outre les 1,503 mentionnés plus haut, il y a 70 préposés à l'enregistrement des navires agissant sous la direction de ce ministère et se trouvant sous son contrôle, mais ils sont en même temps percepteurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement, et ils ne reçoivent ni appointements ni honoraires comme préposés à l'enregistrement. Il y a, par tout le pays, 93 jaugeurs et inspecteurs de navires agissant comme fonctionnaires de notre ministère, et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du personnel des douanes. De plus, par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie anglaise et de l'Île du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, perçoit les droits, prépare les relevés semestriels pour le ministère, et remplit ces devoirs sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu'il y a 143 surintendants d'observatoires, etc., qui sont rémunérés; mais il y a en outre, par tout le pays, un grand nombre d'observateurs qui n'exigent rien pour leurs services.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

Le directeur, M. Carpmael est décédé en Angleterre le 21 octobre dernier, et le rapport du service météorologique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894, et qui forme une annexe de ce rapport, a été préparé par M. Stupart, directeur intérimaire. M. Stupart dit que l'intérêt que manifeste le public en général à l'égard des renseignements que donnent les données recueillies, se révèle par le nombre de plus en plus considérable de demandes d'informations de la part des corporations municipales et de chemins de fer, de même que des particuliers. Ces demandes de renseignements imposent une somme considérable de travaux supplémentaires qui augmentent de jour en jour.

On continue à recevoir de Toronto et d'ailleurs une foule de lettres de la part des personnes qui désirent connaître l'état de l'atmosphère ; on répond toujours à ces lettres sans tarder.

Les compagnies de chemins de fer ont été averties de l'approche des tempêtes.

Au bureau de Toronto on reçoit, tous les jours, par le téléphone, à peu près six demandes d'informations au sujet du temps ; on en reçoit par le télégraphe dix par semaine en moyenne.

Au Canada, les prévisions météorologiques sont communiquées au public gratuitement, et sont affichées dans les endroits publics des villes.

Il en est de même aux Etats-Unis. On y donne autant de publicité que possible aux prévisions météorologiques pour le bénéfice de tous ceux dont les intérêts subissent l'influence des changements de temps et de température.

Lorsque c'est pour l'avantage du public qu'on demande à connaître l'état de l'atmosphère, les réponses sont télégraphiées aux frais du gouvernement, mais lorsqu'il s'agit d'intérêts privés, les télégrammes sont payés par ceux à qui ils sont transmis.

Le bureau météorologique des Etats-Unis est relié au ministère de l'agriculture, à Washington.

Le service météorologique de la Grande-Bretagne est sous la direction du conseil météorologique. Ce conseil est une association qui reçoit une allocation du parlement pour le service météorologique, et qui a d'autres sources de revenu.

Les prévisions météorologiques sont communiquées aux souscripteurs par la poste, à raison de dix chelins par an, outre le port. Par le télégraphe, le prix est de trois deniers par jour, plus le coût des dépêches.

A Londres, les prévisions météorologiques sont communiquées aux clubs moyennant une souscription de 10 chelins par an ; lorsque les prévisions doivent servir au public en général, on exige 2c. 6d. par trimestre, en sus du coût des télégrammes.

Ceux qui verbalement ou par écrit demandent comment le temps s'annonce doivent payer un chelin pour la réponse.

OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES.

Les rapports annuels du directeur de l'observatoire magnétique de Toronto et des observatoires de Québec, Montréal, Kingston et Saint-Jean sont annexés au rapport sur le service météorologique. La somme de \$4,968.66 a été dépensée pour l'observatoire magnétique de Toronto, et celle de \$500 pour chacun des observatoires de Kingston et de Montréal. Le montant total qui a été déboursé pour le service météorologique et les observatoires magnétiques se chiffre par \$60,472.30.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chap. 83 des Statuts révisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, ne permettent le transport des marchandises ou des passagers par eau d'un port à un autre du Canada que sur des navires anglais; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires de ce pays. Le parlement du Canada adopta l'acte en question en vertu des dispositions de l'acte impérial, 32 Vic., chap. 11, intitulé: "*An Act for amending the Law relating to the coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*", et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que leurs propres bâtiments,—les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874; ceux de la Suède et de la Norvège, par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1^{er} juin 1876; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

PIGEONS VOYAGEURS.

Un rapport du capitaine D. Mills, du génie royal, surintendant actuel des signaux, à Halifax, forme une annexe de ce rapport. On a opéré certains changements en transportant les pigeons du grenier qui se trouve sur le quai de la marine et des pêcheries à la station des signaux à la citadelle.

Les résultats n'ont pas été satisfaisants dans le passé, vu les difficultés considérables à surmonter. Entre autres les pertes de pigeons dans le grenier qu'ils occupaient autrefois. On a jugé bon de continuer le travail fait dans le but d'établir un service de pigeons voyageurs jusqu'à ce qu'on ait fait un essai satisfaisant des moyens dont on se sert actuellement. On a adopté un nouveau système pour rémunérer l'entraîneur. Il sera rémunéré d'après le résultat de son travail et d'après le nombre de messages transportés de l'île de Sable à Halifax.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES GÉNANT LA NAVIGATION.

Un crédit de \$5,000 a été voté par le parlement pour l'enlèvement des obstacles gênant la navigation, et la somme de \$202 a été dépensée de ce chef pendant le dernier exercice.

On a demandé des soumissions qu'on a reçues jusqu'au 23 avril dernier pour l'enlèvement de ce qui restait d'un vieux quai qui obstruait la rivière de l'île aux Perdrix, près de Parrsborough, N.-E. La soumission de John Smythe étant la plus basse a été acceptée, et M. Smythe a enlevé le quai à raison de \$59. Des mesures ont été prises pour rembourser le ministère.

L'enlèvement de ce qui restait de la goélette incendiée *Price Brothers* à la rivière aux Pommes, N.-E., a coûté \$25. Le travail a été exécuté par le maître de port avant que le propriétaire put se mettre à enlever l'épave, mais on ne peut imputer de blâme au maître du port vu qu'il était sous l'impression que les instructions que lui avait données l'agent du ministère l'autorisaient à enlever le navire incendié.

L'enlèvement d'une partie de la jetée de l'Etat à Souris que les tempêtes avaient séparée, a coûté \$10, et les travaux ont été exécutés par M^r J. D. Gardner, qui avait soumissionné à cette fin.

INSPECTION DU BÉTAIL EXPORTÉ DU CANADA.

Le rapport des inspecteurs forme une annexe à ce rapport. On y verra que le nombre de bestiaux exportés en 1894 est plus considérable qu'en 1893, soit 86,635 bestiaux gras en 1894, contre 83,322 en 1893. Le rapport des inspecteurs accuse une augmentation remarquable dans l'exportation des moutons : 139,780 en 1894, contre 3,743 en 1893 ; d'un autre côté, le nombre de chevaux exportés en 1894 a été de 5,623, tandis qu'en 1893 il ne s'est élevé qu'à 1,660.

LÉGISLATION.

Les actes suivants ont été adoptés au cours de la dernière session du parlement, savoir :—

Acte modifiant l'Acte concernant les phares, les bouées et les balises à l'île de Sable.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les certificats des capitaines et seconds de navires.

Acte modifiant l'Acte concernant les marins.

Acte modifiant de nouveau les Statuts révisés, chapitre 77, concernant la sûreté des navires.

Acte modifiant l'Acte concernant l'inspection des navires.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur.

Acte concernant les ports publics.

Acte modifiant de nouveau les actes concernant le port de Pictou, Nouvelle-Ecosse.

Acte modifiant l'Acte relatif aux maîtres de port.

Ces actes ont été sanctionnés le 23 juillet 1894, et ils forment une annexe du présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. SMITH.

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Ministère de la marine et des pêcheries.

Ottawa.

ANNEXE N° I.

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Service.	Somme.	Total.
	\$ c.	\$ c.
Service par voie de mer et à l'intérieur—		
Entretien et réparation de steamers fédéraux	128,183 97	
Achat du nouveau steamer <i>Aberdeen</i>	50,000 00	
Examen de capitaines et seconds	3,745 33	
Récompenses pour sauvetage de vie, etc.	8,014 67	
Enquêtes sur les naufrages	350 81	
Enregistrement des navires canadiens	394 00	
Service des marées	10,172 61	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	202 02	
Service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard	6,497 03	
Rémunérations, police dans le port de Québec	3,103 00	210,663 44
Phares et service côtier—		
Appointements et allocations des gardiens de phares	195,026 84	
Agence, loyers et faux frais	17,243 93	
Entretien et réparations, etc	230,237 07	
Construction de phares	28,041 93	
Service des signaux	4,668 93	
Réparations des quais	1,007 65	476,225 85
Institutions scientifiques, etc.—		
Observatoire, Toronto	4,968 66	
do Kingston	500 00	
do Montréal	500 00	
Service météorologique	60,472 30	
Relevés hydrographiques	31,461 76	
Allocation à la veuve de feu W. A. Ashe	158 32	98,061 04
Hôpitaux de la marine, etc—		
Hôpital de Sainte-Catherine	287 10	
do Kingston	500 00	
Marins malades et invalides	33,990 71	
Marins naufragés et dénués de ressources	2,666 13	
Rémun. accordées aux fonct. des hôpitaux de marine, Saint-Jean, N.B.	960 00	38,403 94
Inspection des bateaux à vapeur	25,961 36	
Inspection de bestiaux	1,350 83	27,312 19
Appointements et déboursés des surintendants des pêcheries—		
Ontario	22,634 37	
Québec	11,692 82	
Nouveau-Brunswick	18,522 94	
Nouvelle-Ecosse	20,420 81	
Ile du Prince-Edouard	3,078 55	
Manitoba	2,187 35	
Territoires du Nord-Ouest	3,143 94	
Colombie-Britannique	5,283 21	86,963 99
Pisciculture		45,024 67
Protection des pêches		115,147 50
A reporter		1,097,802 71

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Service.	Somme.	Total.
	\$ c.	\$ c.
Report.....		1,097,802 71
Divers—		
Construction de passes migratoires, etc.....	2,148 67	
Frais judiciaires.....	4,094 29	
Exposition des pêcheries canadiennes.....	1,217 63	
Distribution des primes de pêche.....	4,624 50	
Ostréiculture.....	6,161 04	
Commission internationale des pêcheries.....	1,912 69	
		20,158 82
Mer de Behring.....	12,544 74	
do Arbitrage.....	46,924 61	
		59,469 35
W. B. Deacon.....		21 00
Licences accordées à des navires de pêche américains.....		462 15
Faire sauter un rocher à Loch Lomond.....		996 65
Licences en vertu du <i>modus vivendi</i>		670 50
Primes de pêche.....		158,794 54
Gouvernement civil, appointements.....	45,014 54	
do faux frais.....	10,012 14	
		55,026 68
		1,393,402 40

ANNEXE N° 2.

ÉTAT du revenu du ministère de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Service.	Montant.	
	\$	c.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, \$134.75; divers, \$55,351.54).....	55,486	29
Service postal des caps.....	187	50
Steamers fédéraux.....	14,460	46
Examens des capitaines et seconds.....	2,907	54
Amendes et confiscations.....	1,915	36
Havres, jetées et quais.....	9,453	84
Services des phares et côtier.....	6,795	00
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur.....	706	50
Inspection de bateaux à vapeur.....	24,866	33
Caisse des marins malades.....	49,090	85
	\$165,589	67

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

M^r JOHN HARDIE,

OTTAWA, 25 janvier 1895.

Sous-ministre intérimaire de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les travaux exécutés dans la division technique du ministère de la marine et des pêcheries, durant l'année dernière.

Cette division comprend tous les travaux techniques du ministère, au siège principal. Le service météorologique de Toronto n'est pas inclus. Les travaux techniques comprennent la construction et l'entretien des phares, des phares-flottants, des sifflets de brume, des bouées et des balises; la surveillance de la construction et le radoub des steamers de l'État; la construction et le radoub des canots de sauvetage et de leurs stations; la distribution du crédit accordé pour l'enlèvement des épaves et des obstacles qui se trouvent dans les eaux navigables; le relevé des marées et des courants; le relevé hydrographique des eaux du Canada; la construction et la réparation des piscifaceries; la partie technique qui se rapporte à l'entretien des passes migratoires; la surveillance des relevés des bancs d'huîtres; l'examen des demandes de lots de grève en ce qu'elles intéressent la navigation; la préparation et la publication des notes hydrographiques et des avis donnés aux marins.

SERVICE DES PHARES.

Les travaux exécutés en rapport avec la construction et l'entretien des steamers de l'État et des phares, et en rapport avec l'aide accordée à la navigation, sont détaillés au rapport du sous-ministre. Les travaux nécessités par la préparation des plans et devis ont été faits dans la salle du dessin, au siège principal, sous la direction de M^r F. Cox, sous-ingénieur.

Le tableau qui suit donne une idée de l'étendue et de la variété de cette partie des travaux de la division :—

Nature du dessin.	Dessins.	Copies.
Bâtiments de cor de brume.....	1	.....
Phares, tours et logements.....	15	40
Feux de mâts.....	2	3
Abris.....	1	2
Appareils illuminateurs.....	2	1
Réparation des bâtiments de feux.....	3	3
Abris à chaoupe.....	2	7
Jetée en béton.....	1	.....
Bouées.....	.....	11
Relevés hydrographiques des réserves de phares.....	6	68
Cartes indiquant les lieux dangereux.....	.....	66
Cartes.....	1	.....
Steamers.....	2	14
Mobilier, salles administratives.....	2	3
Poudrière.....	1	7
Signaux à bombe, grues, etc.....	3	4
Maréomètres.....	2	6
Bancs d'huîtres.....	.....	6
Passes migratoires.....	1	3
Chaudières.....	1	6
Quais.....	.....	2
Goélettes (pour concours).....	.....	14
Dessins explicatifs pour annexer aux rapports.....	.....	2
Mappemonde pour indiquer les différentes routes.....	2	1
Emplacements d'hôpitaux.....	.....	12
	48	290
Total des dessins et plans.....	.....	338
Devis.....	.....	34
Cartes reçues et inscrites.....	.....	115
Cartes inscrites dans les registres.....	.....	27
Avis aux marins et avis hydrographiques (comprenant 95 endroits).....	.....	55

OBSERVATIONS DES MARÉES.

Les observations des marées et des courants dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent et sur le littoral canadien de l'Atlantique ont fait de bons progrès l'année dernière sous la direction de M. B. H. Dawson, I.C. Je transmets sous ce pli (pièce B) son rapport sur les travaux de l'année.

Il est à regretter que la faible somme accordée à ce service empêche d'obtenir promptement des résultats complets pour toutes nos côtes, mais chaque année voit s'augmenter d'une façon importante nos connaissances des courants et des marées, même à l'aide du modeste crédit présentement à notre disposition. Nos fonctionnaires de la Colombie-Britannique ont reçu instruction de travailler, de concert avec M. Dawson, à obtenir des renseignements préliminaires dont on se servira lorsque nous pourrons faire une observation systématique des marées et des courants du littoral du Pacifique.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE DE QUINTÉ.

Comme je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, le relevé a été terminé dans le cours de l'été de 1893, mais en conséquence de l'urgence d'autres travaux dans la salle des dessins, il a été impossible de terminer la carte, comme on l'espérait.

TRAVAUX HYDROGRAPHIQUES, LITTORAL DU PACIFIQUE.

Le capitaine J. T. Walbran, capitaine du steamer canadien, le *Quadra*, station de la Colombie-Britannique, a pu, dans le cours de l'été dernier, faire l'examen de plusieurs endroits dangereux dans les eaux de la Colombie-Britannique et en faire rapport, et aussi de relever légèrement certains points au sujet desquels les cartes de l'amirauté semblaient inexactes et manquer de détails. Les résultats de ces examens ont été portés dans les avis adressés aux marins, nos 3, 35, 41, 45, et 58 de 1894.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE.

Durant l'été dernier, M^r W. J. Stewart, à l'aide du vapeur *Bayfield*, a terminé le relevé de la baie Georgienne, et il est maintenant à préparer la dernière feuille pour terminer la carte des eaux de la baie Georgienne et du chenal nord du lac Huron.

Le coût total de ce relevé s'est élevé à \$215,387.21, mais on devrait porter au débit de cette somme une partie de ce qu'a coûté le vapeur *Bayfield*, proposé au relevé, et de ce qu'ont coûté tous les instruments et autres effets que le ministère a maintenu en main pour des études ailleurs. Les dépenses de ce relevé durant l'exercice ont été de \$16,292.48.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DES GRANDS LACS.

Le relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du nord, qui était d'urgence, ayant été terminé, on décida de continuer les travaux dans le reste des eaux canadiennes des grands lacs. L'emploi de navires d'un tirant d'eau plus considérable et la vitesse de plus en plus considérable des vapeurs, rendent le besoin de cartes marines exactes très urgent. M. Stewart a reçu instruction, une fois les travaux terminés dans la baie Georgienne, de continuer le long de la côte du lac Huron, et fit une triangulation préliminaire à partir de l'ouverture, au phare de Cove Island, le long de la rive sud de l'île Manitouline. On aura besoin de ces travaux pour le relevé des eaux profondes du lac Huron.

Toutefois, on a décidé de faire le relevé de la rive septentrionale du lac Erié l'été prochain, tant à cause de l'importance du commerce qui se fait dans le lac que pour la nature dangereuse de la côte, et parce qu'aussi le parachèvement de ce relevé est une nécessité comme travaux préliminaires pour obtenir une démarcation exacte de la frontière internationale.

Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. Stewart sur les travaux exécutés, "pièce A."

Le tout respectueusement,

WM. P. ANDERSON,

Ingénieur en chef.

A

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES TRAVAUX.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DES GRANDS LACS.

BUREAU DES RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES,

OTTAWA, 13 novembre 1894.

A M^r W. P. ANDERSON,

Ingénieur en chef, ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux exécutés par le service des relevés hydrographiques du ministère de la marine et des pêcheries, dans le cours de l'été.

Le premier mai, le *Bayfield*, monté d'un équipage au complet, quitta Owen-Sound pour aller reprendre les travaux dans la baie Nottawasaga. Cependant, avant de quitter Owen-Sound, on a remis en place les balises employées à faire l'épreuve des boussoles des navires ces balises ayant été arrachées durant l'hiver, et on a corrigé avec soin les boussoles du *Bayfield*.

Dans le cours de mai et de juin on a fait des sondages dans la baie Nottawasaga, tant à l'aide du navire qu'avec les chaloupes, et on a accompli de bons progrès malgré les pluies et les tempêtes.

Au commencement de juillet, conformément à vos instructions, je me rendis au lac Huron pour profiter du beau temps de l'été et prolonger le relevé à partir de l'embouchure de la baie Georgienne jusqu'au relevé fait par les Etats-Unis à l'île Drummond, le long de la ligne méridionale du Grand Manitoulin et de l'île Cockburn, soit une distance de 80 milles. La rive sud du Grand Manitoulin est très basse, très accidentée, et couverte d'un bois épais presque jusqu'au bord de l'eau, s'étendant ainsi en une ligne à peu près droite, de sorte qu'on ne pouvait songer à faire une triangulation ordinaire. Je construisis en conséquence un bon nombre de bouées à plates-formes triangulaires destinées à soutenir de petites pyramides légères. Ces bouées ont été ancrées au large aussi loin que possible, mais de manière à les voir commodément de la rive inférieure, et de cette façon on fit une série très satisfaisante de triangles, raccordant le phare de Cove Island aux îles aux Canards, soit une distance de 54 milles. En sus de ce travail important, une partie considérable de la côte a été relevée, et les balises nécessaires pour les sondages ont été posées.

Comme préliminaire de l'établissement projeté des feux d'alignement, on a aussi partiellement relevé le golfe Manitoulin ou baie du Sud, renfoncement profond de 13 milles sur la rive méridionale du Grand Manitoulin, et on fit, pour votre information, un plan de son embouchure étroite, mais assez bonne.

Le relevé de cette partie des lacs sera quelque peu fatigante, car il ne se trouve pas de bons refuges contre les vents de l'ouest pour un petit navire entre la baie du Sud et les îles aux Canards. Ces longues courses, lorsque le temps est incertain, absorbent beaucoup de temps précieux.

Vers la mi-août je revins à la baie Nottawasaga, vu qu'il fallait deux mois pour terminer les travaux en ce lieu. Ces travaux furent exécutés et on arriva à Owen-Sound dans la soirée du 23 octobre.

Dans le cours de l'été on a fait 1,210 milles de sondage avec le navire et 670 avec les chaloupes, en sus des travaux accomplis sur le lac Huron. On a dû prendre grand nombre d'observations en rapport avec la ligne de la rive pour déterminer la latitude au cap Riche et à l'embouchure de la rivière Nottawasaga, en relevant la distance méridienne chronométrique entre les deux endroits. On a aussi pris des observations en rapport avec les variations de l'aiguille magnétique. A l'exception des hauts-fonds à l'ouest et au nord-ouest du phare de Nottawasaga, il ne s'en trouve pas dans la baie à l'extérieur, les hauts-fonds quelque peu larges bordent la rive.

Le relevé de la baie Georgienne est maintenant terminé, il ne reste plus qu'une étendue d'à peu près 1,200 milles carrés, au milieu de la baie, qui n'ait pas été systématiquement sondée. On a fait quelques sondages en traversant et retraversant la

baie, et comme on n'a jamais signalé de hauts-fonds dans cet espace, les choses peuvent en rester là jusqu'à ce que des travaux plus importants aient été exécutés dans d'autres lacs.

Onze étés ont été employés à faire le relevé de la baie Georgienne et du chenal nord du lac Huron, au prix de \$215,000, mais à l'exception peut-être du lac Supérieur, nul des autres lacs sera loin de prendre autant de temps et d'argent.

Au commencement de l'été on a eu un temps très pluvieux qui fut suivi d'une sécheresse exceptionnelle accompagnée d'une fumée très épaisse, retardant les opérations durant plusieurs jours à la fois. De fait on n'a pas eu de temps convenable après juillet, la fumée épaisse suivait de trop près les grands vents.

Je dois à tous les fonctionnaires mes remerciements pour l'attention qu'ils ont apportée à l'accomplissement de leurs devoirs respectifs.

On passera l'hiver à préparer les travaux de l'été dernier pour le graveur, à faire le plan de la rive méridionale de l'île du Grand Manitoulin, pour les sondages qu'on pourra faire à l'avenir, à écrire les directions de la navigation, et à préparer les divers rapports de latitude, des distances méridiennes et des observations magnétiques.

On a reçu, révisé et renvoyé à Londres, Angleterre, la première épreuve de la carte imprimée qu'on avait dessinée l'hiver dernier, de sorte que d'ici à une couple de semaines les cartes seront en vente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. J. STEWART.

B

RAPPORT SUR LE PROGRÈS DES TRAVAUX.

ÉTUDES SUR LES MARÉES ET LES COURANTS DANS LES EAUX CANADIENNES.

OTTAWA, 15 décembre 1894.

A M^r W. P. ANDERSON, I.C.,

Ingénieur en chef du département de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les progrès des observations des marées et des courants dans les eaux canadiennes.

Comme les travaux se divisent naturellement en deux parties, on peut mentionner d'abord l'amélioration et le développement du système des postes de marées, et décrire ensuite les études sur les courants telles que commencées cet été, avec les résultats déjà obtenus.

OBSERVATIONS SUR LES MARÉES.

La course des marées varie tellement sur nos côtes que les marégraphes ou instruments employés pour marquer les marées, ont dû être primitivement faits sur une échelle spéciale, de manière à convenir à chaque lieu. Après examen des indications de ces instruments, on a constaté qu'une amélioration importante pouvait s'accomplir à certains postes en donnant aux instruments une échelle plus grande avec une course plus considérable. On pourrait aussi adopter une échelle uniforme aux postes du golfe Saint-Laurent. En conséquence on fit faire trois nouveaux instruments marqueurs pour remplacer quelques-uns de ceux qui existent actuellement, et on modifia leur échelle de manière à les rendre propres aux postes qu'on établira cet été. Ces instruments sont faits d'après le modèle de lord Kelvin, fabriqué par M. James White, de Glasgow.

A deux des postes des îles on a dû se demander l'heure par télégraphe deux fois par semaine pour régulariser l'horloge des marqueurs. Pour éviter cette dépense, on se sert maintenant d'instruments à méridien appelés dépliéscopes qui, une fois exactement fixés sur le méridien, donnent l'heure juste du passage du soleil sur le méridien. On se servait déjà à Antiscosti d'un de ces instruments, bien qu'un peu

primitif; et après des recherches considérables, on en a acheté trois autres de fabrication moderne d'un fabricant de Paris. Deux de ces instruments étaient défectueux lorsqu'on les a reçus; mais on en fit deux bons avec les trois et on les posa, l'un à l'île Saint-Paul et l'autre au nouveau poste du district de Belle-Isle. Le troisième, destiné à l'île d'Anticosti, est arrivé trop tard, après avoir été réparé, pour être mis en place cet été.

Le marégraphe de Saint-Jean, N.-B., n'avait pas bien fonctionné depuis le commencement, pas au point cependant d'entraver les indications des marées. Ce marégraphe est muni d'une colonne en bois de trois pieds carrés, formant un puits ouvert dans lequel sont posés les tuyaux verticaux. Les tuyaux se trouvent unis par un espace libre dans lequel on peut introduire la chaleur pour les empêcher de geler en hiver. La colonne exige d'être plus longue que tout l'espace qu'il y a entre la marée la plus basse et la marée la plus haute, qui, à Saint-Jean, est de 28 pieds. La pression de cette colonne d'eau provoquait parfois des fuites d'eau et il fallait fréquemment pomper. En conséquence on l'enleva en mars dernier et on le renforça d'un doublage en bois de 3 pouces et en posant des entretoises à l'intérieur. On a posé un rang de deux feuilles de feutre sous le doublage neuf, et on l'a aussi calfaté au goudron partout pour le rendre parfaitement étanche. On a dû poser une grande boîte remplie de lest au pied de la colonne pour l'empêcher de flotter.

On a aussi profité de l'occasion pour poser un tuyau d'alimentation nouveau, type particulièrement fait pour être nettoyé aisément en tout temps. On va poser ce tuyau à tous les marégraphes à mesure que les circonstances le permettront.

Le 13 janvier est survenue une grande tempête à l'île Saint-Paul qui a avarié le marégraphe. Cette tempête est la plus forte qu'on ait eue depuis 1875; une homarderie située sur l'île à 25 pieds au-dessus des hautes eaux a été complètement emportée à la mer. Malgré un travail persistant accompli durant le reste de janvier le marégraphe n'a pu être mis en bon état. Il fut impossible d'atteindre ce poste avant l'ouverture de la navigation au commencement de mai. Un des nouveaux instruments y fut transporté à la première occasion (le 12 mai), mais une fois posé on constata que son mécanisme était défectueux et ne fonctionnait pas. Comme les communications avec l'île ne se font que tous les 15 jours, il s'en suivit un retard très malheureux. On a dû renvoyer le mécanisme à Halifax pour le réparer; et après beaucoup d'inconvénients qui entravèrent aussi des arrangements pour d'autres travaux, ce ne fut que vers la mi août que ce poste fut finalement mis en bon état.

On fit immédiatement l'examen des deux autres instruments, et on corrigea leurs défauts après un travail minutieux de plusieurs semaines. Il est heureux que ceci se soit accompli à temps, car un des instruments était destiné à Belle-Isle, et tout coté défectueux aurait probablement déterminé la perte d'une année d'observation à un poste aussi isolé.

NOUVEAUX MARÉOMÈTRES ÉTABLIS.

On avait l'intention de terminer durant l'été le réseau des principaux maréomètres, mais comme on avait aussi commencé cette année le relevé des courants, et que les fonds destinés aux deux fins ne s'élevaient pas plus qu'à la somme accordée antérieurement pour les observations des marées seules, on a dû rogner la somme totale des travaux. On n'a donc pu établir que deux autres postes dans le golfe Saint-Laurent, et ajourner l'établissement de postes sur le côté de l'Atlantique.

Là où on avait le plus besoin de postes pour le golfe c'était dans le détroit de Belle-Isle et à la Pointe-au-Père. Le maréomètre de Belle-Isle est, pour les fins de marées, en correspondance avec celui de l'île Saint-Paul, car ils commandent les deux entrées par lesquelles les marées du golfe et du fleuve Saint-Laurent arrivent de l'Atlantique. Il était de plus essentiel d'avoir un maréomètre dans le détroit de Belle-Isle cet été, afin d'avoir des données à cet égard pour le relevé des courants. Le chenal de 100 brasses qui s'étend jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent inférieur se termine dans le voisinage de la Pointe-au-Père; et de là à Québec le fleuve est relativement peu profond, et les marées sont plus exposées à subir l'influence des vents. La course de la marée, de moins de cinq pieds dans le golfe, s'élève à dix-sept à la Pointe-au-Père. On peut donc en faire une observation exacte, vu que

le changement est si considérable. Ce lieu est aussi un observatoire météorologique en même temps qu'un poste de pilote. C'est donc un point très important et très convenable pour un poste de marée.

Dans le détroit de Belle-Isle le maréomètre a été installé sur la rive occidentale de la baie Forteau. Le lieu offre un abri assez bon, vu que la baie est assez avancée dans le détroit; il a aussi l'avantage d'être dans l'endroit le plus étroit. La difficulté principale est d'empêcher que la glace le détruise en hiver. L'épaisseur de la glace le long des rives du détroit n'est restreinte que par la profondeur d'eau dans laquelle elle flotte. C'est pourquoi, si un quai baignait dans six pieds d'eau, il serait en lutte à de la glace de six pieds d'épaisseur, et ainsi de suite en proportion; et cette glace trouve souvent de l'aide dans la poussée des grosses mers dans son œuvre de destruction. C'est pourquoi les quais des pêcheurs ne baignent pas plus que dans trois pieds d'eau à mer basse; et le maréomètre a été fixé sur un caisson en coffrage rempli de pierre placé à l'extrémité d'un de ces quais.

L'inconvénient de l'eau peu profonde est que le mouvement de la vague est si fort qu'il s'inscrit de lui-même sur le diagramme, et donne ainsi beaucoup de peine à obtenir la courbe exacte de la marée. On ne s'attendait pas à cette difficulté; car d'après les meilleurs renseignements obtenus, on devait trouver là un quai en eau profonde. Comme on a dû faire venir de la Nouvelle-Ecosse les matériaux nécessaires au posage du maréomètre, on a pu surmonter cette difficulté dans le temps. Le meilleur moyen d'y arriver sera de raccorder un tuyau avec l'embouchure qui permet à l'eau de s'introduire dans la maréomètre, et de le poser sur le fond jusqu'en eau profonde, là où le mouvement des vagues cesse de se faire sentir.

À la Pointe-au-Père la rive entre la mer haute et la mer basse est entièrement formée de schiste dur s'étendant en récifs parallèles à la rive. À l'extrémité du large le récif est coupé abrupt jusqu'à la ligne des eaux basses, et de cette extrémité un fond en argile durcie s'étend en pente jusqu'à l'eau profonde. Il n'existe pas d'abri, car il y a un espace libre de 25 milles dans toutes directions de l'O. N. O. ou du N. à l'E.; et du nord-est, d'où viennent les plus grosses tempêtes, l'espace est de 45 à 60 milles. En hiver une glace épaisse descend et monte avec la marée, et vient s'empiler sur le récif à une profondeur de 20 pieds.

Dans de telles circonstances la meilleure chose à faire était de creuser un puits à partir de la ligne des hautes eaux jusqu'au niveau des marées les plus basses, et de faire une tranchée dans le récif pour laisser entrer la marée jusqu'au puits. Feu M. Carpmael avait choisi le meilleur emplacement pour la tranchée, et il avait aussi creusé le puits jusqu'à un certain point de la profondeur requise. Le lieu choisi est immédiatement à l'est du phare. La longueur de la tranchée du puits à la mer basse est de 270 pieds.

La tranchée a été creusée d'un bout à l'autre cet été, jusqu'au niveau des eaux des marées basses ordinaires, et la marée est amenée au puits à l'aide de tuyaux posés dans la tranchée. La tranchée a été faite en trois sections, les deux sections de terre étant séparées par des barrages et asséchées au moyen de pompes à vapeur. La section du large n'a été creusée qu'aux moments les plus favorables à mer basse. Les tuyaux dont on s'est servi sont en bois, faits d'épinette blanche saine et de sapin de 12 pouces de diamètre à peu près, et d'un calibre de trois pouces. Comme ce bois est posé à l'état vert et qu'il est constamment sous l'eau il est plus durable que le fer, et il ne le cède en cela qu'aux tuyaux en laiton, qu'on a jugés trop coûteux pour s'en servir. Ces tuyaux en bois sont raccordés au moyen de toile à voile saturée de blanc de plomb.

La tranchée est de 9 à 10 pieds de profondeur sur presque toute sa longueur; et il aurait été très coûteux de lui donner une profondeur additionnelle de trois pieds pour atteindre l'extrême eau basse—principalement à cause de la somme de travail que les pompes auraient eu à faire.

On a donc adopté le système de siphon entre le niveau des eaux basses ordinaires et celui des extrêmes eaux basses. On a posé un tuyau à air muni d'une soupape pour permettre à l'air qui pourrait s'introduire dans la conduite de sortir et obtenir ainsi que la conduite soit toujours remplie d'eau. À l'extrémité du large de la tranchée, la mer est tellement grosse durant les tempêtes qu'il se trouve beaucoup

d'air dans l'eau ; et dans le but de parer à toute difficulté de ce chef, on a décidé de poser du côté du large un tuyau en fer sur une distance d'environ 100 pieds, qui s'étend de l'extrémité de la conduite principale jusqu'à une profondeur d'eau de 12 pieds aux marées les plus basses. L'extrémité de la conduite principale est protégée par un barrage en ciment qui rend accessible le raccordement entre les deux tuyaux ; et il est toujours possible de renouveler le tuyau du large si c'est nécessaire.

Une longueur d'une vieille chaudière est posée verticalement dans le puits de manière à établir une ouverture autour des conduites de marées, ouverture par laquelle on introduit la chaleur de la façon ordinaire pour empêcher l'eau de geler en hiver. La chaudière a trois pieds de diamètre et a un doublage en bois pour obtenir plus de chaleur.

Le parachèvement des fouilles et de la pose des tuyaux a été retardé par les tempêtes, qui ont été exceptionnellement rigoureuses cet automne ; mais le maréomètre sera tout probablement en état de fonctionner d'ici à une ou deux semaines.

Au poste d'Anticosti le marégraphe a été remplacé par un mécanisme dont l'échelle est améliorée ; on a aussi fait des modifications importantes pour obtenir une plus grande somme de protection durant le gros temps. Il n'est pas rare de voir, durant les tempêtes, les vagues passer absolument par-dessus la maison où se trouve l'instrument.

Vu l'importance de l'île Saint-Paul comme poste de marée, on a cru mieux de faire les dépenses nécessaires pour l'installer parfaitement et de mettre fin aux observations du poste des îles de la Madeleine ; d'autant plus que ce poste n'avait pu fonctionner en janvier et qu'il aurait fallu y faire des dépenses dans tous les cas. Un outillage complet se trouve en ce lieu et on pourra l'utiliser pour monter un nouveau poste.

INDICATIONS, TABLES DE MARÉES, ETC.

Dans le cours de l'année, depuis décembre dernier, les indications des marées se sont prises sans interruption à Québec et à Anticosti, ainsi qu'à Saint-Jean, N.-B., à l'exception de six semaines durant lesquelles les maréomètres ont subi des modifications. L'interruption qui a eu lieu à l'île Saint-Paul ne porte qu'à cinq mois la durée du travail. Le nouveau maréomètre du détroit de Belle-Isle est en opération depuis le mois d'août, et on espère que celui de la Pointe-au-Père sera bientôt en état de marcher.

Il aurait été très à désirer, si les fonds l'eussent permis, d'établir un maréomètre à Halifax cet été, afin d'obtenir les indications des marées de l'Atlantique à titre de comparaison. On fut aussi informé que des indications des marées à Halifax avaient été prises en 1851 et en 1852, et grâce à l'obligeance de l'amirauté on obtint ces indications. Ces renseignements devront être utilisés pour amplifier la base d'après laquelle les tables de marées d'Halifax sont calculées, car présentement elles ne reposent que sur les indications prises durant les deux seules années de 1860 et de 1861. Toutefois, on ne peut faire actuellement les dépenses relativement minimes que nécessiterait cet objet. Depuis 1891 ce ministère a publié annuellement sous forme de petit livre les tables de marées pour Halifax. Sa circulation n'a pas été considérable, et après avoir correspondu avec les libraires de ce pays-ci et d'Angleterre, dans le but d'en répandre l'utilité, on décida finalement de publier les tables dans les almanachs des provinces maritimes. Les tables sont accompagnées de tableaux qui indiquent les différences de marées, ce qui les rend utiles pour tout le littoral de la Nouvelle-Ecosse sur l'Atlantique.

A l'aide des indications déjà obtenues on a essayé d'établir les différences directes de marées avec les postes établis depuis longtemps. La marée à Québec est presque simultanée quant à l'heure absolue avec la marée à Douvres ; et la marée à Saint-Jean, N.-B., avec Brest, qui est le meilleur poste établi en France. De même la marée à Halifax, bien que plus hâtive que dans n'importe quel port européen, est presque simultanée avec celle de Sandy-Hook, à l'entrée du port de New-York, qui est le meilleur poste du service des relevés hydrographiques du littoral des Etats-Unis. Si l'on pouvait déterminer ces différences de marées ou se rendre compte de la loi de leur variation, on pourrait économiser du travail et des frais de calculs pour

quelques-uns de nos ports. Il peut se faire que lorsque les indications auront été de plus de durée, on pourra y arriver avec plus d'espoir de succès.

Présentement les indications prises à Québec et à Saint-Jean, N.-B., sont à peu près suffisantes pour calculer des tables préliminaires de marées pour ces ports. A certains endroits où la course de la marée est si considérable, ces tables devraient indiquer la hausse et la baisse de la marée, de même que les heures des eaux hautes et des eaux basses. A Québec la hausse et la baisse peuvent se suivre à l'aide des données primitives sur l'eau basse qu'offrent les cartes de l'amirauté, car la marque taillée dans l'édifice du ministère de la marine à l'époque où l'amirauté fit des relevés existe encore. A Saint-Jean, N.-B., il n'y a pas de marque ou d'autre niveau qui puisse indiquer avec certitude l'étiage adopté dans les relevés de l'amirauté, ou dans les relevés plus récents que le ministère des travaux publics a faits du port. A Saint-Jean, il est particulièrement important d'avoir l'étiage exact, non seulement dans l'intérêt de la navigation et pour d'autres objets tel que la construction de cales de radoub, mais aussi parce que les propriétés sont souvent délimitées par l'étiage. En l'absence d'une marque permanente pour indiquer les résultats obtenus antérieurement, la seule chose à faire était de recommencer les travaux. En conséquence on établit une marque sur les fondations de la nouvelle maison de douane, et pour plus de sûreté on niveau a été raccordé avec une autre marque au bureau de poste. On consulte maintenant cette marque pour la hausse et la baisse de la marée, et on pourra aussi obtenir avec le temps des indications satisfaisantes sur l'étiage.

RELEVÉS DES COURANTS.

L'intention qu'a ce ministère en faisant ce relevé est d'obtenir d'abord des renseignements à l'égard des courants qui se trouvent sur les routes principales que suivent les steamers et les voiliers dans le golfe Saint-Laurent et au large de la côte sur l'Atlantique. On ne se propose donc pas de suivre en détail les courants qui sont près de terre. A l'endroit de ces derniers les renseignements que nous avons n'offrent guère d'intérêt. Les informations que les pêcheurs et d'autres personnes vivant le long des côtes pourraient fournir ne sont guère utiles au but que l'on se propose, quoiqu'elles soient précieuses pour les petits navires qui vont dans les havres locaux; car les courants du large diffèrent ordinairement beaucoup de ceux qu'ils connaissent. Les gros voiliers et les steamers eux-mêmes ne sont pas en mesure d'obtenir ces informations avec assez d'exactitude; car l'effet d'un courant se complique de la dérive et d'autres circonstances qui ne peuvent s'éviter sans des observations spéciales qu'ils n'ont pas le temps de faire. Les bâtiments qui ont le plus d'occasions d'obtenir des renseignements utiles sont les vaisseaux de guerre, qui, lorsqu'ils passent régulièrement sur certaines routes, peuvent prendre le temps de faire des observations spéciales; et les steamers employés à la réparation des câbles, alors qu'ils sont occupés à mettre des bouées fixes en pleine mer, car ils ont alors un point déterminé sur lequel ils peuvent s'orienter pour établir la direction du courant.

Des renseignements recueillis même à la hâte peuvent être utiles lorsqu'un courant est constamment dans la même direction, sans trop de changements; mais règle générale les courants eux-mêmes subissent l'influence des marées et des vents, et exigent conséquemment d'être l'objet d'observations continues à des positions définies pour se rendre compte de leur nature. Déjà les vents et le baromètre sont l'objet d'observations continues de la part du service météorologique relevant de ce ministère; et les postes de marées maintenant établis servent à fournir les indications des marées dont on a besoin pour relever les courants comme pour relever les marées mêmes.

On a jugé très important dès le début de se rendre compte de la nature des courants aux deux embouchures principales du golfe Saint-Laurent, savoir: dans le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot, entre le Cap-Breton et Terre-Neuve. Le mode le plus satisfaisant aurait été de mettre un navire dans chaque détroit afin d'obtenir des observations simultanées durant une période de temps plus longue. Mais on n'a pu le faire faute de moyens; et le mieux qu'on a pu faire a été de nolisier le steamer *Lansdowne* pendant trois mois, alors qu'on pouvait s'en dispenser avec le moins d'incommodité pour son autre service. On décida donc de partager le temps

entre les deux détroits; adoptant les mois de juillet et de septembre pour le détroit de Belle-Isle, afin d'obtenir des conditions aussi différentes que possible; et adoptant le mois d'août pour le détroit de Cabot, dans l'espoir d'avoir un temps plus calme dans un lieu aussi exposé. Lors du premier voyage à Belle-Isle, on apporta les matériaux nécessaires à l'érection d'un maréomètre dans ce détroit.

Le parti d'exploration se composait de moi-même, de M^r H. M. McKay, Sec. A.B., et du capitaine Douglas, R.M.R. M. McKay faisait les fonctions d'aide-ingénieur pour relever les courants, aidé de M. R. McKeen pour le travail de nuit. Il a aussi pris les observations météorologiques. Le capitaine Douglas était chargé de l'érection du maréomètre à Belle-Isle, et entre-temps, durant l'été, il surveilla les modifications qu'on a faites à l'île Saint-Paul et à Anticosti, et la construction du maréomètre à la Pointe-au-Père. Le D^r W. E. Deeks nous accompagna au mois de juillet pour recueillir des informations pour le ministère sur la reproduction et la propagation du poisson. Le capitaine et les officiers du vaisseau ont aussi volontiers donné leur concours pour faciliter le travail. Voici quel a été l'itinéraire général :

29 juin.—Nous avons quitté Saint-Jean, N.-B., faisant escale à Halifax pour prendre des matériaux pour Belle-Isle, et à Sydney pour faire du charbon.

6 juillet.—Nous sommes arrivés à la baie Forteau, dans le détroit de Belle-Isle.

7 juillet au 9 août.—Nous avons fait des relevés dans le détroit de Belle-Isle et les environs, et construit un maréomètre à la baie Forteau.

10 au 12 août.—Nous sommes retournés au détroit de Cabot.

13 au 31 août.—Nous avons fait des relevés dans le détroit de Cabot; y compris aussi une escale à Sydney pour y prendre des vivres et du charbon.

1^{er} au 4 septembre.—Second voyage à Belle-Isle.

5 au 25 septembre.—Relevés dans le détroit de Belle-Isle.

26 au 29 septembre.—Nous sommes retournés de Belle-Isle à Pictou, y compris une escale à l'île Saint-Paul et quelques travaux dans le détroit de Cabot.

Lors des longs voyages on a recueilli autant de renseignements que possible. On a d'abord vérifié avec soin le loch breveté avec les courses mesurées sur la carte marine, afin de bien établir son exactitude. On l'employa ensuite à se rendre compte de la direction du courant en faisant des courses entre des points de départ et d'arrivée exactement déterminés. La course réelle suivie était déterminée d'après la moyenne des indications prises toutes les 10 ou 15 minutes sur la boussole, dont le système était celui de la boussole de sir William Thompson. On évitait ou suivait la dérive du vaisseau.

En arrivant au lieu où l'on devait faire les relevés définitifs on choisit plusieurs postes sur la carte comme étant les positions les plus avantageuses pour le travail, et les uns ou les autres ont été pris selon le vent et le temps et l'abri qu'ils offraient. Les jours où le temps était trop mauvais à un poste déterminé ont été utilisés à faire des études sur la température, études qui en conséquence étaient faites sans perdre trop de temps consacré à d'autres fins.

Voici quels sont les détails relatifs au steamer *Lansdowne* dont on s'est servi pour le relevé :—

Tonnage inscrit.....	463 tonneaux
Tonnage brut.....	680 “
Longueur de quille.....	180 pieds.
Largeur.....	32 “
Tirant ordinaire.....	13 pds 6 pouces.
Chevaux-vapeur.....	80
Plus grande vitesse.....	10 nœuds.
Déplacement sur section longitudinale :	
Au-dessus de l'eau.....	2,980 pds carrés.
Au-dessous de l'eau.....	2,160 “ “

Les derniers détails sont importants, en ce qu'ils se rapportent à la dérive accomplie dans des conditions données.

MÉTHODES ET APPAREILS.

Dans une étude de cette nature il est opportun d'éviter la complication des courants de terre, qui s'étendent ordinairement d'un à deux milles au large. La distance de terre est donc rarement moins de 3 à 5 milles, et souvent de 10 à 20 milles ou plus; et la meilleure méthode est d'ancrer un vaisseau dont on se servira comme d'un point fixe pour déterminer la rapidité et la direction du courant. Pendant qu'on est à l'ancre on doit profiter des meilleures chances pour déterminer la position du vaisseau même, soit par les points pris sur la rive ou par des moyens astronomiques, et ce procédé doit se répéter aussi fréquemment que possible afin de bien s'assurer qu'on n'a pas changé de position en chassant sur son ancre. C'est alors qu'on peut le mieux mesurer le courant au moyen de compteurs aidés de bouées et d'autres appareils que suggèrent les circonstances.

Les profondeurs dans lesquelles il a été nécessaire de jeter l'ancre variaient de 30 à 40 brasses dans le détroit de Belle-Ile, et allaient jusqu'à 260 brasses dans le détroit de Cabot. Pour ces grandes profondeurs nous avons employé une aussière de fer en fil métallique; et comme on compte ordinairement sur la friction de l'eau elle-même pour donner une prise considérable à une aussi grande longueur de corde, une ancre relativement petite peut tenir. Pour cette raison il s'opère un peu de relâche dans les grosses mers, et il est nécessaire de se précautionner contre les tensions soudaines dues à son mouvement. En conséquence la corde de l'ancre fut posée sur une grande poulie en arc dont le *Lansdowne* est muni, et un accumulateur ou étrangleur fut introduit entre cette poulie et le point d'attache du navire qui avait presque reviré. Cet étrangleur a fait l'office d'une balance à ressort ordinaire et a fait cesser le mouvement du navire. Il avait à peu près la forme de l'instrument employé à bord du navire américain *Blake* qui sert aux travaux hydrographiques, et décrit dans l'ouvrage *Gulph Stream Investigations* du lieutenant Pillsbury, publié à l'annexe n° 10 du rapport de 1890 sur l'hydrographie des côtes des États-Unis. Il comprenait 60 disques en caoutchouc d'un diamètre de 5 pouces, faisant une longueur totale de 12 pieds; la plus grande compression réduisait sa longueur à 8 pieds 8 pouces.

Le manque de fonds a été la principale difficulté qu'on a éprouvée lorsqu'il s'est agi de se procurer des appareils d'ancrage convenables; car la somme accordée pour ces relevés était d'un peu plus de la moitié des dépenses estimatives. On a donc dû s'efforcer à passer ce premier été avec les appareils les plus simples et les moins coûteux. On s'est servi du treuil à vapeur qui se trouvait déjà sur le vaisseau pour manœuvrer la haussière métallique dont on se servait dans les mouillages en eau profonde; la chasse des ancres en usage a aussi donné beaucoup de peine et d'anxiété qu'on aurait pu éviter en grande partie à l'aide d'appareils meilleurs et plus lourds. Comme les courants mêmes dépassent rarement deux milles à l'heure, il fallait très peu de chose pour tenir le vaisseau durant le calme. Mais dans le gros temps il était difficile d'empêcher les ancres de chasser, ce qui arrivait même contre le courant, lorsque le vent et la marée étaient dans des directions contraires et que le vaisseau était en travers du vent.

La nature du fond grandissait encore les difficultés. Dans le détroit de Belle-Ile, le fond, d'après tous les indices, semble être fait d'un roc très uni, à tel point qu'il semble plausible de supposer que les banquises dans le détroit lui ont donné, avec le temps, cette surface unie. La carte marine indique que le fond du détroit de Cabot est fait de vase; et en conséquence on prit pour ancre de gros grappins à cinq fourchons. Bien qu'il y ait de la vase à certains endroits, le fond même est dur la plupart du temps. On a pris soigneusement note de tous les indices se rapportant à la nature du fond, et on a aussi conservé toutes les matières marines que remontaient les ancres.

Les compteurs de courants à l'aide desquels on peut le mieux déterminer la rapidité et la direction des courants sont maintenant et ordinairement construits de manière à indiquer les résultats électriquement, ce qui est un grand avantage, particulièrement à l'égard des courants de marée, dont la rapidité varie constamment. On peut employer le compteur de manière à obtenir des indications ininterrompues, le jour et la nuit si on le désire, sans le sortir de l'eau. Ces compteurs sont faits sur deux principes différents; l'un mesure le courant au moyen d'une série de petits

godets qui tournent horizontalement, d'après le même principe qu'un anémomètre; l'autre se compose d'un éventail semblable à une hélice ou à un moulin à vent qui tourne verticalement. Le compteur a dans chaque catégorie une queue qui lui fait tenir la tête au courant; et sa position dans l'eau indique ainsi la direction du courant. Pour les fins maritimes le compteur horizontal a semblé être d'un usage général plus commode; car il subit moins l'influence du mouvement vertical des vagues et le roulis du vaisseau. Le compteur à éventail est plus apte à changer de direction quand le vaisseau roule, et à donner ainsi des indications exagérées. Dans ce relevé on s'est servi d'un compteur de chacune de ces catégories.

Comme un vaisseau à l'ancre se tient toujours entre le vent et la marée et comme le vent et la marée sont rarement dans la même direction, le vaisseau roule ordinairement. Dans le cas actuel le *Lansdowne* complétait son double mouvement de roulis, en temps modéré, dans 6 à 7 secondes. Dans cet intervalle le compteur montait et baissait de 2 à 3 pieds dans l'eau. Lorsque la hauteur des vagues dépassait 5 à 6 pieds, le roulis était beaucoup plus fort et on ne pouvait plus compter sur les appareils pour en obtenir des indications exactes. Pour surmonter cette difficulté on adopta finalement un plan très simple; on suspendit le compteur au moyen d'une corde qui courait sur une grosse poulie placée sur un davier et fixée du côté opposé du pont. On attachait un poids à la partie horizontale de cette corde qui l'abaissait pour la laisser ensuite aller sur la poulie de manière à compenser pour le roulis du vaisseau. Les fils électriques étaient indépendamment posés sur le compteur.

Comme on a fait presque exclusivement usage de ces compteurs pour les études sur les fleuves et les rivières, on me permettra de signaler brièvement certains points spéciaux en rapport avec l'emploi des appareils électriques pour faire des études en mer. Le principe de l'enregistrement consiste simplement en ce que le circuit électrique s'établit et se rompt à chaque révolution du compteur; et les révolutions sont inscrites par un appareil mû par un aimant. Le compteur est muni d'un compartiment vide d'air dans lequel le contact peut s'opérer; mais on a constaté qu'il était très difficile d'empêcher l'eau de s'introduire dans ce compartiment. On y remédiait en le remplissant d'huile, dont les propriétés sont suffisamment neutres pour empêcher de faire le tour et exclure l'eau, tout en servant à égaliser la pression à une profondeur considérable. A raison de la nature plus sensible de l'eau salée comme conducteur si on la compare à l'eau douce, il semble essentiel qu'aucune partie de l'appareil vienne en contact avec l'eau dans le circuit inférieur. C'est ce qui déterminait, au début, la plus grande difficulté; et on jugea nécessaire d'isoler complètement le fil conduisant à l'appareil et d'envelopper de caoutchouc tous les raccords. Grâce à ces modifications le compteur horizontal a pu fonctionner avec succès, mais le compteur à éventail vertical avait un compartiment vide si grand et de si nombreux raccords qu'aucun de ces moyens n'a pu réussir; on a dû abandonner toute tentative de le faire fonctionner électriquement, et on y a joint un compteur mécanique fixé d'une façon improvisée qui fit l'affaire.

Pour obtenir le pouvoir on se sert ordinairement de cellules sèches; mais pour un travail continu dans des courants de marée elles ne conviennent pas, vu que le pouvoir diminue rapidement, on surmonta cette difficulté en se servant d'un plus grand nombre de cellules et en réduisant le courant au moyen d'un serpent de résistance que l'on pouvait varier de 1 à 10 ohms pour équilibrer la tension variante de la batterie. Ceci, cependant, exigeait une attention et un travail constants. Il est impossible de se servir de la batterie à gravité en mer, vu que le mouvement mêlerait les deux liquides; mais on constata qu'une batterie ordinaire à base de zinc et de carbone donnait entière satisfaction; car le courant qu'elle produit est très uniforme et très constant.

Dans une étude des courants, la chose principale est de déterminer la rapidité et la direction du courant de surface dans ses effets sur les vaisseaux. Il est donc nécessaire de tenir compte du tirant d'eau du vaisseau, vu que le mouvement de l'eau peut n'être pas le même à des profondeurs différentes. Théoriquement la profondeur exacte serait la moitié du tirant d'eau d'un vaisseau ordinaire. On a jugé nécessaire, cependant, d'abaisser le compteur plus bas que la quille du vaisseau dont on se servait; vu qu'ordinairement il se tenait plus ou moins en travers du courant et la

direction de son flanc pouvait ainsi influencer la direction ou la rapidité du courant. La profondeur totale de l'eau était rarement moins de trente brasses; et il n'y avait guère de différence appréciable dans la force du courant jusqu'à cinq brasses de la surface. Le *Lansdowne* tirait 13' 6", et on décida en conséquence d'adopter une profondeur uniforme de 18 pieds (soit 3 brasses) pour les observations des courants de surface. A cette profondeur on pouvait presque toujours voir distinctement le compteur, dont la position dans l'eau indiquait la direction du courant. Cette position était souvent à angle droit avec celle du steamer, particulièrement lorsque le courant était faible au moment où la marée allait changer et alors que le vaisseau avait le cap au vent. On obtenait aussi la direction au moyen d'un triangle à jour en bois, chargé d'un côté pour le tenir verticalement et recouvert d'une toile pour lui donner prise dans l'eau. Cet appareil faisait l'office d'un flotteur amarré, et son utilité était particulièrement précieuse pour indiquer la direction du courant le soir, alors qu'on ne pouvait voir le compteur.

Pour déterminer les courants de surface on s'est servi du compteur qui tournait horizontalement à l'aide du raccordement électrique pour obtenir des indications continues. L'appareil sortait de la maison W. et L. E. Gurley, de Troy, N.-Y. Le compteur muni d'un éventail vertical était de fabrication allemande; et l'on s'en est servi pour déterminer les courants sous-marins. Le mode le plus satisfaisant était d'obtenir la rapidité du courant sous-marin comme proportion de la rapidité du courant de surface, car ceci pouvait se faire sans compter sur la proportion entre les deux appareils mêmes. On laissait le compteur à l'eau pendant une demi-heure à la profondeur réglementaire de 18 pieds; puis on l'abaissait à toute autre profondeur voulue pendant une heure, et on le remettait à 18 pieds pendant une autre demi-heure. Les indications se prenaient après chacune des expériences; et l'on obtenait ainsi la moyenne de la rapidité de surface, avec laquelle la rapidité du courant sous-marin pouvait immédiatement se comparer. La direction du courant sous-marin s'obtenait par l'inclinaison de la corde qui soutenait le compteur, ou bien, encore, d'un éventail profond dont la description se trouve plus loin.

L'avantage le plus important qu'offre l'emploi des compteurs était de pouvoir travailler par tous les temps, du moins tant que l'ancre pouvait tenir. Les meilleurs résultats de la campagne ont été obtenus lorsqu'il pleuvait ou lorsqu'il faisait une brume épaisse.

Un mode beaucoup employé pour les courants des fleuves et des rivières, est de mettre une petite bouée ou un flotteur dans l'eau et de suivre son cours au moyen de directions prises sur des points de la rive. Dans le relevé actuel les rives étaient ordinairement trop éloignées pour rendre la chose possible, à moins que le temps ne fût très clair. La meilleure manière dont on ait pu adopter ce mode fût de lancer la bouée du steamer à l'ancre et de déterminer sa course par des directions et des distances en prenant le steamer même comme objectif. En déterminant les courants sous-marins on s'est servi de deux bouées flottantes semblables, dont une était munie d'un éventail suspendu qui présentait une grande surface à l'eau et pouvait s'enfoncer à une profondeur voulue. Les deux bouées étaient lancées ensemble, et la différence du mouvement donnait la mesure du volume et de la direction du courant sous-marin. Les bouées destinées à cet objet avaient une forme cylindrique, faites de tôle galvanisée, de la proportion de deux longueurs de tuyau de poêle ordinaire, et chargées de manière à les faire tenir verticalement dans l'eau. Le but de cette forme était d'éviter un trop grand mouvement vertical causé par les vagues. Chaque bouée portait un mât planté droit muni de deux disques horizontaux posés exactement à cinq pieds l'un de l'autre, ce qui permettait de déterminer la distance de la bouée à tout moment et à n'importe quel point d'observation au moyen du télescope micromètre Rochon. L'éventail profond se composait de deux feuilles de tôle galvanisée passant l'une dans l'autre à angle droit, et appuyées par un léger cadre en bois; le tout étant tout juste assez pesant pour enfoncer. Il était suspendu à sa bouée au moyen d'un fil métallique à sondage pour diminuer la résistance des eaux intermédiaires qu'il traversait. Les profondeurs d'eau dans lesquelles on s'est servi le plus souvent de cet appareil variaient de 30 à 40 brasses.

On s'est beaucoup servi de ces bouées et de l'éventail profond dans le détroit de

Belle-Isle. La difficulté qu'offrait la mise en pratique de cette méthode était qu'il fallait mettre une chaloupe à la mer pour placer et suivre les appareils; et la mer était généralement trop grosse pour se servir d'instruments dans une chaloupe, sauf les jours de brume, mais on ne pouvait obtenir alors de bonnes directions. On a pris cependant d'excellentes observations à l'aide de ce système. L'éventail profond a été aussi employé du steamer, et l'inclinaison de la corde déterminait très bien la relation entre le courant de surface et le courant sous-marin, particulièrement à l'heure du changement de la marée.

Dans le cours de la campagne les banquises ont été assez nombreuses dans le détroit de Belle-Isle, et on n'a rien épargné pour les mettre à profit comme "indicateurs de courants", particulièrement pour établir des comparaisons simultanées dans différentes parties du détroit. Toutefois, une proportion considérable de ce travail a été perdue, car une banquise éloignée peut s'éloigner plus loin au lieu de se rapprocher, ou bien encore, la brume peut l'obscurcir. La banquise peut être échouée; ou bien encore elle peut toucher le fond de temps à autre s'attarder ainsi, et partant donner de fausses indications. De plus, lorsque plusieurs banquises se montraient en même temps leur mouvement changeait leur forme apparente, et on ne pouvait plus les reconnaître à moins qu'elles fussent d'observations très rapprochées. Je donne ces détails pour faire voir la discrétion dont il faut s'entourer pour apprécier la valeur des rapports sur la nature des courants, lorsque ces rapports sont basés sur le mouvement des banquises vues d'un point unique et sans mesures instrumentales.

Pour obtenir des renseignements complets à l'aide d'une banquise on a dû trouver des moyens pour établir sa hauteur réelle en pieds. La hauteur apparente fût alors mesurée à l'aide d'un sextant ou télescope micromètre, et des indications simultanées furent prises à des intervalles de temps égaux; et on a pu de cette façon tracer sur un plan ou carte marine la course de la banquise, et trouver la direction et la rapidité de sa marche. Sans la hauteur réelle, les observations ne donnaient que des résultats relatifs sur la direction des courants, renseignements qui étaient parfois utiles. Tout changement inusité que subissait la rapidité, particulièrement lorsque la chose arrivait en eau basse, tel qu'indiqué sur la carte, voulait dire que la banquise touchait fond ou qu'elle était échouée pour le moment; et, ces parties indécelées de sa marche étaient omises des comparaisons que nous faisons. L'effet du vent sur le mouvement d'une banquise n'est guère appréciable; car il y a sous l'eau une proportion si considérable de sa masse. On n'en a donc pas tenu compte.

On a pris la température de l'eau à l'aide de thermomètres, modèle Miller-Casella, à des profondeurs variant de 40 à 50 brasses. Pour ce qui est de plus grandes profondeurs on s'est servi du thermomètre de MM. Negretti et Zambra, et cela pour les motifs que je donnerai.

On a pris la densité de l'eau à l'aide d'hydromètres ayant une échelle spéciale pour cet objet. Ces observations étaient particulièrement destinées à découvrir la présence de l'eau douce dans les régions où l'eau était saumâtre, ou dans le voisinage des banquises.

Des observations météorologiques ont été prises constamment tout le temps qu'a duré le relevé.

LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE

Pour apprécier l'importance de ce détroit comme grande voie de commerce océanique, on peut obtenir une idée approximative de son volume à l'aide du commerce qui se fait dans le Saint-Laurent intérieur. Les registres du poste de la Pointe-au-Père démontrent que dans le cours de l'été actuel il est passé soit dans une direction ou dans l'autre une moyenne de 98 steamers par mois, représentant un tonnage total de 156,650 tonnes (inscrit), et des moyens de transport réels de 50 pour 100 plus que cela. Le commerce qui passe mensuellement par le détroit de Belle-Isle est dans des proportions à peu près égales, car à peu près tous ces vaisseaux passent par le détroit durant le temps qu'il est libre; et ces chiffres ne comprennent pas les voiliers qui passent presque toujours au sud de Terre-Neuve.

Le détroit a une largeur qui varie de 10 à 12 milles sur une longueur de 35 milles, et il est absolument libre d'un bout à l'autre de rocher ou de haut-fond. Sa direction est l'est à l'ouest magnétiquement. La rive nord est escarpée et baigne en

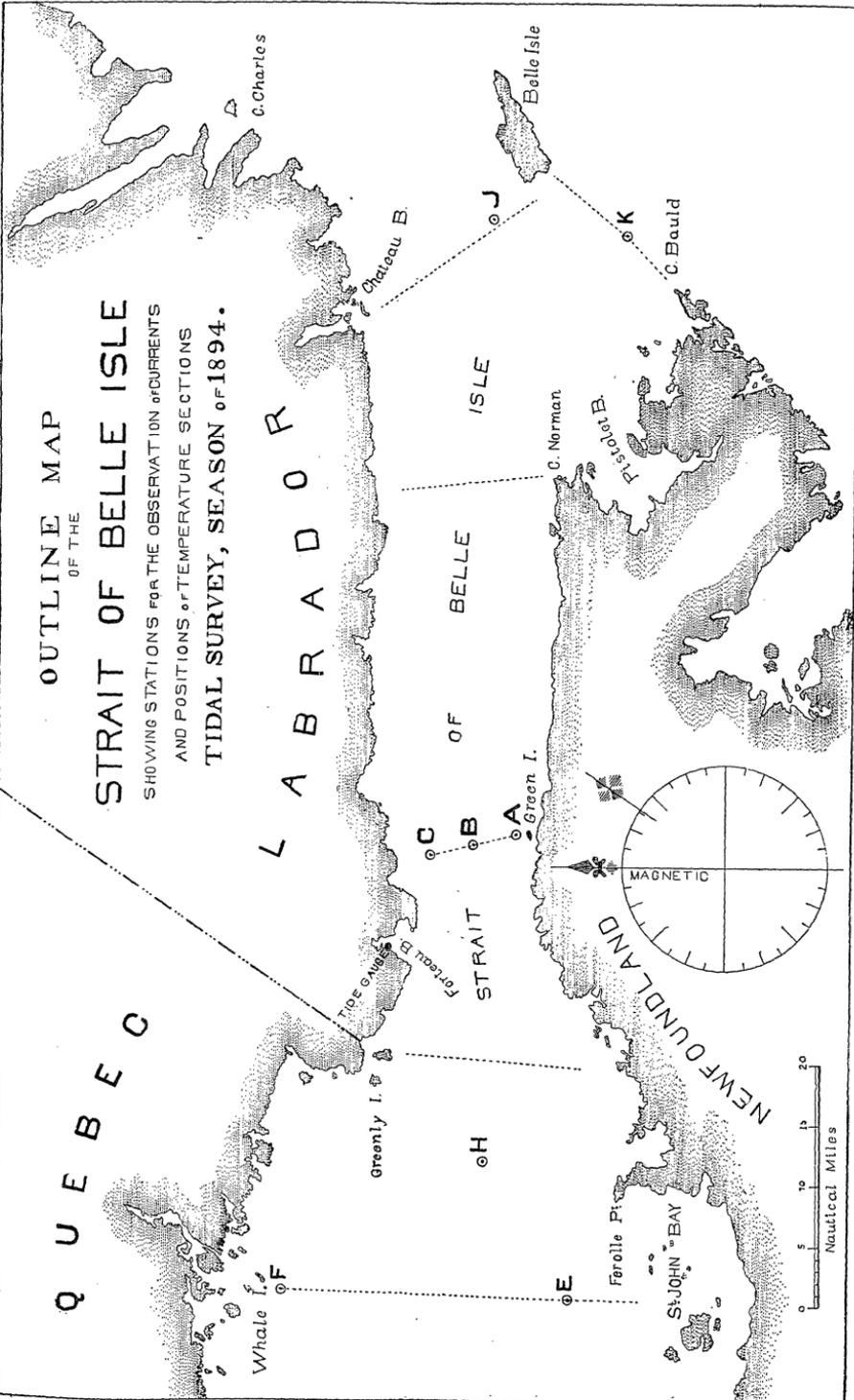
OUTLINE MAP
OF THE
STRAIT OF BELLE ISLE
SHOWING STATIONS FOR THE OBSERVATION OF CURRENTS
AND POSITIONS OF TEMPERATURE SECTIONS
TIDAL SURVEY, SEASON OF 1894.

Q U E B E C

L A B R A D O R

S T R A I T
O F
B E L L E
I S L E

N E W F O U N D L A N D



eau profonde; la rive sud est basse mais elle tombe bientôt dans 30 brasses d'eau. Il y a souvent de la brume, même en été; et il est peut-être utile de donner, à son égard, certains détails basés sur des observations prises en juillet et septembre. La brume ne s'élève jamais, elle se tient toujours rapprochée de l'eau. Ceci semble être le résultat de la température basse de l'eau même. Elle disparaît invariablement de la même façon, chassée par des vents venant d'une bonne direction. Les meilleurs vents pour cet objet sont ceux qui viennent du nord magnétique, et ce que disent les renseignements donnés à la navigation, c'est-à-dire que tous les vents qui touchent au nord sont des vents qui chassent la brume, peut-être pris comme représentant les pronostics dans l'espèce. Comme le côté septentrional du détroit se trouve ainsi dégagé le premier, les vaisseaux obtiendront tous les avantages découlant de ce fait en gardant ce côté-là.

Il existe une impression très répandue que le courant du détroit de Belle-Isle se dirige constamment vers l'intérieur; et sur certaines cartes physiques, de même que sur les cartes qui indiquent le temps et que publie le service météorologique, ceci est catégoriquement indiqué. On y trouve qu'une partie du courant arctique qui se dirige vers le sud le long de la côte extérieure du Labrador entre dans le détroit de Belle-Isle pour sortir de nouveau par le détroit de Cabot dans l'Atlantique. D'un autre côté, les pêcheurs le long de la côte semblent croire que le courant est ordinairement dans la même direction que le vent qui existe à ce moment-là. Voici ce que dit la carte de l'amirauté à ce sujet :

“ Le mouvement des eaux du détroit de Belle-Isle a généralement une direction occidentale qu'influencent les courants de marée et les vents. Ils s'en suit que les courants peuvent être dans une direction ou dans l'autre.” Cette observation ne donne guère de corps à la théorie d'un courant constant vers l'intérieur; et elle est en elle-même assez peu compromettante pour qu'on puisse l'appliquer à toutes conditions.

L'idée d'un courant constant vers l'intérieur semble se baser sur la marche des banquises; et comme on les voit presque toujours s'avancer vers l'intérieur on en a conclu que c'est la direction permanente du courant. Le contraire de cela est cependant bien plus près de la vérité; et on peut dire, en général, que lorsque les banquises sont nombreuses à l'extrémité du large du détroit, dans les environs de Belle-Isle, et qu'on les trouve aussi dans le détroit, ceci indique que la direction prédominante du courant a été de l'est vers l'intérieur durant les quelques jours précédents; tandis que l'absence de banquises indique un courant prédominant de l'ouest vers le large. Ceci a trait à la présence ou à l'absence de banquises flottantes dans le détroit, et non à la présence de banquises qui peuvent être échouées près de l'une ou l'autre rive. On doit aussi remarquer qu'une très faible partie des banquises qui sont au large de l'extrémité d'aval du détroit n'y entrent guère. Le capitaine Vaughan, qui a demeuré quatre ans à Belle-Isle, dit, dans une brochure sur ce sujet, que pour dix banquises qui entrent dans le détroit il y en a cinquante qui passent l'embouchure et se dirigent vers le sud. Elles suivent donc la course générale du courant arctique qui passe Belle-Isle; et les banquises les plus fortes viennent s'échouer aussi à l'entrée du détroit. Une section du détroit sur une ligne au nord du cap Norman n'accuse pas plus de 50 brasses de profondeur. La banquise la plus considérable qu'on ait vu cet été à l'extrémité du large du détroit était échouée dans 50 brasses d'eau au large de la baie du Château. Voici quelles étaient ses proportions en dehors de l'eau: Longueur, 790 pieds; largeur, 290 pieds; hauteur, 105 pieds. On peut donc dire que ces proportions sont au delà de celles des banquises qui peuvent entrer dans le détroit.

On peut dire en termes généraux qu'on a constaté que le courant du détroit de Belle-Isle est fondamentalement un courant de marée. Les comparaisons les mieux faites du courant avec les marées ont fait voir une correspondance parfaite entre les deux, mais plus particulièrement lorsqu'il régnait des vents modérés de l'ouest. A certaines occasions il s'écoulait plusieurs jours durant lesquels le courant se dirigeait à l'est et à l'ouest pendant une longueur de temps égale dans chaque direction, et tournait régulièrement avec la hausse ou la baisse de la marée. On peut donc dire

que tel est l'état normal du courant. Avec un grand vent persistant le courant le suivait pendant plus longtemps et venait à l'encontre pendant moins longtemps; et finalement il continuait à suivre la direction du vent, avec un changement dans la rapidité qui correspondait à la marée. Ce courant continu pouvait être dans l'une ou l'autre direction, selon celle du vent.

L'effet immédiat du vent sur le soulèvement des vagues semble être aussi extraordinairement considérable dans le détroit. Voici en peu de mots le meilleur exemple qu'on a observé: 14 septembre, le matin, temps calme, clair et mer tranquille; baromètre, 30.34 et presque fixe. Durant l'avant-midi le vent s'éleva du sud-ouest, et vers deux heures de l'après-midi il atteignait une rapidité de 35 milles à l'heure. A quatre heures de l'après-midi les vagues s'élevaient à 6 ou 7 pieds, avec 90 pieds du faite d'une vague à l'autre; la distance totale parcourue par le vent qui produisait ces vagues était de 182 milles, soit une moyenne de 30 milles à l'heure pendant six heures. La profondeur de l'eau était de 40 brasses. Le déplacement déterminé par des vagues de cette hauteur ne devait probablement pas s'étendre à plus du quart de cette profondeur.

Dans ce détroit, où l'échelle de la marée n'est que de 4 pieds et où le courant dépasse rarement deux nœuds à l'heure, l'effet du vent sur le courant n'en est que plus sensible en proportion.

Toutefois, il ne faut pas conclure trop hâtivement que le vent seul est la cause du mouvement de l'eau dans la même direction; car il semble probable que la tendance du courant à suivre la même direction que le vent est dû à l'influence combinée du vent même et à la différence de la pression barométrique sur de grandes surfaces. Lorsque la pression est exceptionnellement élevée ou basse sur une grande surface comme le golfe Saint-Laurent, l'effet doit en être plus sensible, car il faut que l'écoulement correspondant de l'eau se fasse par un détroit relativement étroit. On doit aussi s'attendre à ce que l'effet immédiat du vent même soit de produire de prime abord un courant de surface, tandis que la différence de pression déterminerait un courant plus égal dans toute la profondeur. De là, pour distinguer entre l'effet du vent et l'effet du baromètre, il serait nécessaire de s'enquérir minutieusement des relations entre la rapidité de surface et les courants sous-marins dans toute la série des conditions variantes.

LES COURANTS TELS QU'OBSERVÉS DANS LE DÉTROIT.

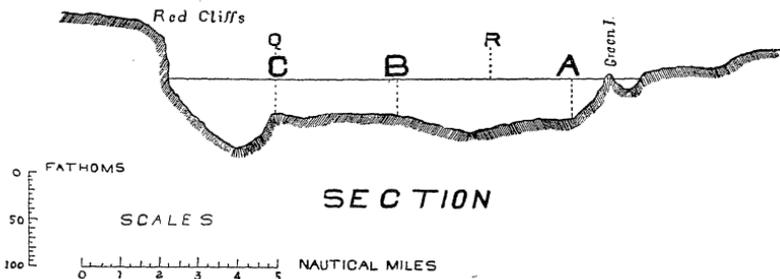
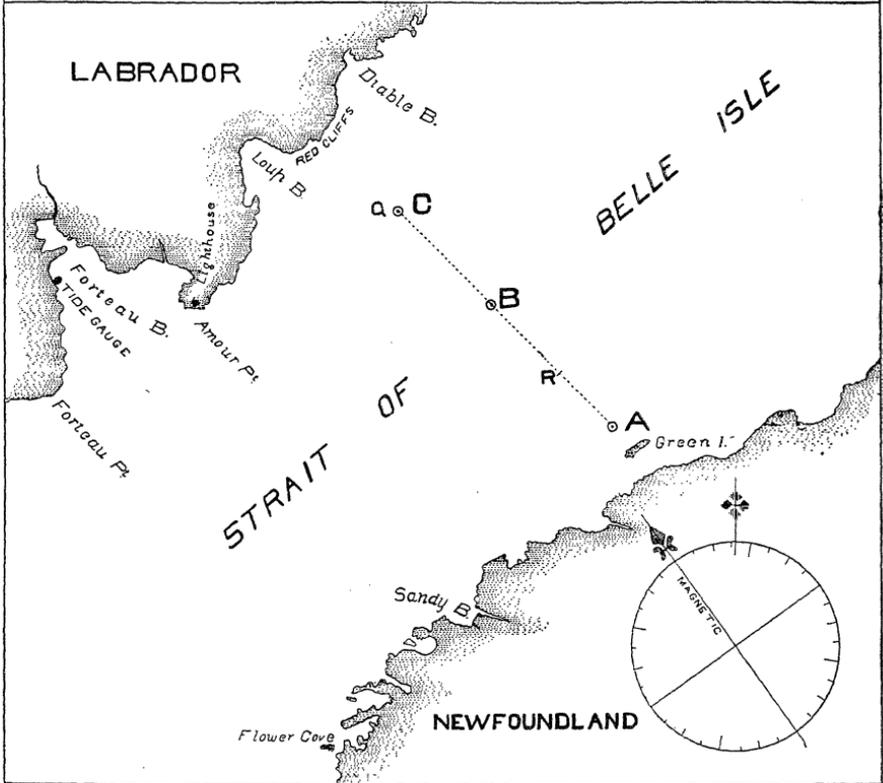
On a examiné les courants du détroit de Belle-Isle en juillet et en septembre à sa partie la plus étroite près de la pointe d'Amour. Pour éviter les clapotis du courant qui se présentent au large de cette pointe, on choisit une section un peu à l'est, sur une ligne s'étendant de l'île Verte, du côté sud, aux falaises rouges, du côté nord, qui s'élèvent immédiatement à l'est de la baie du Loup. La largeur du détroit en ce lieu est de 11½ milles, et trois postes furent établis sur la section; le poste A à un mille au large de l'île Verte; le poste B au centre; et le poste C à trois milles du Rocher Rouge. La position de ces postes et de la section du détroit est indiquée sur le plan ci-joint. La profondeur est de 30 à 40 brasses; mais l'eau est beaucoup plus profonde près de la rive septentrionale. Le fond semble être fait de roc nu courant en écueils parallèles dans la direction du détroit. Le steamer a mouillé à ces postes pendant un ou deux jours à la fois; et on l'a conduit d'un poste à un autre pour se rendre compte de la différence du courant des deux côtés du détroit, alors que les mêmes conditions de vent et de température existaient. On a simultanément observé les marées à la baie de Forteau, à 12 milles de ces postes. Au mois de juillet on n'a pris note que de l'heure des marées hautes et des marées basses, mais au mois de septembre, après l'établissement des maréromètres, on a obtenu des indications continues, jour et nuit, sur les marées et les courants bien que ces derniers aient été considérablement interrompus par le mauvais temps. Au mois de septembre on n'a relevé que deux postes; le poste Q coïncidant avec le poste C, et l'autre, le poste R, étant un poste intermédiaire entre A et B.

Des comparaisons du courant, du côté nord et du côté sud du détroit, ont été faites à l'aide des meilleurs moyens disponibles, pour découvrir la différence entre les deux. La meilleure observation simultanée des courants des deux côtés a eu lieu le

NORTH-EASTERN ENTRANCE TO THE GULF OF ST LAWRENCE

STRAIT OF BELLE ISLE

SHOWING STATIONS OCCUPIED IN SURVEY OF CURRENTS
SEASON OF 1894.



15 septembre, au poste R, à 3 milles au large de l'île Verte, au moment où une banquise, montait et descendait avec la marée, à 4 milles de la rive septentrionale. A ce moment le courant allait à l'est et à l'ouest de concert avec la marée; et on obtint de la banquise, des données complètes, car sa hauteur a été mesurée immédiatement après. Voici quels ont été les résultats:—

(Le matin: courant de l'est vers l'intérieur.)

Changement de courant au poste R à 11:15.

Changement tel qu'indiqué par la banquise à 12:15.

(Après-midi: courant de l'ouest vers le large.)

Changement de courant au poste R à 16:45.

Changement tel qu'indiqué par la banquise à 16:15.

(Le soir: courant de l'est vers l'intérieur.)

Le courant sur la rive nord du détroit s'est donc dirigé de l'est vers l'intérieur pendant plus longtemps que le courant du côté sud; et de l'ouest vers le large pendant moins longtemps. De même aussi sur le côté nord, le courant de l'est, tel qu'indiqué par la marche de la banquise, était plus fort que le courant venant de l'ouest, tandis que du côté sud les courants étaient pratiquement égaux. De plus, durant une période de courants d'est persistants (le 8 septembre), les observations prises au poste C, du côté nord, comparées à la rapidité des banquises près de la rive sud, font voir que le courant était pratiquement égal des deux côtés du détroit.

D'après ces observations et d'après aussi une comparaison du courant tel que mesuré successivement aux différents postes, il semble qu'il y a en somme une tendance du côté sud vers une plus grande régularité de marée, et du côté nord une persistance plus accentuée de courants dans une direction ou dans l'autre. Ceci est probablement dû à la plus grande profondeur d'eau du côté nord, et conséquemment il existe une plus grande abondance d'eau comparée à la résistance qu'elle rencontre.

Avec cette explication, à l'endroit de la différence du courant des deux côtés du détroit, nous pouvons procéder à une comparaison plus particulière des relations qui existent entre les marées et les courants, en nous basant sur des observations prises alors que le courant suivait les marées et changeait avec elles. Nous examinerons aussi les meilleurs exemples qu'on ait observés d'un courant persistant ou prédominant durant plusieurs jours, de l'est ou de l'ouest respectivement, et les conditions dans lesquelles ceci s'est accompli.

La marée même, d'après les indications prises à la baie de Forteau, ne dépasse pas quatre pieds dans sa course. La différence entre les grandes et les petites marées n'est pas habituellement sensible; d'un autre côté, lorsque le déclin de la lune est avancé, l'inégalité diurne des marées est très apparente. Les courants du détroit accusent les mêmes faits, il n'y a pas de différence distincte entre la rapidité des grandes marées et celle des petites marées; car les courants subissent beaucoup plus l'influence des vents que cette cause produit de différence. Mais l'inégalité diurne du courant est très sensible lorsqu'elle se présente dans la marée. La plus grande rapidité du courant dans une direction ou dans l'autre, dans des conditions ordinaires, ne dépasse pas deux nœuds à l'heure.

On trouvera plus bas les dates auxquelles les courants ont suivi les marées avec la plus grande régularité, et l'état du temps qu'il faisait alors. Les directions du vent sont magnétiques, vu que ses directions correspondent mieux avec celle du détroit même. La variation magnétique est de 35°O.

Lundi, 9 juillet, au vendredi, 13 juillet. Vent modéré; venant de l'ouest ou de direction variable. Durant les quatre jours il y a eu soixante heures de vent de l'ouest, ayant une rapidité moyenne de neuf milles à l'heure.

Jeudi, 26 juillet, au samedi, 28 juillet. Dans le cours des deux jours précédents (du 24 au 26 juillet) nous avons eu trente-six heures de vent d'ouest dont la rapidité moyenne était de quinze milles à l'heure; et douze heures de vent d'est et de vent changeant, dont la rapidité moyenne était de quatorze milles à l'heure. Du 26 au 29 juillet, les vents du nord-ouest au sud-ouest durant cinquante quatre heures, ayant une rapidité moyenne de quinze milles à l'heure.

Du lundi, 17 septembre, au vendredi, 21 septembre. Y compris les deux jours

précédents, soit en tout du 15 au 21 septembre, nous avons eu 72 heures de vents d'ouest ayant une rapidité moyenne de 15 milles à l'heure; et 72 heures de vents d'est ayant une rapidité moyenne de 8 milles à l'heure.

Le résumé qui suit fait voir, dans les deux directions, la rapidité du courant qui, à cette époque, est presque égale; ainsi que la relation entre les heures des marées hautes et basses dans la baie de Forteau; et le changement de courant dans le détroit, tel qu'observé aux postes situés sur la ligne A B C

Rapidité du courant.

Du 9 au 11 juillet au poste A.

Du 12 au 13 juillet au poste B.

Courant d'est, maximum: 1:16 à 1:98 nœud à l'heure.

Courant d'ouest, maximum: 1:30 nœud à l'heure.

Du 26 au 28 juillet au poste B.

Courant d'est, maximum: 1:80 à 1:98 nœud à l'heure.

Courant d'ouest, maximum: 1:08 à 1:26 nœud à l'heure.

Du 17 au 21 septembre, à la station C.

Courant de l'est, maximum: 1:02 à 2:04 nœud à l'heure.

Courant de l'ouest, maximum: 0:92 à 1:81 nœud à l'heure.

Les inégalités du courant dans le dernier cas correspondent à l'inégalité diurne des marées elles-mêmes.

Comparaison des courants et des marées.

Durant les périodes de la plus grande régularité comme ci-dessus. (L'heure est l'heure-type pour le 60° méridien. En juillet, l'heure de l'eau haute et de l'eau basse est prise par observation seulement. En septembre elle est prise par le marégraphe, qui enregistre automatiquement les marées).

Date.	Marée.	Direction et déviation du courant.			
	H. M.		H.M.		
9 juillet.....	M.H. à 14:15.....	Le courant vint de l'E.	pend. 1.45 après la	M.H.	
10 do.....	M.B. à 8:30.....	do	do 2.30	do	M.B.
10 do.....	M.H. à 17:00.....	do	do 0.00 (à la	M.H.)	
11 do.....	M.B. à 10:05.....	do	do 2.35 après la	M.B.	
11 do.....	M.H. à 17:35.....	do	do 1.55	do	M.H.
12 do.....	M.B. à 11:20.....	do	do 2.55	do	M.B.
12 do.....	M.H. à 19:20.....	do	do 0.40	do	M.H.
13 do.....	M.B. à 12:15.....	do	do 2.15	do	M.H.
26 juillet.....	M.H. à 15:30.....	do	do 2.30	do	M.H.
27 do.....	M.B. à 10:50.....	do	do 0.40	do	M.B.
27 do.....	M.H. à 16:45.....	do	do 2.30	do	M.H.
28 do.....	M.H. à 5:15.....	do	do 0.15	do	M.H.
28 do.....	M.B. à 11:45.....	do	do 1.15	do	M.B.
28 do.....	M.H. à 17:35.....	do	do 2.55	do	M.H.
29 do.....	M.B. à 7:00.....	do	do 0.00 (à la	M.H.)	
17 septembre.....	M.H. à 11:00.....	do	do 1.30 après la	M.H.	
17 do.....	M.B. à 16:50.....	do	do 2.30	do	M.B.
17 do.....	M.H. à 23:00.....	do	do 1.30	do	M.H.
18 do.....	M.B. à 5:45.....	do	do 1.15	do	M.B.
18 do.....	M.H. à 12:00.....	do	do 2.30	do	M.H.
19 do.....	M.H. à 12:50.....	do	do 1.40	do	M.H.
19 do.....	M.B. à 18:45.....	do	do 1.30	do	M.B.
19 do.....	M.H. à 23:55.....	do	do 2.35	do	M.H.
20 do.....	M.B. à 6:55.....	do	do 1.05	do	M.B.
20 do.....	M.H. à 13:15.....	do	do 2.15	do	M.H.
20 do.....	M.B. à 19:55.....	do	do 2.05	do	M.B.
21 do.....	M.H. à 1:15.....	do	do 2.15	do	M.H.
21 do.....	M.B. à 7:30.....	do	do 1.00	do	M.B.

Marine.

AUTRE COMPARAISON des courants et des marées durant les mêmes périodes de plus grande régularité. Comparaisons directes avec l'heure du passage de la lune, en heure-type au 60° méridien.

Date. 1894.	Marée après le passage de la lune.		Direction du courant après le passage de la lune.	
	M.H.	M.B.	De l'E. à l'O.	De l'O. à l'E.
9 juillet	8.47		10.32	
10 do		14.40		17.10
10 do	10.47		10.47	
11 do		15.29		18.04
11 do	10.36		12.31	
12 do		15.58		18.53
12 do	11.35		12.15	
13 do		16.06		18.21
26 juillet	9.19		11.49	
27 do		16.14		16.54
27 do	9.42		12.12	
28 do	9.43		9.58	
28 do		16.13		17.28
28 do	9.34		12.29	
29 do	10.27		10.27	
17 septembre	9.40		11.10	
17 do		15.30		18.00
17 do	9.18		10.48	
18 do		16.03		17.18
18 do	9.55		12.25	
19 do	9.56		11.36	
19 do		15.51		17.21
19 do	8.36		11.11	
20 do		15.36		16.41
20 do	9.29		11.44	
20 do		16.09		18.14
21 do	9.00		11.15	
21 do		15.15		16.15
Moyenne	9.47	15.45	11.27	17.33
Moyenne d'intervalle après la marée haute			1.40	
do do marée basse				1.48

Aux autres époques le courant persistait beaucoup plus dans une direction ou dans l'autre. L'exemple le plus frappant d'un courant persistant sortant du détroit en venant de l'ouest a été comme suit :—

Du lundi, 16 juillet, au jeudi, 19 juillet. Durant ces trois jours le courant, d'après les observations faites à la station C, coulait de l'est pendant cinq heures seulement, et de l'ouest en sortant pendant 19 heures chaque jour. La vitesse moyenne du courant de l'est était de 1.38 nœud par heure; et de l'ouest, de 2.44 nœuds par heure. Le grand courant de l'ouest était plus fort au commencement et à la fin de sa course, avec un intervalle de décharge plus faible entre ces deux moments. Les heures de marées hautes correspondent au minimum du courant de l'ouest et au maximum du courant de l'est. Cette condition du courant peut donc être considérée comme étant formée de deux parties constitutives: un écoulement constant de l'ouest, avec le courant ordinaire de la marée dans les deux sens. Comme la déclinaison de la lune était à son maximum à cette époque, l'inégalité diurne expliquerait en grande partie la différence entre le courant réel venant de l'est avec une marée et le minimum du courant venant de l'ouest avec l'autre marée.

Le meilleur exemple d'un courant persistant passant par le détroit en venant de l'est s'est produit entre le mercredi, 5 septembre, et le samedi, 8 septembre. Toutes les indications ont concouru à montrer que le courant a coulé continuellement dans

cette seule direction durant ces trois jours ; bien que les observations aient été très interrompues par le mauvais temps.

On a vu aussi environ une douzaine de banquises dans le détroit pendant ce temps-là ; et leur mouvement s'accordait avec les observations régulières, pour démontrer que le courant coulait continuellement vers l'intérieur en venant de l'est. Le courant, tel qu'observé à la station C, variait d'un minimum de 0.54 nœud à l'heure à un maximum de 3.15 dans le même sens. Les marées elle-mêmes étaient irrégulières ; vu que la marée basse pendant cinq marées consécutives ont à peine tombé au-dessous du niveau moyen de la mer, et toute l'élevation avait moins de deux pieds, ou environ la moitié de la hauteur ordinaire.

En donnant les conditions du vent et du baromètre durant ces périodes de courant prédominant, il pourrait être bon de rappeler qu'une différence de pression barométrique devrait tendre à produire un courant de la pression plus basse, absolument de la même manière que pour le vent.

A l'époque du flux prédominant venant de l'ouest (du 16 au 19 juillet), le vent soufflait du N.-O. au S.-O. Pendant les trois jours précédents, du 13 au 16 juillet, la moyenne des 72 heures a été de 16 milles à l'heure ; et du 16 au 18 juillet, la moyenne des 60 heures a été de 14 milles à l'heure, soufflant dans la même direction. Après cela il y eut des vents d'est et du mauvais temps. De plus, depuis la matinée du 14, la différence de la pression barométrique donna une pente barométrique vers l'intérieur au détroit de Cabot, et vers l'extérieur au détroit de Belle-Isle. Cela se continua jusqu'au soir du 17, lorsque la pression s'égalisa ; et dans la matinée du 19 une aire de basse pression se développa au-dessus du golfe, et donna des pentes vers l'intérieur aux deux détroits et renversa les conditions pour Belle-Isle. Les effets du vent et du baromètre s'accordent généralement ainsi avec la direction du courant venant de l'ouest. On remarquera aussi que le nombre total de milles parcourus par le vent de l'ouest dans le cas de ce courant prédominant est presque le double de sa plus grande vitesse durant les périodes où le courant et les marées suivaient la même direction.

Durant l'écoulement continue de l'est (sept. 5 à 8) les conditions du vent et du baromètre étaient dérangées et compliquées par le fait qu'un centre de tempête passait sur la partie nord de Terre-Neuve à ce moment. L'aire de basse pression de ce centre de tempête se trouvait au-dessus du golfe durant la journée du 5, et se trouvait plus prêt du détroit dans la matinée du 6, en se dirigeant à l'est vers l'Atlantique. Depuis la matinée du 5 jusqu'à la soirée du 8, il y eût 60 heures de vent N. N.-O., d'une vitesse moyenne de 25 milles à l'heure, s'élevant parfois jusqu'à 45 milles. Pendant le reste du temps les vents furent légers et variables. Le rapport du vent et du baromètre au courant à ce moment n'est pas clair ; à part le fait général qu'il existait une forte perturbation à l'époque de ce courant continue. Les traits distinctifs du courant dans leurs rapports aux vents et aux marées pourraient être démontrées au moyen de diagrammes si on avait le temps de les préparer pour ce rapport.

Courants sous-marins.—Les courants sous-marins dans le détroit de Belle-Isle ont été soigneusement observés à une profondeur de 25 à 30 brasses, d'après les méthodes déjà décrites, et aussi en obtenant la vitesse des banquises, qui servaient de "flotteurs en eau profonde" pour établir la comparaison avec la vitesse de surface. Le courant sous-marin aurait eu une bien plus grande importance si le courant qui passe par le détroit avait été un courant continue, dont il eût été nécessaire de jauger le volume.

Durant les temps où le courant coulait d'une manière assez conforme aux marées, alors qu'on pouvait considérer les conditions comme normales, le courant sous-marin était ordinairement plus fort que le courant de surface, lorsqu'il coulait de l'est, et toujours plus faible que le courant de surface lorsqu'il coulait de l'ouest. D'après les meilleures raisons obtenues tandis que le courant était persistant, et en omettant les observations à l'approche de l'étales de pleine mer, on a obtenu les pourcent suivants

Courant de l'est. Courant sous-marin, 5 pour 100 plus fort que le courant de surface.

Courant de l'ouest. Courant sous-marin, 70 pour 100 de la vitesse du courant de surface.

Marine.

Durant la période de courant prédominant de l'ouest (16-19 juillet) le courant sous-marin coulait avec bien plus grande régularité dans les deux sens que le courant de surface. Cela indique que le courant de surface lui-même était de la nature d'une "dérive de vent", et que le temps n'était pas assez long pour permettre au vent d'exercer une influence sur le courant du fond.

Durant la période de flot persistant de l'est (5 au 8 septembre) le courant sous-marin était décidément plus fort que le courant de surface, étant en moyenne de près 20 pour 100 de plus. Ce résultat a principalement été trouvé par le mouvement des banquises.

TEMPÉRATURES.—La température de l'eau a été prise pour connaître sa relation avec la direction du courant à travers le détroit; vu que l'eau à l'extrémité du détroit dans l'Atlantique est plus froide que l'eau à l'extrémité ouest vers le golfe Saint-Laurent. Il fallait donc s'attendre à ce que le courant venant de l'est serait le plus froid des deux; et que la température de l'eau pourrait ainsi fournir aux navires une indication de la direction probable du courant. Les sections de températures telles que mises en tableaux ci-dessous ont été établies à travers le détroit de la surface au fonds, à partir de Belle-Isle elle-même presque jusqu'à la pointe Riche dans l'ouest. Les colonnes représentent une série de points à intervalles égaux à travers la largeur du détroit du nord au sud. Les températures sont d'après Fahrenheit.

Sections de température, à l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Isle. Sur une ligne tirée S.-E. (magnétique) depuis la baie du Château jusqu'à Belle-Isle 7 août 1894. Courant à cette époque venant du N.N.-E. (magnétique), vélocité à la station J, 1.00 nœud à l'heure. Icebergs nombreux à cette époque.

DE LA BAIE DU CHATEAU À BELLE-ISLE.

Surface	37°	—	39°	39°	43°	41°
10 brasses.....	35	38	38	38	41	35
20 do	31	33	32	33	32	32
25 do	—	—	—	31	31	—
30 do	—	31	31	—	—	30
35 do	—	—	—	30	—	—
40 do	—	30	30	—	—	—
Profondeur totale.....	25 B.	55 B.	90 B.	41 B.	30 B.	40 B.

Section sur une ligne tirée S.-O. (magnétique) de Belle-Isle au cap Bauld, le 9 août 1894. Courant à cette époque N.N.-O. (magnétique), vélocité à la station K, 1.15 nœud à l'heure. Icebergs nombreux près de Belle-Isle.

DE BELLE-ISLE AU CAP BAULD.

Surface	37°	42°	40°	42°	52°
10 brasses.....	35	35	35	42	51
20 do	31	32	32	35	44
30 do	30	30	31	32	36
40 do	—	30	30	31	33
Profondeur totale.....	41 B.	43 B.	60 B.	54 B.	50 B.

Section de température à travers le détroit de Belle-Isle sur une ligne tirée sud magnétique entre la baie du Naufrage et le cap Norman, le 6 août 1894. Courant ce jour-là venant probablement de l'est.

DE LA BAIE DU NAUFRAGE AU CAP NORMAN.

Surface	37°	41°	41°	49°	53°
10 brasses.....	37	41	41	42	52
20 do	32	30	31	42	44
25 do	30	—	31	—	—
30 do	—	30	—	35	—
Profondeur totale.....	35 B.	38 B.	42 B.	38 B.	22 B.

Section de température à l'extrémité ouest du détroit de Belle-Isle, sur une ligne tirée sud magnétique entre la baie de Blanc-Sablon et la baie Sainte-Geneviève, les 3 et 4 août 1894.

DE BLANC SABLON À LA BAIE SAINTE-GENEVIÈVE.

Surface.....	52°	54°	53°	53°	54°
10 brasses.....	41	49	53	53	53
20 do	39	43	47	52	53
30 do	38	39	42	49	52
40 do	38	—	39	46	—
Profondeur totale.....	48 B.	38 B.	56 B.	52 B.	38 B.

Même section que ci-dessus, répétée le 13 septembre. Courant ce jour-là venant probablement de l'ouest.

Surface.....	40°	41°	44°	47°	49°
10 brasses.....	39	40	43	46	48
20 do	38	38	37	44	46
30 do	37	36	36	37	—

Températures à l'ouest du détroit de Belle-Isle. Section sur une ligne tirée sud magnétique entre l'île à la Baleine (Iles des Esquimaux) et la baie Saint-Jean, entre les stations E et F, le 1^{er} août 1894. Courant de surface venant de l'ouest.

DE L'ILE À LA BALEINE À LA BAIE SAINT-PAUL.

Surface.....	53°	50°	51°	52°
10 brasses.....	51	49	43	51
20 do	41	41	36	38
30 do	39	38	33	34
40 do	—	—	32	33
50 do	36	32	—	—
85 do	35	30	—	—
Profondeur totale.....	110 B.	100 B.	55 B.	40 B.

Marine.

Même section que ci-dessus ; répétée le 25 septembre. Courant faible ; direction incertaine.

Surface	51°	45°	47°	49
10 brasses	50	44	45	46
20 do	41	35	38	40
30 do	37	33	34	35
40 do	33	33	33	33
50 do		32	32	

Températures à la section G, 19 milles au nord-ouest de la Pointe-Riche, et 24 milles à l'ouest de la section ci-dessus. 2 août 1894. Courant de surface venant de l'ouest.

Surface	52°	10 brasses	38°
5 brasses	51	20 do	32
7 do	44	28 do	31
8 do	40	Profondeur totale = 33 B.....	

Les températures suivantes prises au milieu du détroit à la station B peuvent être données pour établir la comparaison avec ces sections de température. Elles donnent une bonne moyenne, se trouvant au centre du détroit ; et elles ont été prises autant que possible aux mêmes dates que celles données ci-dessus. Les températures plus basses en septembre sont probablement dues au courant continue de l'est, peu de temps avant cette date, et aussi à la présence d'icebergs.

Station B.	28 juillet.	12 sept.
Surface	53°	39°
10 brasses	52	39
20 do	40	37
30 do	37	37

Ces sections de température démontrent que l'eau à l'extrémité est du détroit est beaucoup plus froide qu'à l'extrémité ouest vers le golfe. Il faut donc s'attendre que le courant venant de l'est soit le plus froid des deux. On verra par les exemples suivants que la différence est appréciable, bien que très légère. Ces exemples sont choisis parmi les nombreuses observations faites dans la partie centrale du détroit (stations A, B, C), et indiquent les plus grandes différences observées durant les périodes où le courant coulait régulièrement avec les marées. Les températures ont été prises à l'eau morte après le flot de l'est et de l'ouest respectivement.

Station A, 11 juillet.	Après le courant de l'est.	Après le courant de l'ouest.
Surface	46°	48°
10 brasses	45	45
20 do	37	41
30 do	33	36

Station B, 25 et 26 juillet.	Après le courant de l'est.	Après le courant de l'ouest.
Surface.....	46°	51°
10 brasses.....	45	51
20 do	40	45
30 do	35	37

La différence est naturellement plus marquée durant les périodes de flot prédominant dans une direction déjà mentionnées. Après la période de flot prédominant de l'ouest, les températures étaient plus élevées pour la moyenne de la profondeur totale que dans aucun autre temps :—

Station A 21 juillet	Surface..... 50°	20 brasses..... 44°
	10 brasses..... 47	30 do
		41

La température la plus basse a été enregistrée le 8 septembre, après trois jours de flot continu de l'est. La température de surface à la station C était alors de 37°.

Ces observations démontrent qu'il y a une différence peu appréciable dans la température des courants dans les deux sens tant que le courant conserve son caractère de courant de marée. La différence entre les températures à l'ouest du détroit, aux dates données en août et septembre, mérite cependant quelques mots d'explication, parce qu'il semble probable dans les circonstances que la différence est aussi grande qu'il pourrait jamais s'en produire pendant la saison d'été.

Du 24 au 31 juillet il y eût en tout 124 heures de vent d'ouest d'une vitesse moyenne de 20 milles à l'heure, et seulement 48 heures de vent d'est d'une vitesse moyenne de 19 milles à l'heure; ou en totalité 2,330 milles de vent d'ouest et 890 milles de vent d'est. Les vents de l'ouest se sont continués aussi les 1^{er} et 2 août. Les stations E, F et G. ont été occupées entre le 31 juillet et le 3 août, immédiatement après ces vents d'ouest prolongés; et on a trouvé à toutes les stations que le courant venait de l'ouest, avec une vitesse d'un peu plus de un nœud à l'heure à E et F, et de trois quarts de nœud à G, tel qu'observé au commencement de l'après-midi pendant trois jours successifs.

On a aussi trouvé que l'épaisseur de la couche d'eau qui était en mouvement en venant de l'ouest correspond intimement avec la couche supérieure de plus haute température, qui variait de 5 à 10 brasses d'épaisseur à ces stations.

Ces conditions expliquent la température plus élevée de l'eau à ce moment-là; et il est probable aussi, après tant de vent de l'ouest, que le courant à E et F avait une vitesse aussi grande qu'il en atteindra probablement jamais en venant d'une direction ouest. La largeur libre ici entre l'embouchure de la baie Saint-Jean et les îles aux Esquimaux est de 32 milles.

Les basses températures enregistrées le 13 septembre sur la section de Blanc Sablon doivent être attribuées au courant qui coula de l'est d'une manière prédominante pendant quelques temps avant cette date. Nous avons ainsi un exemple que l'eau froide occupe toute la largeur du détroit à son extrémité ouest.

Il est donc évident que durant les périodes de flot prédominant dans une direction la différence de température est bien marquée; et il serait peut-être possible de déterminer au moyen d'observations prolongées le montant de la différence qu'on pourrait s'attendre à trouver dans ces conditions au-dessus ou au-dessous de la température normale pour la saison. Mais on ne pourrait tout au plus prendre la température que pour indiquer la direction prédominante du courant pendant les quelques jours précédents, et on ne pourrait s'y fier pour indiquer la direction réelle à ce moment-là.

La température de l'eau dépend beaucoup de la présence de la glace dans le détroit. Lorsque la direction prédominante du courant est vers l'intérieur en venant de l'est pendant plusieurs marées consécutives, il attirera indubitablement les

icebergs dans le détroit s'il s'en trouve quelques-uns à ce moment-là en dehors du détroit. Le courant venant de l'est est ainsi non seulement froid par lui-même, mais il apporte aussi de la glace qui refroidit encore l'eau dans le détroit. L'eau froide, le courant de l'est et la présence d'icebergs dans le détroit sont donc concomitants.

Il ne faut pas inférer cependant que l'eau chaude dans le détroit indique qu'on n'y rencontrera pas de glace; parce que l'eau dans le détroit peut être relativement chaude bien que les icebergs puissent être nombreux à son entrée autour de Belle-Isle, et peut-être jusque dans le voisinage du cap Norman. Il est possible que cette glace descende vers le sud avec le courant général arctique des deux côtés de Belle-Isle, en passant devant l'entrée du détroit, sans affecter soit la direction du courant soit la température du détroit jusqu'à une grande distance vers l'intérieur.

L'état suivant relatif au courant dans le détroit de Belle-Isle, dans d'autres saisons de l'année, est basé sur des renseignements fournis par M^r T. M. Wyatt, qui a été gardien de phare à la Pointe-Amour pendant 15 ans; et par M. Charles Davis, qui réside à la Baie-Forteau. Au printemps de l'année les vents prédominants soufflent de l'est, et le courant coule aussi continuellement de l'est et ne modère sa vitesse qu'avec la marée, sans changer de direction. La durée de ce courant de l'est varie d'année en année, mais continue ordinairement pendant un ou deux mois dans l'intervalle entre le commencement d'avril et la fin de juin. Un fort vent de l'ouest ou du Nord-Ouest, cependant, fait couler le courant de l'ouest. Dans l'été les courants sont moins forts et moins persistants, et subissent plus l'influence des marées. Dans l'automne les vents soufflent souvent de l'est dans la dernière partie de septembre et d'octobre mais plus souvent de l'ouest; et dans l'un et l'autre cas leur direction exerce une influence sur le courant. Plus tard dans l'automne, les vents soufflent du nord-ouest et le temps est plus froid. Ces vents continuent à souffler durant les mois d'hiver et maintiennent le courant de l'ouest.

Cet état de chose est déterminé par les incertitudes ordinaires qu'on peut attribuer au temps; et il est à remarquer aussi que les courants sont plus persistants sur la côte nord où ces observations ont été faites. Les résidants de la côte sud nous laisseraient sous l'impression que les courants sont beaucoup plus réguliers dans leur caractère de courants de marée; mais leurs déclarations paraissent s'appuyer sur les courants dans les eaux peu profondes près de la côte, qui peuvent différer de ceux en plein détroit.

M. Davis a des registres et des notes qui ont été prises à la Baie-Forteau, et qui remontent jusqu'au temps de son grand père en 1835; et qu'il espère pouvoir préparer pour la publication.

SOMMAIRE.

Dans le sommaire qui suit les traits caractéristiques généraux du courant dans le détroit de Belle-Isle sont donnés aussi correctement qu'on peut les déduire de sa manière d'être à l'époque où les observations ont été faites. Les vitesses données ont été mesurées à la profondeur uniforme de 18 pieds.

1. Le courant est fondamentalement de la nature de la marée; et dans les conditions normales il coule est et ouest avec une vitesse presque égale. Il atteint parfois une vitesse de deux nœuds par heure dans chaque direction.

2. Les conditions sont normales dans les temps ordinaires et lorsqu'il souffle des vents d'ouest modérés.

3. Durant les gros vents, surtout lorsqu'ils soufflent de l'est ou de l'ouest, le courant qui coule dans le sens du vent devient plus fort que le courant contre le vent; et éventuellement le courant peut devenir continu dans la même direction que le vent.

4. Les plus grandes vitesses du courant qu'on ait observées durant les gros vents (dans les mois de juillet et septembre) ont été comme suit: de l'est 3.15 nœuds, et de l'ouest 2.50 nœuds à l'heure.

5. La présence de la glace dans le détroit et la température de l'eau ont aussi une certaine relation avec la direction prédominante du courant; mais elles ne donnent pas d'indication certaine de sa direction réelle dans le moment.

6. Dans les conditions normales et lorsque l'on tient compte du courant sous-marin dans les deux directions, la différence, en moyenne, est en faveur d'un flot plus considérable vers l'intérieur en venant de l'est.

7. Le flot réel pendant l'année, lorsqu'on inclut l'influence du vent, paraît aussi en somme être plus fort dans la direction intérieure en venant de l'est, que dans la direction extérieure venant de l'ouest.

COURANT dans la partie étroite du golfe immédiatement à l'ouest du détroit de Belle-Isle. Note d'après les observations prises aux stations E, F, et G.

Dans une occasion après de gros vents d'ouest qui ont duré longtemps, le courant de surface ici coulait de l'ouest (magnétique) au centre et sur les deux côtés. La vitesse s'élevait à 0.79 nœud à l'heure au centre et de 1.19 à 1.37 nœuds sur les côtés. Cette vitesse, dans la circonstance, est probablement aussi grande qu'elle sera jamais en venant de l'ouest.

COURANT SUR LA CÔTE OUEST DE TERRENEUVE.

En allant à Belle-Isle et en revenant, on a fait quelques mesurages de ce courant en comparant la distance parcourue telle qu'indiquée par le loch, et la distance réelle mesurée sur la carte marine, suivant la méthode déjà décrite.

Les deux meilleures déterminations ont été comme suit:—

11 août.—De la pointe Riche à la baie Bonne. Courant 0.37 nœud à l'heure de l'O. S.-O. (magnétique).

25 et 26 septembre, de la pointe Riche au cap Saint-George. Courant 0.67 nœud à l'heure de l'O. S.-O. (magnétique).

Le 4 septembre, cependant, le courant entre la baie Bonne et la pointe Riche paraissait tendre légèrement dans une direction contraire; mais le temps était gros alors et l'observation était compliquée par la dérive.

Le lieutenant Betty, officier chargé de la route, sur le S. S. M. *Pelican* qui a passé plus d'une saison à croiser ici, dit qu'il y a ici un courant presque constant de S.-O. le long de la côte de Terre-Neuve, entre le cap Gregory et la pointe Riche; et que ce courant n'est interrompu que par le flux et le reflux qui entrent et qui sortent des grandes baies de la côte.

DÉTROIT DE CABOT,

ou entrée sud-est du golfe Saint-Laurent entre le Cap-Breton et Terre-Neuve.

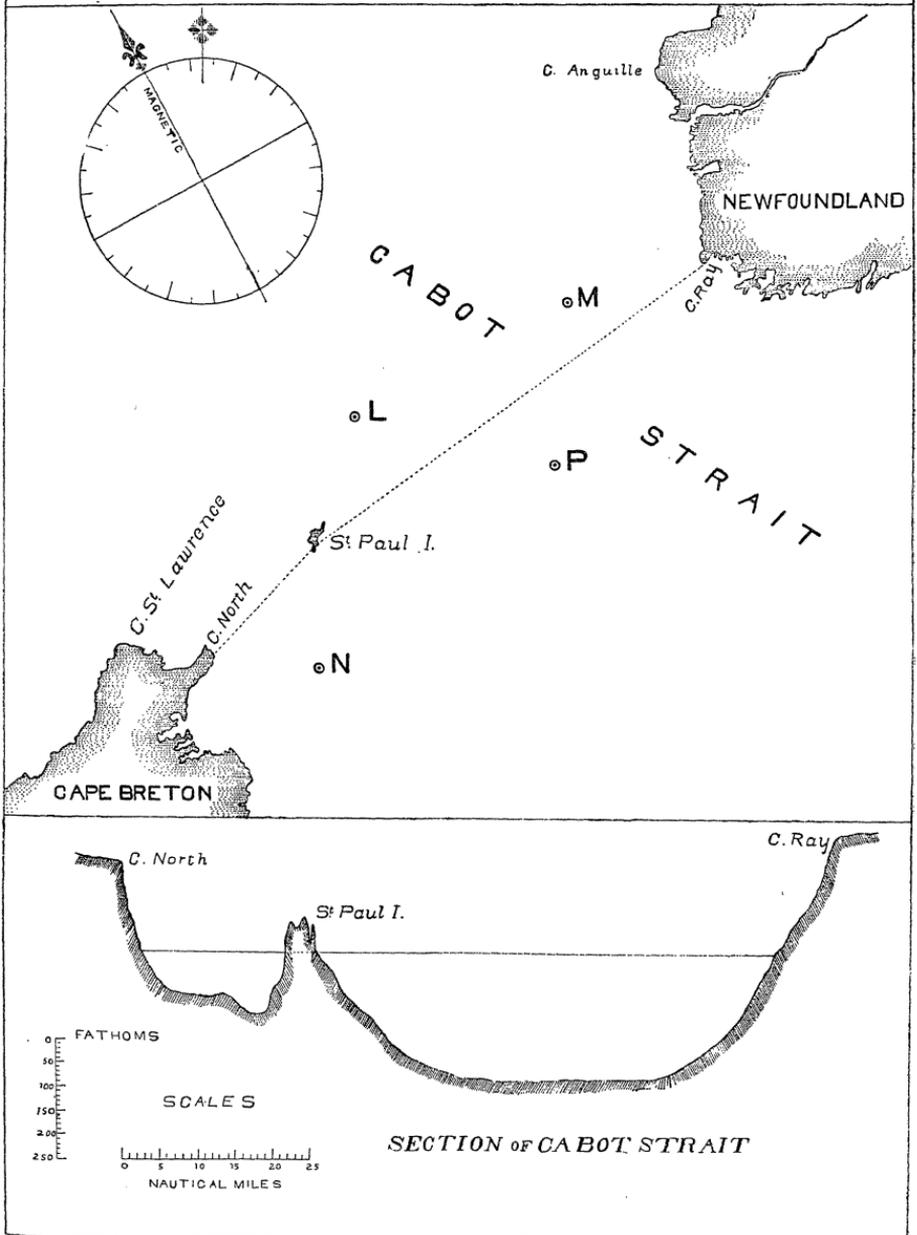
Cette entrée du golfe Saint-Laurent forme partie du canal profond venant de l'Atlantique entre le banc Saint-Pierre du côté de Terre-Neuve et le banc Banquereau et Misaine sur le côté de la Nouvelle-Ecosse, et de là traverse la largeur entière du golfe, passe entre Gaspé et Anticosti, et entre dans l'embouchure du Saint-Laurent inférieur. Ce canal allant de l'Atlantique vers l'intérieur a une largeur de 40 milles entre les bancs de chaque côté, et une profondeur uniforme de plus de 200 brasses. En passant à travers le détroit de Cabot sa largeur n'est pas rétrécie ni sa profondeur diminuée, si ce n'est à l'île Saint-Paul, qui est située près du côté ouest de la haute mer. Cette île s'élève abruptement du fond, et si elle était à sec elle présenterait probablement l'apparence d'une de ces montagnes dites "pain de sucre" sur la côte avoisinante. En allant pour l'empiétement de cette île sur le côté ouest du canal, il reste encore entre cette île et le cap Ray une largeur de 32 milles dans laquelle la profondeur dépasse 200 brasses; et dans la moyenne partie de cette largeur elle atteint en moyenne 250 brasses.

La largeur du détroit est est et ouest (magnétique), et le canal ci-dessus décrit passe à travers du sud au nord (magnétique), ce qui fait que les directions magnétiques sont des plus commodes pour les constatations. La variation magnétique est 28° O.

SOUTH-EASTERN ENTRANCE TO THE GULF OF ST LAWRENCE

CABOT STRAIT

SHOWING STATIONS OCCUPIED IN SURVEY OF CURRENTS
SEASON OF 1894.



Les courants ont été examinés en août, entre le 13 et le 31, la seule interruption ayant eu lieu pour se rendre à Sydney-Nord pour faire des provisions; et bien que le temps ait été si court on a fait beaucoup d'ouvrage en profitant du temps calme pour le mesurage du courant, et des journées de gros temps pour les travaux se rattachant à la température. Le registre du courant a aussi été tenu jour et nuit. Les stations auxquelles le steamer était ancré ont été tenues au nord et au sud de la ligne droite qui réunit le cap Nord au cap Ray, afin d'éviter les câbles de téléphone et de télégraphe qui sont immergés le long de cette ligne. Les positions de ces stations sont indiquées sur la carte ci-jointe. Les deux stations principales ont été choisies près des deux côtés du canal profond; l'une d'elles (la station L) dans 22° brasses d'eau à 10 milles N.-E. de l'île Saint-Paul, et l'autre (la station M) dans 23° brasses à 13 milles à l'ouest du cap Ray. Elles se trouvent donc dans une position symétrique par rapport au canal profond lui-même; et chaque station a été occupée deux fois afin de contrôler toute variation dans les conditions.

On a trouvé, en général, que le courant sortait du golfe en venant de la direction nord (magnétique) à la station L sur le côté ouest, et entrait dans le golfe en venant du sud-est (magnétique) à la station M sur le côté est. Pour cette raison on a choisi une troisième station (P), où l'on pouvait s'attendre à trouver de l'eau morte entre ces deux courants, et on a trouvé une occasion favorable de s'assurer si l'eau profonde au fond du détroit était en mouvement. Le steamer a été ancré à cette station au centre du détroit dans 250 brasses. On y a trouvé que le courant de surface avait une direction très variable. Le 29 août, à un moment où le courant de surface était presque inappréciable, l'éventail, chargé d'une sonde ordinaire de haute mer, a été descendu jusqu'à une profondeur de 200 brasses. Cet éventail présentait une surface de quatre pieds carrés à l'eau, ce qui suffisait pour indiquer le plus léger courant, par l'inclinaison de la corde à laquelle il était fixé. Cette corde indiquait une inclinaison d'environ 15° de la verticale jusqu'à 30 brasses; entre 30 et 50 brasses elle est arrivée à moins de 5° de la verticale; et de 50 à 200 brasses elle est restée parfaitement perpendiculaire. Les mêmes indications ont été relevées lorsqu'on a remonté l'éventail. De plus, le lendemain, à un moment où le courant de surface avait une vitesse d'un peu moins d'un nœud à l'heure, l'éventail indiquait d'une manière semblable qu'il n'y avait aucun mouvement au-dessous de 20 brasses. La couche d'eau en mouvement n'avait donc qu'une épaisseur d'environ 20 à 40 brasses à partir de la surface, et au-dessous de cette profondeur l'eau était parfaitement tranquille. On parlera un peu plus loin de la relation de cette épaisseur par rapport à la température à différentes profondeurs. Cela démontre aussi qu'il n'y a pas dans le fond de courant constant d'une vitesse appréciable.

La station L, sur le côté ouest, a été occupée du 13 au 15 août. On a eu un peu de peine à tirer l'ancre au début, mais on a pu tenir un registre continu du courant pendant 32 heures. La vitesse du courant de surface mesuré à la profondeur régulière de 18 pieds, varia de 0.74 à 1.56 nœud à l'heure, et la direction inclina graduellement du N.-O. au N.-E., et revint au N.-O. La régularité de ce changement de direction fait qu'il est probable qu'elle dépend de la marée; mais les observations ne se sont pas continuées assez longtemps pour établir une relation définitive entre les deux. Le 31 août, la station a été occupée de nouveau pendant quelques heures, et on a trouvé que la direction et la vitesse correspondaient avec les observations précédentes. La direction moyenne est donc aussi près que possible du nord (magnétique), avec une vitesse moyenne d'un peu plus de un nœud à l'heure.

Tandis que le courant coulait du N.-E., le courant sous-marin était plus fort que celui de surface jusqu'à une profondeur de 50 brasses. Deux mesurages à 30 et 40 brasses (faits les 14 et 31 août) indiquaient que la vitesse à cette profondeur était de 38 à 40 pour 100 plus forte qu'à la surface.

D'un autre côté, tandis que le courant coulait de directions à l'ouest du nord, deux mesurages du courant sous-marin à 40 brasses (faits le 15 août) indiquaient que la vitesse n'était que de 50 pour 100 de la vitesse du courant de surface, et que sa direction était de 20° plus à l'ouest.

L'épaisseur totale du courant à cette station n'a pas été déterminée. On aurait pu déterminer cette épaisseur ici et aux autres stations d'une manière beaucoup plus

définie, si le compteur destiné à cette fin n'avait pas manqué de fonctionner électriquement.

La station M, sur le côté est du détroit, a été occupée le 22 août et de nouveau du 27 au 29 août, lorsqu'on a obtenu un état du courant pendant 41 heures consécutives. La vélocité du courant de surface variait de 0.50 à 1.40 nœud à l'heure; et la direction tournait de l'E. au S. (mag.), la direction était moins régulière qu'à la station L, et l'on ne peut voir aucune relation entre les variations de direction et de vélocité et les marées telles qu'enregistrées par la marégraphie sur l'île Saint-Paul.

Le 27 août, à un moment où le courant de surface avait une vélocité moyenne et courait dans sa direction ordinaire du S.-E., l'indication de l'éventail démontrait que le courant sous-marin se faisait sentir jusqu'à une profondeur de 50 brasses et peut-être jusqu'à 100 brasses; et qu'il venait du S. par l'E., ou d'une direction d'environ 30° plus au sud que le courant de surface. La vélocité du courant sous-marin, à 30 et 40 brasses, variait de 44 pour 100 de la vélocité de surface à une égalité avec elle; mais elle ne l'a jamais dépassé.

Sur le côté ouest du détroit, entre le cap Nord et l'île Saint-Paul, une station a été choisie à N, dans 60 brasses d'eau, sur le bord des hauts-fonds partant du cap Nord.

Cette station a été occupée du 23 au 25 août, et on a trouvé que le courant venait du N.-O. Durant l'espace des 48 heures qui ont précédé immédiatement l'occupation de cette station, le 23, le vent avait soufflé du N. au N.-O., avec une vélocité moyenne de 24 milles à l'heure, ce qui donna 1,122 milles de vent à cette époque. Il est donc probable que la vélocité du courant telle qu'on l'a trouvée alors était aussi grande qu'on la trouvera jamais. On a obtenu un enregistrement ininterrompu du courant pendant quarante-six heures; et la vélocité variait de 1.39 à 2.25 nœuds à l'heure, la moyenne étant presque 1.80 nœud. En direction, la variation extrême était du N. au N.-O. (mag.), la direction dominante étant presque du N.O. On ne peut discerner aucune relation entre la variation de direction et la marée, mais la plus grande vélocité du courant semble se produire durant le reflux.

Le courant sous-marin à 40 brasses n'a qu'environ un tiers de la force du courant de surface; mais il paraît probable que l'eau était en mouvement sur toute la profondeur des 60 brasses.

Températures.—On a trouvé que l'eau était un peu plus chaude entre le cap Nord et l'île Saint-Paul que dans l'ouverture principale du détroit entre cette île et le cap Ray. La température de surface y variait de 55° à 60°; et à partir de la surface la température tomba graduellement avec la profondeur jusqu'à ce qu'elle eût atteint 32° à environ 50 brasses. A de plus grandes profondeurs, de 100 à 200 brasses, la température était de nouveau plus élevée et était en moyenne de 40°. Ce résultat paraissait si anormal que la chose a été recherchée avec soin, et l'on a pris toutes les précautions pouvant en assurer l'exactitude. Les températures, tant qu'elles baissaient régulièrement avec la profondeur, ont été prises avec les thermomètres enregistreurs du modèle Miller-Casella. Mais lorsqu'il y a des couches de température inégale, un tel thermomètre n'enregistrerait que la température de la couche la plus froide, sans tenir compte de sa profondeur. Pour cette raison les températures au-dessous de 50 brasses ont été prises avec le thermomètre réversible de haute mer de Negretti et Zambra, qui donne la température réelle à la profondeur à laquelle on le descend. Ce thermomètre doit être employé avec un certain soin, parce que dans les très gros temps l'échappement, qui se fait mécaniquement, peut se faire prématurément. De plus, s'il y a beaucoup de courant, le steamer devrait être libre et non à l'ancre, parce qu'alors la ligne de loch entre le bateau et la houache est si longue qu'on ne peut mesurer correctement de grandes profondeurs. Il est donc nécessaire de prendre du temps lorsqu'il fait beau, surtout pour cela. Dans le présent cas on a employé deux thermomètres qui ont été tenus en parfait état de service. Ces thermomètres ont été contrôlés l'un par l'autre au moyen de lectures doubles à la même profondeur, et ont aussi été comparés avec le thermomètre-étalon. Toutes lectures dont on avait raison de suspecter l'inexactitude ont été omises dans les résultats donnés. Dans les sections de températures, les colonnes représentent des

Marine.

points à des intervalles égaux les uns des autres, en travers de la largeur du détroit. Les températures sont Fahrenheit.

DU CAP NORD À L'ILE SAINT-PAUL.

Section de température, 17 août 1894.

Surface.....	65	65	58	58
10 brasses.....	64	60	40	43
20 do.....	41	41	36	36
30 do.....	35	35	35	35
40 do.....	33	33	32	34
Profondeur totale.....	83 B.	90 B.	120 B.	140 B.

Même section que ci-dessus, répétée le 27 septembre. Courant du N.-O. (la direction ordinaire).

Surface.....	51	52	52	50
5 brasses.....	49	47	47	45
10 do.....	49	47	42	41
15 do.....	49	45	38	35
20 do.....	49	45	36	35
30 do.....	38	38	35	35
40 do.....	34	35	34	34

DE L'ILE SAINT-PAUL AU CAP RAY.

Section de température, 16 août 1894.

Surface.....	59	60	60	59	59	55
10 brasses.....	42	40	44	44	41	46
20 do.....	34	38	37	38	36	37
30 do.....	32	36	35	34	33	35
40 do.....	31	33	33	33	33	34
50 do.....	31	—	33	—	—	—
100 do.....	37½	—	38½	40	—	—
150 do.....	40½	—	40½	—	40½	—
200 do.....	39½	—	—	—	—	—

A raison de la chute rapide de température de la surface jusqu'à 30 brasses, les températures additionnelles suivantes ont été prises aux endroits mentionnés.

	Au large du nord, 17 août.	Station L, 13 août.	Au centre du détroit, 16 août.	Station P, 20 août.
Surface.....	65	59	60	63
5 brasses.....	64	56	54	57
8 do.....	—	43	—	—
10 do.....	64	40	44	39
12 do.....	—	37	—	—
15 do.....	60	34	38	36
20 do.....	41	34	37	34
30 do.....	35	33	35	32
40 do.....	33	32	33	32

Températures pr fondes, depuis 50 jusqu'à 200 brasses, entre l'île Saint-Paul et le cap Ray. Prises avec les thermomètres réversibles de haute mer, descendus pendant 5 à 15 minutes.

I. Températures le 16 août, telles que déjà données.

II. A la station M, 22 août, courant de surface de 1.25 nœud, venant du S.-E.

III. A la station M, 28 août; courant de surface de 1 nœud, venant du S.S.-E.

IV. A la station P, au centre du détroit, le 30 août. Courant de surface moins de un nœud à l'heure; thermomètres descendus pendant 10 à 12 minutes.

V. Sur une ligne tirée nord (mag.) sur le centre du détroit. Températures à trois points à sept milles les uns des autres le 27 septembre.

Profondeur.	50 brasses.	100 brasses.	150 brasses.	200 brasses.
I.....	°	40	40½	°
	—	38½	40½	39½
	—	37½	40½	—
II.....	—	39	—	40
III.....	32½	40	40½	39½
IV.....	35	41	40	39½
V.....	32½	37	38	40
	32½	—	40½	39½
	32½	39	40½	39½
Moyenne.....	33.0	39.0	40.1	39.6

Pour faire la comparaison avec ce détroit, où l'on trouve de l'eau plus chaude près du fond, les températures ont été prises en eau profonde dans la baie Bonne. Cette baie est séparée de la mer par une ligne d'eau comparativement peu profonde, ne dépassant pas 30 brasses; et le bras de l'est est lui-même séparé du reste de la baie par une batture sur laquelle il n'y a que sept brasses d'eau, tandis que la profondeur dans le bras proprement dit dépasse 100 brasses. Cette eau profonde dans une position si isolée prendrait naturellement l'ordre de densité selon la profondeur. Les températures à 100 brasses ont été comme suit :

Surface.....	54	40 brasses.....	32
10 brasses.....	48	50 do.....	32
20 do.....	39	80 do.....	31
30 do.....	34	100 do.....	30½

La diminution est donc régulière et conforme à la densité de l'eau de mer qui, contrairement à ce qui arrive pour l'eau douce, augmente continuellement en densité à mesure que la température baisse.

RÉCAPITULATION POUR LE DÉTROIT DE CABOT.

Nous trouvons donc dans le détroit de Cabot un courant qui sort du golfe sur le côté ouest et qui rentre dans le golfe sur le côté est; tandis qu'au milieu le courant est faible et de direction incertaine. La température de l'eau est virtuellement la même dans les deux cas, excepté jusqu'à environ huit milles du cap Nord, où elle devient plus chaude d'une manière appréciable. La profondeur de l'eau en mouvement paraît être plus grande sur le côté ouest, tandis que sur le côté est la largeur du flot est plus grande, et le courant sous-marin plus faible en proportion.

En comparant le courant sous-marin avec la température à diverses profondeurs, on pourrait inférer que le mouvement de l'eau ne s'étend pas au delà de 60 à 80 brasses au plus, et au-dessous de cette profondeur l'eau paraît être parfaitement tranquille. Le volume d'eau qui sort du golfe d'un côté paraît être compensé par le

volume d'eau qui entre de l'autre; et comme la température est presque semblable, la perte ou le gain de chaleur pour le golfe est bien mieux marqué que si la balance de volume consistait dans un courant de surface et un courant sous-marin. La balance réelle cependant est sur le côté de la perte de chaleur; parce que c'est l'eau qui sort près du côté ouest qui indique la température la plus élevée.

Quant aux causes, il n'est pas possible d'en parler d'une manière très déterminée d'après des observations si limitées de temps et d'étendue. Il est plus probable que la couche d'eau très froide entre 20 et 50 brasses est le résultat du refroidissement de l'eau durant l'hiver; et que l'eau plus chaude à la surface est due à l'élévation de la température à mesure que la saison avance. Mais la raison pour laquelle l'eau la plus froide ne descend pas jusqu'au fond n'est nullement évidente. S'il s'agissait d'eau douce, la température de 39° ou 40° correspondrait alors au maximum de densité; mais la densité de l'eau de mer augmente uniformément à mesure que la température baisse. L'augmentation cependant est excessivement légère pour l'écart de 41° à 32° que nous constatons ici; et cela permet de suggérer une explication possible. Il faudrait un mélange de moins de 1½ pour 100 d'eau douce avec de l'eau de mer à 32° pour lui donner la même densité que l'eau de mer non mélangée à 41°. L'eau froide serait alors empêchée de descendre au fond si elle était refroidie avec de la glace d'eau douce de la rivière, ce qui n'est pas improbable dans les circonstances. L'eau du fond pourrait entrer directement de l'eau non mélangée de l'Atlantique, parce qu'une profondeur de 200 brasses se continue sans interruption depuis ce détroit jusqu'à l'océan.

En tous cas, il est évident qu'il n'y a pas de courant froid sous-marin sortant en suivant le fond du détroit, comme on pourrait s'y attendre d'après la théorie de l'entrée ininterrompue de l'eau froide au détroit de Belle-Isle.

L'eau sur la plus grande partie de ce détroit est aussi claire que l'eau de mer en moyenne, la couleur ayant une teinte légèrement laiteuse. De l'île Saint-Paul en allant vers l'ouest, cependant, on trouve une teinte brunâtre, qui devient plus prononcée vers le cap Nord, où l'eau est presque aussi brune que dans la rivière Ottawa. A la station N, la couleur était suffisante pour teindre le filet de gaze du flotteur qui lui était attaché pour indiquer la direction du courant. Cela nous laissait croire qu'il serait possible de découvrir ici la présence de l'eau du Saint-Laurent; mais la différence de densité était trop légère pour être indiquée par les hydromètres que nous employions. Un certain nombre d'échantillons embouteillés ont été pris à la surface et dans la couche froide à 40 brasses, afin de déterminer la densité avec plus d'exactitude.

Les déterminations de densité ont été faites dans le laboratoire du département du revenu de l'intérieur, et ont donné les résultats suivants, réduits à 60° Fahrenheit:—

Du cap Ray à l'île Saint-Paul.

Eau moyenne de surface, provenant du mélange d'un certain nombre d'échantillons (27 août 1894).....	1.0242
A la station P, au centre du détroit, eau de surface (30 août 1894).....	1.0241
A la station P, au centre du détroit, à 40 brasses (30 août 1894).....	1.0253

De l'île Saint-Paul au cap Nord.

Eau moyenne de surface (17 août '94).....	1.0227
A la station N, 8 milles au large du cap Nord:—Eau de surface (23 août '94).....	1.0218
Eau de surface (25 août '94).....	1.0221
A 40 brasses (25 août '94).....	1.0249

Il est évident que l'eau de surface a une densité moindre entre l'île Saint-Paul et le cap Nord; tandis qu'à 40 brasses sa densité est presque égale à la moyenne dans la partie la plus large du détroit, où la densité de 1.0242 est la moyenne pour les eaux qui entrent et pour celles qui sortent. En comparaison avec ce chiffre, la densité moyenne de 1.0220 à la station N, entre le cap Nord et l'île Saint-Paul, indiquerait un mélange de 9 pour 100 d'eau douce.

Bien que ce résultat soit basé sur un petit nombre d'observations, il offre une indication importante, parce qu'il signale la présence de l'eau de rivière, et par conséquent une connexion possible entre le courant de Gaspé et le courant qui coule vers la mer au cap Nord; et fournit ainsi un fil qu'on devrait suivre pour faire de nouvelles recherches.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Un des buts à atteindre par les travaux de cette saison a été de s'assurer de la nature des courants dans les deux entrées du golfe Saint-Laurent pour servir de base aux études des courants dans toute son étendue. A ce point de vue il est bon de faire quelques remarques générales.

Dans le détroit de Belle-Isle, tandis que le courant conserve son caractère de marée, il y a seulement une différence en faveur du flot entrant de l'est; et durant les mois d'été la balance réelle du flot ne donne probablement pas plus d'un léger pour cent en faveur de la direction vers l'intérieur. Donc l'influence sur le golfe dans son ensemble ne peut pas être grande. Cependant lorsque le courant coule d'une manière prédominante dans une direction pendant plusieurs jours, avec une vélocité qui peut atteindre un maximum de vélocité de trois nœuds, l'effet sur le golfe doit être plus marqué, et la distance sur laquelle son influence s'étend peut être considérable.

Un courant prédominant vers l'intérieur à travers le détroit au commencement du printemps peut ne pas avoir une influence très marquée en ce qui concerne la température; parce qu'à cette saison l'eau à l'extrémité nord-est du golfe doit être presque aussi froide que l'eau qui entre par le détroit. Ce volume d'eau qui entre peut cependant contribuer à expliquer la plus forte vélocité que les rapports attribuent au courant vers l'intérieur sur le côté ouest du détroit de Cabot, au printemps. Même si l'eau elle-même n'atteint pas le détroit de Cabot, elle peut encore agir par déplacement, parce que le volume total du golfe doit rester presque le même. Ceci est beaucoup plus probable que l'explication qu'on donne souvent, que cette plus grande vélocité est due aux crues du printemps dans les tributaires du fleuve Saint-Laurent. L'influence du Saint-Laurent sur les courants du golfe est ordinairement bien exagérée. Il serait donc peut-être bon de mentionner qu'un courant d'un demi-nœud à l'heure seulement à travers le détroit de Belle-Isle, laisserait passer un volume d'eau 40 fois plus considérable que la décharge du Saint-Laurent telle que mesurée entre Montréal et le lac Saint-Pierre.

Les deux courants principaux sur les deux côtés du détroit de Cabot sont les deux plus importants relativement à l'intérieur du golfe. Il est possible que le courant sur le côté ouest puisse avoir quelque rapport avec le courant qui coule vers l'extérieur le long de la côte de Gaspé, et la direction que des rapports prêtent au courant près des îles de la Madeleine semble rendre cela moins probable. Il peut être possible que le courant le long de la côte ouest de Terre-Neuve soit une continuation du courant vers l'intérieur sur le côté est du détroit de Cabot. Plus au nord-est, dans la partie plus étroite du golfe vers le détroit de Belle-Isle, on a trouvé dans une occasion que le courant venait de l'ouest des deux côtés simultanément; mais les circonstances paraissent avoir été alors exceptionnelles, comme on l'a déjà signalé.

Ces suggestions sont faites pour montrer que les courants dans le détroit de Cabot ont besoin d'être étudié d'avantage; et on devrait le faire en dedans et en dehors du détroit; et les faits qu'on a déjà relevé seront utiles comme base pour ces nouvelles études. Il pourrait être important aussi de suivre le changement progressif de la température dans ces courants depuis le commencement du printemps et

Marine.

durant l'été; parce que cela pourrait nous éclairer sur la nature de ces courants, et nous aiderait aussi à relever leur direction et leur influence.

On a donc amplement le choix pour décider la meilleure direction à suivre pour mener à bonne fin ce relevé des courants avec les données déjà obtenues.

Il sera possible aussi de parler avec plus de certitude de ces courants lorsqu'on les aura suivis et étudiés d'une manière plus complète.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BELL DAWSON,

Directeur du service maréométrique.

ANNEXE N^o 4.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

TORONTO, 25 septembre 1894.

M. W^m SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à la demande dans votre lettre du 20 du courant, j'ai l'honneur de vous inclure le rapport annuel sur le service météorologique et l'observatoire magnétique pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur intérimaire.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

M. W^m SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le vingt-troisième rapport sur le service météorologique, qui couvre la période de temps comprise entre le 1^{er} juillet 1893 et le 30 juin 1894, ainsi que les rapports des inspecteurs et les rapports concernant les observatoires de Québec et de Saint-Jean (annexes A, B et C).

Depuis mon dernier rapport, les observatoires suivants ont été établis:—

ONTARIO.

Classe I.—

Stratford (de la classe II.)..... W. Dick.

Classe II.—

Thorold..... Z. W. Durkee.
Haileybury..... P. A. Cobbold.
Virgil..... W. H. Harrison.
Courtright..... C. M. Sinclair.
Trenton..... Rév. F. W. Armstrong.

Classe III.—

Merritton..... T. J. Stevensen.
Sutton-Ouest..... W. D. Townley.
Waterford..... Sylvanus Phillips.

MANITOBA.

Classe I.—

Stony-Mountain..... A. G. Irvine.

Classe II.—

Pipestone..... A. G. Rattray.

Marine.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Classe II.—

Pincher-Creek	G. W. Gill.
Alameda.....	R. L. Gibson.
Pheasant-Forks.....	L. Franks.
Mâchoire-d'Original.....	C. A. W. Stunt.

Classe III.—

Pense.....	B. Spring Rice.
------------	-----------------

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Classe II.—

Enderby.....	G. R. Lawes.
Pilot-Bay.....	J. D. Marsden.
Rivers-Inlet.....	G. S. McTavish.
Stuarts-Lake	A. C. Murray.
Alberni.....	A. E. Reeve.
Canoboie	Lieut.-col. G. H. Elliott.
New-Westminster.....	Joseph H. Edwards.
Kaslo.....	J. W. Cockle.
Keeper Island.....	Rév. R. J. Roberts.

Classe III.—

Union-Mines	R. Lawrence, M.D.
Duncan's-Station.....	Mallcott Richardson.
Langley.....	A. H. Hawkins.
Beaver-Creek.....	Stanlew R. S. Bayne.
Gold-Stream	William H. Ralph.

Dans le cours de l'année les bureaux suivants ont cessé de faire des observations :

Colombie-Britannique.

Classe II.—

Vernon.—Par le décès de l'observateur.

Ontario.

Classe I.—

Alexandria.—J. Smith, M.A., quitté la station.

Classe II.—

Niagara-Falls.—E. Norden, a donné sa démission.

Egremont.—J. G. McCullough, décédé.

En décembre dernier M^r W. A. Ashe, le directeur de l'observatoire de Québec, est mort après quelques jours de maladie seulement; la charge a été remplie par la nomination de M. Arthur Smith, A. T. F.

M^r J. McLean, qui a rempli pendant plusieurs années les fonctions d'observateur à Owen-Sound avec satisfaction, a été forcé par son âge avancé de renoncer à ces travaux, mais il s'est procuré les services de M^r D. McKenzie, qui continue d'exercer ces fonctions à cette station.

M. Mellor, de Birnan, qui a donné sa démission et a quitté la station pour cause de mauvaise santé, est revenu à cet endroit et a recommencé ses observations.

Des deux ministres du culte mentionnés dans le rapport précédent comme étant stationnés dans le district du fleuve Mackenzie, M. Stringer continue d'envoyer des rapports du fort McPherson; M. Marsh a envoyé des observations du fort Liard, mais il est rendu à la Rivière-au-Foin, dans le même district, et continue de faire des observations à cet endroit.

Pour les observations faites par les employés du chemin de fer canadien du Pacifique, les surintendants de division ont montré qu'ils y prenaient un intérêt considérable, et je prévois une plus grande régularité dans ces travaux à cause de cela, et à cause des récentes visites des inspecteurs de ce service.

Les observateurs dans l'Ontario et le Manitoba, sous la direction du département de l'agriculture, ont continué à remplir leurs fonctions avec un zèle louable. Le ministre de l'agriculture du Manitoba a manifesté le désir d'aider ce bureau en obtenant des stations dans des parties de la province où il n'y en a pas.

La forte augmentation dans le nombre des stations d'observations dans la Colombie-Britannique, nécessitées par les traits particuliers des différentes localités, est surtout due à la coopération soigneuse et zélée du ministre de l'agriculture et de M^r J. R. Anderson, de ce département.

SERVICE DES SIGNAUX DE TEMPÊTES.

Durant la dernière année les avis de tempête ont été des plus satisfaisants. Durant le mois d'août et les mois d'automne plusieurs fortes tempêtes particulières ont passé sur la région des lacs et sur les provinces maritimes; entre autres un ouragan des Antilles qui passa sur la Nouvelle-Ecosse dans la nuit du 21 août, causant de grandes pertes à la marine et détruisant des propriétés en général; un autre ouragan des Antilles, qui entra aux Etats-Unis dans la Caroline du Sud, remonta vers le nord jusqu'à l'État de New-York, puis descendit la vallée du Saint-Laurent, soufflant un gros vent sur le lac Ontario, le Saint-Laurent et les provinces maritimes; et un troisième ouragan des Antilles qui entra en Amérique le 13 octobre, remonta rapidement vers la région des lacs, y causant une tempête désastreuse, et de là en descendant la vallée du Saint-Laurent, causant une tempête moins violente dans le golfe et les provinces maritimes. Toutes ces tempêtes ont été bien annoncées et on a sans doute sauvé beaucoup de propriété et de vies.

Il y a eu amélioration sensible dans le temps pris pour la transmission télégraphique des avis de tempête, les compagnies de télégraphe faisant évidemment les meilleurs efforts pour faciliter notre travail.

Le tableau suivant donne le nombre des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont réalisés:—

Année:	Nombre total d'avis.	Nombre d'avis qui se sont réalisés.	Moyenne.
1877.....	743	510	68.6
1878.....	860	673	78.3
1879.....	712	591	83.0
1880.....	889	736	82.8
1881.....	854	727	85.1
1882.....	841	658	78.2
1883.....	1,085	858	79.1
1884.....	798	663	83.2
1885.....	830	741	89.3
1886.....	906	799	88.2
1887.....	1,093	972	88.9
1888.....	897	758	84.5
1889.....	1,126	926	81.3
1890.....	1,199	987	82.3
1891.....	1,017	826	81.2
1892.....	1,161	888	80.7
1893.....	1,317	1,118	84.9
1894—Six mois—1er janvier au 30 juin.....	245	223	91.0

Marine.

PRONOSTICS DES TEMPÊTES.

La distribution des pronostics de la tempête s'est faite régulièrement pendant la période couverte par ce rapport, ils ont été publiés tous les jours par les principaux journaux du Canada, et de plus affichés dans environ 1,500 bureaux de télégraphe dans le Manitoba, l'Ontario, Québec et les provinces maritimes.

La demande de la part de personnes de Toronto et d'endroits éloignés de pronostics spéciaux continue d'augmenter, et dans chaque cas ces pronostics ont été envoyés tout de suite à ceux qui les demandaient.

Avis de l'approche des tempêtes a été donné, comme par le passé, aux compagnies de chemins de fer, qui paraissent les apprécier beaucoup.

Les signaux indicateurs de la température ont été déployés pendant l'été sur tous les trains de matin dans les anciennes provinces, bien que les mouvements anormaux et erratiques des centres de tempêtes dans la dernière partie de mai et au commencement de juin aient empêché un grand nombre de prédictions de se réaliser durant cette période.

Le tableau suivant (n° 2) indique les prévisions et la proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, pour chaque mois et pendant toute la période

NOMBRE de prévisions données en proportion de celles qui se sont réalisées

Mois.	MANITOBA.				LACS D'EN BAS.				HAUT DU SAINT-LAURENT.						
	Réalises.				Réalises.				Réalises.						
	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.			
1893.															
Juillet.....	91	69	13	9	83·0	114	92	17	5	88·2	95	74	14	7	85·3
Août.....	94	71	13	10	82·4	120	85	16	19	77·5	105	82	15	8	85·2
Septembre.....	87	63	15	9	81·0	109	81	17	11	82·1	95	70	13	12	80·5
Octobre.....	93	71	12	10	82·8	119	87	14	18	79·0	107	78	14	15	79·4
Novembre.....	101	73	12	16	78·2	121	93	15	13	83·1	112	88	15	9	85·3
Décembre.....	101	63	23	15	73·8	119	87	16	16	79·8	115	87	21	7	84·8
1894.															
Janvier.....	89	78	8	3	94·4	100	70	22	8	81·0	100	70	22	8	81·0
Février.....	88	69	7	12	82·4	103	83	10	10	85·4	92	72	8	12	82·6
Mars.....	90	57	15	18	71·7	105	75	19	11	80·5	96	68	14	14	78·1
Avril.....	91	75	11	5	88·5	98	80	13	5	88·3	90	77	7	6	89·4
Mai.....	88	62	14	12	78·4	98	72	13	13	80·1	88	67	11	10	82·4
Juin.....	84	66	8	10	83·3	104	82	13	9	85·1	85	58	10	17	74·1
Total.....	1,097	817	151	129	81·4	1,310	987	185	138	82·4	1,180	891	164	125	82·5

NOTE.—La proportion des prévisions réalisées s'obtient en additionnant ensemble la somme de celles ensuite le chiffre de cette addition

dans chaque district, chaque mois, depuis juillet 1893 jusqu'à juin 1894.

Nombre de prévisions.	BAS DU SAINT-LAURENT.				GOLFE.				PROVINCES MARITIMES.				TOTAL.						
	Réalises.				Réalises.				Réalises.				Réalises.						
	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.			
97	73	13	11	82·0	100	80	8	12	84·0	102	81	13	8	85·8	599	469	78	52	84·8
100	73	14	13	80·0	97	77	4	16	81·4	100	74	17	9	82·5	616	462	79	75	81·4
93	66	15	12	79·0	97	72	12	13	80·4	95	58	23	14	73·2	576	410	95	71	79·4
108	85	14	9	85·2	109	85	16	8	85·3	105	79	18	8	83·8	641	485	88	68	82·5
102	75	14	13	80·4	94	69	13	12	80·3	100	70	20	10	80·0	630	468	89	73	81·3
111	89	11	11	85·1	106	85	12	9	85·8	113	79	20	14	78·8	665	490	103	72	81·4
102	80	12	10	84·3	101	74	12	15	79·2	101	70	16	15	77·2	593	442	92	59	82·3
86	67	10	9	83·7	86	73	7	6	89·0	90	64	15	11	79·4	545	428	57	60	83·8
95	73	13	9	83·7	91	71	10	10	83·5	101	67	21	13	76·7	578	411	92	75	79·1
88	76	7	5	90·3	83	72	5	6	89·8	96	66	27	3	82·8	546	446	70	30	88·1
91	76	12	3	90·1	92	64	16	12	78·3	83	56	18	9	78·3	540	397	84	59	81·3
85	63	11	11	80·6	86	57	19	10	77·3	95	72	11	12	81·6	539	398	72	69	80·5
1,158	896	146	116	83·7	1,142	879	134	129	82·8	1,181	836	219	126	80·1	7,068	5,306	999	763	82·1

qui se sont réalisées en entier et la moitié de la somme de celles qui se sont réalisées en partie, et en divisant par le nombre total des prévisions.

BUREAU CENTRAL.

Depuis le mois d'août 1893, M. Charles Ross a été employé comme télégraphiste à la place de M. Cummings, qui a résigné, et en juin dernier M^r F. N. Denison a été nommé pour remplir la vacance causée par la résignation de M^r F. G. Dewitt.

Ce sont les seuls changements survenus dans le personnel du bureau.

L'absence inévitable du directeur pour cause de maladie, et la fourniture de données météorologiques à la commission hydrographique a entraîné une somme d'ouvrage considérable, qui a cependant été fait avec plaisir par les différents membres du personnel.

La voûte à l'épreuve du feu, pour y serrer les précieuses archives météorologiques et magnétiques de plusieurs années, a été construite en mai dernier.

Tous les livres et papiers importants y ont été déposés, ce qui les garantit contre les pertes en cas de feu.

SERVICE HORAIRE.

La méthode suivie pour ce service ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires seront trouvés au rapport concernant l'observatoire magnétique.

Le rapport concernant l'observatoire de Québec forme l'annexe B.

Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean forme l'annexe C.

OBSERVATEURS VOLONTAIRES.

Aux nombreux observateurs volontaires faisant rapport au bureau central, le pays doit une grande partie des données nécessaires à l'étude de son climat varié, et le département ainsi que ce service doivent des remerciements à ces hommes qui d'année en année font des observations et qui en retour des renseignements précieux qu'ils fournissent ne reçoivent guère autre chose qu'un accusé de réception de leur travail.

PUBLICATIONS.

Les publications de ce bureau sont fréquemment demandées par des personnes et des institutions dans différentes parties de l'univers. Près de 710 rapports annuels et plus de 800 exemplaires du *Monthly Weather Review* sont distribués immédiatement après leur publication.

BIBLIOTHÈQUE.

Nous avons reçu, dans le cours de l'année, 270 volumes, dont la plupart étaient des rapports annuels et des brochures publiés par les principales institutions météorologiques, astronomiques et magnétiques du monde.

INSPECTION DES POSTES.

Cette année 67 postes ont été inspectés. Sur ce nombre M. Stupart en a inspecté 4, M. Payne 30, et M. Webber 33.

Ces rapports constituent l'annexe A. Ils indiquent l'état et la condition des divers endroits visités et montrent l'absolue nécessité qu'il y a d'une inspection régulière et systématique.

Le tout respectueusement soumis.

R. F. STUPART, *directeur intérimaire.*

RAPPORTS DES INSPECTEURS.

INSPECTEUR R. F. STUPART.

Stratford, Ont., 22 novembre 1893.—M. William Dick, l'observateur à cet endroit, remplit ses fonctions avec enthousiasme, il fournit un rapport quotidien sur la température aux journaux de l'endroit et aussi un sommaire mensuel. Il a un baromètre et un assortiment complet de thermomètres dont les indications sont relevées avec soin, et qui sont bien entretenus.

Sarnia, Ont., 24 novembre 1893.—Tout était en bon état à cet endroit. M. McAdams s'acquitte bien de ses fonctions.

Courtright, Ont., 24 novembre 1893.—M^r C. M. Sinclair, qui a consenti à prendre les observations à Courtright, demeure à moins de cent cinquante verges de la rivière Sainte-Claire. Je lui ai laissé un baromètre, un assortiment complet de thermomètres et un pluviomètre, et toutes les tables et instructions nécessaires. M. Sinclair paraissait comprendre l'ouvrage, et il est bien probable que cette station deviendra très utile.

London, Ont., 27 novembre 1893.—Tout est en bon état ici, excepté que les thermomètres à maxima et à minima sont accrochés sur un plan trop oblique.

INSPECTEUR H. V. PAYNE.

Port-Arthur, Ont., 20 juillet 1893.—La girouette électrique du moulin à vent est presque usée, il en faudra une nouvelle. Le thermomètre à minima marquait 2° trop bas. Les signaux de tempête et le mât sont en bon état. Les autres instruments sont aussi en bon état.

Fort-William, Ont., 21 juillet 1893.—Le mât des signaux de tempête et le hangar construits par la ville n'étaient pas de première classe. Le mât, bien que de bonne dimension, n'était pas droit, et le hangar aux signaux était une construction brute. Instruit l'agent de ses fonctions. Pour assurer une livraison rapide des avis et faire des économies, il serait bon de poser un téléphone jusqu'à sa maison, pour la mettre en communication avec l'agent à Port-Arthur.

Winnipeg, Man., 24 juillet 1893.—Epruvé tous les instruments, et tous étaient en bon état. J'ai signalé des erreurs dans les observations de la chute de pluie, et des omissions dans les observations, qui se produisaient généralement dans la matinée.

Qu'Appelle, T.N.-O., 27 juillet 1893.—L'anémomètre ne fonctionnait pas convenablement, les arbres descendants sont lâches et l'engrenage bien usé. Le cadran de la girouette était rouillé et ne fonctionnait pas. Ils ont été remis en bon état. Le pluviomètre avait besoin de deux nouveaux récipients. Le baromètre et les thermomètres ont été éprouvés et les résultats ont été satisfaisants.

Swift-Current, T.N.-O., 28 juillet 1893.—La cuvette du baromètre était si sale qu'il ne pouvait fonctionner correctement. Elle a été nettoyée. J'ai trouvé une erreur dans la correction barométrique pour la réduction au niveau de la mer. L'anémomètre et l'anémographe sont en bon état, mais la tour a besoin de supports plus rigides. J'ai signalé des erreurs dans l'envoi des rapports télégraphiques du matin. Le baromètre et les thermomètres éprouvés, et tous marquaient correctement.

Medecine-Hat, T.N.-O., 29 juillet 1893.—Il y a ici deux baromètres, qui, comparés à un étalon, marquent correctement. Cela n'expliquera pas la différence constante dans les lectures barométriques à cette station, et on ne peut que supposer que le niveau dont se sert le chemin de fer Canadien du Pacifique pour réduire les observations n'est pas exact. Les autres instruments étaient en bon état, mais leur position n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être. Le retard dans l'envoi des rapports a été causé par la maladie de l'observateur.

Calgary, T.N.-O., 31 juillet 1893.—La cuvette du baromètre coulait, mais le baromètre marquait encore correctement; le mercure avait aussi besoin de nettoyage. Posé une nouvelle cuvette et nettoyé le mercure. Tous les thermomètres éprouvés—deux thermomètres à minima ont été trouvés en mauvais état et ont été

convenablement ajustés. Il n'y a pas d'anémomètres ici, mais je crois qu'il serait bon d'en fournir à cette station, bien que l'exposition ne soit pas très bonne.

Glacier, C.-B., 2 août 1893.—Les thermomètres et l'anémomètre en bon état, le verre est brisé. Les observations de température sont trop uniformes pour être correctes.

Vernon, C.-B., 4 août 1893. Les instruments sont bien placés, et l'épreuve a démontré qu'ils étaient tous en bon état. Les observations sont bien faites ici, et l'observateur ajoutera un rapport sur les récoltes, etc., à ses autres observations.

Mission-Valley, C.-B., 7 août 1893.—Les thermomètres sont en bon état, excepté un thermomètre minima qui est brisé. L'observateur prend beaucoup d'intérêt à ce travail, et si on lui fournit un autre thermomètre à minima il prendra une autre série d'observations sur les plateaux dans la montagne. On a trouvé que plusieurs fruits, légumes, etc., pousseraient à une plus grande hauteur sur les montagnes, alors qu'ils ne mûriraient pas dans la vallée. La position des thermomètres a été changée.

Marble-Lake, C.-B., 7 août 1893.—Les instruments destinés à cette station étaient encore à Vernon, et l'observateur commencera ses observations en octobre.

Spence's-Bridge, C.-B., 9 août 1893.—Le baromètre avait besoin de nettoyage et il est maintenant en bon état.

Les thermomètres ont été éprouvés et laissés en bon état. Les observations sont bien enregistrées.

Vancouver, C.-B., 12 août 1893.—L'observateur a quitté la ville. Je n'ai pu trouver aucune trace du pluviomètre qu'il avait.

Hazlemere, C.-B., 16 août 1893.—Cette station est nouvelle et au centre d'un bon district agricole près de l'extrémité ouest de la frontière internationale. L'observateur prend un grand intérêt à ce travail. L'abri du thermomètre avait besoin d'être convenablement placé. Le pluviomètre a été posé à un endroit mieux exposé. L'amémomètre est inutile, parce que la station est entourée d'arbres élevés. Le thermomètre a été éprouvé et trouvé en bon état—les registres sont bien tenus.

Abbotsford, C.-B., 18 août 1893.—Est à sept milles de Mission-City, et comme l'observateur ne fait pas d'observations à Mission-City ce sera une station qui rendra des services. Les registres sont bien tenus. Les thermomètres et le pluviomètre sont en bon état. Le pluviomètre a été transporté à un endroit mieux situé. L'observateur prendra aussi des notes sur les moissons, etc.

Mission-City, C.-B., 19 août 1893.—L'observateur a refusé de continuer à faire des observations à part celles de la pluie. Les instruments, à part le pluviomètre, ont donc été enlevés et distribués ailleurs.

Agassiz, C.-B., 21 août 1893.—Ferme expérimentale. Un thermomètre ordinaire était brisé; les autres étaient en bon état. Le pluviomètre et l'enregistreur du soleil sont convenablement placés. Les registres sont bien tenus.

Loch-Erroch, C.B., 22 août 1893.—Le mercure du thermomètre à maxima ne reste pas uni, et marque constamment 1° de trop. On allouera cette différence. Les autres instruments sont en bon état. Les registres sont bien tenus.

Kamloops, C.B., 24 août 1893.—Tous les instruments sont en bon état. Le pluviomètre avait besoin d'être mis de niveau. L'observateur a peu de temps disponible pour faire des observations, mais il s'efforcera de les continuer.

Donald, C.B., 26 août 1893.—Les thermomètres et le pluviomètre sont tous en bon état, et les observations sont bien faites. L'observateur refuse de prendre les observations du pluviomètre.

Glenbow Ranch, T.N.-O., 29 août 1893.—Les thermomètres et le pluviomètre sont tous en bon état, mais il faut un abri à l'intérieur et à l'extérieur pour les thermomètres. L'exposition du pluviomètre est bonne. L'observateur prendra des observations barométriques. Les registres sont bien tenus.

Fort-McLeod, T.N.-O., 31 août 1893.—L'observateur est absent et la maison fermée. Les coupes de l'anémomètre non expédiées et l'abri du thermomètre par terre.

J'ai rencontré l'observateur plus tard à Pincher-Creek; il m'informa qu'un thermomètre à minima était brisé et qu'un thermomètre ordinaire avait été volé. Il m'a promis de reprendre les observations aussitôt après à son retour.

Pincher-Creek, T.N.O., 31 août 1893.—Près de la passe du Nid-de-Corbeau, et bien situé pour les observations, excepté celles du vent, pour lesquelles l'exposition n'est pas bonne.

Les instruments pour le vent sont placés sur une construction bien bâtie et sont en bon état. Les thermomètres et le pluviomètre sont convenablement exposés. Les registres sont bien tenus.

Virdeu, Man., 5 septembre 1893.—Il n'a pas été pris d'observations ici depuis quelque temps. L'observateur a promis de reprendre des observations ; il arrive d'Angleterre. Il y a dans la colonne de mercure du thermomètre à maxima une bulle d'air qu'on ne peut faire disparaître. L'observateur en tiendra compte. Les thermomètres sont bien placés. Tous les instruments, à l'exception du thermomètre à maxima, étaient en bon état. L'observateur prendra des observations du vent, si on lui fournit un anémomètre.

Brandon, Man., 6 septembre 1893.—Station à la ferme expérimentale. Les thermomètres, l'enregistreur du soleil et le pluviomètre sont bien installés sur une hauteur qui domine les terrains bas, et, à l'exception du thermomètre à minima, qui est brisé, tous sont en bon état.

Sourisford, Man., 8 septembre 1893.—Les instruments étaient dans un état honteux, l'abri du thermomètre, le pluviomètre, le thermomètre ordinaire et le thermomètre à maxima étaient brisés et inutiles. J'ai enlevé les autres instruments et les ai envoyés à Alameda.

Cobourg, Ont., 17 octobre 1893.—Le bras avait été arraché du mât, qui n'est pas bon et n'est pas assez fort pour soutenir les signaux. On a fait des arrangements temporaires pour hisser les signaux jusqu'à la fin de la saison. Il faudra un nouveau mât plus fort qui devrait être placé plus loin sur le quai.

Trenton, Ont., 29 mai 1894.—Le mât avait besoin d'être peinturé et redressé. Les signaux pourrissaient sur le quai, parce que les propriétaires ne voulaient pas laisser construire un hangar, vu qu'ils ne sont plus les agents de ce service. La position actuelle est bonne mais située comme elle l'est les fonctions ne peuvent se remplir d'une manière satisfaisante.

Picton, Ont., 30 mai 1894.—Le mât avait besoin d'être peinturé, et un nouvel abri a été construit.

Prinyer, Ont., 31 mai 1894.—Le nouveau mât et l'abri paraissent bien, mais le mât avait besoin de tirants en fil métallique et de nouvelles drisses ; tous les signaux étaient en bon état.

INSPECTEUR B. C. WEBBER.

Warton, Ont., visité le 25 juillet 1893.—Le pluviomètre est bien exposé dans un large espace ouvert ; il avait cependant besoin d'un grand et de deux petits récipients. On peut accorder toute confiance aux rapports de cette station.

Owen-Sound, Ont., visité le 26 juillet 1893.—On a eu quelque difficulté à tenir une des lampes allumée, et il a fallu changer les poulies, parce qu'elles serraient trop les drisses. Le capitaine Simpson n'a pas enlevé le vieux mât de dessus l'élévateur, tel que convenu.

Parry-Sound, Ont., visité le 27 juillet 1893.—La ligne de télégraphe entre Parry-Sound et Rosseau est en très mauvais état, et c'est probablement la cause pour laquelle les signaux manquent souvent. J'ai porté la chose devant les autorités publiques. La tour de l'anémomètre avait grandement besoin de peinture pour la préserver d'une destruction complète, et elle a ultérieurement reçu deux couches de peinture. Le mât des signaux est en bon état et les réparations nécessaires ont été faites à la remise du tambour. L'anémomètre était bien usé et a été remplacé par un nouveau.

Béatrice, Ont., visitée le 26 août 1893.—L'observateur, en essayant de nettoyer le baromètre, avait mis le mercure dans un récipient en métal, résultat, mercure amalgamé et baromètre inutile. Remplacé par un baromètre Green 3271, et averti l'observateur de ne plus tenter de nettoyer le baromètre. Le thermomètre à minima enregistre 1°.5 trop bas, pas d'alcool détaché à l'extrémité du tube.

North-Bay, Ont., visité le 9 octobre 1893.—La lecture des thermomètres prouva qu'ils n'avaient pas été réglés depuis quelque temps, ils étaient aussi bien sales. Le pluviomètre était bordé de coches et très rouillé. Les aérosites du chemin de fer canadien du Pacifique, qui avaient donné instruction à leur agent ici de s'occuper de ces fonctions, ont été averties de la négligence déployée.

Mattawa, Ont., visité le 10 octobre 1893.—Les instruments sont en bon état à cette station, et l'ouvrage est bien fait par l'observateur, qui est l'agent du chemin de fer canadien du Pacifique.

Eau-Claire, Ont., visitée le 11 octobre 1893.—M. Gale, l'observateur à cette station, demeure dans le township de Calvin, à 21 milles à l'ouest de Mattawa. Les instruments sont bien exposés et les observations devraient être précieuses.

Rockliffe, Ont., visité le 12 octobre 1893.—Une grande quantité de mercure avait coulé du baromètre 3289, et il ne pouvait être réglé que jusqu'à 2-990 pouces, il contenait aussi 0.25 pouce d'air. Le même baromètre avait déjà coulé de la même manière auparavant, de sorte que j'ai considéré qu'il valait mieux le remplacer par le n° 3280 que j'avais de disponible. M. McIntyre dit qu'il est encore convaincu que personne n'y a touché. Le thermomètre à minima continue d'enregistrer 1° trop bas, il faudra à l'avenir en tenir compte. L'abri du thermomètre aura besoin d'être peinturé de nouveau au printemps.

Pembroke, Ont., visité le 15 octobre 1893.—J'ai fermé cette station, où il n'a été fait aucune observation depuis plusieurs années.

Renfrew, Ont., visité le 16 octobre 1893.—L'alcool dans le thermomètre à minima n° 830 ne restait pas uni, de sorte que je l'ai changé pour le n° 69149 que j'avais apporté de Pembroke. Les observations à cette station sont toujours faites avec beaucoup de soin.

Port-Stanley, Ont., visité le 7 mars 1894. L'anémographe, après dix-huit ans de service, a été renvoyé au bureau central pour être nettoyé et réparé. La correction du baromètre reste comme jusqu'à présent. Toutes les échelles de thermomètre ont été marquées de nouveau. La tour récemment construite pour porter l'anémomètre est une construction peu solide qui n'est pas peinturée. L'anémomètre était bien rouillé, à cause du soin insuffisant qu'on prenait et à cause de la perte de la vis d'attache du sommet; ses points de contact avaient aussi besoin d'un certain ajustement.

Woodstock, Ont., visité le 8 mars 1894. Le baromètre et la batterie étaient encore très sales, le premier à cause de l'usage constant d'allumettes sulfuriques au lieu d'une lampe ou d'une chandelle, et la seconde à cause du manque de soin. L'anémomètre, par suite du manque d'huile, était rouillé jusqu'à la douille, et la vis du sommet manquait. Le support de pluviomètre était brisé et l'abri du thermomètre ainsi que la clôture étaient bien délabrés. Les observations elles-mêmes avaient été faites sans soin. Comme on m'a assuré qu'un changement radical serait fait pour le mieux ici, le directeur décida de réaménager complètement cette station, et le 17 avril je visitai de nouveau Woodstock et mis tout en bon état, l'anémographe fut transporté à un endroit plus convenable et les deux vieux petits thermomètres furent remplacés par les grands dont on se sert généralement aujourd'hui.

Port-Arthur, Ont., visité le 25 mai 1894.—Une série de comparaisons soigneuses a démontré que le baromètre Adie à cette station marquait—0.19 pouce. Le baromètre avait été transporté de l'intérieur à l'extérieur de l'atelier entre 1892 et 1893, mais l'observateur n'en avait pas la date.

Le nouvel endroit proposé pour l'installation des instruments dans l'édifice du gouvernement ne leur convient nullement. Le toit ne convient pas pour un anémomètre, et même s'il était l'exposition ne serait pas meilleure que celle d'aujourd'hui, et comme les terrains ne sont pas entourés d'une clôture il ne serait pas sûr d'y installer les thermomètres et le pluviomètre. L'anémomètre était placé sur une mince charpente qui balançait beaucoup; je fis des arrangements pour que l'on construisit une solide plate-forme pour porter les instruments, et à mon retour elle avait été construite, mais j'ai trouvé qu'il fallait encore la consolider. Le mât des signaux de tempêtes avait besoin d'être peinturé, un contrat fut donné pour cela et fut exécuté.

Fort-William, Ont., visité le 25 mai 1894.—Le mât est un bon et haut poteau. L'agent déclara qu'il lui était impossible de hisser les signaux sans l'aide d'un treuil, de sorte que permission lui fut donnée d'en construire un à peu de frais.

Winnipeg, Man., visité le 28 mai 1894.—Les autorités, ici, ont été averties qu'il était absolument nécessaire de ne pas manquer de faire les observations, et l'on m'assura que nous n'aurions plus à nous plaindre à ce sujet. Tous les instruments étaient en très bon état. Sur les représentations des observateurs, j'eus une entrevue avec l'administrateur de la Compagnie de télégraphe Great North-Western à propos de l'incivilité et de l'inattention de ses employés lorsqu'ils recevaient les signaux par le téléphone. J'insiste respectueusement encore une fois sur l'absolue nécessité que l'observateur de Winnipeg puisse télégraphier. L'administrateur de la compagnie du télégraphe consent à poser une ligne auxiliaire jusqu'au collège aussitôt qu'il y aura quelqu'un qui comprendra la télégraphie. J'ai parfaitement réparé le baromètre Green n° 2740, que j'ai trouvé mis de côté, et je l'ai laissé marquant correctement, comme instrument de rechange.

Minnedosa, Man., visité le 29 mai 1894.—Le baromètre ici était très sale et contenait pas mal d'air; on pouvait à peine le lire. Il a reçu des réparations nécessaires et je me servis de mercure frais. Les thermomètres sont maintenant placés sur le sommet de la colline; la clôture étant branlante, je l'ai fait consolider.

Portage-la-Prairie, visité le 31 mai 1894.—Les instruments sont bien exposés au Refuge des Incurables et sont en bon état. Le préfet, M. Young, s'est chargé de faire les observations.

Elkhorn, Man., 31 mai 1894.—J'ai trouvé que le baromètre s'était brisé au cours du transport de Virden. M. Mowat désire vivement qu'on lui en fournisse un autre. Je lui ai donné des instructions sur la manière de lire un baromètre et aussi la manière de connaître l'humidité. L'exposition de l'anémomètre ne vaut rien et on n'en prendra pas la lecture.

Qu'Appelle, T. N.-O., visité le 2 juillet 1894.—Le baromètre ici a été nettoyé, et lorsqu'on s'est servi de mercure frais on a trouvé qu'il marquait correctement. Les agrafes des thermomètres à maxima et à réservoir étaient brisées et laissaient glisser les tubes sur l'échelle; ils ont été fixés rigidement. On a averti madame Gordon de faire les observations avec grand soin.

Régina, T. N.-O., visité le 9 juin 1894.—Il fallait un nouvel abri pour les thermomètres à cette station, celui en usage étant très délabré. De plus longs arbres ont été fournis pour l'anémomètre, afin de placer les cadrans d'une manière plus commode. Les autorités désirent qu'on leur fournisse un baromètre. L'ouvrage paraît se faire avec soin.

Saskatoon, T. N.-O., visité le 6 juin 1894.—Les instruments sont bien exposés à cette station, ils sont en bon état et l'ouvrage se fait avec soin.

Henrietta, T. N.-O., visité le 7 juin 1894.—Il faut faire ici le même rapport que pour Saskatoon.

Lac-aux-Canards, T. N.-O.—L'inspecteur Strickland, de la police à cheval du Nord-Ouest, a demandé une série d'instruments pour cette station, m'assurant que l'ouvrage serait fait d'une manière convenable. Comme c'est une bonne localité pour les températures maxima et minima, et pour des observations de précipitation, je recommande respectueusement qu'on leur fournisse ces instruments.

Battleford, T. N.-O., visité le 7 juin 1894.—Nettoyé le baromètre à cette station en me servant de mercure neuf; il n'était cependant pas opaque, bien qu'il eût servi depuis trois ans. Le cran de raccordement de l'anémomètre a été renversé, vu qu'il était bien usé. Tous les autres instruments étaient en très bon état.

Prince-Albert, T. N.-O., visité le 9 juin 1894.—Le baromètre coulait beaucoup, parce que la jointure de la cuvette était desserrée, et on pouvait à peine le régler; il a été complètement réparé. Les habitants de la ville désirent vivement que l'on installe la station d'observations sur la colline en arrière de la ville, parce qu'ils supposent qu'on pourrait y obtenir une moyenne de température d'hiver plus élevée. M. Davison, s'il est nommé seul observateur, consent à s'installer sur ce terrain plus élevé, et disposer jusque là des fils de télégraphe afin de diminuer les chances de retards dans la transmission des signaux. L'anémomètre n'est pas solidement fixé à la plate-forme, et il n'est pas même de niveau.

Swift-Current, T. N.-O., visité le 15 juin 1894.—Le baromètre ici contenait 028 d'air, il a été complètement réparé et on a substitué du mercure neuf. L'anémom-

graphe ne fonctionnait pas; en premier lieu, il n'y avait pas de batterie, et en second lieu les fils de raccordement extérieurs étaient brisés. Il y a évidemment une très grande négligence pour l'ouvrage ici, et M. Knight est apparemment plus souvent absent que présent ici.

Medicine-Hat, T.N.O., visité le 16 juin 1894.—J'ai réparé le baromètre de rechange n° 2682, dont la cuvette était craquée, en me servant des pièces nécessaires du baromètre brisé apporté d'Elkhorn, de sorte qu'il y a maintenant à cette station deux bons baromètres qui marquent correctement. Les thermomètres étaient en bon état et passablement bien exposés, ainsi que le pluviomètre.

Calgary, T. N.O., visité le 18 juin 1894.—Ici les deux baromètres coulaient, le Negretti et le Zambra à cause de rondelles défectueuses, et le Green parce que la cuvette était desserrée. Ces fuites ont été réparées, mais les deux baromètres sont encore faux, le point zéro du Negretti a été changé, et la pointe d'ivoire du Green a été brisée, l'ajustage de l'échelle de ce dernier l'a encore laissé erroné. Il faut un nouveau baromètre ici. M. O'Brien a les instruments au bloc Loughheed; le toit de cet édifice offrirait une bonne exposition au vent; on pourrait obtenir la permission d'y construire une plate-forme, qui pourrait être érigée pour un prix nominal, ainsi que me l'ont prouvé les soumissions que j'ai obtenues, et je recommande fortement qu'on le fasse, et qu'on accorde à M. O'Brien les émoluments que l'on paie à la plupart des stations, en considération du supplément d'ouvrage qu'occasionnerait l'addition d'un anémomètre électrique.

Edmonton, T.N.O., visité le 20 juin 1894.—Le baromètre était tout à fait opaque et a été nettoyé, en employant du mercure neuf. L'anémomètre, par manque d'huile, était tellement rouillé qu'il fallait une forte brise pour faire tourner les coupes; de plus il n'était pas ferme sur la plate-forme, qui avait besoin de réparations. J'ai complètement réparé cet instrument, et fait consolider la plate-forme pour la rendre rigide. M. Taylor a été averti de prendre plus de soin de l'anémomètre à l'avenir, et il a promis de le faire. La griffe du thermomètre à maxima était brisée et a été réparée. M. Taylor dit que le fil jusqu'à Calgary est souvent en mauvais état, et désire avoir un fil auxiliaire depuis la ligne du gouvernement jusqu'à son bureau.

Banff, T.N.O., visité le 27 juin 1894. J'ai trouvé M. Macleod, l'observateur, malade à l'hôpital, et M^{lle} Stewart avait la bonté de prendre les observations, les instruments ayant été transportés dans la maison de M. Stewart. Le baromètre coulait beaucoup par le collet d'attache, et il contenait aussi beaucoup d'air. Je l'ai nettoyé et réparé, en me servant de mercure frais, et je suis convaincu qu'il marque correctement maintenant, mais je n'ai pu l'éprouver, car à cause de l'altitude de cette localité le baromètre marquait 25.300 pouces, et le baromètre-étalon que j'avais ne marquait pas aussi bas. M. Macleod espérait reprendre bientôt son ouvrage, et lorsqu'une position permanente aura été choisie pour le baromètre on déterminera sa hauteur au-dessus de la mer.

Donald, C.-B., visité le 29 juillet 1894.—L'abri du thermomètre reste dans son ancienne position. Le pluviomètre n'a pas servi, il est cependant placé à un bon endroit maintenant, et l'on observera à l'avenir la quantité de la pluie. Le thermomètre en usage était un petit thermomètre anéroïde, il marquait environ 120; je l'ai corrigé. Je pense que M. Blythe est un observateur soigneux et consciencieux.

Glacier, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Tous les instruments sont en bon état et bien placés.

Griffin, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Même rapport que pour la station précédente.

Spence's-Bridge, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Nettoyé le baromètre à cette station. Tous les instruments sont en bon état. M. Murray m'a laissé entendre qu'il prendrait des observations du dimanche à l'avenir.

Avant de clore mon rapport je voudrais respectueusement vous demander de prendre en considération l'établissement d'une station d'observations météorologiques bien aménagée au Glacier, C.-B. La chute de la neige à cet endroit est très forte tous les ans, et l'hiver dernier on dit que la neige a été au moins de 12 pieds de plus que d'ordinaire. Il est probable que la neige ici donne une idée raisonnable de la

chute générale de neige dans la chaîne des Selkirks, et lorsqu'on en connaîtra le montant approximatif, et les températures au commencement du printemps, il serait possible de prévoir assez exactement la hauteur des crues dans les rivières de la Colombie-Britannique.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur cet observatoire pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Durant cette période, on a continué comme d'ordinaire à faire, tous les jours, les six observations visuelles, magnétiques et météorologiques à 6 et 8 a.m., à 2, 4, 10 p.m., et à minuit. Le dimanche, les observations se font à 8 a.m. et 2 p.m., à part les observations qui se font la nuit, pour le service météorologique. Les magnétographes automatiques ont été tenus en opération, ainsi que le barographe et le thermographe.

Des mesurages de courbes ont été faits, toutes les heures, et les résultats notés, et les moyennes de ces observations pour chaque jour et pour chaque heure ont été établies.

Des déterminations absolues et des déterminations magnétiques ont été faites régulièrement; mais on a trouvé qu'il fallait les faire le dimanche, parce que les courants électriques sur les fils des tramways sont une cause de troubles, qui bien que n'affectant pas gravement l'exactitude des résultats tels qu'indiqués par les tracés photographiques, sont cependant assez sensibles pour qu'il soit impossible de déterminer d'une manière satisfaisante les valeurs zéro lorsque le tramway marche.

Les dimanches du mois de juin on a aussi déterminé d'une manière absolue les valeurs zéro des divers instruments magnétiques au moyen d'un magnétomètre portatif au centre de la pelouse loin de toute attraction locale, afin de s'assurer jusqu'à quel point les valeurs avaient été affectées par la construction et l'installation de l'école des sciences pratiques. On a trouvé que tous les instruments sont affectés, mais que les choses ont déjà pris apparemment ce qui paraît devoir être une condition permanente, à moins qu'on ne construise d'autres bâtiments dans le voisinage. Il faudra beaucoup de temps et de travail pour réduire les observations des quatre dernières années, à cause de la difficulté qu'il y a de séparer les changements vraiment magnétiques des changements dus aux autres influences troublantes.

Les tempêtes magnétiques les plus importantes enregistrées à l'observatoire ont eu lieu les 6 et 7 août, les 1^{er} et 2 d'octobre, les 3 et 4 janvier, les 21, 22, 23 et 25 février, le 30 mars et les 9 et 10 juin. Des impressions sur papier bleu des traces photographiques de ces troubles ont été faites et transmises à Greenwich pour les comparer à celles des autres observatoires.

SERVICE HORAIRE.

Pendant 94 jours, l'heure à cet observatoire a été obtenue par les observations de 513 étoiles et par des observations solaires. Nous nous sommes basés pour les déductions sur la position des étoiles telle qu'indiquée dans le *Berliner Jahrbuch*. L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micrométriques sur le collimateur.

Les échanges d'heures entre les observatoires de Montréal, Québec, Saint-Jean et celui de Toronto, ont eu lieu comme d'habitude, et les comparaisons ont été enregistrées sur le chronographe. Les erreurs de l'horloge de Toronto et des divers chronomètres employés par les observateurs ont été calculées d'après les plus récentes observations.

Nous avons fait l'examen des comparaisons mensuelles de l'horloge et du chronomètre ainsi que des observations méridiennes envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur chef et celle signalée par les autres observateurs.

Le signe + indique que l'heure envoyée par les divers observateurs est en avant de celle donnée par l'observateur-chef.

	Toronto.	Montréal.	Québec.	Saint-Jean.
1893.	Secondes.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
18 juillet.....	+0·22	-0·22	+0·06	+0·16
31 do.....	+0·14	-0·14	+2·81	.....
8 août.....	+0·25	-0·25	-0·74	+1·55
25 do.....	+0·70	-0·70	-0·40	-0·83
19 septembre.....	.....	.....	-0·60	.....
26 do.....	+0·36	-0·36	.....	+0·46
18 octobre.....	.....	.....	-0·27	.....
27 do.....	.....	.....	+2·06	+0·42
20 novembre.....	+0·32	-0·32	.....	.....
30 do.....	.....	.....	+3·79	-0·09
15 décembre.....	-0·27	+0·27	+3·20	.....
1894.				
10 janvier.....	-0·07	+0·07	*	+0·60
29 do.....	.....	.....	.....	-2·93
16 février.....	+0·50	-0·50	.....	-0·21
12 mars.....	+0·02	-0·02	.....	+1·12
28 do.....	+0·26	-5·26	+36·24	-0·68
12 avril.....	+0·49	-0·49	-0·92	-2·48
27 do.....	+0·40	-0·40	+0·46	+1·80
11 mai.....	+0·09	-0·09	+0·08	-3·14
29 do.....	+0·31	-0·31	+1·01	+2·33
15 juin.....	.....	.....	+0·51	-1·51
29 do.....	+0·17	-0·17	-0·46	.....

* A cause de la mort de M. Ashe, le directeur de l'observatoire de Québec, aucun échange n'a eu lieu depuis le 15 décembre 1893 jusqu'au 28 mars 1894. L'heure a été régulièrement donnée à Halifax le soir des échanges d'heure avec les autres observatoires.

Le tout respectueusement soumis.

R. F. STUPART,

Directeur intérimaire.

OBSERVATOIRE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, 17 septembre 1894.

Au directeur du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'observatoire de Québec pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894.

Durant les six premiers mois de cet exercice j'ai remplacé M^r W. A. Ashe, mon prédécesseur, à l'observatoire de Québec, surtout durant les quatre mois qui ont précédé sa mort. Dans l'automne de cette année l'extérieur de tous les bâtiments a été réparé et peinturé. La lunette méridienne a été placée dans une partie de l'édifice avec l'horloge sidérale, qui se trouve maintenant plus près de l'horloge de l'étalon de temps.

Après le décès de M. Ashe je continuai d'agir comme directeur intérimaire jusqu'au 1^{er} mars dernier, date de ma nomination.

Dans le mois d'avril la machine électrique installée sur la citadelle pour la transmission des signaux au canon et à la boule horaire a été mise en bon état. Ces signaux ont été donnés régulièrement chaque jour par le télégraphe, et s'il s'est produit quelque irrégularité dans ce service antérieurement, c'était absolument en dehors de mon contrôle ou de ma responsabilité.

Vers la fin de juin, je reçus la visite de M^r F. L. Blacke, envoyé par votre bureau pour faire l'inspection de cette station et faire faire les changements nécessaires, et ce gentleman a laissé des instructions en conséquence.

Toutes les observations ont été faites dans l'observatoire comme autrefois, et depuis le mois d'avril on a fait à la citadelle des observations de températures deux fois par heure.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,

Directeur.

OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN.

SAINT-JEAN, N.-B., 24 septembre 1894.

A M^r R. F. STUPART,

Directeur intérimaire du service météorologique, Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport sur l'observatoire de Saint-Jean, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894. Les observations météorologiques ordinaires ont été faites comme d'habitude au bureau principal.

Le service de l'heure a été bien gêné à cause de la non-arrivée des nouveaux instruments. Comme je l'ai dit antérieurement dans mon rapport du 31 octobre 1892, la lunette méridienne a été détruite par l'incendie de la maison de douane le 19 mars 1892. Après avoir installé temporairement une chambre pour la lunette méridienne sur l'édifice Pugsley, une vieille lunette Troughton et Sims m'a été prêtée pour m'en servir provisoirement, et cette vieille lunette sert encore, mais elle est bien usée et incorrecte. Je trouve qu'il est impossible d'obtenir des observations d'heure satisfaisantes. Le 31 mars dernier l'observatoire a été transporté de son installation provisoire sur l'édifice Pugsley aux chambres qu'il occupait autrefois dans l'édifice de la douane, dont l'aménagement est bien meilleur qu'avant l'incendie. La chambre de la lunette a été considérablement agrandie et on y accède plus facilement, le pilier de la lunette est exactement dans la même position qu'autrefois.

L'horloge astronomique et celle de l'heure moyenne sont enfermées dans des voûtes doublées en feutre où l'on espère que l'écart de la température sera extrêmement faible.

L'appareil de la boule horaire occupe absolument la même position et est semblable à celui qui a été détruit par l'incendie, à cette exception près que la boule sera mue par l'électricité transmise directement du bureau.

Après l'achèvement de l'appareil de la boule horaire, l'heure a été donnée tous les jours de la tour nord de l'édifice de la douane, et l'on a abandonné le mât provisoire dont on se servait sur le bureau de poste pour le service de l'heure et des signaux de tempête.

Les signaux de tempêtes seront comme autrefois déployés de la station des signaux sur la tour nord de l'édifice de la douane.

Un anémomètre et une girouette ont été placés dans leur ancienne position sur la tour de la boule horaire, et ont été reliés à l'anémographe dans le bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,

Directeur.

OBSERVATOIRE DU COLLÈGE MCGILL.

MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport sur cet observatoire pour l'année qui vient de se terminer.

Météorologie.—Les observations du "bureau principal" sur la pression, la température et les conditions hygrométriques de l'air; la vélocité et la direction du vent; le pour-cent des jours de soleil et du temps nuageux, la nature et le montant de précipitation et des conditions générales du temps, ont été faites toutes les quatre heures (commençant à 3^h) toute l'année. Les séries d'observations bi-horaires de températures, commencées en 1884, et en sus de celles ci-dessus, ont aussi été faites sans interruption. Bien que l'objet primitif de ces observations soit d'obtenir quelque connaissance des lois des variations diverses et annuelles des éléments météorologiques dans ce district, elles ont aussi une grande importance commerciale comme un registre du climat auquel on puisse référer d'une manière authentique, comme par exemple, par rapport aux pertes ou dommages des propriétés, soit par rapport aux effets variables du climat de chaque saison sur l'agriculture. Les études complètes de climatologie à cette station ne peuvent cependant se faire convenablement qu'avec l'aide d'instruments automatiques continuels, dont une série complète devrait être fournie afin qu'on puisse commencer sans délai un travail aussi important. Les observations télégraphiques formant une partie des séries d'observations canadiennes, sur lesquelles sont basés les pronostics généraux du temps, ont été régulièrement expédiées aux heures 8, 15 et 20 au bureau météorologique de Toronto. Ci-joint se trouve un résumé des observations météorologiques de l'année. Les résultats quotidiens et mensuels ont été publiés dans la *Gazette* de Montréal et les résumés mensuels dans le *Canadian Record of Science*.

Il y a eu dans ces dernières années une demande très persistante et croissante de la part du public de Montréal et des environs de pronostics spéciaux de temps, que je ne peux fournir dans les conditions actuelles du service météorologique. Le plan d'établir des bureaux de pronostics locaux a été adopté avec grand succès aux Etats Unis. Il est à peine nécessaire de mentionner qu'il y a à Montréal de grandes et importantes industries pour lesquelles l'obtention de probabilités spéciales et locales de temps est de la plus haute importance. Des moyens de publication de pronostics de temps locaux ici, sous la direction du bureau météorologique, seraient d'une très grande valeur pour les intérêts commerciaux de la ville, et hautement appréciés par les citoyens de Montréal.

Service horaire.—Les erreurs de l'horloge ont été déterminées par l'observation de 756 étoiles pendant 134 nuits. Une détermination d'erreur d'horloge se fait comme suit: on obtient sur le chronographe une comparaison de l'horloge astronomique avec une horloge de temps moyen. Les passages de six étoiles (une étoile polaire et deux étoiles équatoriales, dans chacune des positions renversées des instruments) sont ensuite observés et enregistrés sur le chronographe. L'inclinaison de l'axe est mesurée avant et après les observations des étoiles dans chaque position. Les observations étant complétées, on compare de nouveau les horloges. On lit ensuite la feuille du chronographe et on enregistre les observations, les erreurs d'instruments déduites, et finalement on obtient les erreurs des horloges. On laisse accumuler l'erreur de l'horloge astronomique, tandis qu'on fait correspondre l'heure que marque l'horloge de temps moyen au temps moyen local sur le 75^e méridien comme l'étalon de temps de l'est. Tous les signaux expédiés de l'observatoire correspondent à l'heure marquée par cette horloge.

La boule horaire du midi, pour la gouverne des navires, a été abaissée chaque jour de semaine durant la saison de navigation. Des signaux spéciaux ont aussi été transmis tous les jours au bureau d'alarme des incendies de Montréal pour sonner le coup de midi sur les cloches d'alarme.

Au moyen du système automatique des signaux d'horloges, qui a fonctionné ici depuis plusieurs années, on a répandu largement la connaissance de l'étalon de temps dans les corporations et institutions ci-dessous nommées :—

La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui transmet quotidiennement les rapports à toutes les stations le long de ses lignes jusqu'au Pacifique.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, par la Compagnie du télégraphe Great North-Western, pour toutes ses lignes à l'est de Kingston.

La Compagnie du télégraphe Great North-Western, qui transmet quotidiennement les rapports à toutes les stations télégraphiques de l'est d'Ontario et de la province de Québec.

Les commissaires du port de Montréal.

Les rapports horaires de cet observatoire sont aussi transmis par la Compagnie du télégraphe Great North-Western à Ottawa pour le canon du midi qui se trouve dans le voisinage des édifices du parlement. Je regrette de dire de nouveau que les arrangements défectueux faits à Ottawa en rapport avec ce service sont tels que le signal du midi ne peut donner toutes les garanties de l'heure exacte à Ottawa.

Le 12 janvier 1889 j'avais l'honneur de faire des recommandations pour l'amélioration de ce service. Les modifications que je proposais furent approuvées, mais certaines difficultés surgirent qui empêchèrent le parachèvement des travaux à cette époque. Je crois comprendre que ces difficultés n'existent plus, et j'insisterais respectueusement sur ce que le service soit immédiatement remodelé conformément au plan que proposait le rapport en question.

Les échanges horaires avec l'observatoire de Toronto se sont faits durant 19 jours. La moyenne des différences entre le temps moyen des deux observatoires est de 0.25 secondes, et la plus grande différence pour un jour donné a été 0m.68 secondes. Les comparaisons de l'année démontrent que l'erreur probable du temps tel qu'indiqué par un observatoire à un moment donné et comparé à l'heure donnée par l'autre est de 0.20 secondes.

Températures du sol.—Les observations de la température du sol, commencées au mois d'octobre 1888, et prises au moyen de plaques métalliques dans le galvanomètre décrit par mon rapport de 1888, furent discontinuées au mois de juillet 1892 et n'ont pas été reprises depuis. Les résultats obtenus par cette méthode, quoique bons dans une certaine mesure, n'ont jamais donné entière satisfaction. Une série d'observations avec des instruments précis fut commencée le 1^{er} novembre dernier, en collaboration avec le professeur H. L. Callendar de cette université, sous la direction duquel l'appareil fut construit et monté. Des thermomètres en platine, inventés par le professeur Callendar, sont employés et disposés de façon à ce que une minute sur l'échelle corresponde à un dixième de degré. Huit thermomètres sont employés—un pour donner les températures de l'air—un sur la surface du terrain, et six dans la terre aux profondeurs suivantes :—4 pcs, 10 pcs, 20 pcs, 40 pcs, 66 pcs, 108 pcs. L'appareil fait partie de l'équipement du cabinet de physique Macdonald de l'université.

TABLEAU MÉTÉOROLOGIQUE

OBSERVATIONS faites à l'observatoire du collège McGill, Montréal, Canada,—Hauteur C. H. McLEOD,

Numéro.	Mois.	THERMOMÈTRE.					*BAROMÈTRE.			
		Moyenne.	† Déviation des moyennes de 20 ans.	Maximum.	Minimum.	Variations moyennes par jour.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variations moyennes par jour.
1	Janvier	12.99	+1.21	41.2	-12.7	19.72	30.1271	30.776	29.273	.362
2	Février	12.65	-2.78	38.7	-19.5	16.88	30.1033	30.833	29.462	.299
3	Mars	31.59	+7.20	57.0	5.0	12.34	29.9939	30.419	29.396	.293
4	Avril	44.89	+4.95	69.5	15.0	18.52	30.0177	30.386	29.623	.183
5	Mai	56.04	+1.62	79.0	37.7	18.01	29.9135	30.372	29.436	.197
6	Juin	65.83	+1.03	85.2	44.8	17.16	29.8805	30.213	29.377	.113
7	Juillet	68.73	-0.09	89.3	52.0	17.82	29.9214	30.292	29.587	.134
8	Août	62.82	-3.93	80.6	44.8	16.86	29.9591	30.213	29.666	.129
9	Septembre	59.65	+1.13	78.5	35.0	16.22	30.0608	30.626	29.532	.192
10	Octobre	48.62	+3.06	65.5	34.1	13.07	29.8942	30.299	29.174	.256
11	Novembre	30.23	-2.09	53.6	6.4	12.27	30.0008	30.763	29.387	.272
12	Décembre	22.72	+3.94	30.5	11.6	15.93	30.0802	30.535	29.406	.282
13	Totaux pour 1894						29.9960			
14	Moyenne pour 1894	43.06	+1.27			16.24	29.9.90			.226
15	Moyennes p. les 20 années exp. le 31 déc. 1894	41.79								

* Baromètre réduit à 32° Fahr., et au niveau de la mer. † Saturation, 100, sous de la moyenne pour 20 années, y compris 1894. Les moyennes mensuelles sont déduites d'observations girouette sont au sommet du mont Royal, à 57 pieds au-dessus du sol, et 810 pieds au-dessus du niveau de la mer. La plus grande chaleur a été de 89.8 le 2 juillet; le froid le plus intense a été de 19.5 au-dessous de thermomètre en un jour a été de 39.5 le 25 janvier; la moindre variation a été de 5.2 le 22 mars. La froide a été celle du 24 février, la température moyenne a été de 12.58 au-dessous de zéro. La plus grande une variation de 1,659. La plus basse humidité relative a été de 17 le 14 avril. La plus grande vélocité dans la proportion de 84 milles à l'heure, le 30 janvier. La vélocité totale du vent a été de 131,482. La direction boréales ont été observées dans 19 nuits. 14 jours de brouillard. 20 jours de tonnerre et 7 jours d'éclairs dans la ville, le 25 mars. La première tombée de neige de l'automne a été le 5 novembre. Les chemins

POUR L'ANNÉE 1894.

au-dessus du niveau de la mer, 187 pds. Lat. N. 45° 30' 17". Long. 4^h 54^m 18^s 55 O. surintendant.

+ Pression moyenne de vapeur.	Moyenne relative d'humidité.	Moyenne de la rosée.	VENT.		Proportion de nuage.	Proportion possible de soleil.	Pouces de pluie.	Nombre de jours où il est tombé de la pluie.	Pouces de neige.	Nombre de jours où il est tombé de la neige.	Pouces de pluie et de neige fondue.	Nomb. de jrs où il est tombé pluie et neige.	Nomb. de jrs où il est tombé pluie ou neige.	Numéro.
			Direction résultante.	Moyenne de la vélocité en milles p. h.										
.0766	85.6	9.6	S. 78° O.	17.2	54.	45.	0.90	7	19.2	15	2.81	2	20	1
.0740	81.8	8.1	S. 50° O.	17.8	55.	47.	0.12	1	9.1	11	1.03	1	11	2
.1385	74.5	24.4	S. 49° O.	16.5	59.	46.	1.45	11	7.4	9	2.19	3	17	3
.1840	58.6	30.1	N. 26° O.	16.2	53.	55.	0.59	8	1.2	1	0.71	1	8	4
.3030	67.0	44.2	S. 50° O.	14.7	62.	51.	3.73	17			3.73		17	5
.4991	76.2	57.5	S. 62° O.	14.4	58.	30.	4.02	17			4.02		17	6
.5136	73.2	59.2	S. 58° O.	13.0	53.	56.	2.82	19			2.82		19	7
.4146	71.7	53.0	S. 63° O.	13.7	57.	47.	1.80	16			1.80		16	8
.4141	79.6	52.9	S. 31° O.	12.7	54.	34.	2.73	14			2.73		14	9
.2801	80.7	42.6	S. 62° O.	11.8	70.	21.	4.03	22	Map.	2	4.03	1	23	10
.1446	80.1	24.7	S. 68° O.	15.9	75.	27.	1.47	5	11.0	12	2.10		17	11
.1144	81.4	17.8	S. 79° O.	16.5	63.	34.	0.55	5	23.0	16	2.79		21	12
.2630	75.9	35.3		15.01	59.4	41.1	24.21	142			30.76	8	200	13
.2507	74.5			*15.18	67.2	\$45.4					2.57		17	14
							17.98	133	120.0	81	39.67	16	200	15

§ Pour 13 ans seulement. ¶ “+” indique que la température a été plus élevée; “—” température au-dessus de la mer. ** Pour huit années seulement. L'anémomètre et la girouette ont été observés dans 19 nuits. Les chemins d'hiver ont fini d'exister, d'hiver ont commencé le 27 décembre.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE KINGSTON.

KINGSTON, 4 janvier 1895.

W^m SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour être communiqué au ministre de la marine et des pêcheries le rapport qui suit de l'observatoire de Kingston.

Depuis le dernier rapport un micromètre pour l'équatorial et une nouvelle loupe diagonale pour la lunette méridienne ont été reçus de Fauth et C^{ie}, Washington. Les lentilles de l'objectif de l'équatorial ont été repolies à l'établissement de MM. Alvan Clarke et Fils, qui les avaient fabriquées; elles sont excellentes maintenant, et même meilleures qu'auparavant. Ces acquisitions et améliorations ont nécessairement occasionné des dépenses considérables qui ont été défrayées par le directeur.

Il n'est que juste de dire ici que l'horloge sidérale reçue il y a quelques années de la maison Fauth et C^{ie} et construite par elle n'a pas été inférieure, quant à l'exactitude et à la régularité, aux horloges sidérales des observatoires les mieux montés de l'Europe et des Etats-Unis, et qu'elle nous est d'une grande utilité pour les observations que nous faisons ici.

Durant toute l'année nous avons régulièrement donné l'heure à la ville et aux navigateurs. L'appareil à eau chaude raccordé à un édifice voisin et placé dans la salle de l'observateur où se trouve l'horloge du temps moyen a bien fonctionné, et l'édifice de l'observatoire a subi de temps en temps les réparations nécessaires.

Le tout respectueusement soumis par

JAS. WILLIAMSON,
Directeur de l'observatoire de Kingston.

ANNEXE N° 5.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR. RAPPORT DU PRÉSIDENT
DU CONSEIL D'INSPECTION.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

OTTAWA, novembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Ce rapport donne le nombre total de bateaux à vapeur signalés en Canada par les inspecteurs. Le tableau n° 1 fait voir les bateaux à vapeur qui ont été inspectés, et le tableau n° 2 indique ceux qui ne l'ont pas été; le tableau n° 4 indique le nombre de bateaux à vapeur qui ont été ajoutés à la flotte du Canada, et le tableau n° 5 le nombre de bateaux à vapeur qui se sont perdus, qui se sont brisés, ou qui ont été autrement mis hors de service.

Les tableaux A, B et C font voir le nombre total de bateaux à vapeur signalés en Canada, leur tonnage brut, le montant des droits et honoraires perçus, et le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la flotte du Canada, avec leur port brut et leur tonnage de registre.

A.—NOMBRE de navires à vapeur inspectés et non inspectés, conformément aux rapports des inspecteurs de bateaux à vapeur en Canada, avec leur tonnage brut, durant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

DIVISION.	Nombre de navires.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	349	71,642 00
Kingston.....	167	25,491 54
Montréal.....	110	13,165 00
Québec.....	183	44,031 00
Provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse.....	99	27,902 39
“ Nouveau-Brunswick et Charlottetown.....	135	17,412 26
Colombie-Britannique.....	142	20,545 78
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.....	77	9,730 72
Total.....	1,262	229,920 69

B.—TAXES et péages perçus pour inspection de bateaux à vapeur durant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

DIVISION.	Montant.
	\$ c.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur.....	7,117 60
Kingston.....	2,830 57
Montréal.....	1,342 22
Québec.....	4,164 60
Provinces maritimes, N.-E.....	2,468 56
“ N.-B., et Charlottetown.....	1,944 37
Columbie-Britannique.....	2,326 60
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.....	479 32
Inspection de barges à passagers.....	180 00
Certificats de mécaniciens.....	571 00
Total.....	23,424 84

C.—NOMBRE de navires à vapeur ajoutés à la flotte canadienne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

DIVISION.	Nombre de navires.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	23	2,591 00	1,481 00
Kingston	6	1,977 79	1,145 86
Montréal	3	137 00	109 00
Québec	19	2,054 00	1,224 40
Provinces maritimes, N.-E.	5	1,302 05	805 73
N.-B., et Charlottetown	10	1,039 60	659 10
Colombie-Britannique	17	1,749 16	4,047 17
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	9	447 80	349 18
Total	92	11,298 40	6,821 44

ASSEMBLÉE DU CONSEIL.

Une assemblée du conseil d'inspection des bateaux à vapeur s'est tenue à Ottawa, du 9 au 19 janvier inclusivement, et elle se composait des inspecteurs de Toronto, de Kingston, de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et de Halifax.

Le but de l'assemblée était de mettre à l'étude un nouveau projet de loi destiné à refondre les lois actuelles, et sous l'empire duquel la loi devenait plus facile d'exécution et plus générale. L'assemblée a aussi été d'un très grand avantage pour le service et les inspecteurs, leur donnant l'occasion de discuter et d'échanger leurs idées en rapport avec leur expérience, et de mettre à l'étude les besoins de leurs divisions respectives : le résultat de ceci sera d'obtenir plus d'uniformité dans l'exécution de la loi et dans le mode d'inspection.

27 mars. Une majorité du conseil s'est réunie à Kingston. Les membres présents étaient MM. John Dodds, J. Johnston, E. Adams et W. J. Meneilley, président, réunis dans le but d'examiner la question de l'augmentation de la pression que l'on devait accorder aux chaudières construites conformément aux dispositions de la partie I des règlements, les mettant ainsi uniformes avec les règles suivies en Angleterre. Les règlements furent rédigés et recommandés, et subséquemment approuvés par Son Excellence le gouverneur en conseil le 9 avril 1894.

8 juin. Une majorité du conseil s'est réunie à Montréal et les membres présents étaient MM. W. Laurie, J. Samson, E. Adams et W. J. Meneilley, président ; le but de l'assemblée était d'examiner MM. James Ray et Louis Arpin, aspirants à la position d'inspecteurs de bateaux à vapeur, et d'examiner et d'approuver les documents d'examen de ceux qui demandaient des certificats de mécanicien.

MODIFICATIONS À L'ACTE.

L'article 4 de l'acte 49 Vict., chap. 78, tel que modifié par l'article 2 du chap. 26 des Statuts de 1888, ainsi que l'article 55 de l'acte, ont été abrogés et remplacés par l'acte 57-58 Vict., chap. 46.

NOMINATIONS D'INSPECTEURS.

Dans le cours de l'année des changements ont eu lieu dans le personnel du service, M^r C. R. Cocker, inspecteur de coques pour les provinces maritimes, s'est retiré du service à cause de son âge et pour raison de santé. Comme cette division est très grande, et dans le but d'exécuter le travail d'une façon plus satisfaisante pour le public, il devint nécessaire de la diviser en séparant la Nouvelle-Ecosse du Nouveau-Brunswick, l'arrêté du conseil du 28 avril 1894 nomma M^r S. R. Hill, inspecteur de coques à Halifax, pour la division de la Nouvelle-Ecosse, aux appointements de \$1,000 par année, et le titulaire entra en fonctions le 30 avril ; le même arrêté nommait M^r I. J. Olive, inspecteur de coques à Saint-Jean, pour la division du Nouveau-Brunswick et de Charlottetown, aux appointements de \$1,000 par année, à compter du 25 avril 1894.

Marine.

M^r G. T. Clift, inspecteur de chaudières pour Montréal, s'est retiré du service. M^r W. Laurie, qui a passé des examens satisfaisants le 4 mai 1892 pour la position d'inspecteur de chaudières, a été nommé inspecteur pour cette division par arrêté du conseil du 28 avril 1894, aux appointements de \$1,200 par année, à compter du 30 avril.

Vu la somme de travail imposée à la division de Montréal, et vu que l'inspection des monte-charges à bord des navires est maintenant ajoutée aux fonctions de l'inspecteur de bateaux à vapeur, on a jugé nécessaire de nommer un aide, et M. Louis Arpin, qui a passé un examen satisfaisant le 8 juin, a été nommé à cette position par arrêté du conseil en date du 25 juillet 1894, aux appointements de \$1,000 par année, à compter du 14 août 1894.

A raison d'incapacité physique, M^r W. J. Meneilly, président, a été mis à la retraite le 30 juin 1894, aux émoluments de \$769.28 par année.

ACCIDENTS.

Je regrette d'avoir à signaler la perte de 57 vies, dont 22 par l'incendie, une des pires calamités que puisse subir un bateau à vapeur; 31 qui ont péri à bord de vaisseaux coulés à fond pendant la tempête, 2 à la suite d'un accident arrivé au vapeur *Rustler*, qui en donnant sur le quai a brisé le tuyau à vapeur, et 2 à la suite d'un abordage entre le vapeur *Ocean* et la barge américaine *Kent*.

Voici quels sont les pertes et les accidents survenus aux bateaux à vapeur :

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

7 juillet 1893.—Le vapeur *Rosedale*, de Toronto, en route de Fort-William à Duluth, a échoué à la rivière du Conteau, lac Supérieur, durant la brume.

Il fut subséquemment renfloué et radoubé: le tout a coûté \$500.

10 août 1893.—Le vapeur *Pacific*, d'Owen-Sound, a brisé son arbre de couche, qui a été remplacé par un arbre de couche en acier; cause de l'accident: soufflure dans le bouton de manivelle.

13 septembre 1893.—Le vapeur *Byron Terrace*, de Wallaceburg, retenu par des vents contraires à Leamington, sur le lac Erié, prit feu et fût détruit; perte complète; cause de l'incendie, inconnue. Trois pertes de vies.

15 octobre 1893.—Le vapeur *Monarch*, de Sarnia, en route de Sarnia à Duluth, a essuyé une grande tempête de vent sur le lac Huron, et l'étambot s'étant rompu, il traversa le lac à la dérive et chassa sur ses ancres jusqu'au large de Port-Elgin; on fit des réparations temporaires de manière à lui permettre de retourner à Sarnia.

14 novembre 1893.—Le vapeur *Athabasca*, de Montréal, en route pour Fort-William, vint à l'abordage avec le vapeur *Colgate*, dans la rivière du Sault-Sainte-Marie; son bossoir fut enfoncé, le navire se rendit à Fort-William, déchargeât sa cargaison et retourna à Détroit, Michigan, où ses avaries furent réparées; les réparations ont coûté \$400.

17 novembre 1893.—Le remorqueur *George Douglas*, de Sainte-Catherine, en route de Lions'-Head à Owen-Sound, prit feu vis-à-vis l'île Griffith, dans la baie Georgienne; le vaisseau fut complètement détruit et l'équipage se sauva dans une chaloupe; cause de l'incendie, inconnue.

4 décembre 1893.—Le vapeur *Myles*, de Hamilton, a perdu son gouvernail et sa semelle d'ancre dans une bourrasque et une tempête de neige sur la baie Georgienne; après avoir été à la dérive dans la baie pendant plusieurs heures, il fut rejoint par le *Petrel*, croiseur de l'Etat, et remorqué à Owen-Sound, où il subit les réparations nécessaires.

18 avril 1894.—Le vapeur *Excelsior*, de Toronto, amarré au quai de Huntville, a été incendié; perte totale; l'incendie de bâtiments sur le quai s'était communiqué au vapeur.

1^{er} mai 1894.—Le vapeur *Truant*, de Toronto, échoué sur le récif de Burnt-Island, baie Georgienne, a été complètement détruit par un incendie; on suppose que le feu a pris naissance près de la chaudière.

7 juin 1894.—Le vapeur *Ocean*, de Sainte-Catherine, en route de Montréal à Hamilton, est venu à l'abordage avec la barge américaine *Kent*, près du phare des Sœurs, fleuve Saint-Laurent, et il a coulé; il fut renfloué et radoubé à Deseronto; deux vies perdues; frais des réparations, \$7,500.

Division d'Ontario-Est.

31 août 1893.—Le vapeur *Dominion*, de Port-Hope, a été complètement détruit par incendie alors qu'il était amarré au quai. On suppose que le feu a pris naissance dans la cuisine.

4 septembre 1893.—Le vapeur *North King*, de Kingston, en remontant la baie de Quinté, a touché une batture de roches près de Belleville; il a brisé son tuyau à vapeur et avarié sa coque; personne n'a été tué ou blessé.

1^{er} juin 1894.—Le vapeur *Magnet*, de Montréal, en descendant le fleuve Saint-Laurent avec des passagers, s'est échoué dans les rapides du Coteau; il fut subsequmment renfloué et radoubé à Montréal; personne n'a été tué ou blessé.

27 juillet 1894.—Le vapeur *James Swift*, de Kingston, a brisé son arbre de couche, déterminant la rupture de la plaque de fondation et du couvercle du cylindre; une soufflure dans le fer est la cause de l'accident.

Division de Montréal.

Aucun accident n'est signalé.

Division de Québec.

10 août 1893.—Le vapeur *Otter*, se rendant de Québec à Natashquan, a brisé son arbre de couche, bien qu'il fut de la grosseur voulue par les règlements; un défaut de fabrication est la cause de l'accident.

6 septembre 1893.—Le vapeur *Beaver* s'est échoué pendant la brume à Chloridormes, sur la côte de Gaspé; perte totale. Il n'y a pas eu de perte de vies.

Juillet 1893.—Le remorqueur *Activity* a pris feu pendant qu'il était amarré au quai de l'Etat à Lévis; il a été incendié jusqu'à la ligne de flottaison. Cause inconnue; les avaries se sont élevées à \$1,000.

7 novembre 1893.—Le vapeur *John Fraser*, d'Ottawa, a pris feu sur le lac Nipissingue et a coulé à fond; perte totale; 19 personnes ont perdu la vie.

Provinces maritimes.

5 juillet 1893.—Le vapeur *St. Lawrence*, en route de Charlottetown, I.P.-E., à Pictou, N.-E., brisa son arbre de couche à tribord; il fut ramené à Charlottetown, où les arbres de couche de bâbord et de tribord furent renouvelés; on ignore la cause de l'accident.

5 septembre 1893.—Le vapeur *Rustler* a donné sur le quai à Keers'-Mills, rivière Miramichi, une pièce de bois a traversé la chambre des machines, a brisé la prise à vapeur principale, causant la mort de deux personnes, tandis que plusieurs autres ont été ébouillantées. Le président, M. Menilley, a tenu une enquête sur la cause de l'accident, et il a été d'avis que "l'accident était dû au fait qu'on ne s'était pas conformé à la loi qui régit les feux et les règlements".

21 août 1893.—Le vapeur *Dorcas*, ayant à sa remorque la barge *Ellis Stuart*, s'est échoué sur l'île Shuter, comté d'Halifax, durant une tempête; les équipages du vapeur et de la barge, au nombre de 24, se sont noyés. Le capitaine Smith, R.M.R., a tenu une enquête sur la cause du désastre, et il a décidé qu'on ne pouvait imputer de blâme à qui que ce soit.

Division de la Colombie-Britannique.

21 octobre 1893.—Le vapeur *Burt*, durant une épaisse brume, a donné dans une estacade remplie de bois, avariant sa coque, son petit fond et son arbre de couche; il fut remorqué à Victoria et radoubé.

15 août 1893.—Le vapeur *Mascot*, mouillé dans la baie Pachena, a été complètement détruit par l'incendie durant la nuit. Cause inconnue.

Marine.

24 novembre 1893.—Le vapeur *Phantom*, traversant de Victoria à Nanaïmo, s'est échoué pendant un coup de vent et a été complètement perdu. Il n'y a pas eu de pertes de vie.

4 février 1894.—Le vapeur *Estelle*, en route de Nanaïmo à Discovery Passage, a touché sur un récif au large du cap Mudge durant un coup de vent et a coulé à fond. Tout le monde à bord a péri.

11 juin 1894.—Le vapeur *City of Nanaïmo* a brisé son arbre de couche de tribord en entrant dans le port de Nanaïmo, il revint à Vancouver avec sa machine de bâbord et un arbre de couche fut fabriqué et posé.

28 juin 1894.—Le vapeur *R. P. Rithet* a brisé l'arbre de ses roues à aubes ; il fut remorqué à Victoria et l'arbre fut remplacé.

28 juin 1894.—Le vapeur *Wm. Irving*, en remorquant le *R. P. Rithet*, de Hall's-Landing à New-Westminster, a été emporté par le courant sur un cap à pic et a coulé en eau basse. La coque a été perdue.

Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.

17 juin 1894.—Le vapeur *Milly Howell*, de Selkirk, a brisé son joug, ce qui a emporté le couvercle du cylindre ; il fut ramené à Winnipeg pour être radoubé.

7 juillet 1893.—Le remorqueur *Anglin* a brisé une de ses pièces après avoir amarré. Des réparations temporaires furent faites jusqu'à ce qu'on eût posé une nouvelle pièce.

24 juillet 1893.—Le vapeur *Kennina*. La chaudière, sous les soins d'un mécanicien étranger, a été brûlée, et elle commença à couler par les pièces du couronnement et par les tubes supérieurs ; elle fut subseqüemment réparée ainsi que les tubes. M. Robertson, inspecteur de chaudières, dit, après l'avoir examinée, que les dommages sont insignifiants.

10 août 1894.—Le vapeur *Sultana*, de Selkirk, à environ 20 milles au nord de l'île au Chevreuil, a brisé son grand tuyau de conduite de vapeur. Des réparations temporaires furent faites pour le ramener au port, où l'ouvrage fut exécuté convenablement. Pas d'avaries et pas de pertes de vie.

POURSUITES POUR INFRACTIONS À L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Poursuites intentées et leurs résultats.

22 septembre 1893.—Le vapeur *Erastus Wiman*. Une poursuite a été intentée pour avoir transporté des passagers et avoir remorqué en même temps un chalan sur lequel se trouvait aussi des passagers, lorsque ni l'un ni l'autre de ces bâtiments n'avait de certificat d'inspection. L'affaire a été entendue à Bracebridge, Ont., le 29 novembre 1893, et voici les amendes qui ont été imposées:—

Denton, comme propriétaire du remorqueur.....	\$20
“ “ du chalan.....	50
McKenney, comme capitaine.....	20

19 septembre 1893.—Le vapeur *Harvey Neelon*. Une poursuite a été instituée contre le propriétaire et le capitaine pour avoir navigué sans capitaine muni d'un certificat. Le 24 octobre le propriétaire régla en payant l'amende décretée par la loi.

1° Pour avoir employé un capitaine non muni d'un certificat.....	\$100.00
2° Pour le capitaine lui-même non muni d'un certificat...	100.00

Par arrêt du conseil du 16 novembre 1893 les amendes furent remises, moins les frais, vu qu'on avait prouvé que le capitaine permanent étant tombé malade il avait été remplacé par un capitaine temporaire qui, informé qu'il ne pouvait légalement prendre la direction d'un vaisseau sans certificat, alla subir son examen et obtint un certificat de capacité comme capitaine.

2 octobre 1893.—Le vapeur *Miramichi, B.C.* Une poursuite a été intentée contre le propriétaire, et M. Holman, capitaine, fut aussi assigné pour avoir négligé de faire inspecter son vaisseau. Le capitaine confessa jugement et le juge imposa l'amende

décidée par l'article 10 de l'acte, savoir : \$400 et les frais. L'amende n'a pas été payée. Le vapeur a été vendu en conséquence le 22 septembre 1894, à Vernon, C.-B.

Produit de la vente.....	\$180.00
Moins les frais.....	30.00

Résultat net..... \$150.00

5 septembre 1893.—Les vapeurs *R. Stoker, Wm. Paul, C.W. Dennis* et *Tim Doyle*. Des poursuites ont été intentées contre ces vaisseaux pour avoir navigué sans certificats d'inspection. Les causes furent instruites les 22 et 23 octobre 1893, devant Son Honneur le juge Desnoyers, à Montréal. Il rendit sa décision le 28 février 1894, imposant dans chaque cas une amende de \$25 et les frais. L'art. 10 du chap. 78, 49 Vict., stipule que l'amende sera de \$400.

Les diverses amendes imposées ont été déposées au crédit du receveur général le 12 avril 1894. Total, \$100.

19 octobre 1893.—Les vapeurs *Pert* et *Gwendoline, C.-B.* Des poursuites ont été instituées contre les propriétaires pour avoir navigué sans certificat d'inspection. Les propriétaires consentirent de plein gré à verser le minimum de l'amende, qui est \$50 dans chaque cas, aux termes de l'article 16 de l'acte tel que modifié par le chap. 39 du statut de 1891. La somme de \$100 a été déposée au crédit du receveur général le 14 avril 1894.

18 septembre 1893.—Le vapeur *Saskatchewan*, de Winnipeg. Des poursuites ont été intentées contre le propriétaire, le capitaine et le mécanicien pour avoir transporté des passagers sans certificat d'inspection et sans avoir un mécanicien muni d'un certificat. La cause de J. O. Walker, qui faisait l'office de mécanicien, s'est instruite devant le magistrat de police à Winnipeg. Il fut condamné à \$100 d'amende.

La cause de Peter McArthur, propriétaire, pour avoir employé un mécanicien non muni de certificat et transporté des passagers sans certificat d'inspection, s'est instruite devant le juge de comté à Portage-la-Prairie, le défendeur a admis l'accusation comme fondée et fut condamné à \$100 d'amende et à \$3.50 de frais pour avoir employé un mécanicien non muni de certificat ; et à \$50 d'amende et \$1.25 de frais pour avoir transporté des passagers sans certificat. Les amendes ont été déposées au crédit du receveur général le 12 janvier 1894.

8 septembre 1893.—Le vapeur *Caledonia, C.B.* Une poursuite a été instituée contre les propriétaires pour n'avoir pas employé un mécanicien muni d'un certificat ; la cause s'est instruite devant les juges de paix H. A. Miller et Benjamin Duglus, à Vancouver, C.-B., le 12 octobre 1893. L'action a été déboutée avec dépens, qui s'élevaient à \$33.80.

Les magistrats ont débouté l'action en alléguant que la circonstance était exceptionnelle et que la compagnie avait agi conformément aux dispositions de l'art. 43 de la loi.

17 octobre 1893.—Le vapeur *Golden City*, de Peterborough. Une poursuite a été intentée contre le propriétaire :

- 1°, pour avoir navigué sans mécanicien avant le 8 juillet 1893 ;
- 2°, pour avoir transporté plus de passagers que le vaisseau était autorisé à le faire ;
- 3°, pour avoir navigué à différents temps sans capitaine muni de certificat.

La cause s'est instruite devant le magistrat à Peterborough, le 5 décembre 1893, et le défendeur confessa jugement à l'accusation d'avoir engagé un mécanicien non muni d'un certificat, ce pourquoi il fut condamné à \$100 d'amende et les frais. Le magistrat ayant des doutes sur sa juridiction relativement à l'accusation n° 3, l'affaire fut remise au 20 janvier 1894, date à laquelle le défendeur fut condamné à \$100 et à \$5.75 de frais. L'accusation n° 2 ne fut pas instruite, la preuve étant insuffisante.

22 mars 1894.—Thomas Donnelly, inspecteur de coques, déposa une plainte devant G. Edmoson, magistrat de police du comté de Peterborough, déclarant que S. Reynolds, propriétaire du vapeur *Golden City*, employait un mécanicien non muni de certificat le 6 juillet 1893. Le défendeur ayant comparu et confessé jugement, fut condamné à \$100 d'amende et les frais. Total des amendes, \$100.

Le ministère a remis à l'étude l'accusation d'avoir navigué contrairement aux dispositions de la loi avant le 8 juillet 1893. On constata que le *Golden City* n'avait pas transporté de passagers avant le 8 juillet et qu'il n'y avait pas lieu d'avoir un mécanicien autorisé; mais pour une raison ou pour une autre le propriétaire confessa jugement d'avoir navigué illégalement après le 8 juillet. On constata que c'était une erreur puisqu'il avait un mécanicien autorisé après cette date, et qu'en conséquence il n'y avait pas d'infraction à la loi. Les amendes dans les deux causes furent remises, moins les frais, en vertu d'un arrêt du conseil du 24 juillet 1894.

29 décembre 1893.—Les vapeurs *Georgia Blake*, *Frank Reid*, *Eagle* et *Maggie May*. Des poursuites furent instituées pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur sur les accusations qui suivent. Les causes furent instruites devant le magistrat à Little-Current le 6 juin 1894. Le remorqueur *Maggie May*, pour avoir transporté des passagers sans certificat d'inspection, a été condamné à \$50 d'amende.

Le *Frank Reid*, pour avoir employé comme mécanicien une personne qui n'avait pas de certificat alors que le vaisseau transportait des passagers, a été condamné à \$100 d'amende. De plus, des accusations semblables à celles portées contre le vapeur précédent ont été maintenues et des amendes de \$50 et de \$100 respectivement ont été imposées.

Le remorqueur *Eagle*, mêmes accusations que dans le cas précédent. A l'instruction on a produit un certificat d'inspection et la première accusation a été déboutée. Quant à la seconde accusation, le propriétaire a confessé jugement et a été condamné à \$100 d'amende.

Dans l'affaire du *Georgia Blake* les faits n'ont pas soutenu les accusations. On a reçu une requête des habitants de la localité demandant la remise de l'amende, parce que c'était la coutume depuis 20 ans, dans les circonstances imprévues et lorsqu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport, de faire voyager les vapeurs, et ils ignoraient qu'ils agissaient contrairement à la loi et disaient qu'à l'avenir ils se conformeraient aux dispositions de l'acte. Le ministre de la marine et des pêcheries recommanda la remise des amendes à la condition que tous les frais fussent payés par les propriétaires. L'arrêt du conseil du 3 novembre 1894 fait remise des amendes.

22 décembre 1893.—Le remorqueur *Grace Darling*. Une poursuite a été intentée pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur et à l'acte qui régit les capitaines et les seconds. La cause s'est instruite devant le magistrat de police d'Algoma, à Massey, le 13 mars 1894. Le défendeur a confessé jugement aux trois accusations et a été condamné à \$100 d'amende dans chaque cas: 1^{re}, pour avoir transporté des passagers le 22 octobre 1893 sans certificat d'inspection pour cet objet; 2^e, pour avoir commis la même infraction le 28 novembre 1893; 3^e, pour avoir employé un mécanicien non autorisé lorsque le vaisseau transportait des passagers.

On représenta que le propriétaire du remorqueur n'avait pas intentionnellement enfreint la loi. Voici les circonstances telles que relatées par ceux qui étaient à bord du remorqueur comme passagers: Le remorqueur a recueilli un certain nombre de personnes qui se rendaient dans une chaloupe à voiles à des offices religieux le dimanche. Comme le vent n'était pas favorable pour la chaloupe, le capitaine du remorqueur l'a pris à sa remorque; quelques-unes des personnes montèrent à bord du remorqueur pour se réchauffer, mais il ne fut pas exigé de passage, et il ne semble pas que le capitaine du remorqueur ait eu une autre intention que celle de prêter secours aux personnes qui se rendaient à l'église, et cela à leur demande pressante. En présence de ces faits les amendes furent remises sur paiement de tous les frais, en vertu d'un arrêt du conseil du 16 avril 1894.

21 décembre 1893.—Le vapeur *Penticton*. Une poursuite a été intentée contre M. Thomas Ellis, de Penticton, C.-B., comme propriétaire, pour avoir transporté de la dynamite contrairement à la loi. On constata qu'à l'époque où la faute a été commise le vapeur était sous la responsabilité de M. Thomas Reilly en vertu d'un contrat à cet effet. M. Reilly fut traduit devant M. Price Ellison, magistrat stipendaire pour la région, et fut condamné à subir son procès aux assises suivantes du tribunal compétent. Son avocat demanda au juge de comté la faveur d'un procès sommaire, chose que lui fut accordé. M. Reilly confessa jugement et exprima du regret de sa faute; il fut condamné à \$50 d'amende, somme qu'on a transmise au ministère le 20 juin 1894.

7 septembre 1893.—Le vapeur *Rocket*. Une poursuite fut intentée pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. La cause fut portée devant le magistrat de police à Cornwall, le 30 septembre 1893, et remise au 4 octobre.

Les accusations comportaient que le vaisseau avait navigué sans certificat d'inspection et que, sans certificat, il avait transporté des passagers, du mois de mai au 23 août 1893.

Le magistrat débouta l'action et le procureur de la couronne interjeta appel.

L'appel s'instruisit devant le juge Pringle, à Cornwall, le 12 juin 1894. Le défendeur confessa jugement et fut condamné à \$50 et à tous les frais judiciaires.

L'amende et les frais n'ont pas été acquittés et des procédés ont été pris pour la vente du vaisseau en recouvrement des frais et de l'amende.

28 juin 1894.—Les vapeurs *Mary Arnott*, *Verbena May*, *Victoria* et *Ocean Lilly*. Des poursuites ont été intentées contre les propriétaires sur les chefs d'accusation qui suivent: Pour avoir navigué sans certificat d'inspection affiché à bord, pour avoir négligé de remettre une copie du certificat au percepteur de la douane, et pour avoir négligé de faire inspecter le vaisseau.

Les documents relatifs à ces causes sont encore au ministère de la justice et on n'est pas encore arrivé à une décision.

7 mai 1894.—Le vapeur *Lady of the Lake*. Une poursuite a été intentée contre le propriétaire, G. F. Marsh, pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. La cause s'est instruite devant le magistrat à Bracebridge, Ont., le 29 juin 1894, et le défendeur a été condamné à \$50 d'amende et les frais. L'amende a été déposée au crédit du receveur général le 18 juillet 1894.

21 octobre 1893.—Le vapeur *J. W. Steinhoff*. Une poursuite a été intentée contre le vaisseau ou le propriétaire pour avoir navigué contrairement à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. Le capitaine en fonction, M. Nelson Wiggle, a été assigné pour avoir fait un voyage de plaisir dans des eaux qui dépassaient les limites indiquées dans son certificat d'inspection. La cause fut instruite devant G. W. Denison, magistrat de police à Toronto, le 1^{er} novembre 1893, et ajournée au 3, au 10 et au 13 courant, date à laquelle le défendeur confessa jugement et fut condamné à \$50 d'amende qui devaient être versés immédiatement. Les frais se sont élevés à \$24.30.

Le capitaine Wagle paya l'amende et les frais sous protêt le 18 août 1894.

Amendes retenues.

Le vapeur *Erastus Wiman* et un chalan; amende imposée le 29 novembre 1893, le capitaine Denton, en qualité de propriétaire, \$70; le capitaine McKinney, en qualité de capitaine, \$20.

Le vapeur *Miramichi C.-B.*, amende imposée en novembre 1893, \$400, non acquittée. Le vaisseau a été vendu le 22 septembre 1894. Produit net de la vente, \$150.

Les remorqueurs *R. Stocker*, *W. Paul*, *C. W. Dennis*, *Tim Doyle*, de Montréal, amendes imposées le 7 février 1893, \$25 chacun; total, \$100.

Les vapeurs *Pert* et *Gwendoline C.-B.*, amendes imposées le 14 avril 1894, \$50 chacun; total, \$100.

Le vapeur *Saskatchewan*, de Winnipeg; M^r J. A. Walker a été condamné à \$100 d'amende le 23 octobre 1893 pour avoir agi comme mécanicien sans certificat, et Peter McArthur \$150 en qualité de propriétaire.

Le vapeur *Golden City*, de Peterborough, amende imposée le 22 janvier 1894 pour avoir navigué sans capitaine autorisé, \$100.

Le vapeur *Penticton*, C.-B., amende imposée pour avoir transporté de la dynamite contrairement à la loi, \$50.

Le vapeur *Lady of the Lake*, amende imposée le 29 juin 1894, pour avoir transporté des passagers n'ayant pas de certificat l'autorisant à ce faire, \$50.

Le vapeur *Steinhoff*, capitaine Nelson Wagle, amende imposée le 13 novembre 1893, pour avoir fait une excursion de plaisir avec des passagers dans des eaux au delà des limites indiquées dans le certificat du vapeur, \$50.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

EDWARD ADAMS,

Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 6.

EXPÉDITION DE BÉTAIL VIVANT.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	MOUTONS.		*BESTIAUX.			CHEVAUX.		COCHONS.		Foin.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
				Expédiés.	Perdus.	Gras.	A engrais.	Total.	Perdus.	Droits perçus.	Expédiés.	Perdus.			
1	1894.														
2	mai	Lake Huron	Liverpool	194	2			672	22 10	5			157,260	70,585	28
3	4	Sarnatian	Glasgow					291	8 78	186			73,160	26,010	27
4	6	Austrian	Londres					371	11 18			1	120,000	55,900	15
5	8	Hestia	Glasgow	400	3			361	14 83	70			91,225	36,000	16
6	8	Toronto	Liverpool					400	12 00				96,581	34,980	16
7	8	Genova	Londres					512	15 36				134,590	47,730	22
8	8	Partmore	Liverpool					407	12 21				96,930	38,850	16
9	9	Pickhuben	Londres					296	8 88				75,000	29,500	12
10	9	Lake Ontario	Liverpool				1	543	16 29	20			137,865	56,135	23
11	9	Pomeranian	Glasgow	501				384	15 03	107			91,760	45,100	19
12	9	Virginian	Liverpool					313	9 39				75,430	30,220	12
13	12	Warwick	Bristol	191	1			175	7 16				63,750	17,500	8
14	12	Fremona	Londres					390	11 70				117,320	39,230	16
15	12	Dominion	Bristol					357	10 71				89,770	35,940	14
16	12	Rosarian	Liverpool					510	15 30				114,921	47,790	21
17	15	Amarynthia	Londres	101				438	14 15	11			114,000	45,000	19
18	15	Mariposa	Londres	164				455	15 29	95			112,051	48,140	20
19	16	Lake Neigon.	Liverpool	49				16	5 46				16,659	8,170	7
20	16	Hibernian	Glasgow					201	9 96	98			82,815	33,360	14
21	16	Raumwell	Londres					190	6 03				73,630	34,320	11
22	17	Anvers	Londres					181	5 70				48,000	19,000	8
23	18	Hamilton	Bristol	525				222	11 91				50,000	18,100	7
24	18	Oregon	Liverpool					174	5 22				41,000	27,900	12
25	20	Baltimore	do	550				228	12 14	21			63,590	32,100	12
26	22	Dracona	Londres					279	8 37				19,000	28,000	11
27	22	Stenehoff	do					211	6 33				51,100	21,000	9
28	22	Tritonia	Glasgow	91				505	16 06	44			128,750	50,000	22
29	23	Lake Superior	Liverpool					557	16 71	20			135,560	52,745	22

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894—Suite.

Main table with columns: Numero, Date, Steamer, Destination, MOUTONS (Expédites, Perdus), *BESTIAUX (Gras, A engrais, Total), Droits perçus, CHEVAUX (Expédites, Perdus), COCHONS (Expédites, Perdus), Foin pour nourrir les animaux, Grain pour nourrir les animaux, Nombre d'hommes.

Summary table for sheep (MOUTONS) with columns: Date, Destination, Expédites, Perdus, Total, Droits perçus, and a final Total.

* Tout le bétail expédié cette année était prêt pour le marché. + Avaris dans une tempête; bétail et compartiments enlevés; le navire presque perdu. † Echoué à Contrecoeur, 5 jours employés à décharger et à recharger, entraînant la perte de moutons.

Main table for cattle (BŒUF) with columns: Numero, Date, Steamer, Destination, MOUTONS (Expédites, Perdus), *BESTIAUX (Gras, A engrais, Total), Droits perçus, CHEVAUX (Expédites, Perdus), COCHONS (Expédites, Perdus), Foin pour nourrir les animaux, Grain pour nourrir les animaux, Nombre d'hommes.

Marine.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894.—Suite.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	MOUTONS.		*BESTIAUX.			CHEVAUX.		COCHONS.		Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
				Expédités.	Perdus.	Gras.	A engrais.	Total.	Perdus.	Droits perdus.	Expédités.	Perdus.			
1894.															
228	30 oct.	Etolia.	Londres	687				181	12 30				76,500	18,500	10
229	31 do	Sarmatian	Glasgow					336	10 08	137			92,400	16,800	14
		Pour le mois.		28,638	*80			9,510	571 68	1,107			3,530,930	694,462	504
		Total au 30 sept.		90,703	668			69,850	3,004 11	3,968			20,305,679	7,378,350	3,269
		Total, à date		119,341	748			79,390	3,575 79	5,095			23,836,609	8,072,812	3,773
		Même période, 1893.		1,781				80,495	2,193 51	1,516					3,254
		do 1892.		15,914				95,192	1,903 84	1,628					3,863

* D'après les rapports reçus.

230	2 nov.	Gerona.	Londres	2259	6			160	27 39	44			125,400	53,940	17
231		Mexico.	Bristol	1,777	17			130	21 67				90,000	27,000	13
232	3 nov.	Baltimore.	Liverpool.	702	1			536	23 10	55			175,710	51,770	30
233		Numidian	do					387	11 61				117,170	17,980	16
234	4 nov.	Montevidean	Londres	1,362				332	23 58	69			140,500	17,980	20
235	7 do	Assyrian	Glasgow	1,195				217	8 46				62,260	21,590	9
236	8 do	Hispania.	Anvers.	354				354	10 62	16			109,000	18,000	14
237	9 do	Toronto	Liverpool.	369				369	15 26				110,700	18,000	16
238	10 do	Fremont	Londres	1,740				238	24 54				117,340	42,760	16
239	11 do	Concordia	Bristol.	1,547				192	21 24	19			66,130	33,790	13
240		Oregon	Liverpool					245	7 35				73,500	6,880	9
241	14 nov.	Austrian.	Londres	360				360	10 80				102,220	6,880	14
242		Pomeranian	Glasgow	270				270	8 10	135			84,830	23,920	10
243	15 nov.	Amarynthia	do					274	8 22				93,750	23,770	12
244	16 do	Hurona	Londres	2,000				321	9 68	21			132,750	42,000	21
245	17 nov.	State of Georgia.	Anvers.	1,380				140	13 00				84,000	25,600	11
246		Sticella	Liverpool					400	12 00	22			135,690	34,100	16
247	18 do	Mongolian	Anvers.	300				300	9 00				84,950	13,110	12
248		Bruxelles.	Anvers.	400				400	12 00				170,000	32,000	16

249	20 nov.	Buenos Ayrean.	Liverpool.	271				453	16 30				105,780	27,360	21
250		Iona.	Londres					351	28 35				170,260	32,440	22
251		Tritonia.	Glasgow					261	7 83				81,200	30,400	10
252	21 nov.	Alcides.	Bristol.	2,062				134	24 64				90,000	30,000	16
253	21 do	Dominion.	Liverpool.	806				381	19 49	24			120,000	40,000	19
254	24 do	Storm King	do	2,131				40	22 51				84,000	20,800	14
		Total.		20,439				7,245	421 74	528			2,717,240	648,910	385
		Rapport antérieur.		119,341				79,390	3,575 79	5,095			23,836,609	8,072,812	3,771
255		Total pour 1894.		130,780				86,635	3,997 53	5,623			26,553,844	8,721,722	4,156
		Total pour 1893.		3,743				83,322	1,41 2,297 94	1,660	137				3,388
260		Total pour 1892.		15,914				98,731	646 1,984 70	1,739	1262				3,863

GEORGE POPE,
E. B. MORGAN,

Inspecteurs.

MONTRÉAL, 24 novembre 1894.

PICOU, N.-E., 12 janvier 1895.

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre du 7 du mois courant, je dois vous dire que 1,206 moutons ont été expédiés de ce port le 13 décembre 1894, pour Glasgow, G. B., par le SS. *Hestia*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. McDONALD,

Percepteur des douanes.

RELEVÉ du bétail, etc., expédié de Halifax, N.-E., pour le Royaume-Uni, durant le mois de décembre 1894, donnant, le nombre, la date de l'envoi, les noms des navires, et les droits reçus.

Date.	Nom du steamer.	Nombre de bétail.	Nombre de moutons.
1894.			
15 déc.	SS. <i>Sarnia</i>	97	Aucun.
22 do	SS. <i>Numidian</i>	165	do

DAVID HUNTER,

Gardien du port.

ANNEXE N^o 7.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1894.

(Règlements établis pour la gouverne des quais, le 12 juin 1889.)

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
<i>Ontario.</i>				\$ c.
Ile Cockburn	Alfred Monck	16 avril 1894.	25 p. 100 des perceptions.	28 04
Goderich	Wm. Marlton	14 fév. 1894.	25 do ne devant pas excéder \$200 par an.	203 33
Kingsville	S. A. King	5 mai 1890.	25 p. 100 des perceptions.	75 00
Morpeth	Thos. McCallum	25 août 1891.	25 do	38 33
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888.	25 do	35 05
Sault-Sainte-Marie	W. H. Plummer	2 janv. 1890.	\$100 par an	759 92
Southampton	James Johns	31 oct. 1892.	25 p. 100 des perceptions.	
Summerstown	Aucun	4 juin 1891.	25 do	
Wiartern	H. R. A. Ely	10 déc. 1890.	25 do	70 99
<i>Québec.</i>				
Agnès	L. A. Roy	27 nov. 1891.	25 p. 100 des perceptions.	
Anse Saint-Jean	J. Desgagné	10 juin 1893.	25 do	105 13
Baie Saint-Paul	Aucun	25 août 1891.	25 do	
Baie Saint-Paul, bloc isolé.	A. Simard	25 août 1891.	25 do	254 72
Beauport	Félix Guillot	21 nov. 1891.	25 do	35 00
Berthier	Aucun		25 do	
Carleton	Jos. Cauchon	4 juin 1889.	\$50 par an	64 70
Cascades	Nérée Moreau	26 oct. 1892.	25 p. 100 des perceptions.	
Chicoutimi	Juste Ouelette	2 mai 1893.	25 do	215 01
Grande-Rivière	John Carbery	23 sept. 1892.	25 do	171 62
Ile aux Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890.	25 do	
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894.	25 do	
Les Eboulements	C. Tremblay	2 juin 1893.	25 do	176 89
L'Islet	Octave Morin	8 fév. 1893.	25 do	
Longueuil	D. Brisette	23 mars 1893.	25 do	130 12
Mégantic	D. J. Matheson	16 mai 1894.		
Malbaie	Elie Maltais	15 août 1893.		246 32
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889.	25 p. 100 des perceptions.	190 13
Percé	T. W. Flynn	19 janv. 1893.	25 do	104 26
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890.	\$50 par an	63 49
Rivière-Ouelle	J. H. dit Beaulieu	28 nov. 1892.	25 p. 100 des perceptions.	0 84
Rivière-du-Loup	Louis Pinze	16 sept. 1891.	25 do	260 00
St-Alphonse de Bagotville	Abel Tremblay	7 juill. 1891.	25 do	197 02
Saint-Jean d'Orléans	Chas. Langlois	16 déc. 1892.	25 do	
Saint-Laurent d'Orléans	Edouard Chabot	16 déc. 1892.		
Sainte-Cécile du Bic	L. N. Coté	20 juill. 1891.	25 p. 100 des perceptions.	
Tadoussac	A. Christiansen	7 juill. 1891.	25 do	108 29
Trois-Pistoles	Nap. Rioux	16 sept. 1891.	25 do	
St-Thomas de Montmagny	Eug. Hamond	20 mai 1892.	25 do	
<i>Nouvelle-Écosse.</i>				
Arisaig	John McInnis	27 août 1892.	25 do	
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888.	25 do	
Barrington	S. W. Crowell	12 août 1891.	25 do	175 45
Bayfield	Edward Randall	25 août 1888.	25 do	
Anse Belliveau	St. Clair Thériéau	24 nov. 1892.	25 do	170 08
Gr.-Anse, Co Lunenburg	John Teal	12 juin 1893.	25 do	
Broad Cove Marsh, Inverness Co	Hugh McDonald	19 oct. 1892.	25 do	

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
<i>Nouvelle-Écosse—Fin.</i>				\$ c.
Brooklyn.....	F. T. Gardiner.....	20 oct. 1882..	20 p. 100 des perceptions.	
Canada-Creek.....	C. E. Eaton.....	23 nov. 1888..	25 do	
Anse du Cap.....	M. A. Doucette.....	7 déc. 1891..	25 do	33 61
Centreville.....	W. M. B. Dakin.....	25 août 1888..	25 do	62 93
Ruisseau Chipman.....	Jas. Misaner.....	23 nov. 1888..	25 do	
Pointe de l'Église.....	Chas. F. Belliveau.....	20 août 1892..	25 do	44 08
Baie des Vaches.....	Arch. McKinnon.....	15 avril 1879..	7 $\frac{1}{2}$ do	2,227 00
Cranberry-Head.....	Abram Thurston.....	16 fév. 1889..	25 do	
Anse Delap.....	R. W. McCaul.....	28 nov. 1889..	25 do	5 63
Digby.....	H. B. Short.....	9 janv. 1891..	25 do	430 55
Eagle-Head.....	Nathan Leslie.....	9 do 1889..	25 do	
Baie de l'Est.....	Donald McInnis (fils de Ronald).....	5 avril 1886..	50 do	
Riv. de l'Est, havre de Sheet.	Malcolm McFarlane.....	20 mai 1890..	25 do	
Grand-Narrows, c. Victoria.		25 août 1888..	25 do	12 69
Grand-Narrows, comté de Cap-Breton.....	E. A. McNeill.....	6 nov. 1888..	25 do	69 04
Havre de Hall.....	Sydney Roscoe.....	23 do 1888..	25 do	
Hampton.....	Judson Foster.....	25 août 1888..	25 do	23 53
Harbourville.....	B. Morris.....	8 juin 1894..	25 do	27 00
Irish Cove.....	John Cash.....	17 sept. 1892..	25 do	
Maitland, comté de Hants.	C. S. Stuart.....	5 do 1888..	25 do	71 22
Maitland, c. de Yarmouth.	J. W. Raymond.....	14 avril 1890..	25 do	9 52
Margaretsville.....	T. J. Downie.....	25 août 1888..	25 do	76 13
Anse Météghan.....	H. F. Deveau.....	15 sept. 1888..	25 do	18 13
Rivière Météghan.....	Urbain Doucette.....	3 janv. 1883..	20 do	90 53
Pointe de la Milice.....	D. McIntosh.....	20 août 1892..	25 do	
Morden.....	Wm. Minnis.....	23 nov. 1888..	25 do	
Pte du Chêne (Kingsport)				199 50
Ogilvie.....	Martin Donnellan.....	13 juill. 1893..	25 p. 100 des perceptions.	
Parrsboro'.....	Thompson Tipping.....	26 nov. 1888..	25 do	62 23
Quai de Pickett.....	Andrew Bishop.....	24 déc. 1884..	25 do	109 59
Plympton.....	Wm. K. Smith.....	8 août 1890..	25 do	
Pointe Brulée.....	David Stevenson.....	23 nov. 1888..	25 do	
Port-George.....	W. Crawford.....	7 juin 1894..	25 do	43 23
Port-Greville.....	Geo. Hatfield.....	17 fév. 1893..	25 do	
Port-Hood.....	V. A. McDougald.....	17 mai 1892..	25 do	142 43
Port-Lorne.....	Samuel Beardsley.....	25 août 1888..	25 do	42 70
Rivière au Saumon.....	J. M. Deveau.....	25 nov. 1890..	25 do	
Saulniersville.....	John T. Saulnier.....	25 août 1888..	25 do	30 28
Ile Tancook.....	Amos Hüller.....	28 fév. 1893..	25 do	
Tracadie.....	J. M. Hall.....	6 nov. 1888..	25 do	
Tusket-Wedge.....	Jas. Cothreau.....	16 fév. 1889..	25 do	
Victoria.....	William Brown.....	11 do 1889..	25 do	4 24
Wallace.....	Don McKenzie.....	16 déc. 1892..	25 do	
Pubnico-Ouest.....	N. A. D'Entremont.....	9 avril 1890..	25 do	
Riv. de l'Ouest, h. de Sheet	Malcolm McFarlane.....	3 sept. 1889..	25 do	10 24
Pointe-Blanche.....	Elisha West.....	9 janv. 1889..	25 do	
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Boucouche.....	J. J. LeBlanc.....	2 mai 1892..	25 do	6 82
Campbellton.....	Alfred J. Venner.....	10 juin 1893..	25 do	98 03
Cap Tourmentine.....	Wm. B. Welsh.....	28 avril 1894..	25 do	76 26
Clifton, Stonehaven.....	J. W. Dealey.....	13 mai 1893..	25 do	
Dalhousie.....	W. J. Smith.....	27 juin 1891..	25 do	291 63
Cap Hopewell.....	Wm. Hamilton.....	9 avril 1890..	25 do	39 03
Quaco.....	W. H. Rourke.....	15 juill. 1892..	25 do	
Sint-Louis.....	E. Comeau.....	2 mai 1893..	25 do	
<i>Ile du Prince-Édouard.</i>				
Annandale.....	James Taylor.....	2 juill. 1885..	25 do	58 89
Bay-View.....	Joseph Harrington.....	2 oct. 1885..	25 do	9 42

Marine.

RELEVÉ des quais, etc.—Fin.

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
<i>Ile du P.-Edouard.—Fin.</i>				\$ c.
Belfast.....	Thos. McLennan....	21 juillet 1890.	25 p. 100 des perceptions..	81 92
Quai Brush.....	Levi R. Ings.....	18 sept. 1885.	25 do ..	115 37
Anse de Campbell.....	Angus McIntyre....	17 oct. 1888.	25 do ..	
Pointe de la Chapelle.....	Ronald McCormack.	18 sept. 1885.	25 do ..	20 66
Pointe de la Chine.....	W. S. N. Crane.....	18 do 1885.	25 do ..	28 88
Clifton.....	Wm. McKay.....	22 do 1886.	25 do ..	8 09
Crapaud et jetée de Victoria	James Day.....	12 mai 1890.	25 d ,	102 49
Georgetown.....	James Bourke.....	2 juill. 1885.	25 do ..	20 33
Quai d' Hickey.....	R. Webster.....	31 do 1891.	25 do ..	4 50
Higgin's-Shore.....	G. G. Henry.....	9 nov. 1891.	25 do ..	
Pointe de Hurd.....	R. Robblee.....	6 oct. 1888.	25 do ..	37 73
Kier's-Shore.....	James Crowley.....	28 avril 1894.	25 do ..	57 11
Lambert.....	Angus McQueen....	24 oct. 1891.	25 do ..	
Pointe Lewis.....	Jos. A. Macdonald.	15 avril 1891.	25 do ..	51 75
Ile McGee.....	Norman Gallant ..	9 nov. 1891.	25 do ..	
Rivière au Vison.....	B. Clow.....	30 juin 1891.	25 do ..	
Havre Murray-Sud.....	R. Murley.....	25 août 1891.	25 do ..	18 40
Crique des Neuf-milles.....	Edward Harrington.	29 oct. 1885.	25 do ..	
Cardigan-Nord.....	Donald McIntyre...	2 juillet 1885.	25 d.	34 08
Pinette.....	Aucun.....	.....	25 do ..	:
Pownal.....	Alex. McRae.....	2 oct. 1885.	25 do ..	32 16
Baie Saint-Paul.....	C. H. Lewellin.....	2 juillet 1885.	25 do ..	22 00
Souris.....	B. McEachern.....	3 juin 1884.	25 do ..	
Rustico-Sud, pont du Banc d'Huitres.....	Joseph Doucette...	2 oct. 1885.	25 do ..	36 00
Stevens et Montague.....	Angus McQueen....	24 do 1891.	25 do ..	89 06
Rivière de l'Esturgeon.....	Bernard Kearney...	18 sept. 1885.	25 do ..	36 00
Rivière Tignish.....	Geo. Conroy.....	2 oct. 1891.	25 do ..	113 03
Rivière Vernon.....	J. G. McKenzie....	19 do 1885.	25 do ..	89 47
Ile Boisée.....	M. H. McMillan...	16 mai 1889.	25 do ..	

RÉCAPITULATION.

	\$ c.
Ontario.....	1,210 66
Québec.....	2,323 54
Nouvelle-Ecosse.....	4,191 56
Nouveau-Brunswick.....	511 77
Ile du Prince-Edouard.....	1,057 31
Total des droits de quai perçus.....	9,294 84

A AJOUTER—Reçu par les capitaines de ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—

Capitaine de port—Fort-William, Ont.....	\$ 20 00
do Port-Arthur, Ont.....	2 50
do Saint-Jean, Qué.....	47 00
do Cap-Canso, N.-E.....	
do Jetée Internationale, N.-E.....	
do South-Bar, N.-E.....	
do Yarmouth, N.-E.....	
do Chatham, N.-B.....	14 00
do Nanaimo, C.-B.....	15 00
do Vancouver, C.-B.....	60 50
	159 00
Revenu total des quais et havres.....	9,453 84

Ce relevé ne montre que le montant perçu par le département et placé au crédit du receveur général jusqu'au 30 juin 1894.

ANNEXE N^o 8.

SERVICE DES SIGNAUX, CANADA.

BUREAU DU SURINTENDANT, QUÉBEC, 17 novembre 1894.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure le rapport annuel et les annexes A, B et C, pour l'exercice finissant le 30 juin 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. J. McHUGH.

QUÉBEC, 30 septembre 1893.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport ci-après sur ce service pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Comme les années précédentes, il a été envoyé du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent, des rapports donnant la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver et du printemps, ainsi que le signalement des navires remontant et descendant.

L'hiver de 1893-94 fut aussi remarquable, par la grande quantité ainsi que par l'époque prématurée de la tombée de la neige et de la formation de la glace, que les deux hivers passés le furent par l'exemption de toute glace. La glace s'est formée rapidement et ferma tous les havres, qui restèrent ouverts durant l'hiver de 1892-93.

La glace que rencontrèrent les steamers remontant le fleuve se trouvait en dehors et en dedans du golfe, sur une étendue de 100 milles à l'ouest des Rochers aux Oiseaux, et au nord dans la direction de l'île Sainte-Marie jusqu'aux côtes du Labrador, comme on le verra dans l'annexe A.

La côte ouest de Terre-Neuve et le détroit de Belle-Isle furent fermés à la navigation durant tout l'hiver par une glace épaisse.

Le détroit de Canso fut fermé le 9 janvier et rouvert le 28 avril. En 1893 il fut fermé le 8 janvier et libre le 22 avril.

La baie ou havre de Pleasance, îles de la Madeleine, fut ouvert à la navigation le 27 avril.

Le havre de Sydney, qui fut navigable tout l'hiver de 1892-93, resta fermé cette année du 2 février au 26 avril.

Au port Mulgrave, détroit de Canso, la condition des glaces dans le détroit est, dit-on, la même que pendant les deux dernières saisons, à Halifax N.-E., Victoria, N.-E., et Charlottetown, I. P.-E., jusqu'à la fermeture de la saison de la navigation.

La station de quarantaine de la Grosse-Île signala comme en 1892 tous les vaisseaux transatlantiques; les personnes intéressées dans la marine marchande apprécient beaucoup ce service. Ces rapports sont envoyés au département par la ligne de télégraphie du gouvernement à Québec.

Marine.

Du 1^{er} au 20 avril trois rapports par semaine furent obtenus et transmis aux chambres de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., Québec, et Halifax, N.-E., ainsi qu'à la presse de Montréal et de Québec, à l'agent du ministère, à Québec, à l'agent de la douane et de l'immigration, aux agents des lignes transatlantiques, aux pilotes faisant le service en aval et en amont de Québec, et à M.M. H. Fry et C^{ie}, agents des Lloyds, à Québec.

A partir du 21 avril, des rapports furent reçus et transmis, comme je viens de le dire. La *News Room* à Sydney-Nord reçoit aussi des rapports pendant la saison de la navigation. En outre, on envoie au médecin de la quarantaine, à Rimouski, le signalement des vapeurs de la malle, le nom de la station et l'heure de leur passage quand ils sont signalés pour la première fois.

Le surintendant en chef du service de la quarantaine à la Grosse Ile reçoit des détails sur la température, le vent et le signalement de tous les transatlantiques ou des vaisseaux étrangers.

Enfin, il est transmis à la Pointe-aux-Esquimaux, pour la gouverne de la flotte de pêche, des renseignements sur le vent, la température et la glace dans les environs d'Anticosti, de îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'île Saint-Paul et du Cap-Ray, Terre-Neuve.

C'est la troisième saison où il n'a pas été vu de glace dans le voisinage de Saint-Pierre Miquelon.

Le bureau ici a fourni aux agents d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'île Saint-Paul, du Cap-Ray, Terre-Neuve, de la Pointe-Basse, de Sydney-Nord, à partir du 18 avril, et à ceux du Cap-Race, à compter du 13 avril, de complets renseignements sur le vent, la température et le mouvement et l'état de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires qui auraient pu le demander.

NAVIGATION.

4 mars.—Ile Saint-Paul, clair, calme, glace épaisse partout. Arr. ce matin du ss. *Algerine*.

19 mars.—Deux goélettes arrivées au quai de Rimouski de Bersimis, continuent et arrivent à Québec le 21 mars.

25 mars.—Goélette *Salmon Queen* arrivée de la Malbaie.

14 avril.—Ss. *Constance* quitte Québec pour le bas.

17 avril.—La goélette des pilotes n^o 1 quitte ses quartiers d'hiver. Les remorqueurs *Florence*, *C. W. Jones* et *Relief* commencent les opérations de la saison. Goélette *Chauveau*, de Pentecôte, arrive de Manicouagan.

18 avril.—Le paquebot *Polino* part pour Saint-Jean de Terre-Neuve.

19 avril.—Un bateau à vapeur à deux mâts passe à l'île Saint-Paul.

20 avril.—Le remorqueur *Challenger* part pour la Grosse-Ile avec le personnel de la quarantaine.

23 avril.—Le bâtiment à vapeur *Premier*, venant des Indes occidentales et chargé de fruits pour Montréal, est entré dans le golfe, jusqu'à 20 milles du Rocher aux Oiseaux. Il rencontra un champ de glace se répandant dans toutes les directions. Le navire, après avoir suivi le côté est de la glace, a passé la pointe Heath et s'est rendu jusqu'à Meccatina et la côte du Labrador, mais trouvant le passage fermé a rebroussé chemin et s'est rendu à Halifax à la date citée.

1893—20 novembre.—Le paquebot *Vancouver*, en destination de Liverpool, part avec les malles.

1893—24 novembre.—Le *State of Alabama*, en destination de l'Angleterre, est le dernier navire quittant le Canada, ainsi que le vapeur *Louisburg*, en destination de Sydney, Cap-Breton.

1893—30 novembre.—Le paquebot *Polino*, commandé par le capitaine Lachance, arrive de Terre-Neuve.

5 décembre.—Le vapeur *Constance* arrive du bas du fleuve, après avoir rencontré beaucoup de glace.

1894—25 avril.—Le navire à vapeur *Phœnix*, commandé par le capitaine Pick, venant de Messine, en destination de Montréal, fait rapport à son arrivée qu'il a rencontré de la glace à 25 milles à l'ouest du cap Ray, et que cette glace l'a complètement entouré jusqu'à l'île d'Anticosti, où il est arrivé le 22 avril.

23 avril.—Chemin libre sur un parcours de 100 milles jusqu'à la pointe des Monts. Le navire continue sa course vers Québec sans rencontrer d'autres glaces.

1894—1^{er} mai.—Le paquebot *Sardinian*, capitaine Moore, est le premier paquebot arrivé de Liverpool, le 19 avril.

1894—8 mai.—Le premier voilier transatlantique *Ship Hooding*, capitaine Larsen, parti le 7 avril de Moss, Norvège, est arrivé. Le premier vaisseau était arrivé le 5 de mai en 1893.

RAPPORTS DES CAPITAINES.

1^{er} mai.—Arrivée du vapeur *Lake Ontario* venant de Liverpool, 2 avril, après avoir rencontré de grands champs de glace autour du Rocher aux Oiseaux. Pas de glaces sur le restant de sa course.

1^{er} mai.—Le bâtiment à vapeur *Dominion*, commandé par le capitaine Cross et venant de Bristol, rencontre 13 montagnes de glaces à l'est du cap Race et des banquises à partir de 25 milles à l'est du cap jusqu'à 10 à l'ouest. Rendu à 25 milles N.N.O. du Rocher aux Oiseaux le navire passa à travers les débris d'une banquise sur un parcours de 20 milles.

1^{er} mai.—Le vapeur *Pickhuben*, commandé par le capitaine Splerdt, de Hambourg, 18 avril, passa le cap Ray par une tempête de neige, et traversa de grands champs de glaces au large du Rocher aux Oiseaux sur une étendue de 100 milles.

2 mai.—Le vapeur *Toronto*, parti de Liverpool le 19 avril, rencontre des montagnes de glaces à l'est du cap Race, puis traverse sur un parcours de 20 milles de la glace épaisse aux environs du Rocher aux Oiseaux.

PÊCHE AU LOUP-MARIN.

Un essai nouveau dans cette ligne a été fait par une maison commerciale de Halifax. Cette maison a acheté le bâtiment à vapeur *Newfoundland*, lequel est parti du port de Halifax le 1^{er} mars et est passé au Cap Nord, Cap-Breton, se rendant sur les lieux de pêche.

13 mars, 14 goélettes ayant en moyenne un équipage de 10 hommes chacune sont parties de la Pointe-aux-Ésquimaux pour le golfe et le détroit de Belle-Isle, et sont revenues avec les produits de pêche suivants :—

Goélette *Eugénie*, 800 loups marins, gros.

“ *Emilia*, 630.

“ *Labrador*, aucun.

“ *H. B.*, 820.

“ *Java*, aucun.

“ *Acara*, aucun.

“ *Stella Marie*, 150.

“ *Str. Anne*, 800.

“ *Phœnix*, 12.

“ *Gleaner*, aucun.

“ *Pioneer*, aucun.

“ *D. Cronan*, 750.

“ *C. M. G. P.*, 15.

“ *Marguerite*, aucun.

Marine.

Dix goélettes ont quitté les îles de la Madeleine avec un équipage de 12 hommes chacune, et sont revenues avec le résultat suivant :—

Goélette *Wilhome*.

“ *Albert*.

“ *Marie Enesie*.

“ *Richard B*.

“ *Goldhunter*.

“ *Lion*.

“ *Canadian*, 1,000.

“ *Lady Adele*, 1,000.

“ *Mary Jane*.

“ *Mary Joseph*.

Les deux goélettes suivantes vendirent leurs produits aux îles de la Madeleine.

Goélette *Evelyn*, 800 loups marins, gros.

“ *Una*, 1,100.

26 mars ; 200 tués à Grosse-Ile, îles de la Madeleine.

2 avril ; bâtiment à vapeur *Panther* au cap Ray, Terre-Neuve, 22,000.

7 avril ; île Saint-Paul, un troupeau au large.

7 avril ; 5,500 jeunes tués à l'île Bryon.

10 avril ; 200 tués dans le havre de Necil, îles de la Madeleine.

Respectueusement soumis,

G. H. McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE A.

Rapport sur la glace, etc., dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte ouest de Terre-neuve, d'après les notes des agents du ministère à Belle-Isle, Cap-Bauld, Cap-Norman, Forteau, Ile Greenley et Pointe-Riche, Terre-neuve, depuis juillet 1893 jusqu'à juin 1894.

BELLE-ISLE.

3 décembre.—Première apparence de la glace; en 1892 la première glace solide s'est formée le 23 décembre. Le dernier navire pour la mer a passé en vue le 12 novembre. En 1892 la chose était arrivée le 22 novembre. Un vapeur a passé le 26 se dirigeant vers le sud, probablement un charbonnier venant des mines de Green-Bay et se dirigeant vers Sydney. Il n'y a eu ni neige ni température froide en novembre. On peut dire que l'hiver a commencé le 13 décembre; la glace se forma dans l'eau calme tout le mois durant, avec un vent E.S.E., laissant passage à travers la glace. Il n'a pas été difficile de naviguer. On eut des coups de vent dans la dernière partie du mois, parcourant de 50 à 70 milles à l'heure, d'après l'anémomètre.

On n'a pas vu de banquises en novembre ou décembre, de la brume assez fréquemment et peu de neige, dont la première tombée arriva le 28 décembre.

Janvier.—Une grande étendue de glace se forma durant ce mois dans les détroits vers le nord, mais un bon vent E.S.-E. souffla durant presque tout le mois, grâce auquel les vaisseaux ont trouvé moyen de passer.

Une légère brume, comparativement aux autres années. Elle parut les 9, 11 et 13 seulement.

On n'a pas remarqué de banquises durant ce mois.

Février.—Le mois de février fut froid et orageux, et il y eut de fréquentes tombées de neige. Les 7, 8 et 9, la neige tomba et s'amoncela en bancs de 20 pieds. La glace se forma durant tout le mois, laissant passage toutefois vers l'est. Jusqu'au 23 les navires pouvaient passer soit au nord ou au sud, selon la direction du vent. Un vent frais a été plusieurs fois signalé, mais la glace était épaisse et il n'a pas réussi à la casser. On n'a pas eu de glace ou de neige venant du nord. A cause de la froide température, la glace ne s'est pas brisée.

Quelques troupeaux de phoques ont été vus gagnant le nord le 28 et le 29.

Mars.—Durant la première partie du mois la température a été douce et agréable. La glace des détroits gagna la mer, celle de plusieurs lacs environnant de même; de sorte que les navires eurent toute chance de passer. Après le 14 le temps se mit au froid et à l'orage, et demeura ainsi jusqu'à la fin du mois. Le premier jour du printemps, qui se trouvait le 23, le thermomètre marquait 5° au-dessous de zéro. Il y eut beaucoup de jeunes phoques les 13 et 14, mais ils gagnaient le sud, poussés par les vents du nord. On n'a pas remarqué autant de bateaux de pêche au phoque que durant les années précédentes. Aucune banquise.

Avril.—Durant la première partie du mois les détroits furent presque exempts de glace, à l'exception de ceux du sud. Le 7, une grande étendue de glace gagna le détroit, l'obstruant complètement. Nombre de banquises, quelques-unes, immenses, étaient poussées dans la mer dans la direction du sud—bon nombre de petites se dirigèrent vers les détroits. Les détroits restèrent bloqués durant tout le mois. Le 2 un vapeur pêcheur du golfe descendit venant de l'ouest et ouest-sud-ouest. Le 13 un steamer est entré bien avant dans les détroits et essaya de se diriger vers l'est sans le pouvoir. Le 22, deux steamers de la flotte du nord s'avancèrent jusqu'au bord de la glace, s'étendant sur 10 milles, mais n'ont pu entrer. La neige est tombée le 21 seulement.

Marine.

Mai.—Ce mois fut orageux, nous avons eu des vents du S.-E. au N. qui permirent aux glaces de bloquer les détroits et de demeurer stationnaires durant la dernière partie du mois. On pouvait voir l'eau par-dessus, mais cette eau n'a pas travaillé la glace, vu que celle-ci se trouvait resserrée dans la direction de l'ouest. On n'a vu ni vaisseaux, ni phoques, ni rien de vivant durant ce mois. Les canards ou autres oiseaux ne sont pas venus dans cette île cette année, comme vers la même date les années précédentes. Glace et brume tous les deux jours.

Juin.—La première partie du mois, comme celle du mois de mai, mais plus de brouillard, et de la pluie accompagnée de tonnerre et d'éclairs le 23. Une tempête de neige le 12. Le vent vira à l'ouest et chassa la glace au sud, où elle demeura en bloc. Le 12 juin le steamer "——", sous le commandement du capitaine Clanford, est arrivé; il a l'habitude d'arriver le 25 mai.

13 juin.—Le commandant Curzon du steamer de Sa Majesté *Cleopatra*, vint voir s'il ne pourrait sortir son navire des glaces. Ce navire fut de bonne heure dans les glaces, au large de Port-Riche, Terre-Neuve, et demeura là; le navire était dans une position dangereuse. On a fourni un rapport au commandant et on lui a montré le chemin; le vaisseau, gagnant le S.-E., a pu sortir des glaces.

18 juin.—Le capitaine Thomas Gunn, de la goélette *Beulah*, Baie-Verte, arrivé à la station de pêche, au havre de l'îlet aux Alouettes, rapporte qu'il a quitté la baie Verte le 18 mai et trouvé le chemin obstrué par la glace. Le steamer de la maille fut bloqué au cap Jean durant 2 semaines par un champ de glace au sud du Cap Bauld. Il dit aussi que 100,000 phoques furent tués sur la côte de la baie Verte.

27 juin.—Brouillards accompagnés de grains. Un steamer de la ligne Dominion et un autre passèrent à l'ouest, et 40 goélettes de pêche au nord.

29 juin.—Steamer *Panther* et 150 goélettes sont passés au nord.

BANQUISES.

1er février,	2, vers l'est.		1er mai,	126, vers le sud et S.-E.
3 "	3 "		5 "	113 "
7 "	4 "		9 "	146 "
11 "	6 "		12 "	142 "
14 "	3 "		15 "	78 "
1er mars,	10 "		18 "	86 "
6 "	8 "		1er juin	289 "
9 "	6 "		4 "	368 "
20 "	4 "		5 "	275 "
24 "	10 "		9 "	199 "
29 "	10, vers le sud-est.		11 "	246 "
2 avril,	43 "		14 "	250 "
5 "	40 "		16 "	163 "
7 "	37 "		18 "	187, vers le S. S.-E.
15 "	63, vers le sud et S.-E.		20 "	129 "
17 "	69 "		23 "	87 "
20 "	74 "		25 "	69 "
24 "	163 "		27 "	113 "
26 "	178 "		29 "	121 "

CAP BAULD, TERRENEUVE.

Comme je le dis dans mes rapports antérieurs, la distance entre ce cap et Belle-Isle n'étant que de 14 milles, les observations au sujet du temps, du vent, etc., varient peu.

Pas de phoques tués sur la rive, quoique des milliers aient été vus sur la glace.

CAP NORMAN.

19 octobre.—Première tombée de neige, accompagnée d'une légère gelée, vent du nord.

15 décembre.—La première glace sur le long de la côte. La neige est tombée durant 14 jours de ce mois. Du 15 du courant au 15 de juin le détroit est resté solidement fermé par la glace. Il a neigé, durant ce temps, 79 jours.

16 mars.—400 jeunes phoques sont venus à terre ici. Ils sont nombreux sur les glaces et s'en vont vers l'ouest.

BANQUISES.

1893.—Août, 23 vues tous les jours (en moyenne).	1894.—24 mai, 45 vers le nord et l'est.
“ Septembre, 6	“ 25 “ 45
“ Octobre, 4	“ 26 “ 36
“ Novembre, 2	“ 27 “ 35
“ Décembre, 2	“ 28 “ 40
1894.—1er au 15 mai, 3.	“ 29 “ 45
“ 21 “ 44, vers le nord et l'est.	“ 30 “ 83
“ 22 “ 44	“ 31 “ 82
“ 23 “ 45	“ Du 1er au 31 juin, 64 vues en moyenne, une fois par jour.

POINTE AMOUR—CÔTE DU LABRADOR.

Se trouvant presque à la même latitude que le cap Norman, les observations relatives à la température, au vent, etc., sont presque identiques.

12 mars.—Un troupeau de jeunes et de vieux loups marins, d'à peu près mille, sur la glace, en mouvement.

14 mars.—Un bâtiment à vapeur, de pêche, entraîné par la glace à la dérive.

19 mars.—Un bâtiment à vapeur, de pêche, tue et embarque des loups marins ici.

11 avril.—Un bâtiment pêcheur, pris par la glace, dérive dans la direction de l'est.

16 mai.—Quelques loups marins, pris dans les rets.

17 juin.—Première morue prise; chevreuils abondant.

BANQUISES.

Depuis le 17 mai jusqu'au trente juin il en passe en moyenne 10 par jour.

ILE GREEELY—CÔTE DU LABRADOR.

18 octobre 1893.—Première neige du nord. Le vent N.-E. règne pendant ce mois.

Novembre.—Vents du N.-E. et du S.-E. accompagnés de neige, de grésil et de pluies pendant plusieurs jours.

16 décembre.—Première glace le long du rivage. A partir de cette date jusqu'au 13 juin 1894, le détroit et le golfe ont été couverts de glace solide et flottantes.

Le vent d'est a régné tout l'hiver et jusque vers la fin de mai, alors qu'il a pris une direction O., N. et S.-E.

13 juin.—Premier bâtiment à vapeur en vue.

BANQUISES.

1893, 26 juillet.—3 en vue à 2 milles; 9 et 13 août, 2 en vue à 3 milles; 4 et 13 septembre, 1 en vue à 2 milles.

POINTE-RICHE, TERRENEUVE.

1893, 18 octobre.—Première apparence de neige; le 19 il y a de la gelée.

25 décembre.—Première glace le long de la côte.

Marine.

1894, 4 janvier au 16 mai.—Glace épaisse à perte de vue. Les vents gardent la direction N.-E. à S., sauf quelques brises de l'ouest tout l'hiver.

1894, 16 mars.—Un bateau-pêcheur dans les glaces à 10 milles, à l'ouest, au large d'ici. Les loups marins sont en grand nombre sur la glace, mais on ne peut les chasser, la glace étant trop mince pour s'y aventurer.

29 mars.—Bâtiments pêcheurs tuant et prenant des loups marins.

3 et 4 avril.—Environ 600 loups marins tués ici.

2 mai.—Un brick français arrivé aujourd'hui.

Du 11 au 15 juin.—Des champs de glace à 6 milles d'ici.

CAP-RACE, TERRENEUVE.

BANQUISES.

30 avril.—Temps clair, vent du nord. 6 banquises dispersées au sud et au sud-est. Pas de champs de glace.

2 mai.—Clair et calme; glace près de la côte; 7 banquises en vue.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,

Inspecteur, service des signaux.

ANNEXE

POSTES DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORES ET DE
FLEUVE ET GOLFE
RIVE SUD DU FLEUVE

Postes des signaux.	Bureaux de télégraphe	Phares.	Poste de pavilions.	Poste de sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnie de télégraphe faisant le service.
1 L'Islet.....	Bur. de tél.		Pavil.		41	Great North-western Co.....
2 Rivière-du-Loup.....	do	Phare	do		95	do
3 Pointe-au-Père.....	do	do	do		157	do
4 Petit-Métis.....	do	do	do		197	do
5 Matane.....	do	do	do			do
6 Cap-Chatte.....	do	do	do		230	do
7 Rivière-Martin.....	do	do	do		255	do
8 Cap-Madeleine.....	do	do	do		288	do
9 Pte-de-la-Renommée.....	do	do	do		318	do
10 Cap-Rosier.....	do	do	do		339	do
RIVE NORD DU FLEUVE						
11 Port-Neuf.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		145	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
12 Manicouagan.....	do	do	do		187	do do
13 Pointe-des-Monts.....	do	Phare	do		224	do do
COTE DE						
14 Cap-Désespoir.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		372	Great North-western Co.....
15 Pointe-au-Maquereau.....	do	do	do		394	do
COTE DU						
16 Pointe-Escuminac.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		450	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
ILE						
17 Pointe Ouest.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		328	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
18 Pointe Sud-Ouest.....	do	do	do		358	do do
19 Pointe Sud.....	do	do	do		408	do do
20 Pointe Heath.....	do	do	do		428	do do
ILES DE LA						
21 Grosse-Isle.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		467	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
22 Ile Amherst.....	do	do	do		471	do do
CAP-BRETON,						
23 Meat-Cove.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		529	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
24 Pointe-Basse.....	do	do	Sémaphore.		575	do do
ILE SAINT-						
25 Poste principal.....	Téléphone	Phare	Pavil.		528	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
TERRE						
26 Cap-Ray.....	Bur. de tél.	Phare	Pavil.		542	G. féd., Anglo-Amér. Cable Co., W.U. et G.N.W. Co..

B.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.
SAINT-LAURENT.
SAINT-LAURENT.

Taux par 10 mots et mois additionnels.	Date où le poste a été établi.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Sal. annuel payé par le ministère de la mar.
25c. et 1c.	28 oct. '79.	Mme J. B. E. Fortin...	L'Islet.....	L'Islet.....	Qué.	\$50
do	16 nov. '81.	L. T. Piuze.....	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata.....	do	50
do	22 nov. '79.	John McWilliams.....	Pointe-au-Père.....	Rimouski.....	do	50
do	17 nov. '79.	Jules Martin.....	Petit-Métis.....	do	do	50
do	5 nov. '79.	P. Desjardins.....	Matane.....	do	do	50
do	19 sept. '79.	Treffé Côté.....	Cap-Chatte.....	Gaspé.....	do	50
do	23 sept. '79.	Jean Gauthier.....	Rivière-Martin.....	do	do	50
do	9 oct. '79.	J. F. Sasseville.....	Cap-Madeleine.....	do	do	50
do	14 oct. '80.	James Ascah.....	Rivière-au-Renard.....	do	do	50
do	20 oct. '79.	E. Costin.....	Cap-Rosier.....	do	do	50
SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c.	1er juin '83.	Dorelas Tremblay.....	Portneuf (en bas).....	Saguenay.....	Qué.	\$50
do	15 août '83.	A. Lausier.....	Manicouagan.....	do	do	
do	19 oct. '83.	V. Faffard.....	Pointe-des-Monts.....	do	do	50
GASPÉ.						
25c. et 1c.	17 juin '80.	James Beck.....	Cap-Désespoir.....	Gaspé.....	Qué.	\$50
do	22 mai '80.	Auguste Bertrand.....	Port-Daniel.....	do	do	50
NOUVEAU-BRUNSWICK.						
40c. et 2c.	2 juill. '85.	K. McLennan.....	Pointe-Escuminac.....	Northumberland	N.-B.	
D'ANTICOSTI.						
75c. et 6c.	1er oct. '81.	Auguste Malouin.....	Ile d'Anticosti via Gaspé.	Gaspé.....	Qué.	
do	18 oct. '80.	E. Pope.....	do	do	do	
do	27 juill. '81.	Alphonse Nadeau.....	do	do	do	
do	20 juill. '81.	Z. Gagné.....	do	do	do	
MADELEINE.						
\$1.00 et 8c.	17 août '80.	A. Le Bourdais.....	Ile de la Mad. via Pictou	Gaspé.....	Qué.	
do	11 juin '81.	William Cormier.....	do N.-B.	do	do	
NOUVELLE-ECOSSE.						
55c. et 3c.	7 nov. '81.	A. R. MacDonald.....	Meat-Cove, C.-B.....	Victoria.....	N.-E.	
30c. et 2c.	1er août '81.	J. G. Peters.....	Pointe-Basse, C.-B.....	Inverness.....	do	\$50
PAUL.						
80c. et 5c.	1890.....	S. C. Campbell.....	Sydney-Nord, C.-B.....	Victoria.....	N.-E.	
NEUVE.						
\$1.05 et 10c.	3 nov. '82.	E. R. Rennie.....	Cap-Ray.....	Terreneuve.....	Terreneuve	\$50

ANNEXE C.

OBSERVATIONS thermométriques prises à Belle-Isle depuis le mois de décembre 1893 jusqu'au 30 juin 1894.

Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.
1893.		1894.		1894.		1894.	
1er déc.	34	21 janv.	27	16 mars.	23	9 mai.	39
2 do.	34	22 do.	34	17 do.	16	10 do.	37
3 do.	11	23 do.	9	18 do.	17	11 do.	36
4 do.	38	24 do.	2	19 do.	26	12 do.	38
5 do.	16	25 do.	34	20 do.	18	13 do.	37
6 do.	22	26 do.	-15	21 do.	15	14 do.	38
7 do.	23	27 do.	10	22 do.	-5	15 do.	35
8 do.	15	28 do.	-1	23 do.	-5	16 do.	37
9 do.	5	29 do.	-8	24 do.	23	17 do.	39
10 do.	15	30 do.	10	25 do.	26	18 do.	35
11 do.	20	31 do.	22	26 do.	27	19 do.	39
12 do.	22	1er fév.	13	27 do.	20	20 do.	39
13 do.	-14	2 do.	8	28 do.	18	21 do.	43
14 do.	-18	3 do.	10	29 do.	21	22 do.	36
15 do.	-6	4 do.	-20	30 do.	27	23 do.	34
16 do.	18	5 do.	-1	31 do.	19	24 do.	35
17 do.	29	6 do.	9	1er avril.	27	25 do.	34
18 do.	27	7 do.	21	2 do.	20	26 do.	40
19 do.	16	8 do.	8	3 do.	23	27 do.	39
20 do.	20	9 do.	10	4 do.	15	28 do.	41
21 do.	15	10 do.	-5	5 do.	21	29 do.	37
22 do.	-7	11 do.	12	6 do.	23	30 do.	38
23 do.	10	12 do.	-15	7 do.	29	31 do.	37
24 do.	-6	13 do.	-20	8 do.	27	1er juin.	37
25 do.	10	14 do.	-15	9 do.	29	2 do.	35
26 do.	-5	15 do.	10	10 do.	26	3 do.	47
27 do.	-8	16 do.	19	11 do.	28	4 do.	48
28 do.	21	17 do.	-10	12 do.	27	5 do.	43
29 do.	30	18 do.	15	13 do.	29	6 do.	35
30 do.	20	19 do.	22	14 do.	30	7 do.	35
31 do.	-10	20 do.	24	15 do.	29	8 do.	32
		21 do.	-5	16 do.	32	9 do.	40
1894.		22 do.	10	17 do.	29	10 do.	39
1er janv.	15	23 do.	15	18 do.	30	11 do.	39
2 do.	-10	24 do.	-15	19 do.	33	12 do.	43
3 do.	-7	25 do.	-21	20 do.	31	13 do.	46
4 do.	10	26 do.	-8	21 do.	32	14 do.	48
5 do.	12	27 do.	-8	22 do.	32	15 do.	46
6 do.	-5	28 do.	-1	23 do.	34	16 do.	48
7 do.	-9	29 do.	15	24 do.	34	17 do.	47
8 do.	-11	1er mars.	29	25 do.	33	18 do.	49
9 do.	-3	2 do.	25	26 do.	28	19 do.	46
10 do.	-5	3 do.	26	27 do.	33	20 do.	49
11 do.	13	4 do.	30	28 do.	28	21 do.	49
12 do.	21	5 do.	32	29 do.	22	22 do.	47
13 do.	-20	6 do.	34	30 do.	33	23 do.	43
14 do.	25	7 do.	26	1er mai.	34	24 do.	41
15 do.	27	8 do.	23	2 do.	35	25 do.	47
16 do.	24	9 do.	24	3 do.	38	26 do.	46
17 do.	-9	10 do.	28	4 do.	35	27 do.	45
18 do.	15	11 do.	34	5 do.	34	28 do.	43
19 do.	25	12 do.	30	6 do.	34	29 do.	49
20 do.	-1	13 do.	27	7 do.	30	30 do.	51
		14 do.	29	8 do.	33		

Plus basse température, 1893, 14 décembre ; plus haute, 4 décembre. Plus basse température, 1894, 13 janvier ; plus haute, 22 et 25 janvier. Plus basse température, 25 février ; plus haute, 20 février. Plus basse température, 22 et 23 mars ; plus basse, 7 et 12 mars. Plus basse température, 4 avril ; plus haute, 23 et 24 avril ; Plus basse température, 7 mai ; plus haute, 21 mai. Plus basse température, 8 juin ; plus haute, 30 juin.

Ce signe (—) devant les chiffres indique au-dessous de zéro.

(Signé)

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

H. J. McHUGH,
Inspecteur, service des signaux.

Respectueusement soumis,

ANNEXE N^o 9.

PIGEONS VOYAGEURS.

DE LA CITADELLE, HALIFAX, N.-E., 26 décembre 1894.

MONSIEUR,—(1) Vu les grandes pertes durant l'élevage de 1893 et les recommandations du général Cameron dans sa lettre du 29-3-94, transmise par le sous-ministre, 27-4-94,—il n'y a pas eu d'entraînement durant 1894, les oiseaux ont été laissés à élever jusqu'à ce qu'un nombre suffisant d'oiseaux assez âgés fut prêt.

(2) Les résultats sont comme suit:—

Oiseaux dans le pigeonnier, janvier 1894.....	14
Donnés par le général Cameron.....	26
Reçus (en échange) de M. Price.....	5
Nés au pigeonnier, 1894.....	69
	<hr/>
Total, dans le pigeonnier, 1894.....	114
	<hr/> <hr/>

Les pertes sont les suivantes:—

Morts jeunes.....	15
Morts du bouton.....	12
Morts des crampes.....	1
Egarés durant l'élevage.....	4
Postés à l'île de Sable.....	2
Présentés en échange à M. Price.....	5
	<hr/>
Pertes totales durant 1894.....	39
	<hr/>
Ce qui reste d'oiseaux le 26-12-1894.....	75
	<hr/> <hr/>

(3) Le soldat Weaver, du régiment du Roi, sous la surveillance du sergent Mulholland, prend bien soin des pigeons. Il reçoit \$6.00 par mois, tandis que le sergent Mulholland donne ses services gratis, ce qui n'est pas un bon arrangement.

Le sergent Mulholland retournera probablement en Angleterre au printemps et je désire beaucoup que l'on pourvoie à une rémunération pour le surintendant, car pour être bien faite la surveillance exige plus de travail que l'on a droit d'attendre d'un service volontaire; à moins que l'on ne pourvoie à un salaire, il est pratiquement impossible de tenir quelqu'un responsable.

(4) On a étudié la question d'avoir un pigeonnier permanent à la citadelle. En attendant, la hutte actuelle suffira pour le printemps et l'été de 1895, vu que l'on a adapté une somme de \$25 pour réparations urgentes.

L'expérience acquise en 1895 rendra probablement légitime une dépense additionnelle.

(5) A l'occasion d'une visite récente à l'île de Sable, j'ai emprunté du surintendant les copies de ses observations météorologiques prises pour les quelques années passées. Le sergent Mulholland en a fait des extraits, afin de les comparer avec les registres de Halifax pour les journées correspondantes. De cette manière on arrive à établir le nombre de jours pendant l'année où la correspondance par pigeons voyageurs peut se faire entre l'île de Sable et Halifax. On est porté à croire que cette correspondance est rendue impossible par suite de brouillards, de

pluies et de forts vents de l'ouest; que les vents du nord de même que les vents du sud sont aussi un obstacle à moins d'être légers; que les vents de l'est et surtout du sud-ouest sont avantageux.

Les résultats de ces calculs sont indiqués dans la table ci-jointe "Jours des pigeons-voyageurs."

A examiner l'année 1893, on voit qu'il y a six jours probables par mois, dont trois seraient favorables.

On ne pourrait prêter trop d'attention à ces pigeons. Il est probable que par une série soignée d'observations prises à l'île de Sable, il serait plus facile d'en arriver à une conclusion qu'en se basant seulement sur les registres de la température.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

D. MILLS, capitaine, G. R.,

Surintendant des signaux.

M. J. PARSONS, agent,

Département de la marine et des pêcheries,
Halifax, N.-E.

JOURS DES PIGEONS-VOYAGEURS.

Tableau indiquant le nombre de jours de chaque mois entre janvier 1893 et août 1894, durant lesquels des pigeons ont du être envoyés de l'île de Sable avec quelque chance de succès, distinguant la différence entre les jours favorables et douteux, basée sur l'examen des registres météorologiques tenus à l'île de Sable et à Halifax.

Mois.	Nombre de jours durant lesquels les pigeons ont voyagé.		
	Dou-teux.	Favo-rables.	Total.
1893.			
Janvier.....	4	3	7
Février.....	3	1	4
Mars.....	3	3	6
Avril.....	3	5	8
Mai.....	4	1	5
Juin.....	2	1	3
Juillet.....	5	3	8
Août.....	2	7	9
Septembre.....	4	1	5
Octobre.....	3	4	7
Novembre.....	2	4	6
Décembre.....	2	1	3
1894.			
Janvier.....	2	1	3
Février.....	3	1	4
Mars.....	2	5	7
Avril.....	0	1	1
Mai.....	1	2	3
Juin.....	2	6	8
Juillet.....	0	2	2
Août.....	3	5	8
Moyenne.....	2.5	2.8	5.3

ANNEXE N^o 10.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'EXAMEN DES CAPITAINES
ET SECONDS.

HALIFAX, N.-E., 10 novembre 1894.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du conseil d'examen des capitaines et seconds, à partir du 30 juin 1893 jusqu'au 30 juin 1894, fin de l'exercice.

Le conseil s'est assemblé pour tenir les examens comme suit :—

Port d'Halifax.....	12 fois.
“ de Saint-Jean.....	8 “
“ de Yarmouth.....	3 “
“ de Québec.....	2 “
Total.....	31 “

Il y a eu aussi 3 examens tenus à Victoria, C.-B. ; les papiers ont été présentés au port et retournés à Halifax pour être examinés et approuvés par le président du conseil.

A Halifax, 31 aspirants au grade de capitaine ont demandé à subir l'examen, pour la navigation au long cours, et 6 pour le cabotage.

Pour la navigation au long cours, 19 capitaines ont reçu des certificats et 5 pour le cabotage.

Vingt-deux aspirants au grade de second ont subi l'examen pour la navigation au long cours et un pour le cabotage.

Douze ont reçu des certificats pour la navigation au long cours, et un a reçu un certificat pour le cabotage.

A Saint-Jean, 9 candidats au grade de capitaine au long cours ont subi l'examen et ont réussi ; 2 certificats ont été donnés pour le cabotage. Huit applicants ont reçu des certificats pour la navigation au long cours et un pour le cabotage ; 17 certificats pour la navigation au long cours comme capitaine et 11 comme seconds ont été accordés.

A Yarmouth, 3 aspirants au grade de capitaine au long cours ont réussi, et 3 pour le cabotage.

2 candidats au grade de capitaine au long cours et 3 pour le cabotage ont réussi.

Un applicant a passé l'examen comme second pour la navigation au long cours.

A Québec, 1 aspirant au grade de capitaine au long cours a subi l'examen et a réussi ; trois ont subi des examens pour avoir des certificats de seconds au long cours et ont réussi.

A Victoria, C.-B., 3 applicants ont reçu des certificats de capitaine au long cours et 1 comme second.

Ainsi, comme on le voit, pendant les douze mois finissant le 30 juin 1894, 47 aspirants au grade de capitaine et 41 à celui de second—pour la navigation au long cours—ont demandé à subir l'examen.

Sur ce nombre, 32 capitaines et 28 seconds ont reçu des certificats.

Il y a eu 11 aspirants au grade de capitaine, pour le cabotage ; 9 ont subi l'examen avec succès.

Un candidat au grade de second pour le cabotage, a réussi dans son examen.

48 certificats ont été aussi accordés, à Halifax, pour capitaines, et 15 pour seconds; il y a eu renouvellement de 10 certificats de toutes sortes.

Les honoraires d'examens à Halifax sont envoyés à Ottawa, et il n'en est pas tenu compte par le président.

Cela ne comprend pas, toutefois, les certificats de cabotage et de navigation à l'intérieur accordés par le département après examen à tous les ports autres que ceux ci-dessus mentionnés.

A Saint-Jean, le membre local du conseil préside aux examens des applicants au cabotage et envoie le résultat au département.

Parmi les aspirants, il s'en trouvent qui, après avoir échoué précédemment, se sont présentés une seconde ou troisième fois aux examens pour obtenir un certificat de capitaine ou de second. Les noms de ces candidats paraissent sur les livres aussi souvent qu'ils se présentent aux examens.

On leur permet, toutefois, de subir une seconde épreuve sans payer un autre honoraire, mais à chaque examen successif après cela il leur faut payer le plein honoraire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. W. SMITH,

Président.

ANNEXE N^o II.

RAPPORT D'ALFRED OGDEN AU SUJET DES POSTES DE SAUVETAGE.

BEDFORD, N.-E., 12 septembre 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 5 du courant, renv. 9535, je sou mets mon rapport de l'inspection des postes de sauvetage pour 1894.

Poste de l'île Pictou.

Visité le 4 juillet. Le maître d'équipage et deux hommes seulement étaient présents ; comme il y avait deuil dans la famille de l'un des deux, je ne leur ai pas fait faire l'exercice.

J'ai trouvé le bateau peinturé avec goût et tout ce qui avait rapport au hangar en très bon ordre. Depuis ma visite de l'année dernière on a placé de nouveaux gonds pour le support des dalots, et la coulisse de mise à l'eau a été considérablement améliorée, sans frais pour le gouvernement.

Les vieux gilets en liège deviennent mous et incommodes. Je recommande en conséquence qu'on en fournisse sept neufs.

Poste de l'île au Loup-Marin.

Visité le 17 août par le navire *Newfield*, qui y a laissé la nouvelle chaloupe, construite récemment à Shelburne par M^r J. McGill. J'y ai trouvé les anciennes embarcations et tout ce qui s'y rattache en bon ordre ; les effets recommandés l'année dernière ont été fournis.

Je suis d'opinion que l'on fournisse pour la nouvelle chaloupe de sauvetage 10 nouveaux tolets pivotants en métal.

Cette chaloupe n'a maintenant que des anciens tolets en bois, lesquels sont inférieurs aux premiers et moins sûrs dans le gros temps, vu que le rameur ne peut se servir aussi bien de sa rame.

La dimension des tolets requis est de 4 pouces de diamètre.

Poste de l'île à la Vase.

Visité le 17 août par le navire *Newfield*. La chaloupe de sauvetage n'avait pas été mise à l'eau depuis mon inspection de la saison précédente.

J'ai conseillé à M. Churchill d'adapter des ventilateurs aux compartiments à air de l'embarcation, de l'examiner dans toutes ses parties et de la mettre à l'eau tout de suite, ce qu'il m'a promis de faire.

La grande chaloupe de sauvetage dont on se sert comme allège dans le cas d'un naufrage était à l'eau et en bon état.

Dans le cas d'un naufrage, il y a abri dans deux grandes maisons, et M. Crowell m'informe qu'il a eu en mains tout l'hiver une ample quantité de provisions suffisantes pour nourrir un bon nombre de personnes jusqu'à ce qu'on puisse établir communication avec la terre ferme. Tous les matériaux recommandés l'année dernière ont été fournis au poste.

Poste de l'île du Diable.

Visité le 28 août. Le maître d'équipage était à Halifax pour faire réparer les dalots de la chaloupe de sauvetage, les autres hommes étaient à la pêche. Le bateau, le hangar à bateau et les appareils étaient en bon état.

L'année dernière, le personnel de ce poste s'est exercé en ma présence et je les ai trouvés excellents rameurs, forts et actifs.

Poste de l'Anse aux Harengs.

Visité le 29 août. Le patron et deux de ses hommes étaient présents, les autres étaient dans les environs, quelques-uns à la pêche. A la saison dernière, je les ai exercés et les ai trouvés un excellent équipage.

Chaque chose était à sa place et en bon état, à l'exception d'une embarcation que l'on n'avait pas peinte depuis l'année dernière; c'est une chaloupe métallique qui n'aurait pas dû être laissée sans peinture.

Le patron m'a dit qu'il n'avait pas besoin de peinture.

Ce poste a besoin d'une poulie simple de 9 pouces pour la rentrée de la chaloupe ainsi que d'une nouvelle hache.

Poste de l'Anse de Duncan.

Visité le 29 août. Le patron et deux de ses hommes présents; tout en bon ordre et à sa place.

Pour lancer la chaloupe, il est nécessaire de niveler au moyen de pierre la coulisse de mise à l'eau, ce qui cause du délai et peut créer de la confusion dans le cas d'un naufrage, surtout si c'est la nuit.

Je recommande que des pièces latérales soient posées et assujetties par des pierres sur lesquelles la coulisse de mise à l'eau peut être placée sans délai, et il y aura moins de risques pour le bateau de tomber en dehors de la coulisse, ce qui peut arriver si on la laisse dans son état actuel. Le coût n'excédera pas \$10 ou \$15.

Les articles recommandés l'année passée ont été fournis.

Poste du Cap Tourmentine.

Visité le 3 du courant. Le bateau a été réparé et peinturé à neuf; tout en bon ordre et à sa place.

L'embarcation fut lancée et l'équipage exercé; ils sont de bons rameurs, tous capables et actifs.

Il est nécessaire de poser une charpente sous la voie, où il y a des rouleaux de bois.

Il devrait y avoir une coulisse de mise à l'eau en bois, de 150 pieds de long et de 8 x 4 pouces, couvert de bandes de fer de 2 x $\frac{3}{4}$ pouces. Cela servirait à garantir le bateau et lui permettrait d'être lancé pendant le gros temps, ce qu'on ne peut faire maintenant.

Les effets suivants sont nécessaires :—

1 treuil à double tambour.....	\$ 50
200 pieds de câble de manille, 3 $\frac{1}{2}$ pouces.....	10
2 poulies simples, 8 $\frac{1}{2}$ pouces.....	5
40 brasses de câble de chanvre pour halage, à 9 fils.....	2
1 tonnelet à eau, de 3 gallons; huile de kérosine, bidon et mèches de lampe.....	5

\$ 72

Marine.

Poste de Yarmouth.

Inspecté le 6 novembre ; la chaloupe a été récemment réparée et peinte, tous les appareils sont en bon état.

Il régnait un fort vent du N. N.-O., accompagné de fortes vagues déferlant sur le rivage. La chaloupe a été mise à l'eau et les hommes ont déployé une grande activité, de l'habileté dans l'emploi de leurs rames et dans la manœuvre de l'embarcation.

Le poste est pourvu de tout ce qui est nécessaire.

Poste du Cap Sable.

Au passage Barrington, j'ai rencontré M. Doane, le gardien du phare, en la charge de qui se trouve le bateau de sauvetage métallique du poste de l'île de Sable. Il m'a informé qu'on avait récemment peinturé le bateau, lequel est en bon état ; mais les gilets en liège, recommandés l'année dernière, n'ont pas été fournis. Comme il n'y en a pas à ce poste, je recommande instamment qu'on les fournisse aussitôt que possible.

M. Doane étant alors en congé, et vu l'approche d'une tempête, je n'ai pas tenté de me rendre à l'île, mais me suis dirigé vers le

Poste de la Blanche

où je suis arrivé, le 8, et ai trouvé le hangar au bateau, ainsi que tous les appareils en bon état et bien entretenus ; cependant le bateau a besoin de quelques réparations. Les réservoirs du lest, à bâbord, ne sont pas parfaitement étanches, ce qui permet à l'eau de rester au fond de cale, et fera en peu de temps pourrir le bois.

Il faudrait huit gonds de dalot ;

Vingt-cinq brasses de câble de manille, 2 pouces ;

Quarante brasses de câble de halage, en chanvre, 9 fils.

On n'a pas encore fourni au poste le fer recommandé l'année dernière, et destiné à recouvrir les coulisses de lancement.

Vu l'importance de ce poste, je dois recommander instamment que l'on voie au plus tôt aux réparations requises et au matériel nécessaire.

Ile du Port-Mouton.

Visité le 10 novembre ; le bateau, le hangar au bateau et tous les appareils sont en bon état, moins les coulisses de lancement, qui ne sont pas bonnes ; dans les gros temps il y a un grand danger d'endommager le bateau en le mettant à l'eau. Je crois que \$20 seraient suffisants pour mettre les coulisses en bon état.

Une partie des hommes du poste étaient absents ; de plus, une forte mer battait le rivage ; c'est pourquoi je n'ai pas demandé au chef du poste de lancer le bateau.

Je n'ai pu me procurer de passage pour l'île Saint-Paul pendant le beau temps, et comme mes devoirs officiels vont requérir tout mon temps jusqu'à la fin de l'année, il ne me sera pas permis d'y faire une visite pendant cette saison.

Je suis d'opinion que les bateaux de sauvetage munis d'appareils automatiques pour prendre la position de niveau et pour enlever l'eau seraient améliorés si l'on y adaptait des appareils ventilateurs le long des ponts de chaque côté, en avant et en arrière, ce qui permettrait à un courant d'air de circuler tout le long du bateau lorsqu'il est en relâche, pour prévenir la pourriture du bois.

Si je puis me procurer le plan de ces bateaux, j'enverrai au ministère un plan des ventilateurs que je désire recommander.

Poste de la Pointe Blanche.

Visité le 15 septembre dernier. A mon arrivée à ce poste, à 10.30 a.m., j'ai trouvé l'équipage sorti pour s'exercer, et à 2.30 p.m. l'équipage est rentré au

poste. Le bateau, le hangar du bateau et tous les appareils étaient en parfait ordre, à l'exception de la pompe du bateau, qui avait besoin de réparations auxquelles j'ai pourvu. Les réparations terminées, j'ai exercé l'équipage une heure durant et ai été bien satisfait de la manière dont on a manœuvré le bateau.

Poste de l'île Scatterie.

J'ai fait ma visite d'inspection à ce poste le 18 septembre. Le bateau, le hangar du bateau et tous les appareils étaient en bon état et en place.

Comme il m'a fallu marcher au delà de 9 milles sur des terrains stériles pour aller au poste et en revenir, et que le soir approchait, je n'ai pas eu le temps d'exercer l'équipage avant la noirceur, mais j'ai vu les hommes, qui sont tous des pêcheurs forts et actifs.

Ile de Sable.

Je suis arrivé au poste n° 1, sur le navire *Newfield*, le matin du 4 octobre, et ai trouvé tous les appareils et les bateaux en bon état de service, à l'exception du bateau *Despatch*; ce bateau n'avait pas été mis à l'eau depuis deux ans, excepté le mois dernier, époque à laquelle on s'en est servi pour conduire à la terre ferme quelques-uns des officiers et des matelots de la barque *Nicosia*, échouée.

En mettant le bateau à l'eau, il en faisait tellement qu'il était impossible de le faire flotter, et on a dû revenir au poste.

Après examen du bateau, j'ai constaté que plusieurs joints du bordage étaient ouverts, et qu'une pièce du bordage s'était même détachée de la charpente. Le surintendant, M. Boutilier, m'informa qu'il pourrait, au poste même, faire au bateau des réparations temporaires.

Ce bateau est dans le genre caravelle, construit avec des planches n'ayant qu'un demi-pouce d'épaisseur, avec pièces de charpente à dix pouces d'intervalle, et fausses pièces intervenantes ajoutées après que le bateau eût été pendant un ou deux ans sur l'île. Ce bateau n'est pas assez solide, et, d'après moi, impropre au service auquel il est destiné.

Je crois qu'un bateau de même dimension et bâti dans le genre du bateau *Embree*, maintenant au quai de la marine et des pêcheries, à Halifax, avec quille volante au centre, au lieu d'une quille fixe, conviendrait mieux à ce poste.

Le soir du 5 et le matin du 6, alors que je me trouvais vis-à-vis les postes n° 3 et 4, la mer déferlait rageusement sur le rivage, avec apparence de tempête prochaine, et comme je courais le risque d'avoir à rester sur l'île, le capitaine du *Newfield* a considéré qu'il serait mal à propos que je me rendisse à terre; en conséquence, il ne m'a été donné d'occasion de visiter ces postes.

Le surintendant fait rapport que tout est en bon état et les bateaux propres au service.

J'ai eu occasion toutefois de voir les équipages à l'œuvre par de gros temps et ils sont des rameurs habiles. Les chefs de poste manœuvrent leurs bateaux avec habileté.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED OGDEN.

ÉTAT RELATIF AUX POSTES DE SAUVETAGE ENTRETENUS
PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA.

ÉTAT relatif aux postes de sauvetage

Postes.	Quand établi.	Patrons.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.
Blanche, N.-E.	sept. 1889	W. A. B. Smith.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Cap-Sable, N.-E.		Gard. de phar.	Pas d'équip. organisé.		
Cobourg, Ont.	7 nov. 1882	D. Rooney.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Collingwood, Ont.	2 sept. 1885	P. Doherty.	6	do	do
Ile du Diable, N.-E.	1885	Fredk. Edward.	6	do	do
	Rétabli en 1890.				
Anse Duncan, N.-E.	1886	R. E. Monk.	6	do	do
Goderich, Ont.	21 oct. 1886	Wm. Babb.	6	do	do
Anse aux Har., N.-E.		James Dempsey.	Pas d'équip. organisé.		
Ile à la Vase, N.-E.		Jacob Pitman.	do	\$80	
Ile Pelée, Ont.		A. Henning.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Ile Picou, N.-E.	23 nov. 1889	D. McLean.	6	do	do
Pte au Peuplier, Ont.	20 avril 1883	L. Spafford.	6	do	do
Pointe de la Traverse Port-Hope, Ont.	6 nov. 1889	C. R. Nixon.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Port-Mouton, N.-E.	— do 1889	J. Maxwell.	6	do	do
Port-Rowan, Ont.	19 oct. 1883	J. W. McColl.	6	do	do
Port-Stanley, Ont.	25 juin 1885	Wm. Berry.	6	do	do
Ile de Sable, N.-E.	1885	Surintendant de l'établissement de secours.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surint. et personnel de l'établissement de secours.	
Scatterie, N.-E.	1885	Jas. N. Brown.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
	Rétabli en 1890.				
Ile au Phoque, N.-E.	1880	Gard. de phare.	Pas d'équip. organisé.		
Ile Saint-Paul, N.-E.		Surintendant de l'établissement de secours.	do		
Cap-Tourmente.		W. B. Walsh, Bayfield.			
Toronto, Ont.	1er mars 1883	W. Ward.	6	\$75 par année et \$1.50 pour chaq. exercice.	\$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Wellington, Ont.	17 mars 1883	H. McCullough.	6	do	do
Whitehead, N.-E.	6 juin 1890	H. P. Munroe.	6	do	do
Yarmouth, N.-E.	1886	R. Carroll.	6	do	do
	Rétabli en 1889.				

entretenus par le gouvernement du Canada.

Valeur du bateau.	Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.
\$ 575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les réglem., hangar à bat.	Dartmouth, N.-E.	
575	Bateau de sauvet. métalliq., 16 pds de quille, 5 pds de bau.	Equipement ordinaire.		
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les réglem., hangar à bat.	Goderich, Ont.	
575	do	do	do	
575	do	do	Dartmouth, N.-E.	
575	do	do	do	
575	Bateau de sauvet. métalliq., 28 pds de quille, 6 pds de bau.	Equipement complet.	Goderich, Ont.	
575	Bateaux de pêche et chaloupes (non la propr. du gouvern.)		New-York.	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les réglem., hangar à bat.	Goderich, Ont.	
575	do	do	Dartmouth, N.-E.	
550	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	do	Buffalo, E.-U.	
620	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les réglem., hangar à bat.	Goderich, Ont.	
575	do	do	Dartmouth, N.-E.	
575	Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E.-U.	
575	Qui se vide et se red. aut., 25 pds d'un bout à l'aut., 7 pds de bau.	do	Goderich, Ont.	
	Deux bat. comme ceux décrits plus haut, modèle Dobbins; un bat. de sauv. ordin. muni de compart. hermétique, fermés; un bateau de sauv. métallique; un bateau à ressac et un bateau exprès, grée en goëlette, équipé pour la mer.	Hangars à bateau, équipement complet, etc.		
	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins, et bateau de sauvetage bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar.	Dartmouth, N.-E.	
	Bateau de sauv. en bois, 25 pds de long, 6 pds de bau, muni de compart. imperm. à l'air.	do	Halifax, N.-E.	
	Deux bat. à ressac, un 25 pds d'un bout à l'autre, 6½ pds de bau, l'autre 23 pds de long, 4 pds 8 pcs de bau.		do	
		Pas encore équipé.		
575	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.	
1,400	do	do	Buffalo, E.-U.	
575	do	do	Dartmouth, N.-E.	
575	do	do	do	

ANNEXE N^o 12.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, durant l'année 1894, pour des services de bravoure et d'humanité rendus en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux, ou par les gouvernements anglais ou étrangers pour services semblables, rendus par des bateaux canadiens en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux anglais ou étrangers, durant la même période.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Capit. John Anderson, propriétaire; J. McD. Howie, officier en chef; D. Jones, maître d'équipage; Fred. McIntyre, Olaf Johnston, C. McDowall et Jas. Cavanagh, matelots; de la barque <i>Arethusa</i> , de Greenock.	Services d'humanité et de bravoure dans le sauvetage de la femme du capitaine et de l'équipage naufragé de la barque <i>Africa</i> abandonnée en mer.	8 juin 1892. . .	Un binocle au propriétaire, valeur £5; montre d'or à l'officier en chef, valeur £20; montre en argent au maître d'équipage, valeur £9, et une montre en argent à chacun des 4 matelots, valeur, £4.
Capit. F. Gagnon, Samuel Gagnon, du Cap Chatte; et Joseph Nubé, de Paspébiac, P. Q.	Sauvetage de deux pêcheurs d'une noyade.	12 août 1893. .	Un binocle à M. S. Gagnon et M. Nubé; \$5 au capit. Gagnon pour payer les dépenses causées par ces deux hommes, à bord de son vaisseau. Une lettre de remerciements du ministre de la marine et des pêcheries.
M. Elliot C. Hadley, gardien; Albert L. Whitten, aide, phare de l'île Thatcher, Rockport, Massachusetts.	Services d'humanité dans le sauvetage de l'équipage de la goélette <i>Lottie B.</i> , de Saint-Jean, N.-B., qui toucha les hauts-fonds de Londoner, près le cap Anne, sur les côtes du Massachusetts, et fut jeté sur les rochers de l'île Thatcher.	24 août 1893. . .	Une montre en argent à chacun, valeur \$35.
Capit. Hans Arronsen, propriétaire de la barque norvégienne <i>Medea</i> , de Russie.	Sauvetage de l'équipage naufragé du voilier <i>Nellie Murphy</i> , de Yarmouth, N.-E., abandonné en mer.	28 août 1893. .	Les remerciements du gouvernement du Canada; paiement au propriétaire, du <i>Medea</i> de £22 11'0 d., comme compensation pour la nourriture de l'équipage naufragé et le retard causé au navire.
Capit. Wm. Jean, de la goélette <i>W. J. B.</i>	Sauvetage et bons soins de six pêcheurs jetés à la mer au large de l'île Miscou, de deux bateaux.	31 août 1893. . .	Une lettre de remerciements de la part du ministre de la marine et des pêcheries, et \$15 pour la nourriture des naufragés.
M. H. F. Butler, de Allison, Ont.	Preuves de courage et d'humanité en sauvant d'une noyade Henry Dark, gardien du phare de l'île au Renard.	5 sept. 1893. . .	Témoignage honorifique sur vélin de la part de la <i>Royal Humane Society</i> , de Londres, Anr.
Capit. José Guerrica, propriétaire du steamer espagnol <i>Palentino</i> , de Bilbao.	Pour le sauvetage et les traitements généreux et humains aux trois survivants de l'équipage de la goélette <i>Windermere</i> , de Port-Medway, N.-E., laquelle chavira dans le golfe du Mexique et dont l'équipage fut sauvé du naufrage, plus mort que vif, étant resté cramponné à une épave durant 9 jours, sans aucune nourriture autre que 3 petits oiseaux capturés de nuit qu'ils ont mangé crus, sans autre boisson que ce qu'ils ont sucé de leurs habits quand il pleuvait.	16 sept. 1893. .	Un binocle, valeur £5, et les remerciements du gouvernement canadien. A l'arrivée du bateau à Boston, Mass., le consul britannique exprima de chaleureux remerciements au capitaine et paya la nourriture au taux du conseil de la douane.

Marine.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, etc.—*Fin.*

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Capitaine Frank Burke, du remorq. anglais <i>Reliance</i> .	Héroïsme dans le sauvetage du remorqueur américain <i>Acme</i> , sur le lac Huron.	11 octobre 1893.	Une montre en or et sa chaîne de la part du président des Etats-Unis.
Capitaine F. Robblee, propriétaire de la goélette <i>Muriel</i> .	Humanité dans le sauvetage du brigantin <i>Hattie F. Rich</i> , de Yarmouth, sombré en mer.	16 octobre 1893.	Remerciements de la part du ministre de la marine et des pêcheries, et paiement aux propriétaires des dépenses pour la nourriture des naufragés, \$20.69.
Joseph Buford Graham, M.D., officier de la quarantaine, Port-Savannah, Géorgie, et Peter Dodge, enfant de couleur.	Sauvetage et soins à grand risque des 10 hommes de l'équipage du <i>Mary E. Chapman</i> , de St-Jean, N.-B., naufragé sur les récifs de Stonehorse, île Tylee, au large de Savannah.	25 février 1893.	Remerciements de la part du gouvernement du Canada. Une montre en or, valeur \$50, au Dr Graham ; une médaille en argent à Peter Dodge, valeur \$25.
Giosue Cafieri fu Stefano, propriétaire de la barque italienne <i>Orobla</i> .	Sauvetage de 12 hommes de la barque <i>Lotus</i> , de Pictou, N.-E., sombrée en mer.	26 mars 1894.	Payé £17 pour dépenses encourues pour l'atterrissage de l'équipage naufragé à St-Vincent, île du Cap-Vert.
M. Seth Aines, de Alliston, Ont.	Sauvetage d'un enfant d'une noyade.	16 avril 1894.	Un certificat et une médaille de la part de la <i>Royal Humane Society</i> , de Londres, Ang.
M. W. A. B. Smith, patron de chaloupe et l'équipage du bateau de sauvet. à Blanche, N.E., et deux surnumér.	Secours pour conduire à terre l'équipage naufragé du bateau à vapeur <i>Bamboro</i> , qui échoua sur les rochers de Half Moon.	21 avril 1894.	\$3 à chacun des 6 hommes de l'équipage, et \$1.50 à chacun des surnuméraires —en tout \$21.
Angus McLeod, Daniel McLeod, George Corbett et W. V. Gwyn.	Secours dans le sauvetage de 2 pêcheurs d'un bateau chaviré dans la baie Aspey, Cap-Breton.	18 mai 1894.	Recommandé par le ministre de la marine et des pêcheries comme ayant fait un acte d'humanité digne de braves hommes.
Joseph Boutin, de Ste-Anastasia de Nelson, comté de Mégantic, P.Q.	Sauvetage de 25 personnes à la Pointe-Lévis, P.Q., d'un accid. causé par la cassure d'un passe-avant, duquel 60 personnes furent précipitées à l'eau.	16 juillet 1894.	Le ministre de la marine et des pêcheries reconnut l'héroïsme du jeune homme et sa conduite louable, et lui exprima sa satisfaction.
Herbert C. Kirkland, seize ans.	Conduite héroïque dans le sauvetage de Garfield Beerman d'une noyade, dans le canal Rideau, à Lyndhurst, Ont.	26 juillet 1894.	Témoignage honorifique sur vélin de la <i>Royal Humane Society</i> , de Londres, Ang.

ANNEXE N^o 13.

TABLEAU des droits perçus pour les matelots malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

<i>Québec.</i>	\$ c.	<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>	\$ c.
Gaspé.....	35 64	Bridgetown.....	3 70
Montréal.....	4,833 58	Canso.....	143 16
New-Carlisle.....	336 42	Digby.....	145 84
Percé.....	69 78	Halifax.....	6,946 30
Québec.....	7,956 90	Kentville.....	23 94
Rimouski.....	361 30	Liverpool.....	12 02
St-Armand.....	10 24	Lockeport.....	29 96
St-Jean, P. Q.....	1,110 48	Lunenburg.....	390 80
Sorel.....	84 70	Sydney-Nord.....	1,345 36
Stanstead.....	22 14	Parrsboro'.....	1,224 24
Trois-Rivières.....	303 13	Pictou.....	464 60
Total.....	15,124 31	Port-Hawkesbury.....	127 42
<i>Nouveau-Brunswick.</i>		Shelburne.....	116 42
Bathurst.....	289 43	Sydney.....	3,185 04
Chatham.....	1,781 00	Weymouth.....	178 64
Dalhousie.....	473 64	Windsor.....	826 92
Dorchester.....	43 20	Yarmouth.....	277 52
Moncton.....	986 20	Total.....	16,882 53
Newcastle.....	590 16	<i>Ile du Prince-Edouard.</i>	
Sackville.....	360 08	Charlottetown.....	321 78
St. Andrews.....	149 00	Summerside.....	138 76
St-Jean.....	4,684 38	Total.....	460 54
St-Stephen.....	104 08	<i>Colombie-Britannique.</i>	
Total.....	9,461 02	Nanaimo.....	3,285 08
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>		New-Westminster.....	19 54
Amherst.....	792 29	Vancouver.....	1,582 00
Annapolis.....	169 54	Victoria.....	2,329 26
Arichat.....	166 96	Total.....	7,215 88
Antigonish.....	26 50	Grand total.....	49,177 98
Baddeck.....	173 30		
Barrington.....	12 06		

F. GOURDEAU,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE N^o 14.

57-58 VICTORIA, CHAP. 42.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires. [*Sanctionné le 23 juillet 1894.*]

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le premier article de l'Acte *concernant les certificats de capitaines et seconds de navires*, chapitre soixante-treize des Statuts révisés, est par le présent modifié par l'addition des alinéas suivants :—

“(j.) L'expression ‘Antilles’ signifie les îles des Antilles, et comprend les îles Bahama et Bermudes, et tout port ou lieu dans le golfe du Mexique qui n'est pas un port ou lieu dans les Etats-Unis d'Amérique, et comprend tout port ou lieu sur la terre ferme entre le golfe du Mexique et l'extrémité sud-est de la Guyane française.

“(k.) L'expression ‘Amérique du Sud’ signifie tout port ou lieu sur la terre ferme ou dans les îles voisines, entre l'extrémité sud-est de la Guyane française et l'isthme de Panama dans l'océan Pacifique, en suivant la ligne de côte par voie du cap Horn.”

2. Les alinéas substitués par le premier article du chapitre vingt et un des Statuts de 1889 aux alinéas côtés (e) et (g) du premier article du dit acte, sont par le présent abrogés et remplacés par les suivants :—

“(e.) L'expression ‘navire de long cours’ comprend tout bâtiment employé à faire le commerce ou des trajets entre quelque port ou lieu du Canada et quelque port ou lieu en dehors du Canada, mais qui n'est situé ni à Terre-Neuve, ni à Saint-Pierre ou Miquelon, ni dans les Etats-Unis d'Amérique, ni dans les Antilles ou l'Amérique du Sud, ni dans l'Amérique Centrale ou le Mexique.

“(g.) L'expression ‘navigation de cabotage’ comprend un voyage entre le Canada et Terre-Neuve, ou Saint-Pierre ou Miquelon, ou un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique.”

3. L'article deux du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“2. Des examens pourront être institués en Canada, pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées en Canada depuis trois ans au moins, qui voudront devenir capitaines, ou premiers ou seconds officiers de navires de long cours, ou qui voudront obtenir les certificats ci-dessous mentionnés pour le commandement de navires de long cours; et les sujets de puissances étrangères servant sur des navires de long cours enregistrés en Canada seront réputés domiciliés en Canada pendant la durée de leur service.”

4. L'article trois substitué par l'article deux du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 à l'article trois du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“3. Des examens pourront être institués en Canada pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées en Canada depuis trois ans au moins, qui auront l'intention de devenir patrons ou seconds de navires desservant le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, ou qui désireront obtenir les certificats de capacité ou de service ci-dessous mentionnés; et les sujets de puissances étrangères servant sur des navires enregistrés en Canada et desservant le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, seront réputés domiciliés en Canada pendant la durée de ce service.”

5. L'article neuf du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“ 9. Nul navire enregistré en Canada, du port de plus de cent tonneaux de registre, n'ira en mer d'aucun port ou endroit hors du Canada, à destination d'un port ou endroit hors du Canada et qui ne sera situé ni dans Terre-Neuve, ni dans Saint-Pierre ou Miquelon, ni dans les Etats-Unis d'Amérique, ni dans les Antilles, l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale, ou au Mexique, à moins que le capitaine et le premier ou unique officier n'aient obtenu du ministre et ne soient munis soit de certificats valables de capacité ou de service pour le commandement de navires de long cours, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé, —soit de certificats valables de capacité ou de service, obtenus du Conseil du Commerce du Royaume-Uni, pour le commandement de navires de long cours, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé, —soit de certificats valables de capacité, obtenus dans quelque possession britannique, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé, et déclarés par arrêté de Sa Majesté en conseil publié dans la *London Gazette*, sous l'empire des dispositions de l'*Acte de la marine marchande coloniale*, 1869, ou de tout autre acte du parlement du Royaume-Uni contenant ces dispositions, avoir la même valeur que les certificats de capacité pour le commandement de navires de long cours obtenus sous l'empire des actes du parlement du Royaume-Uni concernant la marine marchande; et quiconque s'étant engagé à servir comme capitaine ou comme premier ou unique officier d'un navire de long cours enregistré en Canada, du port de plus de cent tonneaux de registre, ira en mer comme susdit, à titre de capitaine ou de second, sans avoir alors droit à ce certificat de capacité ou de service pour le commandement de navires de long cours et sans en être muni comme ci-dessus prescrit,—et quiconque emploiera quelqu'un comme capitaine, premier ou unique officier d'un navire de long cours comme susdit, sans avoir d'abord constaté qu'il avait alors droit à ce certificat et qu'il en était muni, encourra pour chaque contravention une amende qui n'excédera pas cent piastres.”

6. L'article substitué par l'article quatre du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 à l'article onze du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“ 11. Nul navire à voiles enregistré en Canada et du port de plus de cent tonneaux de registre, ni aucun bâtiment à vapeur enregistré en Canada, n'ira d'un port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada, ou de Terre-Neuve, ou des Etats-Unis d'Amérique, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ni ne sera licencié ou autorisé à l'effet de faire le service sur aucune des eaux du Canada, à moins que le patron de ce navire ou bâtiment n'ait obtenu du ministre et ne possède un certificat valable de capacité ou de service, pour le commandement de navires naviguant sur les eaux de l'intérieur ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, selon le cas, de la classe et espèce auxquelles ce bâtiment appartient, ou d'une classe ou espèce supérieure,—ou un certificat valable de capacité ou de service, obtenu du ministre, pour le commandement de navires de long cours,—ou un certificat valable de capacité, obtenu du Conseil du Commerce du Royaume-Uni, pour le commandement de navires de long cours,—ou un certificat de capacité comme capitaine, obtenu dans quelque possession britannique, et déclaré, par arrêté de Sa Majesté en conseil publié dans la *London Gazette*, sous l'empire des dispositions de l'*Acte de la marine marchande coloniale*, 1869, ou de tout acte du parlement du Royaume-Uni contenant ces dispositions, avoir la même valeur qu'un certificat de capacité pour le commandement de navires de long cours, obtenu sous l'empire des actes du parlement du Royaume-Uni concernant la marine marchande; et nul navire enregistré en Canada, et du port de plus de deux cents tonneaux de registre, ni aucun bâtiment à vapeur ainsi enregistré et autorisé par la loi à prendre plus de quarante passagers, n'ira d'un port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada, ou de Terre-Neuve, ou des Etats-Unis d'Amérique ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ni ne sera licencié ou autorisé à l'effet de faire le service sur aucune des eaux du Canada, à moins que ce navire ou

bâtiment ne porte aussi un second qui ait obtenu, de quelqu'une des autorités mentionnées dans le présent article, un certificat valable de capacité ou de service comme tel second ou comme second d'un navire d'une classe ou description supérieure."

7. Le paragraphe substitué par l'article cinq du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 au premier paragraphe de l'article quatorze du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"14. Le patron de tout navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, dont le présent acte exige que le commandement soit exercé par un patron muni d'un certificat de capacité ou de service comme susdit, représentera au préposé des douanes en Canada auquel il demandera son congé ou un acquit-à-caution de cabotage pour ce navire, pour tout voyage d'un port ou endroit du Canada à un autre port ou endroit du Canada, de Terre-Neuve ou des Etats-Unis d'Amérique, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ou un permis pour la saison à l'égard de ce navire, le certificat de capacité ou de service dont le dit patron doit être nanti conformément au présent acte; et si ce navire doit aussi avoir un second muni d'un certificat comme susdit, le patron exhibera en même temps à ce préposé des douanes le certificat de ce second."

8. Au lieu des honoraires prescrits par les articles six et huit du dit acte, le gouverneur en conseil pourra établir une échelle d'honoraires pour les certificats délivrés aux capitaines, patrons et seconds; et jusqu'à ce qu'elle soit établie, les honoraires exigés seront comme il suit, savoir:—Pour un certificat de capacité comme capitaine ou patron, quinze piastres; pour un certificat de capacité comme second d'un navire de long cours, huit piastres; pour un certificat de capacité comme second d'un navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, six piastres; pour un certificat de service comme second d'un navire de long cours, cinq piastres; et pour un certificat de service comme second d'un navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, quatre piastres.

57-58 VICTORIA, CHAP. 47.

Acte concernant les havres publics. (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le gouverneur en conseil pourra par proclamation déclarer havre public toute étendue recouverte d'eau et soumise à la juridiction du parlement du Canada; et, par la même proclamation ou par une proclamation de même nature, il pourra augmenter l'étendue de tout havre existant en Canada; et dès lors tous les statuts, règles et règlements applicables à ce havre public s'appliqueront au havre agrandi.

2. Tout havre public créé par proclamation sous l'empire du présent acte sera réputé port au sens de l'Acte des maîtres de havre.

3. Le gouverneur en conseil pourra faire des règles et règlements pour la régie de tout havre ou port public en Canada; mais à l'égard des ports de Québec, Montréal, Trois-Rivières, Toronto, Halifax et Pictou, et du port de Saint-Jean dans la province du Nouveau-Brunswick, il ne sera pas fait de règles ou règlements qui seraient incompatibles avec quelque règle ou règlement de quelqu'un de ces ports, à moins que les autorités locales du port n'aient présenté une demande à cet effet au gouverneur en conseil.

4. Le gouverneur en conseil, par ces règlements, pourra imposer une amende, qui n'excédera en aucun cas cent piastres, pour la violation de ces règlements; et, si l'infraction se continue, une autre amende n'excédant en aucun cas dix piastres, par chaque douze heures pendant lesquelles durera l'infraction; mais ces règlements n'imposeront pas de minimum de peine; et toute infraction à ces règlements sera réputée être une infraction au présent acte, et toute amende sera réputée être une amende imposée par le présent acte.

57-58 VICTORIA, CHAP. 41.

Acte modifiant l'Acte concernant les phares, bouées et balises et l'île de Sable.
(Sanctionné le 23 juillet 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. L'article cinq de l'Acte concernant les phares, bouées et balises et l'île de Sable, chapitre soixante-dix des Statuts révisés, est révoqué, et à cet article est substitué le suivant :—

“ 5. Le gouverneur en conseil pourra nommer des gardiens ayant plus de deux cents piastres de salaire par année et des surintendants et tels autres employés qui seront nécessaires pour l'exécution du présent acte.

“ 2. Le ministre de la marine et des pêcheries pourra nommer des gardiens ayant un salaire annuel de deux cents piastres et au-dessous.

“ 3. Le ministre de la marine et des pêcheries pourra passer les adjudications de fournitures ou acheter des approvisionnements pour le service des phares fixes, balises, phares flottants, feux flottants et autres lumières, fanaux et signaux, et généralement, faire tout ce qui sera nécessaire pour l'entière exécution du présent acte.”

57-58 VICTORIA, CHAP. 50.

Acte modifiant l'Acte des maîtres de havre. (Sanctionné le 23 juillet 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. L'article quatre de l'Acte des maîtres du havre, chapitre quatre-vingt-six des Statuts révisés, est révoqué, et remplacé par le suivant :—

“ 4. Le gouverneur en conseil pourra en tout temps nommer quelqu'un de compétent maître de havre à tout port auquel s'applique le présent acte, et pourra aussi nommer à tout tel port des adjoints du maître de havre.”

57-58 VICTORIA, CHAP. 49.

Acte concernant de nouvelles modifications aux actes concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse. (Sanctionné le 23 juillet 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le chapitre soixante-trois des Statuts de 1873, intitulé “ Acte concernant le have de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse”, et les actes qui le modifient, s'étendront et s'appliqueront au quai public de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et à tout autre quai ou tous autres quais que les commissaires du havre de Pictou construiront à New-Glasgow, de même que si ces quais étaient mentionnés dans les dits actes pour les objets y énoncés.

57-58 VICTORIA, CHAP. 43.

Acte à l'effet de modifier l'Acte des matelots. (Sanctionné le 23 juillet 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. L'article cinquante-neuf de l'Acte des matelots, chapitre soixante-quatorze des Statuts révisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“ 59. Tout capitaine de navire enregistré dans l'une des dites provinces aura, autant que le cas le permettra, les mêmes droits, privilèges et recours pour le recou-

vement de ses gages et des déboursés raisonnables faits pour le compte du navire, et pour les dettes raisonnables contractées par lui pour le compte du navire, que possède, en vertu du présent acte ou de toute loi ou coutume, un marin qui n'est pas capitaine pour le recouvrement de ses gages; et si, dans quelque procédure instituée devant une cour qui a juridiction d'amirauté dans quelque une des dites provinces au sujet d'une réclamation de gages et déboursés ou dettes, comme il est ci-dessus, de la part d'un capitaine, l'on invoque compensation, ou si l'on forme demande incidente, cette cour pourra s'enquérir des faits et prononcer sur toutes questions soulevées, arrêter tous comptes non soldés et non réglés entre les parties, et ordonner le paiement de toute balance qui sera due."

2. L'article soixante-neuf du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"69. Le gouverneur en conseil pourra payer pour toute dépense raisonnable qui sera faite par le Conseil du Commerce du Royaume-Uni, ou par tout officier de Sa Majesté dans une possession britannique autre que le Canada, ou dans tout pays étranger, pour la subsistance ou le rapatriement des matelots ou apprentis qui auront été domiciliés en Canada pendant douze mois et qui seront trouvés sans ressources, par suite d'un naufrage ou autrement, en tout lieu situé hors du Canada, sur tous deniers susceptibles d'être appliqués à l'assistance des matelots dans la détresse et qui ont été votés par le parlement du Canada pour cet objet,—sur production du mémoire des dépenses, accompagné de pièces justificatives convenables et de toute autre preuve que le gouverneur en conseil exigera; et les personnes servant sur des navires enregistrés en Canada seront, pour les fins du présent article, réputées domiciliées en Canada pendant leur service."

57-58 VICTORIA, CHAP. 45.

Acte modifiant l'Acte d'inspection des navires. (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article huit de l'*Acte d'inspection des navires*, chapitre trente-sept des Statuts de 1891, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"8. Nonobstant tout ce que contient l'article trois du présent acte à ce contraire, tout inspecteur pourra en tout temps visiter tout navire, qu'il soit enregistré en Canada ou ailleurs, et qu'il soit mû entièrement ou en partie par la vapeur, excepté les navires appartenant à Sa Majesté, et inspecter et examiner les palans, mécanismes ou appareils employés au chargement ou au déchargement; et s'il considère ces palans, mécanismes ou appareils défectueux, de manière à être dangereux pour la vie humaine, il en fera rapport au ministre, qui pourra ordonner que ces palans, mécanismes et appareils ne soient pas mis en usage avant une autorisation du ministre; et tous palans, mécanismes ou appareils employés en contravention à cet ordre seront passibles d'être confisqués et saisis par l'officier supérieur des douanes à tout port, et pourront dès lors être vendus de la même manière et en vertu des mêmes dispositions que peuvent l'être les marchandises passibles de confiscation pour non-paiement des droits de douane; et le propriétaire du navire encourra une amende de cent piastres, et la navire répondra du paiement de cette amende."

57-58 VICTORIA, CHAP. 46.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur. (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article quatre de l'*Acte d'inspection des bateaux à vapeur*, chapitre soixante-dix-huit des Statuts révisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"4. Aucun yacht à vapeur exclusivement employé comme bateau de plaisance ou à l'usage exclusif de particuliers, sans rétribution ou rémunération d'aucune sorte,

aucun bateau remorqueur ou bateau à fret de moins de cent cinquante tonneaux de jaugeage brut, aucun bateau à vapeur uniquement employé à la pêche et de moins de cent cinquante tonneaux de jaugeage brut, et aucune drague à vapeur, aucun élévateur à grains ou vaisseau du même genre, ne seront assujétis aux prescriptions du présent acte, sauf à l'égard du droit annuel et des honoraires d'inspection ci-après imposés et de l'inspection de leurs chaudières et machines, à laquelle ils seront assujétis au moins une fois par année, et plus souvent si c'est nécessaire, en vertu des mêmes dispositions et sous peine des mêmes amendes en cas de négligence que les autres bateaux à vapeur, et sauf aussi quant à l'obligation de porter une bouée de sauvetage et de prendre les précautions contre l'incendie ci-après imposées à tous les bateaux à vapeur, et de porter une ceinture ou un appareil de sauvetage pour chaque personne qui se trouve à bord; et aucun yacht exclusivement employé comme bateau de plaisance ou pour l'usage de particuliers, sans rétribution ou rémunération d'aucune sorte, de trois tonneaux et moins de jaugeage brut, ne sera assujéti à aucune des dispositions du présent acte."

2. Nonobstant tout ce que contient le dit chapitre soixante-dix-huit des Statuts révisés ou tout autre acte antérieur au dit acte, concernant l'inspection des bateaux à vapeur, l'imposition d'un droit prélevé sur tout bateau à vapeur est par le présent déclarée avoir été et être légale et valide.

3. L'article cinquante-cinq du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"55. Tout navire transportant des passagers devra être pourvu de bonnes et solides passerelles, protégées de chaque côté d'une manière convenable pour empêcher que les passagers ne tombent à l'eau; et le capitaine de ce navire, en arrêtant à un quai ou débarcadère, fera établir solidement du navire au quai ou débarcadère une passerelle pour le passage sûr et commode des passagers, et il fera mettre à la passerelle de bonnes et suffisantes lumières pour la nuit; et le propriétaire ou occupant de tout quai ou débarcadère qui aura lieu de s'attendre à l'arrivée d'un navire transportant des passagers fera aussi placer d'une manière apparente sur ce quai ou débarcadère, et à chaque angle et détour, une bonne et suffisante lumière pour la nuit, pendant tout le temps qu'un navire s'en approchera ou s'y tiendra arrêté.

"2. Pour l'exécution du présent article, la nuit sera censée s'étendre depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever du soleil en toutes saisons de l'année."

ANNEXE N^o 16.

État des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894.

	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.
	\$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal....	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01	57,609 16	61,036 47	60,798 75
District de Montréal....	23,053 56	25,762 54	21,699 49	22,453 52	22,369 00	31,143 14	20,939 13
En aval de Québec....	45,615 65	41,651 73	43,730 61	31,582 75	41,936 00	65,545 00	102,056 09
Nouvelle-Ecosse....	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77	67,862 24	100,953 80	114,711 91
Nouveau-Brunswick....	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29	23,369 12	29,266 85	53,439 04
Ile du Prince-Edouard....							3,357 71
Colombie-Britannique....						13,207 09	18,519 50
Construction—							
En amont de Montréal....	3,136 15		2,976 83	8,770 55	6,940 45	13,999 38	24,461 86
Québec....	7,323 75	7,492 59	1,543 06		57,818 35	39,303 87	41,950 82
Nouvelle-Ecosse....	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31	34,760 12	90,181 79	51,867 94
Nouveau-Brunswick....			11,555 91	8,735 73	9,561 14	16,691 06	31,572 60
Ile du Prince-Edouard....							
Colombie-Britannique....							4,353 93
Steamers fédéraux—							
Québec....	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05	47,500 00	51,758 05	64,490 00
Nouvelle-Ecosse....	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86	20,999 63	24,999 57	30,008 99
Nouveau-Brunswick....							
Ile du Prince-Edouard....							
Colombie-Britannique....					12,115 96	15,984 72	10,555 67
Examen des capitaines et seconds.			908 12	1,407 66	4,312 07	6,466 18	4,520 19
Expédit'n de la B. d'Hudson			140 00		874 00	1,068 89	2,313 31
Enquêtes au sujet des nauf.			21,618 73	19,823 18	21,000 00	21,000 00	20,456 45
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	15,652 62	15,728 93	23,536 16	27,150 43	45,986 87
Hôpitaux de la marine....	1,070 86	15,615 71	8,950 00	9,379 82	12,618 15	18,830 54	36,760 59
Service météorologique....	8,200 00	8,950 00					
Enregistrement des navires canadiens....							272 30
Enlèv. d'obstacles à la navig.			2,350 07	1,000 00			
Récomp. pour sauvet. de vies					2,284 32	1,975 13	4,931 78
Service des signaux....							1,000 00
Inspection des bateaux à vap.	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00	8,500 00	13,266 00	10,291 58
Levé hydrog. de la B. Georg.							
Police riveraine, Montréal....		10,238 71	9,423 31	8,030 00	10,000 00	14,453 87	12,370 86
" Québec....	27,445 35	12,623 59	9,038 62	9,370 73	10,348 00	18,200 00	26,526 66
Gouvernement civil....	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96	22,644 52	25,336 04	30,087 23
Communicat'n par vapeurs—							
Entre Québec et les provinces maritimes....							15,000 00
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme							
Achat de str. p. remplacer—							
Le <i>Glendon</i>							
Le <i>Lady Head</i>							
Service postal d'hiver, I.P.-E							
Observations des marées....							
Gratifications....							
Levé hydrog. de l'A. Burrard							
Commerce d'export. du bétail							
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389,537 12	518,958 49	706,817 92	845,159 09

ANNEXE N^o 16.—ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—*Suite*.

	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
	\$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal...	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61	67,541 21
District de Montréal....	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 09	14,917 95	16,523 88	14,326 36
En aval de Québec.....	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87	89,781 29
Nouvelle-Ecosse.....	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60	128,918 59
Nouveau-Brunswick....	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82	63,921 90
Ile du Prince-Edouard...	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17	12,997 33
Colombie-Britannique....	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99	17,570 72
Construction—							
En amont de Montréal...	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 90	11,993 75	13,297 81	14,180 02
Québec.....	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75	7,539 76
Nouvelle-Ecosse.....	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01	7,758 36
Nouveau-Brunswick....	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53	4,578 52
Ile du Prince-Edouard...	.....	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50	8,150 05
Colombie-Britannique....	8,799 07	8,477 67	29 66	.....	.....	.....	8,645 39
Steamers fédéraux—							
Québec.....	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93	64,973 00
Nouvelle-Ecosse.....	22,992 62	133,826 08	38,839 29	43,027 00	42,016 53	32,574 64	34,700 60
Nouveau-Brunswick....	.....	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,333 05	14,429 52	15,139 95
Ile du Prince-Edouard...	.....	19,156 56	16,095 90	12,193 40	8,460 68	9,733 34	11,788 09
Colombie-Britannique....	41,796 74	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Examen des capitaines et seconds	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43	3,888 41
Expédit'n de la B. d'Hudson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Enquêtes au sujet des nauf.	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73	310 48
Hôpital de la marine, Québec	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	19,991 22	19,964 33
Hôpital de la marine.....	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00	32,218 94
Service météorologique....	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51	46,163 54
Enregistrement des navires canadiens	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75	607 43
Enlèvem. d'obstacles à la nav.	450 00	.....	293 00	462 00	305 86	325 00	150 00
Récomp. pour sauvet. de vies	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,833 10	2,263 15	1,806 13
Service des signaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Inspection des bateaux à vap.	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34	12,211 65
Levé hydrog. de la B. Georg.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Police riveraine, Montréal.	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06	21,953 26
" Québec.....	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48	13,497 81
Gouvernement civil.....	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	33,610 19	35,083 95	36,447 50
Communicat'n par vapeurs—							
Entre Québec et les provinces maritimes.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	.....	750 00	.....	.....	.....	.....	.....
Achat de str. p. remplacer—							
Le <i>Glendon</i>.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Le <i>Lady Head</i>.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Service postal d'hiver, I. P.-E	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Observations des marées....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gratifications.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Levé hydrog., anse Burrard.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Commerced export. du bétail	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	844,586 09	979,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89	761,730 62

ANNXE N° 16.—ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—*Suite.*

	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ s.	\$ c.	\$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal.	71,048 50	70,116 68	70,788 27	70,697 89	85,718 98	75,690 74	85,588 70
District de Montréal. . .	21,643 05	22,250 32	22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17
En aval de Québec.	91,098 66	102,734 99	101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67
Nouvelle-Ecosse.	137,846 15	150,793 17	142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92
Nouveau-Brunswick	66,073 00	75,947 92	86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49
Ile du Prince-Edouard. . . .	16,955 72	17,907 27	19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62
Colombie-Britannique. . . .	17,803 00	18,349 06	18,107 54	15,457 76	14,783 75	16,230 43	19,604 63
Cap-Race						4,453 25	5,124 20
Construction—							
En amont de Montréal.	13,581 00	9,782 27	18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97
Québec	3,731 31	9,672 50	3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86
Nouvelle-Ecosse.	13,355 00	9,422 75	12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	2,533 48
Nouveau-Brunswick	2,253 80	1,022 57	2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61
Ile du Prince-Edouard. . . .	3,092 00	1,934 49	2,158 60	879 40		384 60	
Colombie-Britannique. . . .	3,237 90	1,005 26	9,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	6,918 00
Imprimeur de la reine. . . .						26 58	
Steamers fédéraux—							
Québec.	44,923 98	45,156 13	43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52	
Nouvelle-Ecosse.	31,049 74	37,841 07	27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10	
Nouveau-Brunswick					24,633 26	14,337 23	
Ile du Prince-Edouard. . . .	23,911 97	19,680 00	19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	150,659 19
Colombie-Britannique. . . .	8,504 61	25,484 00	16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07	
Ministère						13,288 83	
Examen des capitaines et seconds	3,982 00	4,021 20	5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96
Expédit. de la B. d'Hudson			480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00
Enquêtes au suj. des nauf.	863 19	875 64	830 12	385 15	592 63	520 14	513 91
Hôpî't de la marine, Québ.	19,938 12	19,998 53	19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62
Hôpitaux de la marine. . . .	33,162 45	29,880 78	31,401 30	35,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67
Service météorologique. . . .	47,464 07	51,990 25	56,418 16	56,625 46	56,898 33	57,140 74	59,986 10
Enregistrement des navires canadiens	2,013 28	168 84	189 27	237 88	157 13	233 13	897 02
Enlèv. des obstac. à la nav.	1,116 51	35 80	342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94
Récomp. p. sauvet. de vies	2,212 00	2,534 60	2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48
Service des signaux.		3,365 33	6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59
Inspection des bat. à vap.	14,835 00	16,209 00	21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,837 80	21,430 45
Levé hydr. de la B. Georg.		77 81	26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14
Police riveraine, Montréal	21,994 74	15,798 24	19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95
" Québec.	20,321 82	22,520 41	22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57
Gouvernement civil.	36,789 46	37,988 39	38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78
Communicat. par vapeurs :							
Entre Québec et les provinces maritimes.							
Entre l'île du Prince-Edouard et la t. ferme							
Achat de str. p. remplacer							
Le <i>Glendon</i>		395 55	56,164 71	47,238 03			
Le <i>Lady Head</i>							
Service postal d'hiv., I. P. E					5,985 42	6,312 93	7,740 25
Observations des marées. . . .							
Gratifications.							
Levé hydr., anse Burrard.							
Commerce d'export. du bétail							
	774,831 53	825,010 82	927,241 61	1,029,701 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85

ANNEXE N° 16.—ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—Fin.

—	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	S c.	S c.	S c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal.....	72,621 23	84,035 65	93,180 72	87,033 61	87,598 15	78,090 69
District de Montréal.....	12,285 79					
En aval de Québec.....	112,680 20	118,750 70	122,471 89	116,531 27	120,404 19	124,348 80
Nouvelle-Ecosse.....	140,197 15	139,459 56	139,916 83	148,815 26	150,445 26	137,339 73
Nouveau-Brunswick.....	78,285 79	61,608 91	61,089 31	66,886 69	71,079 46	59,917 96
Ile du Prince-Edouard.....	19,118 51	16,968 80	19,000 46	17,069 98	16,819 64	15,569 39
Colombie-Britannique.....	16,877 12	16,411 49	19,595 22	26,858 68	24,413 27	27,240 77
Cap-Race.....	7,358 01					
Construction—						
En amont de Montréal.....	8,623 76		9,796 28	21,704 05	8,766 62	12,581 15
Québec.....	12,203 06		3,723 14	809 27	10,097 18	4,743 13
Nouvelle-Ecosse.....	6,039 91		4,596 94	1,965 16	4,381 24	3,104 77
Nouveau-Brunswick.....	2,966 36	23,863 09	208 16	1,845 35	1,271 15	115 45
Ile du Prince-Edouard.....			410 00	1 56		1,604 00
Colombie-Britannique.....	1,890 00		14,417 25	9,478 81	2,958 61	6,357 43
Impri- eur de la reine.....	40 14					
Steamers fédéraux—						
Québec.....						
Nouvelle-Ecosse.....						
Nouveau-Brunswick.....						
Ile du Prince-Edouard.....						
Colombie-Britannique.....						
Ministère.....						
Examen des capitaines et seconds..	4,381 04	4,117 83	4,255 24	6,363 88	4,116 99	3,745 33
Expédition de la baie d'Hudson.....						
Enquête au sujet des naufrages.....	516 67	888 94	1,172 77	603 21	643 49	850 81
Hôpital de la marine, Québec.....	18,643 14	10,279 08	751 75			
Hôpitaux de la marine.....	33,689 20	31,450 03	33,303 37	34,106 83	35,737 07	38,403 94
Service météorologique.....	58,577 07	58,452 10	62,457 10	67,138 06	64,165 60	66,440 96
Enregistrem. des navires canadiens	179 21	647 52	1,207 07	462 59	1,476 19	394 00
Enlèvement des obstacles à la navig.	3,603 65	5,737 26	3,633 65	2,878 68	1,554 53	202 02
Récompenses pour sauvetage de vies	5,503 44	8,150 92	4,952 20	6,398 93	7,432 64	8,014 67
Service des signaux.....	5,092 54	4,976 80	4,700 79	5,014 42	5,040 58	4,668 93
Inspection des bateaux à vapeur..	22,313 03	20,989 52	22,183 76	22,736 59	24,386 95	25,961 86
Levé hydrographique de la baie						
Georgienne et autres trav. hydrog.	17,898 46	17,969 23	17,677 51	16,451 10	17,542 11	31,461 76
Police riveraine, Montréal.....	16,948 82	13,167 00	573 80			
" Québec.....	14,698 68	8,620 61	7,279 85	6,161 60	5,436 23	
Gouvernement civil.....	43,501 96	42,835 78	43,253 67	43,195 31	56,477 21	54,988 88
Communication par vapeurs—						
Entre l'Ile du Prince-Edouard et						
la terre ferme.....	143,505 63					
Réparations aux quais.....					84 90	1,007 65
Achat de str. pour remplacer—						
Le <i>Glendon</i>						
Le <i>"Lady Head"</i>						
Service postal d'hiver, I. P.-E.....	1,842 47	2,752 67	7,012 70	3,309 44	4,376 96	6,497 03
Observations des marées.....		244 75	1,888 71	711 59	5,099 17	10,172 61
Gratifications.....	200 00	80 00	1,025 00			3,261 32
Levé hydrographiq., anse Burrard.....			1,690 12	2,580 45		
Commerce d'exportation du bétail.....			520 85	1,411 57	1,711 73	1,350 83
Levé hydrog. de la baie de Quinté.....					2,085 45	
	1,023,801 34	807,417 53	885,410 11	861,426 80	898,720 03	905,654 34

ANNEXE N° 17.

ÉTAT COMPARATIF des phares, etc., ainsi que des navires de la marine, entretenus dans les diverses agences, corrigé jusqu'à la date du 31 décembre 1894.

DISTRICT.	Phares.	Feux.	Gardiens.	Phares flottants.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	Cloches de brume.	Canons ou bombes.	Bouées à sifflet.	Bouées-cloches.	Bouées à gaz.	Steamers.	Depense totale pour chacune des agences.	Appointements payés aux agences.	Nombre de personnes employées à chacune des agences.
	*	*											\$	c.	
Province d'Ontario.....	176	218	170	4	2	10	2			4			90,671	84	
Phares flottants.....	4														
Province de Québec.....	116	153	137	8	2	9	9				10 (4 avec cloch.)	3	155,215	50	4—Agent, comptable et 2 commis.
Phares flottants.....	8	8			3		1								
Province de la Nouvelle-Ecosse..	169	175	174	1	10	6	2	1	15	11		1	163,493	25	4—Agent, comptable, commis et messenger.
Signaux de brume.....	2														
Phares flottants.....	1	1													
Province du Nouveau-Brunswick.	94	118	100	1	4	8		1	4	3		1	89,676	74	3—Agent, comptable, messenger.
Signaux de brume.....	3														
Phares flottants.....	1	1													
Province de l'Île du Prince-Ed.	35	55	41			1			3	1			45,351	04	1—Agent.
Province de la Col.-Britannique.	13	13	15		3	5			1	1			1,920	87	2—Agent, messenger et commis employés de temps à autre.
Bouées à feu.....	2	4													
	624	755	637	14	22	39	8	11	22	20	10				

* Les phares flottants et les signaux de brume aux endroits où il n'y a pas de feux, se trouvent, dans ces deux colonnes, compris dans le nombre total des phares et des feux en Canada.

ANNEXE N° 18.

SERVICE POSTAL PAR LES BATEAUX BRISE-GLACE.

La première traversée eut lieu le 17 janvier 1894, date de la clôture de la navigation.

Par suite de l'épaisseur de la glace et de la forte quantité de neige qui est tombée, il a fallu porter le nombre des bateliers sur chaque bateau de 5 à 6 pour environ 68 traversées. En outre, le poids des dépêches et des paquets a été beaucoup plus considérable que d'habitude; aussi les hommes ont-ils été soumis à un travail ardu. Pendant toute la dernière partie de la saison, on a eu besoin de six bateliers sur chaque bateau.

Voici un état des opérations de la saison:—

Traversées faites de la Traverse à l'ouest.....	57
“ du Cap-Tourmente à l'est.....	59
Hommes transportés.....	58
Femmes transportées.....	7
Passagers sous le harnais, transportés.....	48
Passagers traînés “.....	17
Surplus de bagages “.....	350 tonneaux.
Nombre de sacs à dépêches “.....	3,576 sacs.
Recettes brutes.....	\$178 50

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1894

PÊCHERIES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1895

Rapport des Pêcheries.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,
CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1^{er} avril 1895.

Rapport des Pêcheries.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT DES PÊCHERIES DE 1894

A.

	PAGE
<i>Acadia</i>	xxv, 45
Annexes Nombre d'.....	ix

B.

Baie Georgienne.....	3, 318, 330
Bertram, A. C., inspecteur, rapports.....	163, 388
Bureau de renseignements des pêcheries.....	xxxv
Bureau de renseignements, Index de la carte indiquant le mouvement du poisson dans le golfe.....	79
do Liste des expéditeurs.....	77
do do navires banquiers.....	112
do Observations par le percepteur des douanes et autres.....	120
do do sur le rapport du.....	xxxv, 76
do Rapport de la saison de 1894 par M. W. M. Hutchins.....	87
do do détaillé sur le homard, hareng, égrenin, merluche, encornet, lançon, gasparot, saumon et morue.....	87

C.

Capitaines en charge des croiseurs fédéraux.....	12
Cap-Breton, (<i>Voir</i> Nouvelle-Ecosse, district n° 1.)	
Carte, Indiquant les mouvements du poisson.....	79
Catellier, L. N., Rapport.....	287, 401
Chapman, R. A., Inspecteur, rapport du Nouveau-Brunswick.....	236
Colombie-Britannique.....	xxii-xxiii
do Dépenses.....	375
do Liste des fabriques de conserves de saumon.....	387
do Piscifaculture de la rivière Fraser.....	376
do Rapport de la capture par la flotte.....	372
do do de l'inspecteur John McNab.....	373
do do des gardiens.....	380
do Rendement et valeur des pêcheries.....	378
do Statistique des pêcheries.....	xxxiii
Commission internationale des pêcheries.....	7, 28, 181, 208
Comtés de la Nouvelle-Ecosse, Annapolis.....	7, 179, 194
do do Antigonish.....	7, 28, 81, 167, 185
do do Cap-Breton.....	8, 177, 194
do do Colchester.....	8, 177, 196
do do Cumberland.....	8, 28, 184, 210
do do Digby.....	8, 29, 177, 198
do do Guysborough.....	8, 30, 178, 200
do do Halifax.....	8, 180, 204
do do Hants.....	

C

	PAG
Comtés de la Nouvelle-Ecosse, Inverness	8, 31, 169, 18
do do King	8, 182, 212
do do Lunenburg	8, 31, 183, 214
do do Pictou	8, 179, 204
do do Queen	9, 184, 216
do do Richmond	9, 34, 171, 189
do do Shelburne	9, 36, 184, 218
do do Victoria	9, 172, 191
do do Yarmouth	9, 37, 183, 220
Comtés de Québec, Bonaventure	5, 43, 282, 292
do do Gaspé	5, 43, 282, 294
do do Saguenay	6, 43, 284, 298
Comtés du Nouv.-Brunswick, Albert	240, 256
do do Carleton	243, 256
do do Charlotte	38, 230, 233, 246
do do Gloucester	39, 237, 250
do do Kent	239, 250
do do King	242, 256
do do Northumberland	239, 250
do do Queen	242, 256
do do Ristigouche	238, 250
do do Sunbury	243, 256
do do Saint-Jean	41, 240, 256
do do Victoria	243, 256
do do Westmoreland	239, 250
do do York	243, 256

D.

Dépenses,	xxi
do Etat des	xxviii
do Pisciculture	xxiii
do Service de protection	xxv
do Subdivision par provinces	xxii
Divisions de la rive nord, Comté de Saguenay	284, 298
Dunn, capit. E., Du croiseur <i>Petrel</i> , rapport	73
do Rapport sur les pêcheries des grands lacs	317, 318, 320

E.

Employés des pêcheries, Liste des employés des pêcheries, révisée	3
Etat comparatif Capital placé dans le matériel de pêche, 1894	xviii
do do do depuis 1879	xx
do De la valeur des pêcheries en 1893 et 1894	xi
do Dépenses	xxi
do Nombre d'hommes depuis 1879	xxi
do Pour chaque province, 1893 et 1894	xii
do Valeur des pêcheries par province depuis 1870	xix

G.

Gilchrist, F. C., inspecteur, rapports des territoires du Nord-Ouest	350
--	-----

H.

Hareng	92, 165, 231, 266, 279
Hockin, Robt., inspecteur, rapport de la Nouvelle-Ecosse	173
Homard, Matériel	xviii, 207, 229, 262, 276
do Piscifacure	411
do Rapport sur le	87, 165, 231, 266, 280
Hutchins, W. M., bureau de renseignements	87

Rapport des Pêcheries.

I.

		PAGE
Ile d Prince-Edouard,	Rapport sur les pêcheries, par l'inspecteur A. Lord.....	265
do	Statistique des pêcheries.....	270
do	Valeur des engins de pêche du homard.....	278
do	do du matériel de pêche.....	277
Inspecteurs des pêcheries,	Liste des.....	7, 9, 11
do	Rapports. (<i>Voir</i> chaque province.)	

K.

Kempt, Ernest, rapport de l'expert.....	xxxv
Kinney, J. R., inspecteur, N.-E.....	181

L.

Lac	Des Bois.....	316, 324
do	Erié.....	320, 334
do	Huron.....	317, 319, 328, 332
do	La Biche.....	363
do	Manitoba.....	347
do	Ontario.....	322, 336
do	Saint-Clair.....	320, 336
do	Scugog.....	324, 338
do	Simcoe.....	324, 338
do	Supérieur.....	316, 326
Lord, A., inspecteur des pêcheries, Ile du Prince-Edouard.....	265	
L'ostréiculture,	Rapport sur, par Ernest Kemp.....	xxxv
do	do d'autres employés.....	236, 265

M.

Manitoba,	Rapport de l'inspecteur R. L. Tupper.....	343
do	Statistique des pêcheries.....	348
Maquereau, rapport sur le.....	114, 164, 174, 232, 267, 281	
Mer de Behring, question de la.....		
do	do Arrangements pour l'apposition des scellés sur les agrès.....	141
do	do Arrêté en conseil impérial.....	130
do	do Avis aux pêcheurs de phoques.....	158
do	do Avis demandé.....	142
do	do Campagne de chasse, 1894.....	147
do	do Conférence à Washington.....	140
do	do Convention entre la Grande-Bretagne et la Russie au sujet des pêcheries de phoques dans l'occan Pacifique du Nord.....	155
do	do Convention entre la Russie et les Etats-Unis.....	159
do	do Départ de la flotte des pêcheurs de phoques.....	124
do	do Formule de licence.....	141
do	do Instructions aux officiers de la marine des Etats-Unis.....	138
do	do do de l'amirauté britannique.....	136
do	do Introduction.....	xxiv, 124
do	do La note identique.....	146
do	do L'arrêté impérial en conseil, 1894.....	158
do	do L'avis donné à la goélette <i>Minnie</i> par le vaisseau <i>Adams</i> des Etats-Unis.....	143
do	do Le cas de la goélette <i>Ainoko</i>	155
do	do do <i>Arctic</i> (de Shanghai).....	156
do	do do <i>Maud S</i>	156
do	do do <i>Minnie</i>	157
do	do do <i>Warlock</i>	157
do	do Le cas du steamer <i>Coquillam</i>	151
do	do do <i>Henrietta</i>	153

M

	PAGE
Mer de Behring, question de la, le cas du steamer <i>Oscar and Hattie</i>	152
do do do <i>Winnifred</i>	155
do do Législation concernant l'arbitrage, 1894.....	126
do do des Etats-Unis.....	132
do do Le pavillon distinctif.....	141
do do Le renouvellement de la convention.....	157
do do Les pêcheurs de phoques demandent considération.....	142
do do Les réclamations de la mer de Behring.....	146
do do Le voyage à la mer de Behring.....	144
do do Mesures pour atteindre les pêcheurs en mer.....	141
do do Permis sur le côté est de l'océan Pacifique du Nord.....	125
do do sur le côté asiatique de l'océan Pacifique du Nord.....	126
do do Remarques sur la capture de 1894.....	149
do do sur la législation donnant effet à la convention.....	160
do do Saisies opérées par le vaisseau de Sa Majesté.....	143
do do par les croiseurs des Etats-Unis.....	145
do do Vaisseau de Sa Majesté envoyé pour avertir les pêcheurs.....	143
Miles, H. S., inspecteur, rapport du Nouveau-Brunswick.....	240
Miramichi, rivière et district.....	238, 244
Moisie et Mingan.....	285, 298
Moore, A. H., directeur de la pisciculture à Magog.....	403
Morue.....	106, 165, 267, 280
Mowat, Alex., directeur de la pisciculture à Ristigouche.....	396
McCluskey, Chs., directeur de la pisciculture.....	391
McNab, John, inspecteur, C.-B.....	372, 387

N.

Nouveau-Brunswick,	Analyses des rapports des gardes-pêche, N.-B.....	233, 238, 241
do	Comtés—(Voir lettre C.).....	
do	Etat de la valeur du matériel de pêche.....	247, 253, 257, 262
do	Liste des employés des pêcheries.....	9
do	Liste des primes de pêche payées aux navires.....	38
do	Mouvements du poisson, insp. Bureau.....	87, 93, 98, 101, 103, 107
do	Rapport de l'inspecteur J. A. Pratt, quartier n° 1.....	230
do	do R. A. Chapman, quartier n° 2.....	236
do	do H. S. Miles, quartier n° 3.....	240
do	Récapitulation du produit et de la valeur des pêcheries.....	258, 266
do	Statistique des pêcheries, quartier n° 1.....	242
do	do do 2.....	253
do	do do 3.....	256
Nouvelle-Ecosse,	Analyse des rapports des gardes-pêche.....	167; 177, 180
do	Etats de la valeur des matériaux de pêche.....	193, 207, 223, 229
do	Liste des employés des pêcheries.....	7
do	do primes de pêche payées aux navires.....	28
do	Mouvements du poisson.....	79
do	Rapport du quartier n° 1, par l'inspecteur A. C. Bertram.....	163
do	do do 2 do Robert Hockin.....	173
do	do do 3 do J. R. Kinney.....	181
do	Récapitulation de la production et de la valeur.....	193, 206, 222, 225, 228
do	Statistique des pêcheries, quartier n° 1.....	185
do	do do do 2.....	195
do	do do do 3.....	208

O.

Ogden, Alfred,	Directeur de la pisciculture, N.-E.....	389, 411
Ontario,	Analyse des rapports des gardes-pêche.....	316
do	Etat du matériel de pêche.....	338
do	Remarques sur les grands lacs.....	316, 317, 318, 319
do	Statistique des pêcheries.....	326

Rapport des Pêcheries.

P.

	PAGE
Parker, Wm.,	406
Passes-migratoires	232
Pêche de la baleine dans la région arctique	352
Phoques,	124
do	376
Pisciculture	382
do	xxiii
do	383
do	384
do	12
do	387
do	388
do	394
do	396
do	404
do	412
do	382
do	387
Piscifactures,	382
do	382
Pratt, capit. J. H.,	230
Primes de pêche	16
do do	24
do do	13
do do	25-26
do do	28
do do	14
do do	xxxii
do do	xxx

Q.

Québec,	281
do do do do de l'île.	286
do	279
do	304, 312, 314
do	305, 315
do	292
do do do de l'intérieur	306

R.

Rapport du sous-ministre,	ix
Rapports des gardes-pêche—(Voir chaque province.)	
Rapport sur la protection du saumon, Miramichi.	244
Revenu,	xxviii
do	xxvii

S.

Saumon,	105, 166, 173, 231, 240, 266, 279
Service de protection,	xxxiv
do	12, 45
do	46
do	47
do	43, 51

S

	PAGE
Service de protection) Pêche du maquereau.....	50, 69, 71
do Protection des grands lacs par le capit. Dunn, croiseur <i>Petrel</i> ...	73
do Saisies.....	46
Service de protection—(Voir lettre F.)	
Sheasgreen, Isaac, Directeur de la pisciculture de Miramichi, N.-B.....	394
Sheasgreen, Wm., do do Gaspé, Québec.....	399
Sommaire de la Valeur des pêcheries en 1894.....	x
Spain, O. G. V., Commandant de la flotte pour la protection des pêcheries.....	45
Statistique des pêcheries, Voir chaque province.....	xxii

T.

Territoires du Nord-Ouest, Analyse des rapports de gardes-pêche et des gardiens.....	358
do do Pêche de la baleine dans la région arctique.....	352
do do Rapport sur les pêcheries, par l'inspecteur F. C. Gilchrist.....	350
do do Statistique des pêcheries, etc.....	367, 368
Truite.....	241, 268
Tupper, R. Latouche, Inspecteur, Manitoba.....	343, 412

V-

Valeur des pêcheries, (Voir Tableaux, etc.).....	x
Venning, R. N. Rapport sur la mer de Behring.....	124

W.

Wakeham, Dr Wm. Rapport.....	xxxiii, 279
Walker, John, De la pisciculture d'Ottawa.....	409
Wilmot, A. B., do de Newcastle.....	404
Wilmot, Samuel, Surintendant de la pisciculture.....	382

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des opérations de la division des pêcheries de ce département pour l'année civile qui s'est terminée le 31 décembre 1894.

Ce rapport renferme des états de dépenses et de recettes, un état détaillé des primes de pêche, y compris un rapport sur les fraudes et poursuites se rattachant aux gratifications de pêche; un nouveau rapport sur les travaux de la Commission internationale des pêcheries, la question de la mer de Behring, le service de protection des pêcheries, le bureau de renseignements sur les pêcheries, l'ostréiculture, la pisciculture, et finalement les annexes suivantes :—

- N° 1. Liste des gardes-pêche canadiens.
- N° 2. Etat détaillé des demandes de primes de pêche, 1893.
- N° 3. Service de protection des pêcheries par le commandant O. G. V. Spain.
- N° 4. Etat détaillé du bureau des renseignements sur les pêcheries par M. Hutchins.
- N° 5. La question de la mer de Behring par M. Robert N. Vanning.
- N° 6. Rapport des inspecteurs et statistique des pêches, Nouvelle-Ecosse.
- N° 7. do do Nouveau-Brunswick.
- N° 8. Rapport du garde-pêche A. Lord et statistique des pêches, Ile du Prince-Edouard.
- N° 9. Rapport du D^r Wakeham; analyse des rapports des gardes-pêche et statistique des pêches, Québec.
- N° 10. Analyse des rapports de gardes-pêche et statistique des pêches, Ontario.
- N° 11. Rapport de l'inspecteur et statistique des pêches, Manitoba.
- N° 12. do do Territoires du N.-O.
- N° 13. do do Colombie-Britannique.
- N° 14. Pisciculture par M. S. Wilmot.

VALEUR DES PÊCHERIES EN 1894.

La valeur totale des pêcheries pour l'année 1894 a été de \$20,719,583, et le tableau suivant montre la valeur relative des principales espèces de poissons qui entrent dans le commerce, ainsi que les augmentations et diminutions de chacune :

Espèces de poissons.	Montant.	Augmentation.	Diminution.
	\$	\$	\$
Morue	4,234,231	205,783	
Saumon	3,227,439		663,205
Homard	2,370,632		113,936
Hareng	2,565,730	712,839	
Phoque	970,145	95,303	
Maquereau	908,870		187,196
Poisson blanc	879,650		419,094
Truite	758,147	99,533	
Egrefin	516,547	70,227	
Eperlan	404,883		9,291
Merluche	304,652		63,171
Sardine	285,756	67,738	
Doré	293,266	135,865	
Flétan	254,152	38,785	
Gasparot	253,904	41,190	
Merlan	221,894		19,687
Hultres	182,108	25,668	
Esturgeon	119,055	13,200	
Anguille	124,095	5,302	
Achigan	93,801	14,600	
Alose	92,432	15,356	
Petite morue ou poisson gelé	90,815	13,745	

NOTE.—La quantité de poisson employé comme appât est évaluée à \$332,417, et celle des huiles de poisson à \$298,338.

RÉCAPITULATION de la valeur totale pour chaque province pour les années 1893 et 1894.

PROVINCES.	VALEUR.				Diminution.	Augmentation
	1893.		1894.			
	\$	c.	\$	c.			$	c.
Nouvelle-Ecosse	6,407,279	49	6,547,387	11		140,107 62
Nouveau-Brunswick	3,746,121	40	4,351,526	69		605,405 29
Colombie-Britannique	4,443,963	20	3,950,478	30	493,484 90	
Québec	2,218,905	21	2,303,336	54		84,481 33
Ontario	1,694,930	70	1,659,968	66	34,962 04	
Ile du Prince-Edouard	1,133,368	26	1,119,738	07	13,630 19	
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,042,093	00	787,087	93	255,005 07	
Totaux	20,686,661	26	20,719,573	30	797,082 20	829,994 24
Augmentation						32,912 04

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF du rendement et de la valeur des pêches du Canada, en 1893 et 1894.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.
Morue.....	qtx. 892,978	4,019,193 00	938,027	4,225,896 00
do langues et noues.....	brls. 925 ¹ / ₂	9,255 00	833 ³ / ₂	8,335 00
Saumon, conservé en boîtes.....	liv. 29,233,317	2,926,502 35	23,647,162	2,365,717 30
do frais.....	" 7,149,123	890,693 80	5,484,653	801,429 80
do saumuré.....	brls. 6,804	63,360 00	5,629	51,404 00
do fumé.....	liv. 150,710	10,088 40	80,280	8,888 00
Homard, conservé en boîtes.....	" 13,674,713	1,914,457 80	13,333,693	1,803,256 66
do dans la carapace, vivant, etc.....	tonn. 7,347 ¹ / ₄	570,110 00	7,565	567,375 00
Hareng, saumuré.....	brls. 316,746	1,425,812 00	439,238	1,977,336 00
do frais ou gelé.....	liv. 13,854,974	317,631 12	16,966,241	404,965 86
do fumé.....	" 5,437,620	109,448 40	9,100,980	183,427 60
Poisson blanc.....	" 21,390,289	1,298,744 10	14,854,170	879,650 46
Maquereau, saumuré.....	brls. 67,912	904,832 00	53,087	731,782 00
do frais et conservé.....	liv. 2,172,097	190,234 14	1,803,072	177,088 14
Truite.....	" 6,504,639	650,463 90	7,182,083	720,906 80
do saumurée.....	brls. 815	8,150 00	3,724	37,240 00
Egrefin, séché.....	qtx. 133,234	466,319 50	137,140	479,937 50
do frais, en conserve, etc.....	liv. " "	" "	503,490	36,559 20
Eperlan.....	" 8,283,481	414,174 00	8,087,079	404,882 95
Merluche.....	qtx. 107,518	322,554 00	103,297	263,059 00
do noues de.....	liv. 90,539	45,269 50	83,187	41,593 00
Merlan.....	qtx. 80,527	241,581 00	88,758	221,894 00
Flétan.....	liv. 2,840,619	215,366 80	3,481,276	254,151 90
Gasparot.....	brls. 47,281	212,714 00	63,470	253,904 00
Brochet.....	liv. 8,737,605	209,688 25	3,079,484	81,655 75
Sardine.....	brls. 100,879	205,819 00	136,828	274,756 00
do en conserve.....	boîtes 250,000	12,500 00	220,000	11,000 00
Doré.....	liv. 3,848,304	137,409 65	7,610,425	293,266 25
Huitres.....	brls. 51,080	156,440 00	45,127	182,108 00
Esturgeon.....	liv. 1,860,477	105,795 60	2,182,071	119,055 10
Poisson commun et mêlé.....	brls. 44,458	162,113 50	73,167	226,373 95
Anguille, saumurée.....	" 8,259	82,590 00	7,978	75,116 00
do fraîche.....	liv. 941,150	56,203 00	951,350	48,979 32
Achigan.....	" 1,131,091	79,201 08	1,289,461	93,800 86
Alose.....	brls. 7,708	77,076 60	9,244	92,432 30
Petite morue ou poisson gelé.....	liv. 1,611,428	77,070 90	1,816,320	90,815 50
Moules.....	" 68,657 80	" "	" "	62,996 25
Encornet.....	brls. 10,936	43,744 00	11,868	59,470 00
Maskinongé.....	liv. 505,495	30,329 70	627,457	37,647 42
Poisson mêlé (Colombie-Britannique).....	" 22,533 50	" "	" "	24,693 00
Plie.....	liv. 405,450	20,272 50	424,320	20,975 50
Crabes.....	nombre. 18,000 00	" "	" "	18,000 00
Oulachons.....	liv. 298,300	17,934 00	336,700	17,090 00
Winninish.....	" 100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Peaux de phoques à fourrure, C.-B.....	nombre. 70,332	843,984 00	94,474	944,740 00
Peaux de loups marins.....	" 26,349	30,858 50	21,643	25,405 00
Peaux de loutres de mer.....	" 15	1,875 00	12	1,500 00
Peaux de moutons.....	" 251	1,004 00	97	388 00
Perche.....	liv. " "	" "	971,814	28,970 08
Huile de poisson.....	gall. 804,820	321,927 40	745,848	298,338 40
Boitte.....	brls. 224,430	294,270 00	250,984	332,417 00
Poisson pour engrais.....	" 147,732	73,867 00	106,239	53,120 00
Guano de poisson.....	tonn. 1,510 ³ / ₄	26,693 75	5,117	71,525 00
Consommation locale non comp. dans les rapports.....	" "	256,149 20	" "	226,208 45
Total.....	" "	20,686,661 26	" "	20,719,573 30

TABLEAU COMPARATIF du rendement de chaque pêche dans les différentes provinces du Canada.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Saumon, salé..... brls.	266	4,256 00	348	5,568 00
do frais..... liv.	521,230	104,245 20	467,496	93,498 40
do en boîtes..... "	5,704	855 80	1,522	228 50
do fumé..... "	4,490	898 00	5,940	1,188 00
Hareng, salé..... brls.	122,096	549,431 00	173,059	778,765 50
do fumé..... liv.	296,600	5,932 00	560,825	11,216 50
do frais..... "	668,620	5,367 50	909,450	21,302 50
Maquereau, salé..... brls.	34,844	441,880 00	27,653	375,706 00
do frais..... liv.	1,739,722	140,429 14	1,240,610	109,592 70
Homard, conserve..... "	5,935,535	830,972 88	6,056,111	847,856 86
do frais ou vivant..... ton'x.	6,131 ³ / ₄	483,710 00	5,956	446,700 00
Morue, séchée..... qtx.	546,448	2,459,016 00	544,520	2,450,341 50
do langues et noues..... brls.	624	6,240 00	550 ¹ / ₂	5,505 00
Merluche, séchée..... qtx.	58,210	174,630 00	60,888	152,220 00
do noues de..... liv.	45,790	22,895 00	40,613	20,306 00
Egrefin, séché..... qtx.	106,396	372,386 00	108,513	379,795 00
do frais..... liv.	210,000	4,200 00	180,000	3,600 00
do en conserve..... "	181,400	21,768 00	139,500	16,740 00
do fumé..... boîtes.	3,170	7,608 00	3,633	8,719 20
Merlan..... qtx.	66,857	200,571 00	70,043	175,106 50
Truite..... liv.	147,459	14,745 90	144,810	14,481 00
Flétan..... "	1,096,340	109,633 90	1,218,959	121,895 20
Eperlan..... "	366,202	18,310 05	430,347	21,517 35
Bar..... "	8,685	520 72	6,830	683 00
Gasparot..... brls.	21,922	98,648 50	20,619	82,476 00
do fumé (par 100)..... nomb.	50,000	400 00	28,000	224 00
Huitres..... brls.	3,488	10,464 00	2,512	10,048 00
Moules..... "	2,556	17,665 00	3,676 ¹ / ₂	24,993 00
Anguille..... "	3,168	31,680 00	3,669	36,690 00
Alose..... "	1,995	19,950 00	1,509	15,090 00
Encornet..... "	10,517	42,068 00	13,063 ¹ / ₂	52,254 00
Poisson blanc..... "			365	2,190 00
Plie..... liv.	59,750	2,987 50	160,520	8,025 50
Petite morue..... "	51,545	2,576 75	55,470	2,773 00
Poisson commun et mêlé..... brls.	4,532	8,180 00	8,493	16,210 00
Huile de poisson..... galls.	300,375	120,149 40	322,221	128,887 60
Boîte..... brls.	65,652	56,103 00	79,004	74,447 00
Poisson pour engrais..... "	13,898	6,950 00	22,347	11,174 00
Guano de poisson..... ton'x.	300 ³ / ₄	7,518 75	747	18,675 00
Peaux de loups marins..... nomb.	1,149	1,436 50	564	697 50
Total.....		6,407,279 49		6,547,387 11
Augmentation.....				140,107 62

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.
Saumon, salé..... brls.	109	1,744 00	10	100 00
do frais..... liv.	2,419,205	483,841 00	2,246,422	449,284 40
do en boîtes..... "	41,205	6,180 75	18,200	2,730 00
do fumé..... "	2,980	596 00	13,840	2,860 00
Hareng, salé..... brls.	121,478	546,651 00	171,614	772,263 00
do frais..... liv.	4,630,850	48,496 50	9,265,357	185,307 14
do fumé..... "	5,084,920	101,698 40	8,481,355	169,627 10
Maquereau, salé..... brls.	10,573	148,022 00	6,210	86,940 00
do frais..... liv.	387,175	45,381 00	543,700	65,244 00
Homard, en boîtes..... "	3,373,370	472,271 80	2,935,500	410,970 00
do vivant ou frais..... tonn.	1,213 ¹ / ₂	86,320 00	1,608	120,600 00
Morue, séchée..... qtx.	73,226	329,517 00	109,443	492,493 50
do langues et noues de..... brls.	46 ¹ / ₂	465 00	87	870 00
Merluche, séchée..... qtx.	41,114	123,342 00	32,776	81,940 00
Noues de merluche..... liv.	37,834	18,917 00	27,559	13,779 50
Egrefin..... qtx.	13,455	47,092 50	25,710	89,983 00
Merluche, fumée..... liv.			75,000	7,500 00
Merlan..... qtx.	13,670	41,010 00	18,715	46,787 50
Truite..... liv.	163,060	16,306 00	185,470	21,695 50
Flétan..... "	203,864	20,386 40	237,977	23,797 70
Eperlan..... "	7,109,365	355,468 25	6,728,000	336,400 00
Bar..... "	283,400	28,340 00	404,000	40,400 00
Gasparot..... brls.	24,690	111,105 00	41,971	167,884 00
Huîtres..... "	16,365	49,095 00	16,960	67,840 00
Moules..... "	10,104	17,751 00	10,580	18,812 50
do en boîtes et écaillées..... liv.	260,536	13,026 80	36,735	1,836 75
Anguille..... brls.	4,391	43,910 00	3,143	31,430 00
Alose..... "	5,055	50,550 00	7,135	71,350 00
Encornet..... "	419	1,676 00	859	3,436 00
Sardine..... "	96,119	191,238 00	134,478	267,706 00
do en conserve..... boîtes.	250,000	12,500 00	220,000	11,000 00
Doré..... liv.	131,300	6,565 00	157,200	7,860 00
Plie..... "	345,600	17,280 00	263,800	12,950 00
Poisson gelé..... "	1,385,050	69,252 50	1,649,500	82,475 00
Poisson commun ou mêlé..... brls.	3,590	7,363 00	1,804	3,837 00
Peaux de loups marins..... nombre.	2	2 00	15	15 00
Huiles de poisson..... galls.	70,070	28,028 00	86,989	34,795 60
Boitte..... brls.	63,871	95,806 50	70,536	105,804 00
Poisson pour engrais..... "	38,358	19,179 00	52,545	26,272 50
Guano de poisson..... tonn.	390	9,750 00	586	14,650 00
Consommation locale dans le district n° 1 non comprise dans le relevé ci-dessus.....		80,000 00		
Total.....		3,746,121 40		4,351,526 69
Augmentation.....				605,405 29

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.
Saumon, frais..... liv.	2,970	594 00	9,900	1,980 00
do en conserve.....			300	45 00
Hareng, salé..... brls.	40,949	184,270 50	45,042	202,689 00
do frais..... liv.	12,500	125 00	122,000	1,220 00
do fumé.....	6,000	120 00		
Maquereau, salé..... brls.	14,280	199,920 00	10,241	143,374 00
do en boîtes..... liv.	38,100	4,572 00	18,762	2,251 44
Homard, en boîtes.....	3,168,674	443,614 36	3,173,084	380,770 08
Morue, séchée..... qtx.	21,062	94,779 00	23,976	107,892 00
Langues et noues de morue..... brls.	2	20 00	5	50 00
Merluche, séchée..... qtx.	8,044	24,132 00	9,633	28,899 00
Noues de merluche..... liv.	6,915	3,457 50	15,015	7,507 50
Egrefin..... qtx.	868	3,038 00	1,715	6,002 50
Truite..... liv.	35,970	3,597 00	42,850	4,285 00
Flétan.....	5,400	540 00	8,200	820 00
Eperlan.....	496,390	24,819 50	673,669	33,683 45
Gasparot..... brls.	569	2,560 50	830	3,320 00
Huitres.....	29,627	88,881 00	24,055	96,220 00
Moules.....	425	2,550 00	578	1,734 00
Anguille.....	700	7,000 00	1,166	6,996 00
Alose.....			16	100 00
Encornet.....			20	80 00
Plie..... liv.	100	5 00		
Petite morue.....	1,670	83 50	4,850	242 50
Poisson commun ou mêlé..... brls.	938	1,876 00	80	160 00
Huile de poisson..... galls.	10,096	4,038 40	12,199	4,879 60
Peaux de loups marins..... nombre.	10	10 00	30	30 00
Boîte..... brls.	20,435	30,652 50	31,238	46,857 00
Poisson pour engrais.....	125	62 50	100	50 00
Guano de poisson..... tonn.	805	8,050 00	3,760	37,600 00
Total.....		1,133,368 26		1,119,738 07
Diminution.....				13,630 19

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Saumon, salé..... brls.	741	11,856 00	446	7,136 00
do frais..... liv.	611,518	122,303 60	790,835	158,167 00
do en boîtes..... "	16,500	2,475 00		
Hareng, salé..... brls.	29,051	130,729 50	45,377	204,196 50
do frais..... liv.	90,400	904 00	147,340	1,473 40
do fumé..... "	41,400	823 00	41,200	824 00
Maquereau, salé..... brls.	8,215	115,010 60	8,983	125,762 00
do frais..... liv.	7,100	852 00		
Homard, en boîtes..... "	1,197,134	167,598 76	1,168,998	163,659 72
do frais..... ton'x.	2	80 00	1	75 00
Morue, salée..... qtx.	247,622	1,108,161 00	256,906	1,156,077 00
do langues et noues..... brls.	253	2,530 00	191	1,910 00
Merluche, salée..... qtx.	150	450 00		
Egrefin, salé..... "	2,922	10,227 00	1,202	4,207 00
Flétan..... liv.	161,115	16,111 50	136,640	13,664 00
Poisson blanc..... "	155,360	12,423 80	130,985	10,478 80
Truite..... "	407,070	40,707 00	455,992	45,599 20
Alose..... "	109,610	6,576 60	98,205	5,892 35
Eperlan..... "	231,524	11,576 20	202,163	10,108 10
Moules..... brls.	1,408	7,040 00	1,404	7,020 00
Anguilles..... liv.	844,530	50,405 80	811,000	40,558 32
Esturgeon..... "	208,450	12,507 00	294,660	17,679 60
Sardines..... brls.	4,760	14,280 00	2,350	7,050 00
Maskinongé..... liv.	52,500	3,150 00	103,625	6,217 50
Achigan..... "	104,525	6,271 50	126,905	7,614 30
Doré..... "	240,478	12,023 90	227,300	11,365 00
Brochet..... "	205,730	10,286 50	217,195	10,859 75
Winninish..... "	100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Encornet..... brls.			925	3,700 00
Perche..... liv.			106,780	3,203 40
Petit morue..... "	173,163	5,158 15	106,500	5,325 00
Poisson commun et mêlé..... brls.	14,293	42,880 80	17,150	51,450 00
Peaux de loups marins..... nombre.	21,038	26,297 50	17,774	22,217 50
Peaux de marsouins..... "	251	1,004 00	97	388 00
Huile de poisson..... galls.	252,029	100,811 60	181,439	72,575 60
Boitte..... brls.	74,472	111,708 00	70,206	105,309 00
Poisson pour engrais..... "	95,351	47,675 50	31,247	15,623 50
Total.....		2,218,905 21		2,303,386 54
Augmentation.....				84,481 33

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.
Saumon, en boîtes..... liv.	29,169,908	2,916,990 80	23,627,140	2,362,714 00
do frais..... “	3,594,200	179,710 00	1,970,000	98,500 00
do fumé..... “	143,240	8,594 40	60,500	4,840 00
do salé..... brls.	5,688	45,504 00	4,825	38,600 00
Hareng, frais..... liv.	458,000	22,900 00	378,000	11,340 00
do fumé..... “	8,700	870 00	17,600	1,760 00
do salé..... brls.	250	1,500 00	510	3,060 00
Esturgeon..... liv.	330,000	16,500 00	502,106	25,105 30
Flétan..... “	1,373,900	68,695 00	1,879,500	93,975 00
Oulachons, saumurés..... brls.	948	7,584 00	866	8,660 00
do fumés..... liv.	17,500	1,050 00	8,500	680 00
do frais..... “	186,000	9,300 00	155,000	7,750 00
Truite..... “	56,400	5,640 00	54,500	5,450 00
Eperlan..... “	80,000	4,000 00	52,900	3,174 00
Morue noire, salée..... brls.	77	616 00	60	480 00
Morue de roche, fraîche..... liv.	462,000	27,720 00	318,200	19,092 00
Huitres..... boiss.	4,000	8,000 00	4,000	8,000 00
Moules..... “	600	480 00	600	480 00
Peignes..... “	12,500	10,625 00	12,000	8,600 00
Crabes..... nombre.	600,000	18,000 00	600,000	18,000 00
Peaux de phoques à fourrure..... “	70,332	843,984 00	94,474	944,740 00
Peaux de loups marins..... “	4,150	3,112 50	3,260	2,445 00
Peaux de loutres de mer..... “	15	1,875 00	12	1,500 00
Poisson assorti ou poisson mêlé..... liv.	304,750	15,237 50	474,000	14,751 00
Ecrevisses et crevettes..... “	.....	5,000 00	.....	5,000 00
Huile de poisson..... galls.	172,250	68,900 00	143,000	57,200 00
Produits de poissons.....	.....	1,200 00	.....	3,982 00
Poisson employé pour la consommation locale—main-d'œuvre chinoise—non compris dans ce qui précède.....	.....	150,000 00	.....	200,000 00
Guano fabriqué avec les déchets..... tonx.	15	375 00	24	600 00
Total.....	.....	4,443,963 20	.....	3,950,478 30
Diminution.....	.....	.....	.....	493,484 90

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche.—*Fin.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.
Poisson blanc.....brls.	630	6,300 00	1,188	11,880 00
do.....liv.	5,667,010	453,360 80	4,361,372	348,909 76
Truite saumonée.....brls.	815	8,150 00	3,724	37,240 00
do.....liv.	5,694,680	569,468 00	6,289,461	628,946 10
Hareng.....brls.	2,940	13,230 00	3,636	16,362 00
do.....liv.	7,994,604	239,838 12	6,144,094	184,322 82
Anguille.....“	96,620	5,797 20	140,350	8,421 00
Esturgeon.....“	1,237,377	74,254 62	1,157,035	69,422 10
Maskinongé.....“	452,995	27,179 70	523,832	31,429 92
Achigan.....“	734,481	44,068 86	751,726	45,103 56
Doré.....“	2,109,555	105,477 75	2,863 175	143,158 75
Brochet.....“	958,815	47,940 75	677,507	27,100 28
Poisson commun.....“	2,911,690	87,350 70	2,742,479	82,274 37
Perche.....“			846,600	25,398 00
Poisson pour la consommation locale.....“	417,140	12,514 20		
Total.....		1,694,930 70		1,659,968 66
Diminution.....				34,962 94

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Poisson blanc.....liv.	15,441,919	826,654 50	10,123,848	506,191 90
Truite.....“			9,000	450 00
Doré.....“	1,366,971	33,343 00	4,362,750	130,882 50
Brochet.....“	7,573,060	151,461 00	2,184,782	43,695 72
Esturgeon.....“	84,450	2,533 50	228,270	6,848 10
Perche.....“			18,434	368 68
Tullibi.....“	68,600	2,058 00	420,824	12,199 72
Barbue.....“			59,738	1,194 76
Poisson mêlé.....“	1,240,800	12,408 00	5,904,810	59,048 10
Consommation locale, non comp. ci-dessus.....“	1,363,515	13,635 00	2,620,845	26,208 45
Total.....		1,042,093 00		787,087 93
Diminution.....				255,005 07

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et la valeur de tout autre matériel de pêche, de même que le nombre de pêcheurs en Canada, 1894.

PROVINCE.	PÊCHEURS.		NAVIRES.			BATEAUX.		RETS À MAILLER ET SEINES.		Valeur des rets, pièges, rets à enclos, masses, etc.	Valeur des homardes.	Valeur approximative des réfrigérateurs, boucanes et autres appareils non énumérés.	VALEUR TOTALE.
	Navires.	Bateaux.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.				
Nouvelle-Ecosse.....	5,907	19,571	594	26,064	1,321,559	14,324	325,899	2,320,728	606,604	138,898	408,273	470,799	3,361,372
Nouveau-Brunswick...	819	10,881	232	3,381	104,240	6,251	204,283	548,266	423,514	217,497	344,112	387,266	1,680,912
Ile du Prince-Edouard.	151	3,178	26	714	14,400	1,545	49,500	78,315	38,041	6,234	334,471	26,090	468,736
Québec.....	409	11,672	68	2,445	60,450	7,081	187,619	253,747	281,651	84,904	77,440	212,747	904,811
Ontario.....	421	3,734	*75	1,888	216,000	1,187	101,005	1,689,875	261,442	124,375	.....	136,200	839,022
Colombie-Britannique..	+1,735	10,915	169	5,516	594,880	2,924	125,430	370,290	284,883	.....	.....	979,750	1,984,943
Manitoba et T. du N.-O.	83	1,293	*14	1,700	97,500	790	15,453	204,500	25,217	.....	.....	60,550	198,720
Totaux.....	9,525	61,194	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	70,719	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	5,465,721	1,921,352	571,848	1,254,296	2,273,402	9,439,116

* Presque tous des bateaux à vapeur. + Y compris les équipages des phoquiers.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés aux pêches du Canada, ainsi que la valeur du matériel de pêche, depuis 1879 jusqu'à 1893.

ANNÉES.	NAVIRES.			BATEAUX.		Valeur des rets et seines.	Valeur d'autre matériel de pêche.	Total du capital placé.
	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.			
			\$		\$	\$	\$	\$
1879.....	1,183	43,873	1,714,917	25,616	854,289	988,698	456,617	4,014,521
1880.....	1,181	45,323	1,814,688	25,266	716,352	985,978	419,564	3,936,582
1881.....	1,120	43,389	1,765,870	26,108	696,710	970,617	679,852	4,113,049
1882.....	1,140	42,845	1,749,717	26,477	833,137	1,351,193	823,938	4,757,985
1883.....	1,198	48,106	2,023,045	25,825	783,186	1,243,366	1,070,930	5,120,527
1884.....	1,182	42,747	1,866,711	24,287	741,727	1,191,579	1,224,646	5,014,663
1885.....	1,177	48,728	2,021,633	28,472	852,257	1,219,284	2,604,285	6,697,459
1886.....	1,113	44,605	1,980,411	28,187	850,545	1,263,152	2,720,187	6,814,295
1887.....	1,168	44,845	1,989,840	28,092	875,316	1,499,328	2,384,356	6,748,840
1888.....	1,137	43,247	2,017,558	27,384	859,953	1,594,992	2,390,502	6,863,005
1889.....	1,100	44,936	2,064,918	29,555	965,010	1,591,085	2,149,138	6,770,151
1890.....	1,069	43,084	2,152,790	29,803	924,346	1,695,358	2,600,147	7,372,641
1891.....	1,027	39,377	2,125,355	30,438	1,007,815	1,644,892	2,598,124	7,376,186
1892.....	988	37,205	2,112,875	30,513	1,041,972	1,475,043	3,017,945	7,647,835
1893.....	1,104	40,096	2,246,373	31,508	955,109	1,637,707	3,174,404	8,681,557
1894.....	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	1,921,352	4,099,546	9,439,116

Rapport des Pêcheries.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre d'hommes employé à l'industrie de la pêche, dans des navires et bateaux, depuis l'année 1879 jusqu'à 1894.

Années.	Nombre d'hommes dans les navires.	Nombre d'hommes dans les bateaux.	Nombre total de pêcheurs.
1879.....	8,818	52,577	61,395
1880.....	8,757	51,900	60,657
1881.....	8,359	50,679	59,056
1882.....	8,498	52,785	61,283
1883.....	9,966	52,259	62,225
1884.....	9,968	51,854	61,822
1885.....	9,539	53,282	62,821
1886.....	8,927	53,073	62,000
1887.....	8,911	55,247	64,158
1888.....	9,574	53,109	62,683
1889.....	9,621	55,382	65,003
1890.....	8,726	55,000	63,726
1891.....	8,666	56,909	65,575
1892.....	8,330	55,348	63,678
1893.....	8,899	58,854	67,753
1894.....	9,525	61,194	70,719

DÉPENSES.

Les dépenses se répartissent comme suit :—

Service.	Dépenses.	Crédit.
	\$ c.	\$ c.
Pêcheries.....	86,963 99	103,900 00
Pisciculture.....	45,024 67	51,000 00
Service de protection des pêcheries.....	115,147 59	115,480 00
Primes de pêche.....	158,794 54	160,000 00
Diverses dépenses.....	34,892 19	44,603 65
Total.....	440,822 98	474,983 65

Les détails de ces dépenses sont publiés dans le rapport de l'auditeur général, sous l'en-tête approprié.

De plus, le relevé suivant donne un état des appointements des employés et de^s déboursés faits par eux, dans les diverses provinces, ainsi qu'un état des dépenses pour le maintien des divers établissements de pisciculture du Canada :—

Service.	Dépenses.		Crédit.	
	\$	c.	\$	c.
Pêcheries, Ontario.....	22,634	37	23,000	00
do Québec.....	11,692	82	16,000	00
do Nouveau-Brunswick.....	18,522	94	21,000	00
do Nouvelle-Écosse.....	20,420	81	20,500	00
do Ile du Prince-Edouard.....	3,078	55	4,900	00
do Manitoba.....	2,187	35	4,500	00
do Territoires du Nord-Ouest.....	3,143	94	4,000	00
do Colombie-Britannique.....	5,283	21	10,000	00
Total.....	86,963	99	103,900	00
Pisciculture, piscifaculture d'Ottawa.....	1,186	89		
do do de Newcastle.....	3,863	55		
do do de Sandwich.....	5,770	99		
do do de Tadoussac.....	2,425	60		
do do de Gaspé.....	1,993	97		
do do de Magog.....	896	00		
do do de Ristigouche.....	3,319	84		
do do de Bedford.....	1,812	88		
do do de Sydney.....	654	04		
do do de Miramichi.....	2,126	22		
do do de la rivière Saint-Jean.....	2,707	05		
do do de la rivière Fraser.....	3,273	10		
do do de Bay-View.....	2,515	20		
do do de Selkirk.....	7,362	53		
Compte général.....	5,116	81		
Total.....	45,024	67	51,000	00

Ces dépenses se répartissent comme suit dans chaque province :—

DÉPENSES.

Ontario.	\$ c.		c.
	\$	c.	
Appointements des employés.....	9,995	75	
Déboursés par les employés.....	11,098	25	
Divers.....	1,540	37	
Total.....			22,634 37
<i>Québec.</i>			
Appointements des employés.....	6,789	39	
Déboursés par les employés.....	4,694	61	
Divers.....	208	82	
Total.....			11,692 82
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Appointements des employés.....	5,962	35	
Déboursés par les employés.....	12,495	96	
Divers.....	64	63	
Total.....			18,522 94

Rapport des Pêcheries.

DÉPENSES—Fin.

		\$ c.	\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Appointements des employés.....		8,985 72	
Déboursés par les employés.....		11,341 69	
Divers.....		93 40	
Total.....			20,420 81
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Appointements des employés.....		1,022 76	
Déboursés par les employés.....		1,995 10	
Divers.....		60 69	
Total.....			3,078 55
<i>Manitoba.</i>			
Appointements des employés.....		1,158 21	
Déboursés par les employés.....		808 35	
Divers.....		220 79	
Total.....			2,187 35
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Appointements des employés.....		843 95	
Déboursés par les employés.....		1,956 64	
Divers.....		343 35	
Total.....			3,143 94
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Appointements des employés.....		1,000 00	
Déboursés par les employés.....		3,979 92	
Divers.....		303 29	
Total.....			5,283 21
Grand total.....			86,963 99

PISCICULTURE.

		\$ c.	\$ c.
<i>Pisciculture de Newcastle.</i>			
Salaires.....		1,067 75	
Dépenses diverses.....		2,795 80	
Total.....			3,863 55
<i>Pisciculture de Sandwich.</i>			
Salaires.....		750 00	
Dépenses diverses.....		5,020 99	
Total.....			5,770 99
<i>Pisciculture de Tadoussac.</i>			
Salaires.....		650 00	
Dépenses diverses.....		1,775 60	
Total.....			2,425 60
<i>Pisciculture de Gaspé.</i>			
Salaires.....		400 00	
Dépenses diverses.....		1,593 97	
Total.....			1,993 97

PISCICULTURE—Suite.

	\$	c.	\$	c.
<i>Pisciculture de Magog.</i>				
Salaires.....	800	00		
Dépenses diverses.....	296	00		
Total.....			896	00
<i>Pisciculture de Bâstionouche.</i>				
Salaires.....	700	00		
Dépenses diverses.....	2,619	84		
Total.....			3,319	84
<i>Pisciculture de Bedford.</i>				
Salaires.....	541	25		
Dépenses diverses.....	1,271	63		
Total.....			1,812	88
<i>Pisciculture de Spéziey.</i>				
Salaires.....	360	00		
Dépenses diverses.....	294	04		
Total.....			654	04
<i>Pisciculture de Miramichi.</i>				
Salaires.....	500	00		
Dépenses diverses.....	1,626	22		
Total.....			2,126	22
<i>Pisciculture de la rivière Saint-Jean.</i>				
Salaires.....	583	52		
Dépenses diverses.....	2,123	53		
Total.....			2,707	05
<i>Pisciculture de la rivière Fraser.</i>				
Salaires.....	500	00		
Dépenses diverses.....	2,773	10		
Total.....			3,273	10
<i>Pisciculture d'Ottawa.</i>				
Salaires.....	700	00		
Dépenses diverses.....	486	89		
Total.....			1,186	89
<i>Pisciculture de Bayriev.</i>				
Salaires.....	516	25		
Dépenses diverses.....	1,998	95		
Total.....			2,515	20
<i>Pisciculture de Seldirk.</i>				
Salaires.....	100	00		
Dépenses diverses.....	7,282	53		
Total.....			7,382	53

Rapport des Pêcheries.

PISCICULTURE—Fin.

<i>Compte général.</i>		\$ c.	\$ c.
Salaires		4,450 00	
Dépenses diverses.....		665 81	
Total			5,115 81
Total, pisciculture.....			45,024 67
Total des salaires et des déboursés des employés des pêcheries.....			86,863 99
DIVERS.			
Construction de passes migratoires.....		2,124 67	
Frais judiciaires et dépenses incidentes.....		4,094 29	
Echantillons des pêcheries canadiennes et pisciculture d'Ottawa.....		1,217 63	
Dépenses se rattachant à la distribution des primes de pêche.....		4,624 50	
Inspection des bancs d'huîtres.....		6,151 04	
Permis en vertu du <i>modus vivendi</i>		670 50	
Mer de Behring		12,544 74	
Commission internationale des pêcheries.....		1,912 69	
Prix pour modèles de bateaux de pêche (fret sur modèle).....		2 23	
Pétardement d'un rocher dans le Loch Lomond.....		926 65	
Permis aux navires de pêche des Etats-Unis.....		462 15	
W. B. Deacon		21 00	
Total			34,892 19
Grand total.....			166,880 85

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES—1893-94

<i>Vapeur "Acadia".</i>		\$ c.	\$ c.
Gages des officiers et des matelots.....		7,127 84	
Provisions		2,095 79	
Combustible.....		1,902 57	
Réparations		1,216 30	
Dépenses diverses.....		3,847 49	
Total			16,190 99
<i>Vapeur "La Canadienne".</i>			
Gages des officiers et des matelots.....		7,722 95	
Provisions		2,111 69	
Combustible.....		797 96	
Réparations		10,489 88	
Dépenses diverses.....		4,522 81	
Total			25,645 29
<i>Vapeur "Stanley".</i>			
Gages des officiers et des matelots.....		4,162 15	
Provisions.....		2,028 70	
Combustible.....		2,483 48	
Réparations		21 55	
Diverses dépenses.....		1,414 59	
Total			10,110 47
<i>Vapeur "Curlew".</i>			
Gages des officiers et des matelots.....		5,612 63	
Provisions		1,814 18	
Combustible.....		1,788 97	
Réparations		2,937 67	
Dépenses diverses.....		2,282 32	
Total			14,886 77

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES, ETC.—*Suite.*

	\$ c.	\$ c.
<i>Vapeur "Petrel".</i>		
Gages des officiers et des matelots.....	3,182 15	
Provisions.....	450 33	
Combustible.....	622 77	
Réparations.....	17 82	
Dépenses diverses.....	12,459 81	
Total.....		16,732 88
<i>Vapeur "Constance".</i>		
Gages des officiers et des matelots.....	6,297 19	
Provisions.....	1,989 35	
Combustible.....	2,422 81	
Réparations.....	458 46	
Dépenses diverses.....	2,795 77	
Total.....		13,963 58
<i>Vapeur "Bayfield".</i>		
Gages des officiers et des matelots.....	501 00	
Provisions.....	143 61	
Combustible.....	118 42	
Diverses dépenses.....	258 56	
Total.....		1,021 59
<i>Goëlette "Vigilant".</i>		
Gages des officiers et des matelots.....	4,296 61	
Provisions.....	1,339 90	
Combustible.....	56 97	
Réparations.....	393 72	
Dépenses diverses.....	979 41	
Total.....		7,066 61
<i>Goëlette "Kingfisher".</i>		
Gages des officiers et des matelots.....	2,791 83	
Provisions.....	716 93	
Charte.....	255 85	
Dépenses diverses.....	8,470 57	
Combustible.....	40 96	
Réparations.....	225 40	
Total.....		12,501 54
<i>Vapeur "Dolphin".</i>		
Gages.....	584 68	
Provisions.....	110 11	
Combustible.....	53 85	
Réparations.....	379 29	
Dépenses diverses.....	1,149 78	
Total.....		2,267 71
Compte général.....		6,161 83
Bureau de renseignements des pêcheries.....		2,624 73
		128,672 99
MOINS—Mont. payé pour le vap. <i>Constance</i> par le départ. des douanes.....		13,525 40
		115,147 59

Rapport des Pêcheries.

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES—*Fin.*

RÉCAPITULATION.		\$	c.
Vapeur <i>Dolphin</i>		2,267	71
do <i>Acadia</i>		16,190	99
do <i>La Canadienne</i>		25,645	29
do <i>Stanley</i>		10,110	47
do <i>Petrel</i>		16,732	88
do <i>Constance</i>		13,963	58
do <i>Curlew</i>		14,385	77
do <i>Bayfield</i>		1,021	59
Goëlette <i>Vigilant</i>		7,066	61
do <i>Kingfisher</i>		12,501	54
Compte général.....		6,161	83
Bureau de renseignements des pêcheries.....		2,624	73
Total.....		128,672	99
MOINS—Montant payé pour le vapeur <i>Constance</i> par le département des douanes.....		13,525	40
Dépenses nettes occasionnées par le service de protection des pêcheries.....		115,147	59

ÉTAT du revenu des pêcheries payé au crédit du receveur général du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

	\$	c.
Ontario—Loyers, revenus des permis et amendes.....	28,632	82
Québec do do.....	7,211	82
Nouvelle-Ecosse do do.....	5,296	27
Nouveau-Brunswick—Loyers, revenus des permis et amendes.....	8,333	24
Ile du Prince-Edouard do do.....	980	15
Manitoba do do.....	715	85
Territoires du Nord-Ouest do do.....	211	14
Colombie anglaise do do.....	25,337	90
MOINS—Remboursements.....	76,719	19
	3,366	60
Permis accordés aux navires de pêche américains.....	73,352	59
	6,249	00
Total.....	79,601	59

ÉTAT COMPARATIF des dépenses et des recettes du département des pêcheries, du 1^{er} juillet 1884 au 30 juin 1894.

	1884-85.		1885-86.		1886-87.		1887-88.		1888-89.	
	Dépenses.		Dépenses.		Dépenses.		Dépenses.		Dépenses.	
	\$	c.	$	c.	$	c.	$	c.	$	c.
Ontario.....	17,135	98	17,900	74	19,534	01	19,860	52	19,274	98
Québec.....	13,531	77	13,988	21	14,966	55	13,463	37	12,901	63
Nouveau-Brunswick.....	14,892	87	15,719	36	16,944	87	20,583	20	20,208	00
Nouvelle-Ecosse.....	17,503	45	17,852	33	18,092	21	18,308	02	20,201	09
Ile du Prince-Edouard.....	3,028	03	3,187	73	4,044	49	3,402	51	3,746	69
Manitoba et Territoires du N.-O.....	763	00	1,920	73	2,468	25	2,816	64	2,848	16
Colombie anglaise.....	1,437	13	1,878	53	5,860	72	3,061	83	4,333	63
Pisciculture et passes migratoires.....	43,879	82	44,038	80	37,864	22	41,082	04	41,315	12
Service de protection des pêcheries.....	31,514	07	37,613	30	134,840	12	77,102	98	69,693	82
Diverses.....	9,529	44	10,350	43	11,327	77	13,498	56	10,912	18
Totaux.....	153,215	56	164,400	16	205,443	21	213,729	67	205,605	30
Primes de pêche.....	155,718	98	161,597	39	160,903	59	163,787	92	149,990	63

PRIMES DE PÊCHE EN 1893.

Les paiements pour ce service se font en vertu d'un acte sanctionné en 1891, 54-55 Vic., ch. 42, intitulé: "Acte à l'effet d'encourager le développement des pêcheries maritimes et la construction de navires de pêche", qui pourvoit au paiement annuel d'une somme de \$160,000 aux termes de règlements qui seront établis au besoin par le gouverneur général en conseil.

Le nombre total de réclamations de primes de pêche reçues en 1893 a été de 13,979, soit une diminution de 850, sur l'année précédente.

Le nombre de réclamations payées en 1893 a été de 13,635, soit une diminution de 807 sur l'année précédente.

Le montant total des primes de pêche payées en 1893 a été de \$158,234.10, dont \$78,653.29 ont été payés à des navires et \$79,580.81 à des bateaux.

Le nombre des navires qui ont reçu la prime en 1893, a été de 805, représentant un tonnage de 27,979 tonneaux, soit une augmentation de 137 navires et d'un tonnage de 2,231 tonneaux comparativement à l'année 1892.

Le nombre de bateaux pour lesquels il a été payé une prime de pêche a été de 12,830, et le nombre des pêcheurs dans ces bateaux qui ont reçu la prime de pêche de 22,269, soit une diminution de 944 bateaux et de 1,543 pêcheurs comparativement à l'année 1892. Cette diminution est due à l'adoption de l'article 2 des règlements, qui exclut une classe de gens qui autrefois recevaient la prime, mais qui en réalité ne sont pas des pêcheurs comme ceux que l'Acte concernant les primes de pêche avait intention d'encourager. Les officiers ont pris bien soin que nul autre que les pêcheurs de bonne foi ne reçut la prime.

Voir l'annexe n° 2 pour les détails des paiements aux navires et bateaux et pour les états comparatifs des paiements depuis 1882.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES PRIMES DE PÊCHE.

Le 24 août 1894, un arrêté du conseil fut passé révoquant les règlements établis par l'arrêté du conseil du 2 novembre 1893, et les règlements suivants leur ont été substitués:—

1. Les pêcheurs qui auront fait la pêche maritime pour le poisson autre que les mollusques, le saumon et l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivières pendant au moins trois mois, et qui auront pris pas moins de 2,500 livres de poisson de mer, auront droit à une prime de pêche, pourvu qu'aucune prime de pêche ne soit payée à ceux qui pêcheront dans des bateaux ayant moins de 13 pieds de quille; et trois hommes au plus (le propriétaire compris) pourront réclamer pour les bateaux de moins de 20 pieds.

2. Aucune prime de pêche ne sera payée pour le poisson pris dans les rets à pièges, rets à enelos et nasses, ni pour le poisson pris dans des rets à mailler tendus par des personnes qui ne font pas de la pêche leur occupation régulière, et qui ne consacrent qu'une ou deux heures par jour à exploiter ces rets et ne sont pas des pêcheurs constamment occupés à faire la pêche.

3. Il ne sera admis qu'une seule réclamation dans chaque saison, même dans le cas où le réclamant a pêché dans deux navires, ou dans un navire et un bateau ou dans deux bateaux.

Rapport des Pêcheries.

4. Les propriétaires de bateaux n'ayant pas moins de 13 pieds de quille qui auront fait la pêche maritime pendant une période de pas moins de trois mois pour le poisson autre que les mollusques, le saumon ou l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivières, auront droit à une prime pour chaque bateau.

5. Les navires canadiens enregistrés de 10 tonneaux et plus, jusqu'à 80 tonneaux, qui se seront exclusivement occupés durant une période de pas moins de trois mois à pêcher le poisson de mer autre que les mollusques, le saumon ou l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivières, auront droit à une prime qui sera calculée d'après le tonnage enregistré; une moitié de cette prime sera payable au propriétaire ou propriétaires, et l'autre moitié à l'équipage, sauf dans les cas où un membre ou plus de l'équipage aura ou auront manqué de se conformer aux règlements; dans ce cas, cette part ou ces parts ne seront pas payées.

6. Les trois mois pendant lesquels un navire devra avoir fait la pêche pour avoir droit à la prime, commenceront à compter du jour où le navire quittera le port pour son voyage de pêche, et se termineront le jour où il rentrera au port en revenant de ce voyage.

7. Les propriétaires ou patrons de navires ayant l'intention de pêcher et de réclamer la prime pour leurs navires devront, avant de partir pour un voyage de pêche, obtenir un permis du percepteur des douanes ou gardien de pêche demeurant à l'endroit le plus rapproché; ce permis devra accompagner la réclamation quand il en sera demandé le paiement.

8. La réclamation devra mentionner dans quelles localités la pêche s'est faite et à quelles dates, et de plus la quantité et les espèces de poissons de mer pris.

9. L'âge des hommes devra être mentionné. Les garçons âgés de moins de 14 ans ne pourront compter parmi les réclamants de la prime.

10. Les réclamations devront être attestées sous serment comme vraies et correctes dans tous les détails.

11. Les réclamations devront être produites le ou avant le 30 novembre de chaque année.

12. Les fonctionnaires autorisés à recevoir les réclamations devront fournir gratuitement les formules en blanc nécessaires, et les transmettre, après attestation, au département de la marine et des pêcheries.

13. Aucune réclamation contenant une erreur faite par le ou les réclamants ne sera modifiée quand elle aura été signée et assermentée comme correcte.

14. Toute personne ou toutes personnes faisant des rapports faux ou frauduleux sous quelque rapport ne pourra ou ne pourront par la suite participer au paiement de la prime, et elle sera ou elles seront poursuivies avec toute la rigueur de la loi.

15. Le montant de la prime à payer aux pêcheurs et propriétaires de bateaux et de navires sera fixé de temps à autre par le gouverneur en conseil.

16. A partir du 1^{er} janvier 1895 et après, tous les navires faisant la pêche sous l'autorité d'un permis de pêche seront obligés de porter un pavillon distinctif, qui devra être déployé tout le temps durant le voyage de pêche au bout du grand mât. Le pavillon devra avoir quatre pieds carrés, formés de parties égales de rouge et de blanc, cousues diagonalement d'un coin à l'autre. Toute négligence de se conformer à ce règlement, qui sera rapportée au département de la marine et des pêcheries, entraînera la perte de la prime, à moins qu'on ne donne des raisons satisfaisantes pour ne s'y être pas conformé.

FRAUDES AU SUJET DES PRIMES ET POURSUITES.

D'après le mode actuel de remplir les blancs de réclamations les occasions de présenter de fausses demandes ont été tellement réduites qu'il est presque impossible de se rendre coupable de fraude sans être découvert. On présente parfois, cependant, une réclamation frauduleuse.

Il est regrettable que dans certaines occasions où l'on institue des procédures devant les tribunaux contre ceux qui commettent des fraudes, on se soit trouvé dans l'impossibilité d'obtenir un jugement de condamnation ou même un emprisonnement lorsque la preuve de la culpabilité était des plus fortes. Même lorsque l'on obtient une condamnation, il est arrivé qu'on n'ait imposé qu'une sentence nominale aux accusés. Dans un cas on a imposé une sentence de deux mois d'emprisonnement dans la prison ordinaire. Dans un autre cas où une accusation de parjure avait été prouvée, la pénalité imposée a été de cinq mois de prison. Dans le comté de Digby, N.-E., dans une récente occasion, cependant, certaines personnes ont été trouvées coupables d'avoir obtenu une prime de pêche sous de faux prétextes. Dans ces deux cas, les parties n'avaient pas fait la pêche pendant tout le temps voulu et n'avaient pas pris la quantité de poisson leur donnant droit à la prime, et de plus, elles ne possédaient pas de bateau. La sentence imposée à chacun de ces délinquants a été vingt quatre heures de prison dans la prison commune.

Les détails suivants au sujet des paiements de la prime de pêche indiquent :

1. L'année pendant laquelle l'on a établi la prime de pêche, 1882.
2. Le nombre des réclamations payées pendant l'année, savoir :

En 1882.....	11,972,	représentant	29,932	pêcheurs
1883.....	13,086	"	33,399	"
1884.....	12,468	"	31,279	"
1885.....	14,124	"	33,564	"
1886.....	14,900	"	33,523	"
1887.....	15,416	"	34,387	"
1888.....	15,599	"	34,887	"
1889.....	17,078	"	38,343	"
1890.....	17,959	"	39,050	"
1891.....	18,506	"	38,859	"
1892.....	14,442	"	29,064	"
1893.....	13,635	"	28,013	"
Total.....	179,185	"	404,318	"

3. Montant de la prime de pêche payée chaque année :—

En 1882.....	\$172,285	47
1883.....	130,344	85
1884.....	155,718	98
1885.....	161,539	39
1886.....	160,903	59
1887.....	163,757	92
1888.....	150,185	53
1889.....	158,526	54
1890.....	158,241	01
1891.....	156,891	85
1892.....	159,752	15
1893.....	158,234	10

Montant total payé.....\$1,886,381 37

Rapport des Pêcheries.

4. La proportion de prime payée par tête, ou la base des paiements pour chaque année :

En 1882 le taux de \$2 par tonneau a été payé aux navires, soit la moitié au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage.

Les bateaux ont été payés d'après la base de \$5 par homme, un cinquième de ce montant revenait au propriétaire et quatre cinquièmes aux hommes.

En 1883, le taux accordé aux navires était de \$2 par tonneau, et a été payé comme en 1882. La base du paiement aux bateaux a été de \$2.50 par homme, dont un cinquième revenait au propriétaire et les quatre cinquièmes aux hommes.

En 1884 les navires recevaient \$2 par tonneau, comme en 1882 et en 1883 ; et les propriétaires des bateaux étaient payés comme suit :—

Pour les bateaux de 14 à 18 pieds de quille.....	\$1 00
“ 18 à 25 “	1 50
“ 25 pieds de quille et plus.....	2 00

Et les pêcheurs sur ces bateaux recevaient \$3 chacun.

En 1885 on a payé \$2 par tonneau aux navires, comme durant les années précédentes. Le taux accordé aux bateaux est resté le même qu'en 1884, sauf que l'on a admis les bateaux de 13 pieds de quille. Les pêcheurs sur ces bateaux recevaient \$3 chacun.

En 1886 et en 1887 le taux pour les navires et bateaux est resté le même qu'en 1885.

En 1888 l'on a payé les navires aux taux de \$1.00 par tonneau, dont la moitié au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage, comme autrefois. Quant aux bateaux, on leur a fait le même paiement qu'en 1885-86-87 ; de même pour les pêcheurs sur ces embarcations, soit \$3 chacun.

En 1889 le taux pour les navires est resté le même qu'en 1888. Les propriétaires de bateaux ont reçu \$1 par bateau, et les pêcheurs \$3 chacun. Ces taux ont également formé la base des paiements pour les années 1890 et 1891.

En 1892 les navires furent payés au taux de \$3 par tonneau, somme qui fut divisée entre les propriétaires et l'équipage, conformément aux règlements. Les propriétaires de bateaux recevaient \$1 par bateau et les pêcheurs \$3 chacun.

Le nombre total des navires auxquels il a été payé une prime depuis 1882 est de 9,612, avec un tonnage de 363,725 tonneaux, le nombre d'hommes d'équipage ayant reçu la prime étant de 75,727. Le nombre moyen d'hommes par navire a été de 8.

Le nombre total de bateaux payés a été de 169,548, et celui des pêcheurs sur les bateaux de 328,591. Moyenne d'hommes par bateau, 2.

5. La prime la plus élevée payée par tête aux pêcheurs dans des navires a été de \$21.75 en 1893 ; et la plus basse 83 centins.

La prime la plus élevée payée par tête aux pêcheurs sur des bateaux a été de \$4, et la plus basse, \$2.

La moyenne générale payée par tête a été de \$4.66.

COMMISSION INTERNATIONALE DES PÊCHERIES.

Les travaux de cette commission, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été continués durant la saison d'été de 1894, par les deux commissaires, M. Richard Rathburn, adjoint chargé de l'enquête relative aux poissons alimentaires, de la commission des pêcheries des Etats-Unis, Washington, de la part des Etats-
xxxiii

Unis, et le D^r Wakeham, du département de la marine et des pêcheries, de la part du Canada. Tout le temps des commissaires a été pris par les renseignements à recueillir sur les deux rives des eaux frontières depuis le lac Champlain jusqu'au lac des Bois. Comme on a trouvé qu'il était impossible de parcourir, avec le soin nécessaire, tout le terrain entre l'Atlantique et le Pacifique, dans le temps originellement accordé à la commission, c'est-à-dire depuis le 2 mars 1883 jusqu'au 2 mars 1895, on a décidé de prolonger jusqu'en juin 1896 le temps pendant lequel elle pourrait faire son rapport. L'enquête, eu ce qui concerne les pêches de l'intérieur dans les eaux douces, a été terminée dans la saison de 1895. Les commissaires se rendront sur la côte du Pacifique et étudieront les pêches dans les eaux qui touchent à la Colombie-Britannique. Il reste aussi à étudier certaines affaires se rattachant à la pêche du maquereau et du hareng sur la côte de l'Atlantique. Lorsque cela sera terminé les opérations de campagne de la commission seront finies et le rapport final sera fait.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Le fait que l'année qui vient de se terminer est la première où l'on ait appliqué les règlements adoptés sous l'autorité de la sentence arbitrale du tribunal de Paris, donne un intérêt plus grand à cette question.

Un article de M^r R. N. Venning sur le sujet forme l'annexe n^o 5 de ce rapport.

Il reprend la question au point atteint dans le rapport de 1893, et la continue à travers ses différentes phases jusqu'à la fin de la saison de pêche des phoques.

On trouvera dans l'annexe le texte de la loi adoptée, les instructions données aux croiseurs et la convention faite entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des États-Unis, ainsi que quelques remarques sur leur application et leur effet.

Il y traite aussi la capture des phoques pendant la saison et quelques sujets intéressants, ainsi que quelques questions incidentes provenant des saisies opérées par les autorités des États-Unis de temps à autre, du steamer approvisionneur *Coquitlam*, et des goélettes *Henrietta*, *Oscar and Hattie*, *Winnifred*, etc.

La partie II de cette annexe traite de la convention entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la Russie, pourvoyant à des zones de protection le long des côtes de la Russie et autour des îles à phoques russes, dans l'océan Pacifique du nord et de la mer d'Okhotsk. Il fait une revue de la législation qui en résulte en vue de l'expérience de 1893, et de son effet sur certains navires de pêche de phoques et de leur droit à la libre navigation de la mer.

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES.

On trouvera dans l'annexe n^o 3 de ce volume un rapport complet du commandant O. G. V. Spain, sur les opérations du service de protection des pêcheries. Il est agréable de constater que ce service s'est fait sans accident et d'une manière très satisfaisante.

La flotte des croiseurs sous la direction du commandant Spain comprenait les steamers suivants; l'*Acadia*, la *Canadienne*, le *Stanley*, le *Curlaw*, le *Constance*, l'*Aberdeen*, et les goélettes *Vigilant* et *Kingfisher*, sur la côte de l'Atlantique, outre les steamers *Petrel* et *Dolphin*, sur les grands lacs de l'Ontario. Tous les croiseurs ci-dessus nommés appartiennent au gouvernement fédéral. Le nouveau steamer *Aberdeen* récemment acheté de MM. Fleming, Ferguson et C^{ie}, de Paisley, Ecosse,

Rapport des Pêcheries.

a été attaché à ce service pendant une courte période à l'automne, et a rendu de bons services autour d'Anticosti et dans le golfe.

Un coup d'œil jeté sur les états publiés dans l'annexe n° 3 fera voir la longue liste des navires de pêche étrangers qui font escale dans nos ports. Néanmoins, il est remarquable que le nombre de navires de pêche des Etats-Unis qui profitent du système de permis sous le *modus vivendi*, inauguré en 1888, décroît constamment. Tandis qu'en 1890, le nombre de ces permis atteignait 119, et que deux ans après il était encore de 108, il est tombé à 53 en 1894. Cela démontre clairement que la pratique des navires étrangers d'obtenir de la boîte à Terre-Neuve a grandement augmenté. La liste complète des navires auxquels on a délivré ces permis cette année, est publiée dans le rapport principal.

Deux saisies ont été pratiquées sur la côte de l'Atlantique, savoir, la goélette des Etats-Unis *H. L. Phillips*, pour avoir pêché en dedans des limites à Anticosti. Cette cause est encore pendante devant la cour d'amirauté. La goélette *Mabel R. Bennett* a été saisie pour avoir salé du poisson en dedans de nos limites, mais elle a été libérée en prenant un permis.

Le commandant Spain a consacré une attention toute particulière et une surveillance spéciale à la mise en vigueur des lois concernant le homard, et il a fait dans le détroit de Northumberland et ailleurs une série d'expériences qui seront précieuses pour la mise en vigueur des règlements concernant le homard.

Les dépenses totales de ce service dans le cours de dernier exercice s'élèvent à \$115.147.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DES PÊCHERIES.

Le rapport de M^r W. M. Hutchins, d'Halifax, sur les opérations du bureau de renseignements, forme l'annexe n° 4 de ce rapport annuel, et sera utile à ceux qui s'intéressent aux mouvements du poisson.

Ce service, établi il y a six ans seulement, est maintenant devenu nécessaire aux pêcheurs en général, et surtout aux navires de pêche à la recherche de boîte fraîche pour la pêche en eau profonde. Ces bulletins sont maintenant télégraphiés tous les jours au bureau central d'Halifax, de 57 stations dispersées sur nos rives depuis Saint-Jean jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Grâce à ces renseignements, le commandant du service de protection est tenu au courant des principales migrations du poisson, ce qui lui permet de surveiller les mouvements de la flotte de pêche américaine.

En rapport avec ce service, il a été publié une carte marine—voir page 78—indiquant les mouvements du poisson pendant l'année 1894; elle est accompagnée d'un index dont les numéros correspondent à ceux de la carte. On croit que cette carte sera bien utile à la flotte de pêche.

RAPPORT SUR L'OSTRÉICULTURE AU CANADA SOUS LA DIRECTION DE L'EXPERT DU DÉPARTEMENT.

M. Ernest Kemp, l'expert du département, envoie le rapport sur ses travaux d'ostréiculture en 1894 :—

“ Le 28 décembre 1893, l'arrêté du conseil suivant fut rendu :—

1. Personne ne pêchera ni ne prendra d'huitres sans un permis ou une licence de la part du ministre de la marine et des pêcheries.

2. Le propriétaire, la personne ou les personnes ayant des intérêts dans un bateau employé à la pêche des huîtres feront préparer un mémoire par écrit donnant le nom du propriétaire, de la personne ou des personnes intéressées, et le déposeront entre les mains de l'officier de pêche local, qui, s'il n'existe aucune objection valable, pourra, sous les instructions du ministre de la marine et des pêcheries, leur accorder un permis de pêche, et tout bateau ou agrès de pêche employé sans ce permis sera censé pêcher illégalement et sera passible de confiscation, ainsi que les huîtres trouvées à bord, et le propriétaire ou la personne qui s'en servira sera passible des pénalités prescrites par l'Acte des pêcheries.

3. Tous les bateaux faisant la pêche aux huîtres auront un numéro d'enregistrement correspondant à celui du permis, lisiblement marqué ou peinturé sur l'avant du bateau en lettres blanches sur fond noir, et la lettre initiale du port auquel appartient ce bateau, ces lettres devant avoir au moins huit pouces de hauteur.

4. Il ne sera pas pêché, pris, tué, acheté ni vendu d'huîtres, et personne ne devra en avoir en sa possession du 1^{er} jour de juin au 15^e jour de septembre de chaque année, ces deux jours compris.

5. La pêche aux huîtres ou autres mollusques à travers la glace est défendue.

6. Personne ne devra pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession d'huîtres rondes dont la coquille aura moins de deux pouces de diamètre, ou d'huîtres longues dont la coquille mesurera moins de trois pouces de longueur.

Les huîtres rondes ayant moins de deux pouces de diamètre et les huîtres longues mesurant moins de trois pouces de longueur, qui pourront être prises par accident, seront rejetées à l'eau vivantes, aux frais et risques de la personne qui les pêchera, et à cette personne incombera, dans tous les cas, la preuve de la libération réelle.

Pourvu toutefois que les personnes possédant des permis de pêche puissent obtenir du ministre de la marine et des pêcheries la permission de pêcher et de prendre des petites huîtres dans le but de former ou de peupler des bancs d'huîtres.

7. La pêche aux huîtres est défendue le dimanche et depuis le coucher jusqu'au lever du soleil tous les autres jours de la semaine.

8. Aucune personne ne draguera de la vase coquillière à moins de 200 verges de tout banc d'huîtres, et même dans ce cas, seulement à l'endroit ou aux endroits que prescrira par écrit l'officier des pêcheries.

9. L'usage de bateaux pour prendre des huîtres sur aucun des bancs préparés ou peuplés par le département de la marine et des pêcheries, est défendu.

Comme cette année est la première où la pêche des huîtres dans les eaux publiques a été défendue, excepté sous l'autorité d'un permis, il sera intéressant de savoir jusqu'à quel point l'expérience a réussi.

RÉSULTATS PRATIQUES DE L'ARRÊTÉ DU CONSEIL.

Dans les années antérieures quiconque désirait pêcher des huîtres pouvait le faire sans permis et sans entraves, où il voulait et comme il voulait. Il arrivait ainsi que très souvent, durant les chaleurs, au commencement de la saison, les marchés devenaient encombrés, et l'on obtenait très peu ou pas de profits pour la capture ou le travail. Le règlement ci-dessus cité a pu avoir pour effet d'exclure plusieurs gens qui n'ont rien à faire, bien que l'honoraire soit purement nominal et n'exclut aucun pêcheur régulier.

Rapport des Pêcheries.

NUMÉROTAGE DES BATEAUX ET DÉLIVRANCE DES LICENCES.

Les bateaux qui font la pêche aux huîtres doivent maintenant être numérotés et porter la lettre initiale de leur port d'attache. Par ce moyen, l'officier de pêche peut voir de suite si le bateau a une licence ou non, et en consultant son livre s'assurer si les hommes pêchent légalement ou non, et dans le cas de contravention aux règlements, il peut saisir le bateau sur les lieux et poursuivre les parties pour pêcher sans licence.

Le nombre de licences de pêche aux huîtres délivrées cette année dans les provinces de l'Île du Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, s'élève à onze cent trente-six. Il n'y a pas de doute que ce nombre augmentera beaucoup lorsque les avantages du présent système seront parfaitement compris et appréciés.

Avec le système de licence la saison réservée est mieux observée. La limite de grosseur en vertu de laquelle les jeunes huîtres doivent être rejetées à l'eau, a l'effet de sauver une partie considérable de ces bivalves, et laisse ainsi un grand nombre de jeunes huîtres à grandir pour l'approvisionnement de la saison suivante. Les pêcheurs avec qui j'ai conversé admettent que ces règlements sont opportuns et qu'ils seront éventuellement avantageux pour la culture des huîtres.

Voici un extrait d'une lettre que j'ai reçue d'un gentleman qui s'occupe d'ostréiculture dans l'Île du Prince-Édouard: "L'impression générale parmi les pêcheurs est que les huîtres seront plus rares cette année, et pour ma part je ne vois pas comment il en peut être autrement. Le règlement relatif à la taille des huîtres aurait dû être mis en vigueur depuis un grand nombre d'années, et avec des bancs comme ceux que nous avons ici, je crois que cette industrie aurait pu être conservée pour toujours à l'avenir."

On pourrait ajouter que les approvisionnements du marché sont d'une grosseur améliorée, donnent au consommateur un meilleur article, et rapportent de meilleurs prix.

BANCS D'HUITRES DE SHÉDIAC.

L'étendue réservée à Shédiac a été prolongée plus au nord en vertu d'un arrêté du conseil du 22 décembre 1893, à partir d'une ligne tirée au sud du 67° ouest (franc ouest magnétique), de la maison de M. Petitpas, sur l'île Shédiac, à la tannerie de M. Wilbur, sur le côté nord de l'anse de Wilbur, en continuant dans la direction nord jusqu'à une ligne droite tirée au sud 60° 19' E., entre une station établie sur la rive sud de la rivière Shédiac à son embouchure, étant le premier point au nord de la Pointe de Poirier, et une station établie sur la pointe la plus à l'ouest de l'île de Shédiac (cette ligne étant la limite nord de cette réserve).

La limite sud de cette réserve est à partir d'une ligne droite tirée de l'extrémité sud de la Pointe aux Serpents 50° 7' 30" ouest (O. par S $\frac{1}{2}$ S. magnétique) jusqu'à l'angle du chemin de Moncton; le tout comprenant une étendue de 1,472 acres, plus ou moins. Chaque angle sera marqué d'un poteau portant les lettres O. R. (réserve pour huîtres.)

Jusqu'à présent on n'a pris aucune mesure pour cultiver une partie quelconque de cette nouvelle huîtrière, parce que mon temps a été complètement pris ailleurs.

OPÉRATIONS DE LA SAISON.

Juste avant l'ouverture de la navigation, on s'est procuré à Sydney-nord, C.-B., un bateau à vapeur auquel on a fait plusieurs changements pour l'adapter aux travaux de l'ostréiculture, tel que le nettoyage, l'ensemencement et l'examen des fonds huîtres; et je suis obligé de dire que ce bateau nous a rendu de grands services pour ces opérations.

BAIE SAINTE-ANNE, CAP-BRETON.

Durant mon séjour à Sydney-nord, tandis que le steamer subissait des réparations et des changements, l'inspecteur des pêcheries Bertram m'exprima le désir que je l'accompagnasse jusqu'à quelques fonds de pêche aux huîtres situés dans la Barachois de la baie Sainte-Anne, à environ 25 milles de Sydney-nord. En arrivant à cet endroit nous trouvâmes que l'étendue (d'environ un mille) était entièrement séparée de la mer, la plage ayant rempli l'étroit passage qui n'est ouvert qu'une fois ou deux par année, grâce aux crues qui se frayent un passage à travers la plage; mais cette entrée se referme immédiatement par l'action de la mer, dont le courant est si fort qu'il transporte des tonnes de sable dans cette ouverture, ce qui arrête le passage de l'eau. Autour des bords de ce grand étang on trouve de grandes huîtres seules; mais vers le milieu, qui est très profond, il ne paraît y avoir que les débris charriés par les petites rivières qui se jettent dans cet étang, qui devient une réceptacle de vieux arbres, de souches et de branches, avec un fonds de vase très molle.

On n'a trouvé des huîtres que sur les bords de cette nappe d'eau, et l'on n'a vu aucun indice de petites huîtres, nulle part. Le fond, qu'on pouvait voir grâce à la tranquillité de l'eau, était couvert de vase et des herbes croissaient partout.

L'inspecteur Bertram espérait qu'on pourrait convertir cette nappe d'eau en parc pour la culture des huîtres et aurait voulu la soustraire à toute destruction inconsidérée, si elle valait la peine d'être protégée. Un très petit nombre de pêcheurs prennent des huîtres dans cet étang; les huîtres sont très grosses et de forme régulière. Cependant, après avoir soigneusement examiné le terrain, je n'ai pas considéré que cette nappe d'eau méritât une attention spéciale, parce que les huîtres croissent à une faible distance du bord, et que le fonds est presque partout couvert d'herbes et épaisses.

EXAMEN DES BANCs DE SHÉDIAC.

Les réparations du steamer étant terminées, je me rendis à Shédiac, N.-B., où je m'étais occupé la saison précédente de nettoyer deux bancs. J'ai examiné les bancs qui avaient été formés dans le printemps de 1893, et j'ai trouvé que les huîtres avaient considérablement grossi et portaient des traces de naissain de l'an dernier. Le terrain de ces bancs était propre et en bon état, le fond étant libre de sédiments.

Je n'ai pas trouvé d'huîtres mortes parmi celles qui avaient été déposées.

Après avoir dragué pendant peu de temps sur les terrains désignés pour le repeuplement, je commençai à déposer de petites huîtres pêchées à Bouctouche, à Cocagne et sur les rives de l'île Curtain, I.P.-E. Les huîtres pêchées pour être déposées sont draguées par les pêcheurs sur les bancs non loués; ce qui donne de l'emploi à un nombre considérable d'hommes durant le temps où l'on s'occupe du repeuplement de ces bancs. On a obtenu 151 $\frac{1}{2}$ barils d'huîtres à Boutouche 98 à l'île Curtain, I.P.-E., et 90 à Cocagne; un total de 339 $\frac{1}{2}$ barils d'huîtres jeunes et croissantes. Ces huîtres

Rapport des Pêcheries.

ont été déposées sur les bancs qui avaient été antérieurement préparés pour leur réception. Avant de partir de Shédiac, j'ai examiné tous les bancs avec beaucoup de soin, et j'ai été satisfait de mon examen. Les huîtres déposées l'an dernier grandissent très rapidement, et celles qui ont été déposées ce printemps paraissent être en bon état, et présentent toutes les apparences d'une croissance rapide.

BANCS D'HUÎTRES DE TRACADIE.

Ayant terminé mes travaux à Shédiac, je me rendis à Tracadie, N.-E., afin de préparer des fonds qu'on avait trouvés convenables pour y déposer des huîtres. J'y arrivai avec le steamer de bonne heure en juillet, et je commençai de suite à nettoyer la partie du fonds la plus convenable sur la rive sud du Bras de l'Est, en commençant près du vieux quai à l'extrémité du chemin conduisant à la rive, en allant vers l'ouest sur une distance de 1,620 pieds, avec une largeur moyenne de 380 pieds et une profondeur d'eau variant de 4 à 12 pieds; couvrant une étendue d'un peu plus de 14 acres. Le fond était couvert de très longues herbes à anguilles; mais en sondant, le fond paraissait très ferme. L'herbe a été arrachée sur toute cette étendue, et alors on a trouvé qu'il y avait quelques très grosses pierres qu'il a fallu enlever aussi. L'enlèvement de ces roches a causé beaucoup d'usure aux dragues, mais en travaillant tous les jours sur ces bancs, elles ont été enlevées, et lorsque l'eau fut assez claire pour voir le fonds, on l'a trouvé en bon état. La grosseur des pierres à mesure qu'on les trouvait devenait graduellement plus petite; quelques-unes cependant étaient très pesantes et ont dû être enlevées au moyen de grappins faits dans ce but. Les pierres et les herbes ont été transportées en eau profonde et jetées par dessus bord, les herbes étant transportées vers la haute mer par la marée et les pierres s'enfonçant dans la vase molle qui forme le fond de ce havre.

Parfois, les dragues remontaient à la surface quelques huîtres, ce qui montre que les huîtres croîtront dans cette étendue, mais qu'elle était tellement couverte d'herbes qu'il était impossible pour le naissain de trouver un endroit pour se déposer avant qu'on eût enlevé toutes ces herbes. Les travaux de préparation des fonds se sont continués jusqu'à la clôture de la navigation. Les fonds sont maintenant propres et sont prêts à recevoir les coquillages destinés à former une fondation, avant que les jeunes huîtres soient déposées.

DRAGUES POUR LES HUÎTRES.

Un grand nombre de pêcheurs qui ont eu occasion de voir les dragues employées à bord de notre steamer pour nettoyer les fonds en ont fait faire quelques-unes sur le même modèle. Trois ont été faites par des gens à Shédiac, et quatre à Tracadie, tandis que sept ont été données comme modèles pour être distribuées dans l'île du Prince-Edouard, et une à l'inspecteur Bertram pour servir de modèle pour les pêcheurs de l'île du Cap-Breton. Tous ceux qui se sont servis de ces dragues en font de grands éloges. Non seulement elles prennent plus d'huîtres, mais en même temps elles nettoient les fonds sur lesquels on les emploie, elles arrachent les herbes par la racine, en agrandissant ainsi les bancs et les rendant plus unis pour les huîtres.

LICENCES DE HUITRIÈRES.

Le département a reçu plusieurs demandes de concessions de huitrières et des licences ont été accordées à des personnes intéressées dans la culture des huîtres, à

condition qu'elles se conformassent aux règles et règlements prescrits. Actuellement il y a 570 acres de fonds de pêche aux huîtres loués à des personnes dans les provinces de l'Île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Britannique. Plusieurs autres demandes sont à l'étude, et l'on peut dire ici que la culture des huîtres augmentera indubitablement, lorsque les gens verront les avantages de posséder et de cultiver des fonds pour leur propre bénéfice.

EXPÉRIENCES AVEC DES CLAIRES.

L'an dernier, avant de partir de Shédiac, j'ai fait faire une claie sur laquelle j'ai déposé environ 250 petites huîtres; la plus grande mesurant moins de 2½ pouces. A mon retour, ce printemps, j'ai trouvé mes huîtres vivantes et en bon état, et donnant tous les signes d'une croissance rapide. Je les ai surveillé pendant douze mois, et à l'expiration de cette période j'ai trouvé que les huîtres avaient atteint une longueur de quatre pouces et étaient complètement développées. Mon opinion cependant est que les huîtres grandiront plus rapidement sur une huître propre que sur des claies ou des boîtes de bois perforées, comme celles que j'ai employées pour mes expériences. Cela démontre la croissance rapide de l'huître canadienne et le soin et la protection qu'on devrait prendre pour conserver ce délicieux bivalve et en empêcher la destruction.

DRAGAGE DE VASE COQUILLIÈRE.

Une des choses les plus dangereuses contre lesquelles nous ayons à lutter dans cette culture des huîtres dans les provinces maritimes, c'est le dragage de la vase coquillière. L'instrument dont se servent les cultivateurs durant les mois d'hiver, lorsque les baies et rivières sont gelées, pour obtenir de la vase coquillière et des coquillages sur les bancs d'huîtres pour fertiliser leurs terrains, a causé la destruction de centaines d'acres de très précieuses huîtreières. Si ce mal est arrêté à temps, on aidera beaucoup et on augmentera le rendement des huîtres, de la rareté desquelles les pêcheurs se plaignent eux-mêmes dans certaines localités. Si les dragueurs de vase coquillière n'avaient jamais travaillé sur ces bancs, les pêcheurs auraient aujourd'hui des bancs beaucoup plus considérables à exploiter et en retireraient de plus beaux bénéfices.

TEMPÉRATURE DE L'EAU.

Les baies sur les rives de la côte maritime sont dans un grand nombre de cas bien protégées contre la mer. Quelques-unes sont presque entourées de terre, ce qui cause une plus haute température de l'eau. J'ai particulièrement remarqué ce fait en partant de Shédiac en juillet dernier, alors que la température de l'eau dans le port de Shédiac était de 68°. En allant à Tracadie, N.-E., j'ai pris la température en mer, et j'ai trouvé que l'eau dans le golfe marquait 55°. A mon arrivée dans le port de Tracadie, j'ai trouvé que la température était de 63°; ce qui prouve que les courants extérieurs sont beaucoup plus froids que dans les baies abritées; et offrent ainsi à ces dernières une meilleure chance pour la propagation des huîtres. La plus haute température de l'eau enregistrée durant les mois d'été à Tracadie a été 72°. Elle avait en moyenne 65° entre le 26 juin et le 25 août, mais elle tomba graduellement jusqu'à la fin de la saison, lorsque les gelées arrivèrent.

ERNEST KEMP,
Expert pour les huîtres.

Rapport des Pêcheries.

PISCICULTURE.

Un rapport complet, par M. S. Wilmot, surintendant en chef de la pisciculture, pour l'année 1894, forme l'annexe n° 14 de cette publication. Ce rapport comprend aussi un compte rendu complet de tout ce qui s'est fait, tel que la capture du poisson reproducteur, la collection, la fécondation et le dépôt des œufs dans les différentes piscifactories, par les officiers chargés de ces services.

L'Etat possède quatorze piscifactories en opération au Canada cette année ; elles sont dispersées par provinces comme suit : trois dans la Nouvelle-Ecosse, deux dans le Nouveau-Brunswick, quatre dans Québec, trois dans l'Ontario, une dans la Colombie-Britannique et une dans le Manitoba. Cette dernière, à Selkirk, près du lac Winnipeg, n'a été ouverte que depuis un an.

Le nombre d'alevins de poissons de toutes sortes distribués par ces établissements dans nos eaux, s'élève à 254,919,000, consistant surtout en saumon, truite saumonée, poisson blanc et homard. La homarderie de Bayview à Pictou est exclusivement destinée à la reproduction de cette dernière espèce.

Une quantité considérable d'œufs a été collectée, et passe actuellement par les différentes phases d'éclosion, et sera prête à être distribuée au printemps.

Les dépenses totales de cette division du service durant le dernier exercice se chiffrent par \$45,024.

CONCLUSION.

Les pages qui précèdent indiquent suffisamment les mesures adoptées pour la conservation de nos pêches maritimes et de l'intérieur comme source permanente de richesse et d'alimentation pour le Canada tout entier.

Ces pêches constituent un héritage national, et il existe une forte opinion publique en faveur de leur conservation. Il est satisfaisant de constater que les travaux du département dans ce sens sont de plus en plus appréciés, même par ceux dont l'existence dépend directement de l'industrie de la pêche et sur lesquels les règlements pèsent le plus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W^m SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXES.

Rapport des Pêcheries.

ANNEXE N^o 1.

LISTE des employés des pêcheries du Canada, révisée jusqu'au mois de décembre 1894.

NOTE.—Les noms en *italiques* sont ceux d'employés ne recevant pas d'appointements.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Dunn, capit. E.	Owen-Sound.	Ayant juridiction sur la baie Georgienne et les grands lacs.
MacGregor, capit. A. M.	Goderich.	Ayant juridiction sur toute la province d'Ontario.
Chadwick, Chas. W.	Portage-du-Rat.	Lac des Bois.
Macdonell, Donald F.	Port-Arthur.	Lac Supérieur et ses tributaires, depuis la rivière au Pigeon jusqu'au cap Gargantua.
<i>Pim, Chas. Jas.</i>	Ile du Caribou.	Lac Supérieur, autour de l'île du Caribou.
Elliott, Thos. H.	Sault-Ste-Marie.	Dep. la tête du lac Supér. jusq. la riv. des Français, Algoma.
Macdonald, J. K.	Toronto.	Lac Kagewong, île Manitouline.
<i>Lamorandière, P. R. de.</i>	Killarney.	Baie Georgienne, dep. Petit-Courant jusq. la riv. des Franç.
<i>Barron, Ed., jeune.</i>	Riv. des-Français.	Baie Georgienne, depuis Killarney jusqu'à Byng-Inlet.
<i>Lamondin, Joseph.</i>	Byng-Inlet.	Baie Georgienne, depuis l'île Gladstone jusq. Sophia Rock.
<i>Huff, Thos. W.</i>	Ile Jones.	Baie Georgienne, partie du havre de Parry-Sound.
<i>White C. L.</i>	Snug-Harbour.	Baie Georgienne, alentours de la Pointe-au-Baril.
<i>Oldfield, S. E.</i>	Pointe-au-Baril.	Baie Georgienne, depuis les îles McCoy jusq. Alexander-Inlet.
Smith, Frank J.	Midland.	Baie Georgienne, dep. la riv. des Franç. jusq. la Pointe-Marks
Donaldson, John.	Collingwood.	Baie Georgienne, dep. la Pointe-Marks jusq. la Pte-Boucher.
<i>Marchildon, Thos.</i>	Lafontaine.	Baie Georgienne, aut. des îles du Chrétien, Hope et Beckwith.
Edmonstone, Robt.	Ballaclava.	Baie Georgienne, dep. Allenwood jusq. la baie Colpoy.
Lennox, Isaac.	Wiarton.	Baie Georgienne, depuis la baie Colpoy jusqu'au cap Hurd.
Briggs, Chas.	Paisley.	Lac Huron, depuis le cap Hurd jusqu'à Southampton.
Ball, H. W.	Goderich.	Lac Huron, depuis Southampton jusqu'à Goderich.
Quarry, H. B.	Parkhill.	Lac Huron, depuis Goderich jusqu'à la Pointe-Blue.
Pollock, J. C.	Forest.	Lac Huron et riv. St-Clair, dep. la Pte-Blue j. la Pte à Baby.
Raymond, C. W.	Baie-Mitchell.	Lac St-Clair, depuis le Petit-Lac jusqu'à sa tête.
Boismier, Joseph.	Sandwich.	Lac St-Clair, depuis Dover-est jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit, et de là jusqu'à sa sortie.
Quick, Jas. E.	Ile de la Pte-Pelée.	Lac Érié, autour de l'île de la Pte-Pelée et des îles voisines.
<i>Bartlett, Horace H.</i>	North Harbour Id.	Lac Érié, autour de North-Harbour et des îles Middle Sister.
Wigle, Everitt.	Leamington.	Lac Érié, en face du comté d'Essex.
<i>Malott, E. A.</i>	Kingsville.	Lac Érié, en face du comté d'Essex.
Linley, Hy.	Cedar-Springs.	Lac Érié, en face du comté de Kent.
Freeland, Wm.	Saint-Thomas.	Lac Érié, en face du comté d'Elgin.
Sharp, David.	Port-Ryerse.	Lac Érié, en face des comtés de Norfolk et d'Haldimand jusqu'à Cayuga-sud.
McCrae, Chas. H.	Dunnville.	Lac Érié, depuis Cayuga-sud jusqu'à la baie Moulton, et la Gr.-Rivière (30 milles), dep. l'embouc. jusq. Caledonia.
Evans, Charles W.	Cayuga.	Grande-Rivière, depuis Cayuga-nord jusqu'à Caledonia.
Kerr, Fred.	Hamilton.	Ayant juridict. sur tout l'Ontario, mais le quartier proprement dit comprend le lac Ontario, dep. Burlington-Beach jusq. la rivière Niagara et le lac Érié jusq. à Low-Banks.
Sargent, Wm.	Bronte.	Lac Ontario, depuis Burlington-Beach jusqu'à Port-Crédit.
Gilchrist, Chas.	Port-Hope.	Lac Ontario, en face du comté de Northumberland; lac du Riz et ses tributaires.
Perry, Chas.	Whitby.	Lac Ontario, en face du comté d'Ontario-su-1.
Clarke, W. P.	Belleville.	Baie de Quinté, depuis Mill-Point jusqu'aux sources de la dite baie dans le township de Murray.
Redmond, Joseph, jeune.	Picton.	Lac Ontario, en face du comté de Prince-Edouard.
Sills, E. H.	Napanee.	Lac Ontario, comtés de Lennox et Addington, et la partie supérieure de l'île Amherst.
Finkle, R. R.	Bath.	Lac Ontario, en face du township Earnestown, dans Lennox et Addington, et la partie inférieure de l'île Amherst.
<i>Crosby, A. H.</i>	Belleville.	Source de la baie de Quinté, depuis l'île des Trois-Frères, près Kingston, jusqu'à Trenton.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
McGynn, Jas.....	Ile Wolfe.....	Lac Ontario, autour des îles Wolfe, Simcoe, Horse-shoe et au Pigeon.
Ward, Wm.....	Toronto.....	Les eaux environnant l'île de Toronto, y compris les baies de Toronto et d'Ashbridge et la rivière Don.
Purdy, John.....	Kingston.....	Lac Ontario, en face du township de Storrington, Pittsburgh et Kingston, comté de Frontenac.
Brickwood, Jas. H.....	do.....	Lac Ontario, en face du township de Storrington, Pittsburgh et Kingston, comté de Frontenac.
Cox, John.....	Ile Howe.....	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent, autour de l'île Howe.
Acton, Nassau.....	Gananoque.....	Fleuve St-Laurent dep. l'île Wolfe jusq. phare Jack Straw, îles de l'Amirauté, aussi, partie de la riv. Gananoque.
Wallace, J. G. (G).....	Ivy Lea.....	Fleuve St-Laurent, dep. le phare Jack Straw jusq. Rockport.
Hunt, Henry (G).....	Rockport.....	do autour de l'île de LaRue.
Davis, John H.....	Gananoque.....	Fl. St.-Laur., d. la Pte du Shérif j. la tête de l'île du Grenadier.
Poole, Robt.....	Poole's-Resort.....	Fleuve St-Laurent, de Rockport à Prescott.
Pattison, Sydney (G).....	Rockport.....	do de Gananoque à Brockville.
Mooney, John.....	Maitland.....	do de Brockville à Cornwall.
Boyd, Robt. P.....	Lyn.....	do s'étendant 3 milles en amont et 3 milles en aval du phare de la batture de Cole.
McDonald, Donald J.....	Alexandria.....	Fleuve St-Laurent, les comtés de Stormont et Glengarry.
Miron, Olivier.....	Alfred.....	Rivière de la Nation du Sud, comté de Prescott.
Hyndman, Jas. O.....	South-Mountain.....	do et les comté. de Dundas et Glengarry.
Boucher, W. W.....	Ottawa.....	Rivière Ottawa et ses tributaires, d'Ottawa au township de Fitzroy, comté de Carleton.
Riddell, Matthew.....	Mohr's-Corners.....	Rivière Ottawa de Fitzroy à McNab, y compris le lac des Chats.
Hicks, H.....	Arnprior.....	Rivière Ottawa, de McNab à Horton et lac des Chats.
Russell, M. L.....	Renfrew.....	Riv. Bonnechère et ses tributaires, dans le comté de Renfrew.
Gallagher, Hugh.....	Lac-Clair, comté de Renfrew.....	Townships Sébastopol, Radcliff, Lyndoch et Gratton, dans Renfrew.
Douglas, Geo.....	Riv.-aux-Serpents.....	Lac du Rat-Musqué et rivière au Serpent, dans Renfrew.
Richardson, J. S.....	Sturgeon-Falls.....	Lac Nipissing, Mattawa, riv. des Français et ses tributaires.
Bastedo, David E.....	Bracebridge.....	Townsh. de Macaulay, McLean, et Ridout d. le comté d'Ont.-nord, et Franklin, Brumel et Stephenson dans Muskoka.
Steele, Geo. R.....	Lorimer-Lake.....	Quatorze townsh. dans les distr. de Muskoka et Parry-Sound.
Forsyth, Edmund.....	Loring.....	Townships de Walbridge, Brown, Wilson-Mills, Mowat, Blair, McKonkey et Hardy, dans Parry-Sound.
Rumsey, J. G.....	Huntsville.....	Douze townsh. dans les districts de Muskoka et Parry-Sound.
Lockhart, Wm.....	Denville.....	do do do
Clarke, Geo.....	Orillia.....	Lacs Simcoe et Couchiching, aussi les rivières Severn et Holland.
McDermot, Wm.....	Beeton.....	Division sud du comté de Simcoe.
McFayden, H.....	Durham.....	Les sources de la rivière Saugeen et ses tributaires.
Bishop, Orra.....	Wilkesport.....	Bras nord de la rivière Sydenham, depuis sa jonction avec la Grande-Rivière jusqu'à ses sources.
McCann, Peter.....	London.....	Rivière Thames, de Wardville à London.
Peltier, Theo.....	Dover-Sud.....	Rivière Thames, de Lewisville à son embouchure.
Croome, W. P.....	Brantford.....	Grande-Rivière et ses tributaires, de Brantford en montant.
Henwood, Geo.....	do.....	Comtés de Brant, Waterloo, Oxford, Norfolk et Haldimand.
Jelly, W. B.....	Bowling-Green.....	Division nord du comté de Wellington.
Coleman, David.....	Alton.....	Tout le comté de Cardwell.
Graham, Joseph.....	Claude.....	Rivière Crédit, et ses tributaires.
Blakey, Alex.....	Port-Crédit.....	Riv. Crédit, de Nqrval à son embouch., dans le comté de Peel.
Simmons, Nelson.....	Meyersburg.....	Rivière Trent, dans Northumberland et Hastings.
Martin, Myron.....	Raglan.....	Lac Scugog, y compris les rivières Lindsay et Scugog, dans les comtés de Durham, Victoria et Ontario.
Bradshaw, Arch.....	Lindsay.....	Lac Scugog, rivières Lindsay et Scugog.
Watson, John.....	Caesarea.....	do do do
Bowen, J. C.....	Marmora.....	Lac Belmont, lac et rivière du Corbeau, dans Hastings et Peterboro'.
Fitzgerald, Geo. W.....	Lakefield.....	Le comté de Peterboro', dans les limites des townsh. d'Harvey, Burleigh, Dummer, Douro, Smith et Ennismore.
Breeze, David.....	Peterboro'.....	Riv. Otonabi, de Peterboro' au lac du Riz, comté de Peterboro'.
Gainforth, Wm.....	Haliburton.....	Rivières Gull et Burnt et tributaires, avec les lacs Drag, Eagle, Moose, Redstone et Crooked.
Sweet, B. H.....	Bancroft.....	Partie de la division nord du comté d'Hastings.

Rapport des Pêcheries

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Purcell, H. R.	Enterprise	Townships de Camden, Portland, Loughboro, Sheffield et Kennebec, dans Addington et Frontenac.
Gilbert, Robt. A.	Dépôt McLaren	Townships de Palmerston, Clarendon, Canonto-Nord, Canonto-Sud et Miller, dans Addington.
Lake, George.	Tichbourne.	Tps. de Bedford, Hinchinbrooke, Olden et Oso, Frontenac.
Boddy, Samuel	Athens.	Lacs Beverley, Achigan, Little, Wiltse et Vase, dans Leeds.
Edgar, David W.	Delta.	Lac Beverley en haut et tributaires à Morton et Lyndhurst, et lac Griffin, dans le comté de Leeds.
Moorhead, John	Longue-Pointe	De Lyndhurst à la ligne de division, entre Leeds et Lansdowne, dans le comté de Leeds.
Greer, James.	Outlet.	Rivière Gananoque, depuis Marble-Rock jusqu'au township de Lansdowne, comté de Leeds.
Hicks, Wm.	Athens.	Lac Charleston, dans le comté de Leeds.
Jeacle, George.	Westport.	Lacs Rideau, Rideau supérieur, Openicon, Otty, et lacs voisins, comté de Leeds.
Ross, Jas. H., (G.)	Smith's-Falls	Rivière Rideau, des rapides Burritt à Smith's-Falls.
Deacon, Eph.	Bolingbroke	Rivière Tay et tributaires et rivière Fall-Bay, dans Lanark.
Moore, John.	Carleton-Place	Rivière et lac Mississippi, dans le comté de Lanark.
Campbell, R. O.	Kemptville.	Rivière Rideau et tributaires, d'Ottawa aux rapides Burritt, y compris rivière Jock, dans Carleton.
McCuaig, R. C. W.	Ottawa	Province d'Ontario.

NOTE.—Les officiers de douane suivants ont aussi été nommés officiers des pêcheries pour la Baie Georgienne :—

Wabb, S. A.	Douanier	Rivière des Français.
Potvin, P.	Officier de douane intérimaire.	Byng-Inlet.
Galna, John.	Préposé au débarquement	Parry-Sound.
Parkhill, W. J.	Sous-percepteur	Midland.
Clarke, Geo.	do	Pénétanguishene.
Hogg, W. A.	Préposé au débarquement	Collingwood.
Cameron, A. Mc. K.	Sous-percepteur	Meaford.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Wakeham, Wm. (Of.)	Bassin de Gaspé.	Bas du fleuve Saint-Laurent et golfe.
Gregory, J. U. (Agt.)	Québec	Ayant juridiction dans toute la province de Québec.
Smith, Joseph	Cedar-Hall.	Lac et rivière Métapédia, dans le comté de Bonaventure.
Verge, J. A.	Cross-Point.	Rivière Ristigouche, de la Pointe Maguasha à la tête de marée, du côté de Québec, et de Dalhousie à la tête de marée, dans le Nouveau-Brunswick.
Dagneau, John T.	Robitaille	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Maguasha jusqu'à la Grande-Caspédia.
Smith, John	New-Carlisle.	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis la Grande-Caspédia jusqu'à Paspébiac.
Ross, Walter C.	Hopetown	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Paspébiac jusqu'à la Pointe au Maquereau.
Jones, Henry	Petite Riv. Ouest.	Comté de Gaspé, depuis la Pointe au Maquereau jusqu'au coin de la Grève.
Annett, Geo. T.	Péninsule, Gaspé.	Comté de Gaspé, dep. le coin de la Grève jusqu'au Cap-Rosier.
Thériault, Pierre	A.-aux-Griffons, G.	Comté de Gaspé, depuis le Cap-Rosier jusqu'à la Pointe Faure.
Chevrier, J. A.	Amherst.	Golfe Saint-Laurent, autour des îles de la Madeleine.
*Joncas, P. L.	Havres-aux-Mais, Îles de la Madeleine.	Îles de la Madeleine, excepté les îles Amherst et de l'Entrée.

* Percepteur de douanes ; spécialement attaché aux primes de pêche.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Lemieux, Joseph.....	Montlouis.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis le Cap-Rosier jusqu'à Montlouis.
Létourneau, Jos. I.	Sainte-Anne-des-Monts.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis la rivière Sainte-Anne-des-Monts jusqu'au Cap-Chatte.
Joncas, Johnny.....	Matane.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis Cap-Chatte jusqu'à la rivière Blanche, y compris la rivière Matane.
Grondin, L. E.....	Rimouski.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis la rivière Blanche jusqu'à Rimouski.
Levesque, Nap.....	Rimouski.....	Fluve St-Laurent, dep. Rimouski jusq. comté de Témiscouata.
Pelletier, Xavier.....	Ile Verte.....	Fluve Saint-Laurent, en face du comté de Témiscouata.
Beaubien, Octave V.....	Sainte-Anne-de-la-Pocatière.....	Fluve Saint-Laurent, en face du comté de Kamouraska.
Huot, L. P.....	Montmagny.....	Fluve Saint-Laurent, en face des comtés de L'Islet, Montmagny, Bellechasse et Lévis.
Bhéreur, U.....	St-Roch-de-Québec.....	Fluve Saint-Laurent, autour de l'île d'Orléans.
Côté, Henri.....	Malbaie.....	Côte nord du fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Charlevoix.
Simard, Jos.....	Baie-Saint-Paul.....	Lacs en arrière de la Malbaie et de la Baie-Saint-Paul.
Catellier, L. N.....	Sainte-Agnès.....	do do do
Comeau, N. A.....	Tadoussac.....	Fluve Saint-Laurent, en face du comté de Saguenay jusqu'à Bersimis; aussi la rivière Saguenay et ses tributaires jusqu'à Chicoutimi.
.....	Godbout.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Manicouagan jusqu'à la Baie des Rochers.
.....	Montmagny.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Baie des Rochers jusqu'à Pointe-Saint-Charles.
Duburger, Geo.....	Pointe-à-Pic, Charlevoix.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Pointe Saint-Charles jusqu'à la Pointe des Esquimaux.
Gaudin, Geo.....	Anse-du-Cap, Gaspé.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Pointe des Esquimaux jusqu'à la rivière Natashquan.
Legouvie, John (G).....	do au Hom'd do.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis le Cap Whittle jusqu'à Chécatica.
Whitely, W. H.....	St-Jean, Terren.....	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Chécatica jusqu'à Blancs-Sablons.
Veilleux, V. (G).....	St-EphremdeTring.....	Les eaux intérieures du comté de Beauce.
Bourke, P. C.....	Somerset.....	Tout le comté de Mégantic.
McCaw, John.....	Sherbrooke.....	Lacs dans les comtés de Mégantic et de Wolfe.
Darce, A. L.....	Sherbrooke.....	Les eaux des comtés de Richmond et Wolfe.
McLeod, Allan.....	Echo-Vale.....	Environ 10 milles des eaux du lac Mégantic et Spider, dans le comté de Compton.
Shurtleff, Joel.....	Compton.....	Les eaux du comté de Compton.
Nagle, P. W.....	Sherbrooke.....	Les eaux du comté de Stanstead.
Beach, N. A.....	Georgeville.....	Le côté est du lac Memphremagog, dans le comté de Stanstead.
Green, Horace.....	Bolton-Est.....	Le côté ouest du lac Memphremagog, dans le comté de Brome.
Phelps, Sylvester E.....	Bolton-Centre.....	Township de Bolton, est et ouest, dans le comté de Brome.
.....	Knowlton.....	Lac Brome.
Luke, P. E.....	Philipsburg.....	Baie Missisquoi et riv. au Brochet, d. le comté de Missisquoi.
Finlay, Jas.....	Saint-Jean-Est.....	Rivière Richelieu, depuis Saint-Jean jusqu'au lac Champlain.
Dion, J. O.....	Chambly-Canton.....	Rivière Richelieu, depuis Sorel jusqu'au village Richelieu.
Kelly, John.....	Beauharnois.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Beauharnois et Huntingdon; aussi, partie des rivières Châteauguay et à la Truite.
Matte, Arthur.....	Saint-Constant.....	Fluve Saint-Laurent, comté de Châteauguay, y compris la rivière Châteauguay.
Morris, John.....	Saint-Lambert.....	Fluve St-Laurent, les comtés de Laprairie et de Chambly.
Magnan, Gédéon.....	L'Épiphanie.....	Fluve St-Laurent, les c. de L'Assomption et de Verchères.
Lavallée, Narcisse.....	Sorel.....	Fluve Saint-Laurent, eu face du comté de Richelieu.
Shooner, Denis.....	Pierreville.....	Lac Saint-Pierre, comté d'Yamaska, et le haut de la rivière Saint-François.
Picotin, J. F.....	Drummondville.....	Rivière Saint-François, dans les comtés d'Yamaska et Drummond.
Charbonneau, Joseph.....	Saint-Césaire.....	Rivière Yamaska et ses tributaires, depuis Farnham-Ouest jusqu'à Saint-Hugues.
Boisvert, Geo.....	Bécancour.....	Fluve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comté de Nicolet.
Vadeboncœur, Chas.....	Trois-Rivières.....	Fluve Saint-Laurent, en face de Saint-Maurice et des Trois-Rivières, y compris ces deux comtés.
Grant, S. A.....	Louiseville.....	Fluve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comtés de Maskinongé et de Berthier.

Rapport des Pêcheries.

Liste des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Mooney, Dan.....	Saint-Théodore....	Eaux intérieures du comté de Montcalm.
Lauzon, Jos.....	Terrebonne.....	Rivières Jésus et des Prairies, comprenant 50 milles environ.
Filiatrault, Jos.....	Ste-Adèle, comté de Terrebonne.	Townships de Morin, Beresford, de Salaberry et Grandison, dans les comtés de Terrebonne et d'Argenteuil.
Cloutier, Toussaint.....	Piedmont do	Townships d'Abercrombie, Wexford et Kilkenny, dans les comtés de Terrebonne et Montcalm.
Filiatrault, Damien.....	Sainte-Rose, comté de Laval.	Rivière Jésus jusqu'à Saint-François-de-Sales, dans Laval.
Montpetit, Julien.....	Ile Perrot.....	Fleuve Saint-Laurent, a'entours de l'île Perrot.
Boivin, Jos.....	Rivière-Beaudet ..	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Soulanges.
Jones, R. W.....	Saint-André-Est....	Bas de la rivière Ottawa, depuis Oka jusqu'à Carillon.
Sabourin, Theo.....	Rigaud.....	Côté sud de la rivière Ottawa, depuis les Concordes jusqu'à Pointe Fortune.
Clairoux, M. D.....	Hull.....	Les deux côtés de la rivière Ottawa faisant face au comté d'Ottawa.
Joynt, Robt. (G.).....	Joynt.....	Le township de Masham, comté d'Ottawa, y compris le lac Bernard.
Weisener, Emiel.....	Blanche.....	Townships de Mulgrave et Lathbury, comté d'Ottawa.
Mohr, Erwin.....	Onslow-Sud.....	Côté nord de la rivière Ottawa faisant face au comté de Pontiac, depuis la ligne de comté jusqu'à Fort-Coulonge.
Coghan, J. T.....	Chapeau.....	Rivière Ottawa, comté de Pontiac, depuis Fort-Coulonge jusqu'à Des-Joachims.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Rertram, A. C (I.).....	Sydney-Nord.....	Quartier n° 1.—Ile du Cap-Breton.
Hockin, Robt. (I.).....	Pictou.....	Quartier n° 2.—Comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysborough, Halifax et Hants.
Kinney, J. R. (I.).....	Yarmouth.....	Quartier n° 3.—Comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.
Johnston, H. W. (Agt.)..	Halifax.....	Toute la province.
	<i>Comté d'Annapolis.</i>	
Bailey, W. M.....	Round-Hill.....	Tout le comté d'Annapolis.
	<i>Comté d'Antigonish</i>	
Aylmer, J. R. (G.).....	FourchesPomquet, Antigonish.	alentours des Fourches de la Pomquet, y compris partie des rivières Pomquet et Black.
Cameron, Lochlin (G.)..	Rivière-F r a s e r, Antigonish.	Depuis le pont McWilliam jusqu'au pont Fraser.
Chisholm, Hugh (G.)..	Lower South Riv'r, Antigonish.	Depuis le havre d'Antigonish jusqu'au pont de St.-Andrews.
Chisholm, Donald (G.)..	Salt-Springs.....	Depuis le ruiss. de Trotter's-Mill jusq. barrage de Thompson.
Dexter, John (G.).....	Antigonish.....	Depuis le havre jusqu'au ruisseau de Trotters's-Mill, y compris la rivière Ouest et le ruisseau de Bailey.
Fraser, Duncan (G.)....	Saint-Joseph.....	Depuis le pont Pinkeytown jusqu'au moulin Stewart.
Macadam, Alex. (G.)...	Fourch. Addington	Dep. le barr. de Thompson j. pont des Fourches d'Addington.
McDonald, John.....	Doctor's-Brook....	Tout le comté d'Antigonish.
McDonald, Allan (G.)..	Rivière-James ...	Rivière James.
McDougall, Arch'd (G.)..	M c n a i r 's-Cove, Cap-George.	Depuis l'anse de Bun, Cap George, jusqu'à Crebbing-Head, baie Saint-George.
McInnes, Donald (G.)...	Fourc. Addington.	alentours des Fourches d'Addington.
Randall, Albert (G.)....	Bayfield.....	Du rivage au lac.
	<i>Comté du Cap-Breton.</i>	
Quinan, Francis.....	Sydney.....	N° 1.—Division Nord.
Hickey, Richard.....	Sydney-Nord.....	N° 2.—Division Ouest.
Burke, William.....	Mira-Ferry.....	N° 3.—Division Est.
McDonald, Alexander...	Baie-de-l'Est.....	N° 4.—Division Sud.

LISTE des employés des pêcheries, etc.,—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
<i>Comté de Colchester.</i>		
Davidson, J. W.	Rivière au Bar....	Le comté de Colchester.
Pollock, R. J.	Stewiacke en bas..	do
<i>Comté de Cumberland,</i>		
Fowler, Elijah.	Parrsboro?	Le comté de Cumberland.
Gilroy, Geo. W.	Oxford.	do
Bland, George.	Pont-Wallace.	do
Wills, A. M.	Pugwash.	do
<i>Comté de Digby.</i>		
Schreve, T. C.	Digby	Tout le comté de Digby.
<i>Comté de Guysborough.</i>		
Cameron, Wm.	Guysborough.....	Le comté de Guysborough.
McQuarrie, Allan ..	Sherbrooke.	do
<i>Comté d'Halifax.</i>		
Bartlett, John H.	Baie-Terrance	Le comté d'Halifax.
Gaston, Robert.	Havre de Pope.	do
Howlings, Geo.	H. Musquodoboit..	do
<i>Comté de Hunts.</i>		
Colter, John (G.)....	Millford.	La rivière Shubénacadie.
Horne, Arch (G.)....	Enfield.	Partie des rivières Shubénacadie et Neuf-Milles.
Mosher, James (G.)..	Brooklyn.	Rivières Meander et Herbert.
Mosher, Noah (G.)..	Mosherville.	Rivière Shubénacadie jusqu'à la tête de marée.
O'Brien, James (G.)..	Maitland.	Rivières Walton et Kennetcook.
Smith, W. B.	do	Partie de la rivière Shubénacadie et la baie Cobequid.
Snide, John	Shubénacadie.	Partie de la rivière Shubénacadie.
<i>Comté d'Inverness.</i>		
McLean, D. F.	Port-Hood.	N° 1.—Division Ouest.
McEachern, Peter ..	Glendale.	N° 2.—Division Sud.
McKeen, Lewis	Mabou.	N° 3.—Division de Mabou.
Coady, James	Margaree-S.-O.	N° 4.—Division Est,
Ross, David	Margaree-N.-E.	N° 5.—Division Nord.
<i>Comté de King.</i>		
Bishop, C. E. (G.)....	Horton.	Rivière Gasparot.
Brown, Philip (G.)....	Blomidon.	Autour de Blomidon.
Miller, James S.	Canning.	Tout le comté de King.
Murphy, L. A. (G.)....	Gasparot.	Partie de la rivière Gasparot.
McIntyre, W. (G.)....	Aylesford.	Rivière Annapolis.
Reid, R. F.	Wolfeville.	Tout le comté de King.
Thorpe, J. W. (G.)....	Hall's-Harbour ..	Pointe de Hall jusqu'à Cap Split.
<i>Comté de Lunenburg</i>		
Evans, David.	Chester	Tout le comté de Lunenburg.
Solomon, W. M.	Trav. La Have O.	do do
<i>Comté de Pictou.</i>		
McPhie, Allan.	Avondale.	Division Est.
McQueen, J. D.	Little-Harbour.	do Sud.
Pritchard, A. O.	New-Glasgow.	do Centrale.
Sutherland, Robt.	Rivière-Jean.	do Ouest.

Rapport des Pêcheries.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
<i>Comté de Queen.</i>		
Freeman, J. N.	Liverpool	Tout le comté de Queen.
<i>Comté de Richmond</i>		
Lenoir, Alfred.....	Arichat.....	N° 1. Division de l'Île Madame et Arichat.
Cameron, Duncan.....	Saint-Pierre.....	N° 2. Division Ouest.
Murchison, John.....	Grande-Rivière.....	N° 3. Division Est.
<i>Comté de Shelburne.</i>		
McGill, Wm. John.....	Shelburne.....	Tout le comté de Shelburne.
Goudey, E. S.	Barrington.....	Depuis la rivière Clyde jusqu'au comté d'Yarmouth.
<i>Comté de Victoria.</i>		
Cambell, Chas. L.	New-Campbellton.....	N° 2. Division du Milieu.
McCharles, David.....	Rivière-du-Milieu.....	N° 3. Division Sud.
Hellen, Wm.....	Cap-Nord.....	Tout le comté de Victoria.
<i>Comté de Yarmouth</i>		
Hatfield, J. A.	Tusket	Tout le comté d'Yarmouth.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Pratt, J. H. (I).....	Saint-André.....	District n° 1. Le comté de Charlotte.
Chapman, Robt. A. (I).....	Moncton.....	District n° 2. Comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent et Westmoreland.
Miles, H. S. (I).....	Oromocto	District n° 3. Comtés d'Albert, Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.
Harding, J. H. (Agt.).....	Saint-Jean.....	Toute la province.
<i>Comté d'Albert.</i>		
Stewart, Suthd.....	Alma	Tout le comté d'Albert.
Taylor, Wallace (G).....	Salisbury.....	Le haut de la rivière Petitecodiac.
Wilbur, Kinnear T. (G.).....	Mi-chemin, Harvy	Rivière Shepody et lac Germantown.
<i>Comté de Charlotte.</i>		
Brown, Barth	Campobello.....	Autour de Campobello et îles Ouest.
Campbell, D. F.	Saint-André.....	Baie intérieure, Passamaquoddy.
Mathewson, John.....	Saint-George.....	Paroisses de Saint-George, Pennfield et Lepréau.
Martin, Frederick.....	Havre du Grand-Manan	Autour de l'île Grand-Manan.
McLaughlin, W. B.	Grand-Manan.....	Île Grand-Manan et les frayères.
Todd, Frank.....	St.-Stephens.....	Tout le comté de Charlotte.
<i>Comté de Gloucester</i>		
Aché, Adolphe (G).....	Shippégan.....	alentour de Shippégan.
Albert, Xavier D.	Caraquet.....	Bancs de hareng de Caraquet.
Calnan, John, jeune (G).....	Kinsale.....	Rivière Tête-à-Gauche.
Dempsey, Miles (G).....	Grève-au-Saumon.....	Depuis la rivière Ross jusqu'à la Pointe de la Meule.
Gibbs, Valentine (G).....	Pokemouche.....	alentours de Pokemouche.
Hache, Jos. L.	Caraquet.....	Huîtrières de Caraquet et Shippégan.
Hickson, James.....	Bathurst.....	Bay des Chaleurs, depuis le ruisseau du Moulin jusqu'à la Pointe de la Meule et la rivière Nipissignit.
Landry, Arcade.....	Shippégan.....	Quartier de Shippégan.
Marks, William.....	Miscou.....	Comté de Gloucester.
Robichaud, Olivier (G).....	Pointe-Ferguson.....	Pointe Bariau jusqu'à la Pointe Verte et rivière Tracadie.
Sweeney, William.....	Pointe-Verte.....	De Belledune au ruisseau du Moulin.
Thériault, James D.....	Grande-Anse.....	De Grande-Anse à la Pointe Mizenette.
Walsh, William.....	Pokemouche.....	Quartier de Pokemouche.
Whelton, Michael (G).....	Pokeshaw.....	alentours de Pokeshaw.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
<i>Comté de Kent.</i>		
Despres, Thos.	Cocagne.	Paroisse de Dundas.
Leblanc, Olivier J. O.	Boucouché.	Paroisses de Wellington et Sainte-Marie.
Hannah, Wm. J.	Richibouctou.	Tout le comté de Kent.
Leblanc, A. T.	Legerville.	Paroisses d'Harcourt et Huskisson.
Richard, Pierre L.	Saint-Louis.	Paroisse de Saint-Louis.
Beaty, John.	Kouchibouguac.	Paroisses de Carleton et Acadieville.
<i>Comté de King.</i>		
Fenwick, Edwin (G.)....	Studholm.	Ruisseau du Moulin.
Grey, Justus H.	Springfield.	Paroisse de Springfield.
Heine, W. H.	Station de Norton.	Rivière Kennebecasis et lac Darling.
Nolan, James D.	Creek de Smith.	Paroisses d'Havelock, Waterford, Sussex et Hammond.
Pearson, Isaac R. (G.)..	Etabliss. Anglais.	Lac Washademoak et tributaires.
<i>Comté de Northumberland.</i>		
Williston, J. G.	Baie-du-Vin.	Partie nord de la baie de Miramichi jusqu'à la Pointe du Chêne.
Abbott, Lemuel.	Chatham.	Partie sud de la baie de Miramichi jusqu'à la Pointe au Quart.
Hogan, Patrick.	Newcastle.	Rivière Miramichi à Newcastle.
		Bras N.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
		Bras S.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
<i>Comté de Queen.</i>		
Case, Mayes.	Wickham.	Tout le comté de Queen.
<i>Comté de Ristigouche.</i>		
Mowat, Alex.	Campbelton.	Juridiction dans les provinces maritimes.
McLean, Donald.	Charlo.	Baie des Chaleurs, Belledune à Dalhousie.
Verge, J. A.	Pointe à la Croix.	De Dalhousie à la Tête de Marée.
<i>Comté de Sunbury.</i>		
Griffith, Chas. (G.)....	Sheffield.	Comté de Sunbury.
Hoben, G. W.	Burton.	Rivière Saint-Jean, d'Indiantown au comté d'York.
<i>Comté de St-Jean.</i>		
Cochrane, John.	Gare de l'Intercolonial, St-Jean.	Cité de Saint-Jean et alentours.
O'Brien, Joseph.	Carleton, St-Jean.	Comté de Saint-Jean.
		Côte, de Quaco à la rivière aux Oies.
<i>Comté de Victoria.</i>		
Ryan, Thos. D.	Grandes-Chutes.	Tout le comté de Victoria.
<i>Comté de Westmoreland.</i>		
Cormier, D. T.	Pré d'en haut.	Paroisse de Dorchester et rivière Petitcodiac.
Goodwin, Robt.	Baie-Verte.	Paroisses de Sackville et Westmoreland.
<i>Comté de York.</i>		
Orr, Robt.	Frédéricton.	Tout le comté d'York.

Rapport des Pêcheries.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Lord, A. (Agt.).....	Charlottetown....	Ile du Prince-Edouard.
Hackett, Edward (L.)....	do	do
McBrike, Patrick.....	Bedèque-Centre....	Tout le comté de Prince.
McCormack, Michael....	Souris.....	Ile du Prince-Edouard.

PROVINCE DU MANITOBA.

Tupper, R. LaTouche (L.)	Selkirk.....	La province du Manitoba.
Sutherland, M. (Sous-inspecteur)	Winnipeg.....	do
Gardner, Rich.....	Selkirk.....	do
Martineau, H.....	Les Détroits, lac Manitoba.	Lacs Manitoba, du Flux et Reflux, du Chien et tributaires.
Gunn, Robt.....	Winnipeg.....	Dans son quartier comme garde-forestier.
Stevenson, E. F.....	do	Dans son quartier comme agent des bois de la couronne.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Gilchrist, F. C. (I.)....	Fort-Qu'Appelle..	Tous les Territoires du Nord-Ouest.
Lucas, S. B.	Holbrooke.....	Quartier des Buttes de la Paix, Alberta.
McKenzie, R. S.....	Stobart.....	do de Prince-Albert, Saskatchewan.
Thompson, J. R.....	Calgary.....	do des alentours de Calgary.
Cook, R. S.....	Prince-Albert.....	do de Prince-Albert.
Aikman, Jno. H.....	} Aux soins du commissaire des terres fédérales, Winnipeg.	Chacun dans son quartier comme inspecteur de homestead.
Rogers, John.....		
Park, R. S.....		
Arsenault, J. J.....		
Allison, John.....		
Allison, W. H.....		

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

McNab, John (I.)....	New-Westminster.	La province de la Colombie-Britannique.
McKay, J. W.....	Kamloops.....	Quartier d'Yale, C.-B.
Meason, W. L.....	Lac-William.....	Rivière Kootenay, de Clinton à Barkerville.
Phillips, Michael.....	Kootenay.....	Quartier de Kootenay.
Higginson, T. S.....	New-Westminster.	Dans son quartier, comme agent des bois de la couronne.
Ellison, Price.....	Vernon.....	Lac et rivière O'Kanagon.
Gaudin, Capit. James	Victoria.....	Ayant juridiction dans toute la province.
Walbran, Capit. J. T....	do	do
Woods, W. F.....	Kamloops.....	Aalentours de Kamloops.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Fin.*

PISCICULTURE.

Nom.	Emploi.	Adresse de poste.
Wilmot, Samuel	Surintendant de la pisciculture	Ottawa, Ont.
Wilmot, A. B.	Préposé à la pisciculture du gouvernement	Newcastle, Ont.
Parker, Wm.	do do	Sandwich, Ont.
Walker, John.	do do	Ottawa, Ont.
Moore, A. H.	do do	Magog, Que.
Catellier, L. N.	do do	Tadoussac, Qué.
Sheasgreen, Wm.	do do	Bassin-de-Gaspé, Qué.
Mowat, Alexander	do do	Campbellton, N.-B.
McCluskey, Chas.	do do	Grandes-Chutes, N.-B.
Sheasgreen, Isaac	do do	Esk-Sud, Miramichi, N.-B.
Ogden, A.	do do	Bassin de Bedford, N.-E.
do	Préposé à la homarderie du gouvernement	Pictou, N.-E.
Dunlop, W. J.	Aide-préposé à la pisciculture du gouvernement	Sydney, C.-B., N.-E.
McNab, John.	Préposé do do	New-Westminster, C.-B.
Tupper, LaTouche	do do	Selkirk, Man.

Tous les capitaines du service pour la protection des pêcheries sont aussi des officiers des pêcheries, ayant les pouvoirs d'un juge de paix pour toutes les fins concernant l'*Acte des pêcheries*. Ces officiers étaient les suivants pour l'année 1893 :—

Commandant O. G. V. Spain, du c. *Acadia*.
 Capit. S. Bélanger, du c. *La Canadienne*.
 Capit. A. Finlayson, du c. *Stanley*.
 Capit. J. H. Pratt, du c. *Curlew*.
 Capit. Geo. M. May, du c. *Constance*.
 Capit. H. McKenzie, du c. *Vigilant*.
 Capit. W. H. Kent, du c. *Kingfisher*.
 Capit. C. T. Knowlton, du c. *Aberdeen*.
 Capit. Ed. Dunn, du *Petrel*, pour Ontario.
 Capit. A. M. MacGregor, du c. *Bayfield*, pour Ontario.

RÉCAPITULATION DES EMPLOYÉS DES PÊCHERIES.

Provinces.	Nombre d'employés.
Ontario	105
Québec	67
Nouvelle-Ecosse	68
Nouveau-Brunswick	53
Ile du Prince-Edouard	4
Manitoba	6
Territoires du Nord-Ouest	11
Colombie-Britannique	9
Officiers et équipages des navires employés à la protection des pêcheries	195
Gardiens des pêcheries employés durant la saison de 1894	200
Total	718

Rapport des Pêcheries.

ANNEXE N^o 2.

PRIMES DE PÊCHE.

ÉTAT GÉNÉRAL des réclamations pour primes de pêche reçues en 1893.

Province.	Comté.	Nombre de réclamations reçues.	Nombre de réclamations rejetées.	Nombre de réclamations payées.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	151	7	144
	Antigonish	101	3	98
	Cap-Breton	411	3	*411
	Colchester	1	1	
	Cumberland	3		3
	Digby	326	12	314
	Guysborough	1,164	16	1,148
	Halifax	1,441	9	*1,436
	Inverness	548	4	544
	King	49	3	*48
	Lunenburg	1,046	3	1,043
	Pictou	29		29
	Queen	281	10	271
	Richmond	940	6	*937
Shelburne	771	5	766	
Victoria	494	11	483	
Yarmouth	170	1	169	
	Totaux	7,926	94	7,844
Nouveau-Brunswick	Charlotte	395	6	*390
	Gloucester	448	14	*435
	Kent	87	67	*22
	Northumberland	8		8
	Ristigouche			
	Saint-Jean	29	3	26
	Westmoreland			
	Totaux	967	90	881
Ile du Prince-Edouard	King	465	17	*452
	Prince	446	8	*443
	Queen	116		*117
	Totaux	1,027	25	1,012
Québec	Bonaventure	904	136	*773
	Gaspé	2,343	20	*2,324
	Rimouski	66	3	63
	Saguenay	746	10	*738
	Totaux	4,059	169	3,898

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	7,926	94	7,844
Nouveau-Brunswick	967	90	881
Ile du Prince-Edouard	1,027	25	1,012
Québec	4,059	169	3,898
Grands totaux	13,979	378	13,635

*NOTE—Le nombre des réclamations de primes payées comprend plusieurs réclamations pour les années antérieures restées en suspens pour être examinées. C'est ce qui explique la différence entre les réclamations payées et celles reçues, déduction faite de celles rejetées.

LISTE des primes de pêches payées aux navires pour l'année 1893.

Province.	Comté.	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
						\$ c.
Nouvelle-Ecosse.....	Annapolis.....	8	260	32	54	700 52
	Antigonish.....	1	11	11	3	15 95
	Cap-Breton.....	7	120	17	26	317 34
	Cumberland.....	1	17	17	3	49 30
	Digby.....	55	1,550	28	403	4,250 87
	Guysborough.....	13	372	28	51	964 04
	Halifax.....	92	2,661	29	577	7,321 32
	Inverness.....	9	290	32	57	841 00
	King.....	5	72	14	6	155 25
	Lunenburg.....	164	10,953	67	1,943	31,588 21
	Queen.....	8	406	51	77	1,136 34
	Richmond.....	70	2,202	31	467	6,227 13
	Shelburne.....	53	1,880	35	493	5,256 94
	Victoria.....	2	48	24	6	139 20
	Yarmouth.....	48	2,353	49	614	6,560 45
	Totaux.....	536	23,195	43	4,780	65,523 86
Nouveau-Brunswick....	Charlotte.....	52	929	18	156	2,427 24
	Gloucester.....	143	1,655	12	426	4,634 07
	Kent.....	2	46	23	3	69 01
	Northumberland.....	2	94	47	8	250 85
	Saint-Jean.....	11	198	18	41	535 92
	Westmoreland.....					
	Totaux.....	210	2,922	14	634	7,917 09
Ile du Prince-Edouard..	King.....	16	500	31	93	1,345 70
	Prince.....	8	358	45	48	989 02
	Queen.....	3	52	17	10	133 40
	Totaux.....	27	910	34	151	2,468 12
Québec.....	Bonaventure.....	1	10	10	2	24 17
	Gaspé.....	4	130	32	35	370 71
	Saguenay.....	27	812	30	142	2,349 34
	Totaux.....	32	952	30	179	2,744 22

RÉCAPITULATION..

Nouvelle-Ecosse.....	536	23,195	43	4,780	65,523 86
Nouveau-Brunswick.....	210	2,922	14	634	7,917 09
Ile du Prince-Edouard.....	27	910	34	151	2,468 12
Québec.....	32	952	30	179	2,744 22
Grands totaux.....	805	27,979	35	5,744	78,653 29

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux bateaux pour l'année 1893.

Province.	Comté.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Montant payé.		Total des primes payées aux navires et bateaux en 1893.	
				\$	c.	\$	c.
Nouvelle-Ecosse.....	Annapolis.....	136	204	746	81	1,447	33
	Antigonish.....	97	154	559	00	574	95
	Cap-Breton.....	404	759	2,677	00	2,994	34
	Cumberland.....	2	3	11	00	60	30
	Digby.....	259	472	1,675	00	5,925	87
	Guysborough.....	1,135	1,943	6,964	00	7,928	04
	Halifax *.....	1,344	1,978	7,283	00	14,604	32
	Inverness.....	535	1,207	4,156	00	4,997	00
	King.....	43	64	235	00	390	25
	Lunenburg.....	879	1,040	3,996	00	35,584	21
	Pictou.....	29	36	137	00	137	00
	Queen.....	563	414	1,505	00	2,641	34
	Richmond.....	867	1,257	4,635	00	10,862	13
	Shelburne *.....	713	1,182	4,256	00	9,512	94
	Victoria.....	481	826	2,959	00	3,098	20
Yarmouth.....	121	209	748	00	7,308	45	
	Totaux.....	7,308	11,748	42,542	81	108,066	67
Nouveau-Brunswick.....	Charlotte.....	338	554	2,000	00	4,427	24
	Gloucester.....	292	684	2,338	00	6,972	07
	Kent.....	20	34	122	00	191	01
	Northumberland.....	6	14	48	00	298	85
	Saint-Jean.....	15	28	99	00	634	92
	Westmoreland.....						
	Totaux.....	671	1,314	4,607	00	12,524	09
Ile du Prince-Edouard.....	King.....	436	717	2,578	00	3,923	70
	Prince †.....	435	964	3,326	50	4,315	52
	Queen.....	114	281	957	00	1,090	40
	Totaux.....	985	1,962	6,861	50	9,329	62
Québec.....	Bonaventure.....	772	1,319	4,720	50	4,744	67
	Gaspé.....	2,320	4,517	15,859	00	16,229	71
	Rimouski.....	63	86	321	00	321	00
	Saguenay.....	711	1,323	4,676	00	7,025	34
		Totaux.....	3,866	7,245	25,576	50	28,320	72

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse.....	7,308	11,748	42,542	81	108,066	67
Nouveau-Brunswick.....	671	1,314	4,607	00	12,524	09
Ile du Prince-Edouard.....	985	1,962	6,861	50	9,329	62
Québec.....	3,866	7,245	25,576	50	28,320	72
Totaux.....	12,830	22,269	79,587	81	158,241	10
Moins—Rembours. : *N.-E., \$6 ; †I.P.-E., \$1.....			7	00	7	00
Grands totaux.....	12,830	22,269	79,580	81	158,234	10
Frais judiciaires, poursuites pour primes de pêche.....					560	44
					158,794	54

ÉTAT COMPARATIF des primes payées, de 1882 à 1893, inclusivement.

Numéro.	Province.	Comté.	1882.			1883.			1884.			Numéro.	
			Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.		
			\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
1	Nouvelle-Ecosse.	Annapolis.....	472 00	1,998 00	2,470 00	838 00	1,207 50	2,045 50	648 00	1,503 50	2,151 50	1	
2		Antigonish.....	.....	840 00	840 00	.....	482 50	482 50	.....	799 50	799 50	2	
3		Cap-Breton.....	.....	294 00	5,167 00	5,461 00	436 00	2,853 50	3,289 50	3,909 00	4,292 00	3	
4		Colchester.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 00	64 00	4	
5		Cumberland.....	.....	.....	20 00	20 00	.....	.....	.....	.....	7 50	7 50	5
6		Digby.....	.....	1,436 00	4,118 66	5,554 66	2,652 00	2,182 50	4,834 50	3,322 84	2,264 50	5,557 34	6
7		Glrysboro.....	.....	2,380 73	7,913 75	10,294 48	2,914 00	4,645 00	7,559 00	3,871 90	6,488 50	9,357 40	7
8		Halifax.....	.....	3,639 50	11,113 31	14,717 81	6,020 00	6,080 50	12,100 50	5,834 00	7,898 00	13,732 00	8
9		Inverness.....	.....	950 00	5,432 00	6,382 00	572 00	3,422 50	3,994 50	1,208 00	4,522 00	5,730 00	9
10		King.....	.....	46 00	125 00	171 00	146 00	157 50	303 50	196 00	70 50	266 50	10
11		Leunenburg.....	.....	15,161 03	3,112 00	18,273 03	17,658 00	1,850 00	19,508 00	19,648 24	3,162 00	22,810 24	11
12		Pictou.....	.....	202 00	95 00	297 00	202 00	120 00	322 00	177 76	107 50	285 26	12
13		Queen.....	.....	1,638 00	1,917 00	3,555 00	1,826 00	810 00	2,636 00	2,408 00	836 50	3,244 50	13
14		Richmond.....	.....	3,853 15	7,998 50	11,851 65	3,558 00	4,225 00	7,783 00	3,206 58	6,325 00	9,591 58	14
15		Shelburne.....	.....	7,294 00	4,332 00	11,626 00	8,744 00	2,326 50	11,070 50	8,828 27	2,781 50	11,709 77	15
16		Victoria.....	.....	284 00	4,861 00	5,145 00	492 00	2,830 50	3,322 50	60 00	4,045 50	4,105 50	16
17		Yarmouth.....	.....	7,825 09	1,615 00	9,440 09	9,486 00	695 00	10,181 00	9,758 00	971 50	10,729 50	17
18		Totaux.....	.....	45,435 50	60,663 22	106,098 72	55,544 00	33,888 50	89,432 50	59,274 59	45,659 50	104,934 09	18
19	Nouv.-Brunswick.	Charlotte.....	2,140 00	5,641 00	7,781 00	2,380 00	2,830 00	5,210 00	2,792 00	3,085 00	5,827 00	19	
20		Gloucester.....	422 00	5,368 00	5,790 00	492 00	3,568 50	4,060 50	508 00	4,799 00	5,307 00	20	
21		Kent.....	768 00	9,965 00	1,733 00	266 00	1,197 50	1,463 50	246 00	764 50	1,010 50	21	
22		Northumberland.....	.....	45 00	45 00	.....	68 00	52 50	120 50	66 00	134 00	22	
23		Restigouche.....	.....	28 00	.....	28 00	52 00	.....	52 00	.....	.....	23	
24		Saint-Jean.....	.....	984 00	591 00	1,575 00	861 20	587 50	1,448 70	956 00	260 00	1,216 00	24
25		Westmoreland.....	.....	.....	45 00	45 00	.....	40 00	40 00	.....	81 50	81 50	25
26	Totaux.....	.....	4,342 00	12,655 00	1,6997 00	4,119 20	8,276 00	12,395 20	4,568 00	9,008 00	13,576 00	26	

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—Suite.

Provinc.	Comté.	1882.						1883.						1884.					
		Navires.		Bateaux.		Total.	Navires.		Bateaux.		Total.	Navires.		Bateaux.		Total.			
																	Montant.	\$	c.
Numéro.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	Numéro.	
27	Ile du P.-Edouard.	King	252 00	5,276 00	293 14	2,790 50	3,083 64	475 44	3,028 00	3,503 44	27	3,028 00	3,028 00	3,503 44	27	3,028 00	3,503 44	27	
28		Prince	316 00	7,025 00	418 00	3,429 50	3,847 50	520 00	3,642 00	4,162 00	28	3,642 00	3,642 00	4,162 00	28	3,642 00	4,162 00	28	
29		Queen	210 00	3,836 00	96 00	1,550 00	1,646 00	65 02	1,473 50	1,538 52	29	1,473 50	1,473 50	1,538 52	29	1,473 50	1,538 52	29	
30		Totaux	778 00	15,359 00	807 14	7,770 00	8,577 14	1,060 46	8,143 50	9,203 96	30	8,143 50	8,143 50	9,203 96	30	8,143 50	9,203 96	30	
31	Québec	Bonaventure		8,945 00		3,846 50	3,846 50		5,508 00	5,508 00	31	5,508 00	5,508 00	5,508 00	31	5,508 00	5,508 00	31	
32		Gaspé	2,070 00	17,899 75	2,152 00	9,302 50	11,454 50		13,879 50	15,785 50	32	13,879 50	13,879 50	15,785 50	32	13,879 50	15,785 50	32	
33		Rimouski									33				33			33	
34		Saguenay	2,350 00	4,123 00	2,320 01	2,319 00	4,639 01		4,687 50	6,711 43	34	4,687 50	4,687 50	6,711 43	34	4,687 50	6,711 43	34	
35		Témiscouata		15 00							35				35			35	
36		Totaux	4,420 00	28,632 75	4,472 01	15,468 00	19,940 01	3,929 93	24,075 00	28,004 93	36	24,075 00	24,075 00	28,004 93	36	24,075 00	28,004 93	36	
RÉCAPITULATION.																			
37	Nouvelle-Ecosse.		45,435 50	106,098 72	55,544 00	33,888 50	89,432 50	59,274 59	45,659 50	104,934 09	37	45,659 50	45,659 50	104,934 09	37	45,659 50	104,934 09	37	
38	Nouv.-Brunswick.		4,342 00	16,937 00	4,119 20	8,276 00	12,895 20	4,568 00	9,008 00	13,576 00	38	9,008 00	9,008 00	13,576 00	38	9,008 00	13,576 00	38	
39	Ile du P.-Edouard.		778 00	16,137 00	807 14	7,770 00	8,577 14	1,060 46	8,143 50	9,203 96	39	8,143 50	8,143 50	9,203 96	39	8,143 50	9,203 96	39	
40	Québec		4,420 00	33,632 75	4,472 01	13,468 00	19,940 01	3,929 93	24,075 00	28,004 93	40	24,075 00	24,075 00	28,004 93	40	24,075 00	28,004 93	40	
41		Totaux	51,975 50	172,255 47	64,942 35	65,402 50	130,344 85	68,832 98	86,886 00	155,718 98	41	86,886 00	86,886 00	155,718 98	41	86,886 00	155,718 98	41	

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêches payées de 1882 à 1893, inclusivement—Suite.

Numéro.	Province.	Comté.	1885.			1886.			1887.			Total.	Numéro.					
			Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.							
			\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.						
1	Nouvelle-Ecosse...	Annapolis.....	430	08	1,180	00	1,610	08	431	60	1,063	50	1,495	10	1,162	00	1,467	27
2		Antigonish.....	210	00	382	50	982	50	392	00	832	00	832	00	924	50	924	50
3		Cap-Breton.....	240	00	4,222	50	4,222	50	392	00	3,765	00	4,137	00	3,600	00	3,974	14
4		Colchester.....	74	00	74	00	74	00	74	00	74	00	74	00	74	00	74	00
5		Cumberland.....	3,036	02	1,993	00	5,029	02	2,131	79	1,924	50	4,056	29	1,582	50	4,253	84
6		Digby.....	2,312	53	7,129	50	10,442	03	2,936	90	7,521	00	10,457	90	7,963	50	10,174	08
7		Guysboro.....	5,984	77	8,398	00	14,382	77	4,947	02	8,200	50	13,147	52	8,383	50	13,431	11
8		Halifax.....	844	00	4,913	57	5,797	50	1,294	12	5,265	00	6,559	12	5,091	00	6,673	88
9		Inverness.....	54	00	185	50	239	50	96	00	297	50	393	50	242	00	460	00
10		King.....	17,315	34	2,947	00	20,262	34	16,755	64	3,122	00	19,877	64	3,751	50	19,905	83
11		Lunenburg.....	154	00	132	00	286	00	156	00	94	50	250	50	130	00	130	00
12		Pictou.....	1,854	00	1,190	50	3,044	50	1,814	00	567	00	2,781	00	1,212	50	2,862	50
13		Queen.....	3,164	49	7,046	00	10,210	49	2,650	00	6,941	00	9,591	00	7,704	00	10,468	86
14		Richmond.....	9,198	00	3,201	50	12,399	50	7,880	67	3,072	00	10,952	67	3,687	00	10,365	62
15		Shelburne.....	166	00	4,487	00	4,653	00	222	20	4,589	50	4,821	70	4,600	50	4,688	50
16		Victoria.....	9,415	50	968	50	10,384	00	8,513	60	829	00	9,342	60	1,230	50	9,769	90
17		Yarmouth.....	55,252	73	48,767	00	104,019	73	50,295	54	48,494	00	98,789	54	51,215	00	99,622	03
18		Totaux.....	2,508	25	3,937	00	6,445	25	2,579	67	4,246	00	6,825	17	3,292	65	7,974	15
19	Nouv.-Brunswick..	Charlotte.....	452	00	5,876	00	6,328	00	516	00	6,462	00	6,978	00	618	75	7,136	00
20		Gloucester.....	184	00	1,809	50	1,493	50	206	00	1,473	50	1,673	50	370	00	1,728	50
21		Kent.....	180	00	1,80	50	260	50	592	00	80	50	672	50	445	00	674	00
22		Northumberland..	902	00	367	50	1,269	50	28	00	7	00	35	00	786	25	1,077	25
23		Restigouche.....	111	50	111	50	111	50	1,054	40	424	40	1,478	40	291	00	1,077	25
24		Saint-Jean.....	4,226	25	11,682	00	15,908	25	4,976	07	12,918	50	17,894	67	5,512	65	19,699	65
25		Westmoreland.....																
26		Totaux.....																

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite*.

Numéro.	Province.	Comté.	1885.				1886.				1887.				Numéro.						
			Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.								
			Montant.	\$	c.	Montant.	\$	c.	Montant.	\$	c.	Montant.	\$	c.		Total.					
27	I. P.-Edouard	King	626	15	4,090	50	4,716	65	770	44	4,149	50	4,919	94	1,225	78	4,896	00	5,621	78	
28		Prince	426	00	3,552	50	3,978	50	967	40	3,413	00	4,380	40	1,127	00	3,636	00	4,763	00	
29		Queen	76	00	1,433	50	1,509	50	271	53	1,364	00	1,635	53	734	73	1,409	00	2,143	73	
30		Totaux		1,128	15	9,076	50	10,204	65	2,009	37	8,926	50	10,935	87	3,087	51	9,441	00	12,528	51
31	Québec	Bonaventure			8,005	00	8,005	00			9,294	00	9,294	00			8,862	00	8,862	00	
32		Gaspé	1,524	26	14,900	50	16,424	76	1,176	98	15,465	50	16,642	48	1,233	98	15,335	25	16,569	23	
33		Rimouski																			
34		Saguenay			1,988	00	5,047	00	7,035	00	2,227	63	5,119	50	7,347	13	2,354	00	4,122	50	
35		Témiscouata																			
36	Totaux		3,512	26	27,952	50	31,464	76	3,404	61	29,879	00	33,283	61	3,587	98	28,319	75	31,907	73	

RÉCAPITULATION.

37	Nouvelle-Ecosse	55,252	73	48,767	00	104,019	73	50,295	54	48,494	00	98,789	54	48,407	03	51,215	00	99,622	03	37
38	Nouv.-Brunswick	4,226	25	11,632	25	15,908	25	4,976	07	12,918	50	17,894	57	5,512	65	14,187	00	10,689	65	38
39	I. P.-Edouard	1,128	15	9,076	50	10,204	65	2,009	37	8,926	50	10,935	87	3,087	51	9,441	00	12,528	51	39
40	Québec	3,512	26	27,952	50	31,464	76	3,404	61	29,879	00	33,283	61	3,587	98	28,319	75	31,907	73	40
41	Totaux	64,119	39	97,478	00	161,597	39	60,685	59	100,218	00	160,908	59	60,595	17	103,162	75	163,757	92	41
		MOINS—Rembours..				58	00													
						161,539	39													

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—Suite.

Numéro.	Province.	Comté.	1888.			1889.			1890.			Total.	Numéro.			
			Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.		Navires.			Bateaux.		
			Montant	Total.	Montant	Total.	Montant	Total.	Montant	Total.	Montant			Total.		
1	Nouvelle-Ecosse.	Annapolis.	\$ 217 01	\$ 1,370 51	\$ 182 31	\$ 1,044 00	\$ 1,225 31	\$ 234 58	\$ 799 00	\$ 1,033 58	1					
2		Antigonish.	1,063 50	1,063 50	.....	1,012 00	1,012 00	13 75	882 00	895 75	2				
3		Cap-Breton.	3,618 00	4,041 33	307 47	3,470 00	3,777 47	455 19	3,896 00	4,351 19	3					
4		Colchester.	85 50	85 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
5		Cumberland.	1,696 68	3,446 18	1,721 61	1,608 00	3,320 61	1,381 05	1,727 00	3,108 05	5					
6		Digby.	1,289 71	8,274 50	9,564 21	9,974 57	8,093 00	9,067 57	500 44	8,549 00	6					
7		Gay'sboro'.	3,809 99	11,615 99	4,307 08	7,789 00	12,156 08	3,950 57	9,208 00	13,218 57	7					
8		Halifax.	1,247 90	5,432 00	6,679 90	1,037 96	5,170 00	6,207 96	732 67	5,694 00	8					
9		Inverness.	123 45	272 50	395 95	112 50	212 00	324 50	147 38	361 00	9					
10		King.	13,893 81	3,794 00	17,687 81	17,184 42	3,577 00	15,957 09	4,606 00	20,563 09	10					
11		Lunenburg.	.....	110 50	110 50	33 00	120 00	153 00	146 00	146 00	11				
12		Pictou.	1,495 82	1,174 00	2,669 82	1,524 06	1,499 00	3,023 06	942 00	1,825 00	12					
13		Queen.	2,390 65	8,108 50	10,499 15	2,825 92	6,584 00	3,959 92	2,903 30	8,008 00	13					
14		Richmond.	5,193 59	3,842 50	9,036 09	4,127 80	4,240 00	8,367 80	3,085 27	4,680 00	14					
15		Shelburne.	36 00	4,963 50	4,999 50	21 00	5,080 00	5,061 00	5,477 00	7,707 27	15					
16		Victoria.	5,661 46	858 50	6,519 96	5,428 81	896 00	6,324 81	4,771 35	1,905 00	16					
17		Yarmouth.	37,564 90	52,221 00	89,785 90	39,848 51	50,294 00	90,142 51	35,136 64	56,123 00	17					
18		Totaux.	2,113 50	4,447 50	6,561 00	2,127 16	4,803 00	6,930 16	1,678 07	4,644 00	6,322 07	18				
19	Nouveau-Brunswick.	Charlotte.	537 46	8,212 50	8,749 96	590 95	9,822 00	10,412 95	812 15	10,811 00	19					
20		Glochester.	214 48	1,770 50	2,014 98	71 50	2,177 15	2,493 65	76 50	2,235 85	20					
21		Kent.	155 34	73 00	228 34	414 37	85 00	499 37	216 26	77 00	21					
22		Northumberland.	28 50	.....	28 50	21 00	7 00	28 00	.....	.....	22		
23		Restigouche.	487 64	312 00	799 64	487 66	377 00	864 66	274 50	249 00	23					
24		Saint-Jean.	.....	72 50	72 50	.....	43 00	43 00	.....	37 00	24		
25		Westmoreland.	3,566 92	14,888 00	18,454 92	3,712 64	17,314 15	21,026 79	3,057 48	18,053 85	25					
26		Totaux.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893 inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1888.						1889.						1890.					
			Navires.		Bateaux.		Total.	Navires.		Bateaux.		Total.	Navires.		Bateaux.		Total.			
			Montant	\$ c.	Montant	\$ c.		Montant	\$ c.	Montant	\$ c.		Montant	\$ c.	Montant	\$ c.				
27	Ile du Prince-Edouard.....	King.....	654 06	2,067 00	2,721 06	1,043 02	6,672 00	7,715 02	713 09	4,837 00	5,550 09	27								
28		Prince.....	782 00	3,826 50	4,608 50	651 25	4,114 00	4,765 25	633 93	3,941 00	4,574 93	28								
29		Queen.....	180 90	1,582 50	1,763 40	69 26	1,445 00	1,514 26	63 30	1,498 00	1,561 30	29								
30		Totaux.....	1,616 96	7,476 00	9,092 96	1,768 53	12,231 00	13,994 53	1,410 32	10,276 00	11,686 32	30								
31	Québec.....	Bonaventure.....	.....	9,891 50	9,891 50	.....	10,689 00	10,689 00	51 76	11,894 00	11,945 76	31						
32		Gaspé.....	1,098 05	16,527 50	17,625 55	856 34	16,597 00	17,453 34	376 51	16,914 00	17,290 51	32								
33		Rimouski.....	.....	27 50	27 50	.....	160 00	160 00	.....	145 00	145 00	33					
34		Saguenay.....	1,573 20	3,741 00	5,314 20	1,600 87	3,459 50	5,060 37	1,287 45	3,542 00	4,829 45	34							
35		Témiscouata.....	35							
36		Totaux.....	2,671 25	30,187 50	32,858 75	2,457 21	30,905 50	33,362 71	1,715 72	32,495 00	34,210 72	36								
			RÉCAPITULATION.																	
37	Nouvelle-Ecosse.....	.....	37,564 90	52,221 00	89,785 90	39,848 51	50,294 00	90,142 51	35,136 64	56,123 00	91,259 64	37							
38	Nouveau-Brunswick.....	.....	3,566 92	14,888 00	18,454 92	3,712 64	17,314 15	21,026 79	3,057 48	18,053 85	21,111 33	38							
39	Ile du Prince-Edouard.....	.....	1,616 96	7,476 00	9,092 96	1,763 53	12,231 00	13,994 53	1,410 32	10,276 00	11,686 32	39							
40	Québec.....	.....	2,671 25	30,187 50	32,858 75	2,457 21	30,905 50	33,362 71	1,715 72	32,495 00	34,210 72	40							
41		Totaux.....	45,420 03	104,772 50	150,192 53	47,781 89	110,744 65	158,526 51	41,320 16	116,947 85	158,268 01	41								
			Moins remboursements.....		7 00					Moins remboursements.....		27 00								
					150,185 53							158,241 01								

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1891.				1892.				1893.				Total.	Numéro.
			Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.			
			Montant.	Total.	Montant.	Total.	Montant.	Total.	Montant.	Total.	Montant.	Total.				
1	Nouvelle-Ecosse...		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	1					
2			498 24	1,571 24	776 11	761 00	1,537 11	700 52	746 81	1,447 33	5,925 87	19,425 53	2			
3			11 00	919 00	24 75	789 00	813 75	15 95	559 00	574 95	7,928 04	10,139 95	3			
4			184 35	3,723 35	324 51	2,806 00	3,130 51	317 34	2,677 00	2,994 34	4,997 00	47,414 33	4			
5											60 30	87 80	5			
6			1,820 89	3,933 89	4,214 12	1,788 00	6,002 12	4,250 87	1,675 00	5,925 87	55,031 37	6				
7			756 35	8,714 00	1,396 45	7,186 00	8,582 45	964 04	6,964 00	7,928 04	112,246 95	7				
8			3,262 51	10,444 00	6,107 71	7,616 00	13,723 71	7,321 32	7,283 00	14,604 32	160,536 80	8				
9			498 90	5,853 90	737 89	4,123 00	8,800 89	841 00	4,156 00	4,997 00	63,563 32	9				
10			151 50	618 50	220 20	242 00	462 20	155 25	235 00	390 25	4,533 78	10				
11			14,664 68	4,793 00	31,250 36	4,057 00	35,317 36	31,588 21	3,996 00	35,584 21	270,008 65	11				
12				228 00		327 00	327 00		137 00	137 00	2,672 26	12				
13			770 46	1,978 00	1,041 61	1,600 00	2,641 61	1,136 34	1,505 00	2,641 34	34,614 70	13				
14			3,165 17	6,999 00	6,033 97	4,931 00	10,964 97	6,227 13	4,683 00	10,862 13	122,316 22	14				
15			2,967 13	5,023 00	5,905 46	4,406 00	10,311 46	5,256 94	4,256 00	3,512 94	121,108 06	15				
16			67 13	6,398 00	85 00	3,049 00	3,134 00	130 20	2,959 00	3,098 20	54,961 03	16				
17			4,366 80	1,169 00	6,709 25	3,895 00	7,604 25	6,500 45	748 00	7,308 45	38,916 71	17				
18		Totaux	33,183 42	59,201 00	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	1,183,949 14	18				
19	Nouv.-Brunswick..												19			
20		Charlotte.....	1,540 52	4,130 00	2,519 65	2,405 00	4,924 65	2,427 24	2,000 00	4,427 24	74,898 71	20				
21		Gloucester.....	820 84	7,634 00	1,513 09	2,935 00	4,468 09	4,634 07	2,338 00	6,372 07	86,899 31	21				
22		Kent.....	117 10	2,044 00	47 50	615 00	662 50	69 01	122 00	191 01	19,069 69	22				
23		Northumberland.....	346 50	99 00	288 00	97 00	385 00	250 85	48 00	298 85	4,056 82	23				
24		Restigouche.....		31 00							202 50	24				
25		Saint-Jean.....	108 00	316 00	271 87	66 00	337 87	535 92	99 00	634 92	11,649 44	25				
26		Westmoreland.....		49 00		21 00	92 50				918 50	26				
		Totaux	2,932 96	14,303 00	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	197,694 37					

Rapport des Pêcheries.

ÉTAT COMPARATIF des primes payées de 1882 à 1893, inclusivement—Fin.

Numero.	Province.	Comté.	1891.				1892.				1893.				Total.	Numero.
			Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.		Navires.		Bateaux.			
			Montant.	\$ c.	Montant.	\$ c.	Montant.	\$ c.	Montant.	\$ c.	Montant.	\$ c.	Montant.	\$ c.		
27	Ile du Prince-E.	King.....	528 08	5,526 00	6,054 08	1,102 30	3,304 00	4,446 30	1,345 70	2,578 00	3,923 70	57,551 65	27			
28		Prince.....	484 14	4,454 00	4,938 14	1,276 85	2,673 00	3,949 85	989 02	3,326 50	4,315 52	55,308 59	28			
29		Queen.....	99 13	1,680 00	1,779 13	250 64	1,116 00	1,366 64	133 40	957 00	1,090 40	21,384 41	29			
35		Totaux.....	1,111 30	11,660 00	12,771 30	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	134,244 65	30			
31	Québec.	Bonaventure.....	52 13	11,605 00	11,657 13	25 00	6,449 00	6,474 00	24 17	4,720 50	4,744 67	99,862 56	31			
32		Gaspe.....	371 25	17,762 00	18,133 25	363 25	16,692 00	17,055 25	370 71	15,859 00	16,229 71	200,633 83	32			
33		Rimouski.....	.....	389 00	389 00	.....	286 00	286 00	.....	321 00	321 00	1,338 50	33
34		Saguenay.....	927 79	3,390 00	4,317 79	1,983 10	3,806 00	5,879 10	2,349 34	4,676 00	7,025 34	63,758 32	34			
55		Témiscouata.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	35
36		Totaux.....	1,351 17	33,156 00	34,507 17	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	370,008 21	36			
RÉCAPITULATION.																
37	Nouvelle-Ecosse.	.....	33,138 42	59,201 00	92,384 42	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	1,183,949 14	37		
38	Nouv.-Brunswick.	.....	2,932 96	14,303 00	17,235 96	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	197,694 37	38		
39	Ile du Prince-E.	.....	1,111 30	11,660 00	12,771 30	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	134,244 65	39		
40	Québec.	.....	1,351 17	33,156 00	34,507 17	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	370,008 21	40		
41		Totaux.....	38,578 85	118,320 00	156,898 85	74,550 14	85,211 00	159,761 14	78,653 29	79,587 81	158,241 10	1,886,496 37	41			
		Moins remboursem.	.....	.....	7 00	Moins remboursem.	.....	9 00	Moins remboursem.	.....	7 00	115 00	
			.....	.....	156,891 85	.....	.....	159,752 14	.....	.....	158,234 10	1,886,381 37	

ÉTAT COMPARATIF par provinces pour les années 1882 à 1893, inclusivement, indiquant :—

(1) Nombre total des réclamations de primes de pêche reçues et payées par le ministère de la marine et des pêcheries.

ANNÉE.	NOUVELLE-ÉCOSSE.		NOUVEAU-BRUNSWICK.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		QUÉBEC.		TOTAL.	
	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.
1882.....	6,780	6,613	1,257	1,142	1,169	1,100	3,162	3,117	12,318	11,972
1883.....	7,171	7,076	1,693	1,579	1,138	1,106	3,602	3,325	13,604	13,086
1884.....	7,007	6,980	1,252	1,224	923	885	3,470	3,429	12,652	12,468
1885.....	7,646	7,599	1,609	1,588	1,117	1,025	3,943	3,912	14,315	14,124
1886.....	7,639	7,702	1,767	1,763	1,131	1,080	4,275	4,355	14,812	14,900
1887.....	8,262	8,227	1,975	1,968	1,201	1,126	4,198	4,105	15,576	15,416
1888.....	8,481	8,429	2,065	2,026	1,153	834	4,328	4,310	16,027	15,599
1889.....	8,816	8,523	2,428	2,392	1,211	1,511	4,664	4,652	17,119	17,078
1890.....	9,337	9,429	2,522	2,469	1,352	1,257	4,800	4,804	18,071	17,959
1891.....	10,242	10,063	2,831	2,084	1,482	1,446	5,108	4,913	19,663	18,506
1892.....	8,272	8,186	1,067	1,001	1,065	1,051	4,425	4,204	14,829	14,442
1893.....	7,926	7,844	967	881	1,027	1,012	4,059	3,898	13,979	13,635
Totaux.....	97,529	96,621	21,433	20,107	13,969	13,433	50,034	49,024	182,965	179,185

Rapport des Pêcheries.

(2) NOMBRE de navires, leur tonnage, et nombre d'hommes ayant droit aux primes de pêche chaque année.

ANNÉE.	NOUVELLE-ÉCOSSE.			NOUVEAU-BRUNSWICK.			ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.			QUÉBEC.			TOTAL.		
	Nombre de navires.	Ton- nage.	Nombre d'hom- mes.	Nombre de navires.	Ton- nage.	Nombre d'hom- mes.	Nombre de navires.	Ton- nage.	Nombre d'hom- mes.	Nombre de navires.	Ton- nage.	Nombre d'hom- mes.	Nombre de navires.	Ton- nage.	Nombre d'hom- mes.
1882.....	588	22,841	5,343	120	2,171	531	15	389	74	63	2,210	588	786	27,611	6,486
1883.....	700	29,788	6,238	126	2,102	496	16	450	66	62	2,236	443	904	34,576	7,243
1884.....	700	29,828	6,327	139	2,289	560	16	582	92	56	1,965	382	911	34,664	7,361
1885.....	629	27,709	5,897	128	2,120	496	19	597	113	55	1,791	317	831	32,217	6,823
1886.....	562	25,375	5,022	145	2,628	520	32	1,071	215	52	1,730	320	791	30,804	6,077
1887.....	566	24,520	4,900	154	2,889	563	38	1,677	338	54	1,883	334	812	30,969	6,135
1888.....	589	26,008	5,450	150	2,545	544	37	1,245	249	51	1,842	388	827	31,640	6,631
1889.....	597	27,123	5,684	153	2,590	565	35	1,274	239	48	1,729	330	833	32,716	6,818
890.....	540	23,955	4,935	133	2,129	447	32	1,002	203	34	1,182	220	739	28,268	5,805
891.....	527	22,780	4,618	124	2,051	411	27	778	155	27	924	168	705	26,533	5,352
1892.....	507	22,279	4,611	108	1,083	343	30	983	139	23	803	159	668	25,748	5,252
1893.....	536	23,195	4,780	210	2,022	634	27	910	151	32	952	179	805	27,979	5,744
Totaux.....	7,041	305,401	63,805	1,690	28,119	6,110	324	10,958	2,034	557	19,247	3,778	9,612	363,725	75,727

(3) NOMBRE de bateaux auxquels la prime a été distribuée, et nombre de pêcheurs qui ont fait la pêche en bateaux.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.		N.-BRUNSWICK.		ÎLE DU PRINCE-É.		QUÉBEC.		TOTAL.	
	N ^{bre} de bateaux	Nombre d'hommes	N ^{bre} de bateaux.	Nombre d'hommes.						
1882.....	6,043	12,130	1,024	2,530	1,087	3,070	3,071	5,716	11,225	23,446
1883.....	6,458	13,553	1,453	3,309	1,098	3,106	3,266	6,188	12,275	26,156
1884.....	6,257	12,669	1,086	2,505	869	2,346	3,344	6,416	11,556	23,936
1885.....	6,970	13,396	1,460	3,254	1,006	2,606	3,857	7,485	13,293	26,741
1886.....	7,140	13,351	1,618	3,567	1,048	2,547	4,303	7,981	14,109	27,446
1887.....	7,662	13,997	1,804	3,994	1,088	2,711	4,051	7,550	14,605	28,252
1888.....	7,840	14,115	1,876	4,148	797	2,141	4,259	7,852	14,772	28,256
1889.....	7,926	14,118	2,237	5,032	1,475	3,568	4,602	8,807	16,240	31,525
1890.....	8,886	15,738	2,324	5,242	1,192	3,024	4,766	9,241	17,168	33,245
1891.....	9,525	16,552	1,928	4,126	1,383	3,427	4,865	9,402	17,701	33,507
1892.....	7,679	12,307	893	1,765	1,021	2,047	4,181	7,693	13,774	23,812
1893.....	7,308	11,748	671	1,314	985	1,962	3,866	7,245	12,830	22,269
Totaux...	89,694	163,674	18,374	40,786	13,049	32,555	48,431	91,576	169,548	328,591

(4) NOMBRE total d'hommes qui ont reçu la prime chaque année.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.	N.-BRUNSWICK.	ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.	QUÉBEC.	TOTAL.
	N ^{bre} d'hommes.	Nomb. d'hommes	Nomb. d'hommes	Nomb. d'hommes	
1882.....	17,473	3,061	3,144	6,254	29,932
1883.....	19,791	3,805	3,172	6,631	33,399
1884.....	18,996	3,065	2,438	6,798	31,297
1885.....	19,293	3,750	2,719	7,802	33,564
1886.....	18,373	4,087	2,762	8,301	33,523
1887.....	18,897	4,557	3,049	7,884	34,387
1888.....	19,565	4,692	2,390	8,240	34,887
1889.....	19,802	5,597	3,807	9,137	38,343
1890.....	20,673	5,689	3,227	9,461	39,050
1891.....	21,170	4,537	3,582	9,570	38,859
1892.....	16,918	2,108	2,186	7,852	29,064
1893.....	16,528	1,948	2,113	7,424	28,013
Totaux.....	227,479	46,896	34,589	95,354	404,318

Rapport des Pêcheries.

(5) TOTAL des paiements annuels des primes de pêche.

ANNÉE.	Nouvelle-Ecosse.	N.-Brunswick.	Ile du Prince-É.	Québec.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1882.....	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883.....	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884.....	104,934 09	13,576 00	9,203 96	28,004 93	155,718 98
1885.....	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886.....	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887.....	99,622 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888.....	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889.....	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890.....	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891.....	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892.....	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893.....	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
Totaux.....	1,183,882 14	197,685 37	134,205 65	370,608 21	1,886,381 37

LISTE des primes de pêche payées aux navires en 1893.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

* Ce signe indique que quelques-uns de l'équipage ne se sont pas conformés aux règlements, ou n'ont pu participer dans la prime pour cause de fraude, et ne sont pas compris dans la colonne de l'équipage.

Numero officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Montant des primes payées.	
						Nombre de l'équipage payé.	\$ c.
75,888	Annie.....	Yarmouth.....	22	James Morrison.....	Lower-Granville	* 3	55 83
85,684	Constitution.....	Digby.....	28	Joseph Anthony.....	do	* 9	73 55
94,704	Chas. Haskell.....	do.....	67	David Hayden.....	Thorneville.....	*11	180 22
94,700	Franklin S. Schenck	do.....	44	W. M. McGrath.....	do.....	* 9	121 22
94,693	John H. Kennedy..	do.....	54	Stephen Haynes.....	Victoria-Beach..	12	156 60
75,594	Lizzie G.....	do.....	16	Edward Keans.....	do.....	3	46 40
88,685	Ladora.....	Saint-Jean, N.-B	12	William Roach.....	Margaretville...	*..	17 40
83,253	Rescue.....	Annapolis.....	17	Chas. W. Burrell.....	Clementsport...*	7	49 30

COMTÉ D'ANTIGONISH.

96,787	Benecia Boy.....	Halifax.....	11	Laurence Hylan.....	Détroit de Canso.*..		15 95
--------	------------------	--------------	----	---------------------	----------------------	--	-------

COMTÉ DE CUMBERLAND.

75,614	Fawn.....	Digby.....	17	Arthur Ogilvie.....	Parrsboro'.....	3	49 30
--------	-----------	------------	----	---------------------	-----------------	---	-------

COMTÉ DU CAP-BRETON.

88,507	Belle of Rome.....	Sydney.....	14	C. W. Mann.....	Gabarousse.....	5	40 60
100,372	Betsy Jane.....	do.....	11	Samuel Moore.....	Petit-Bras-d'Or..	3	31 90
85,381	Champion.....	do.....	16	Wm. Williams.....	Louisbourg.....	4	46 40
61,948	Ellen Eliza.....	Arichat.....	21	Wm. Sutherland et F. Bagnell.....	Gabarousse.....	* 1	38 07
74,039	James Henry.....	Sydney.....	18	Peter Deveaux.....	Petit-Bras-d'Or..	4	52 20
100,380	Mary D.....	do.....	27	Simon Deveaux.....	do.....	* 4	70 47
92,600	Merit.....	do.....	13	Alex. Leblanc.....	do.....	5	37 70

COMTÉ DE DIGBY.

94,708	Ann Eliza.....	Digby.....	62	D. et O. Sproule.....	Digby.....	* 7	134 84
94,696	Annie M. Sproule..	do.....	70	Jno. W. Sproule.....	do.....	*13	195 75
83,258	Alfred.....	Annapolis.....	22	M. Haines, P.G.....	Freeport.....	8	63 80
75,612	Alice.....	Yarmouth.....	17	do.....	do.....	7	49 30
83,431	Acadian.....	Weymouth.....	32	Geo. H. Stephens.....	do.....	8	92 80
88,598	Alph. B. Parker..	Saint-Jean, N.-B	39	Holland Outhouse..	Tiverton.....	11	113 10
90,660	Alice May.....	Yarmouth.....	18	Bradish Bailey.....	Westport.....	8	52 20
88,267	Bessie May.....	Saint-Jean, N.-B	23	Geo. McDormand.....	Westport.....	8	66 70
94,698	Carrie H.....	Digby.....	20	Augustus Haycock..	do.....	7	58 00
74,331	Condor.....	Yarmouth.....	11	Howard Titus.....	do.....	5	31 90
75,711	Dove.....	do.....	20	Jos. Ossinger.....	Tiverton.....	7	58 00
94,707	Ernest F. Horwood	Digby.....	79	Ansel Snow.....	Digby.....	*14	214 79
90,662	Edward A. Norton.	do.....	67	Jos. E. Snow.....	do.....	*13	176 09
88,408	Elihu Burritt.....	do.....	50	H. B. Allan.....	do.....	* 9	119 12

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouv.-Écosse—Suite.

COMTÉ DE DIGBY—Fin.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant payé.
							\$ c.
80,797	Ella H.	Digby	13	Jno. Whitneck	Freeport	3	37 70
77,740	Elmer	do	15	James Gower	Westport	6	43 50
75,757	Etta.	Yarmouth	17	J. W. C. Webber	do	7	49 30
100,535	Fair Play	Digby	11	Casimir R. Comeau	Météghan	* 4	28 71
100,315	Freddie A.	Yarmouth	10	Waitstill Lewis	Freeport	2	29 00
74,329	Fairy Queen	do	13	Wm. Coggins	Westport	* 3	28 28
80,798	Freddie G.	Digby	18	Geo. Gower	do	6	52 20
77,963	Freeman Colgate	St-Andrews, N.B	26	Frank Morrell	do	8	75 40
85,550	Fairplay	Yarmouth	11	J. A. Powell	do	3	31 90
83,260	Gazelle	Digby	20	D. et O. Sproule	Digby	7	58 00
94,706	George J. Tarr	do	61	Jno. S. Hayden	do	12	176 90
100,534	Glydax R.	do	18	Frank Thurber, P.-G.	Freeport	6	52 20
90,436	Genesta	Barrington	32	Geo. Denton	Westport	10	92 80
80,800	Helen Maud	Digby	20	Chas. McDormand	do	7	58 00
88,401	Hattie	do	37	Wm. F. Ossinger	do	10	107 30
75,867	Ida Peters	St-Jean, N.-B.	32	F. K. Blackford	Anse au Vison	* 7	87 00
100,064	Isma	do	31	Chas. Hicks	Westport	8	89 90
94,709	Jennie B. Thomas	Digby	52	John Apt	Thorneville	13	150 80
80,694	Jennie C	Yarmouth	16	Chas. Hicks	Westport	6	46 40
85,689	James Beckwith	Digby	31	E. P. Ruggles	do	* 3	78 67
85,690	Laura T.	do	15	Jos. Thurber	Freeport	* 5	37 30
80,881	Lena May	St-Andrews, N.B	18	Amos Outhouse	Tiverton	* 6	45 68
97,022	M. & L. Chase	Digby	46	Gilbert Ellis et al.	Granville	* 5	94 50
97,701	Mary E. Whorf	do	77	Howard Anderson	Digby	*15	216 33
80,794	Minnie C.	do	19	Chas. H. Bailey	Westport	6	55 10
85,682	Malapert	do	23	E. C. Bowers, P.-G.	do	* 7	62 54
85,553	Minnie C.	Yarmouth	12	Hy. Glaven	do	6	34 80
85,687	Mabel	Digby	38	F. B. Lent	do	* 9	104 69
94,833	Newsboy	St-Andrews, N.B	16	Edgar McDormand	do	* 3	37 12
94,825	On Time	Weymouth	19	M. Thibodeau	Pointe de l'Eglise	6	55 10
75,714	Prince	Yarmouth	10	Sam'l Thurber	Freeport	* 5	26 59
83,132	Restless	Digby	25	Jackson Coggins	Westport	8	72 50
80,784	Silver Cloud	do	41	Handford Outhouse	Tiverton	10	118 90
85,558	S. A. Crowell	Yarmouth	23	Wallace Gower	Westport	8	66 70
75,726	Thrush	do	13	Jno. Outhouse	Tiverton	6	37 70
94,694	Utah & Eunice	Digby	33	Milton Haines, P.-G.	Freeport	8	95 70
37,282	Victoria	do	29	Handley Outhouse	Tiverton	8	75 70
75,595	West Wind	do	25	Syda et Cousins	Digby	* 4	56 97
88,264	Walter J. Clarke	St-Jean, N.-B.	20	H. P. Allen	do	7	58 00
85,559	Willie F.	Yarmouth	12	James Buckman	Westport	6	34 80
74,317	Willie	do	22	Johnson Denton	do	9	63 80

COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

100,441	A. H. Lennox	Canso	73	Wm. D. McDonald	Boylston	*3	158 78
41,771	Atalia	Guysboro'	34	Thos. H. Peeples	Havre du Pirate	4	98 60
61,629	Carrie R	do	17	Albert Pride	Sonora	6	49 30
80,999	Guardian Angel	do	21	Jos. Fougère, jeune	Rivière Larry	5	60 90
96,766	Golden Rule	Pt-Hawkesb'ry	42	O. et L. Maguire	Havre du Pirate	*3	97 44
69,964	Lizzie A.	do	20	Jno. F. Reeves	Mulgrave-Stat'n	4	58 00
74,355	La Mode	Pictou	26	James O'Neil	Anse de Auld	5	75 40
69,141	Mary Elizabeth	Halifax	16	Hubertoudrot	Port-Félix	3	46 40
80,970	Orion	do	24	Edwd. B. Pelrine	Rivière Larry	6	69 60
94,993	Onward	Charlott'n, I.P.E	15	Albert A. Hurst	Canso	*1	25 37
83,838	Ocean Bride	Port-Hawk'sb'ry	23	Jos. O'Neil, P.-G.	Anse de Auld	*4	60 03
75,892	Peter Mitchell	do	26	Wm. P. Power	Havre du Pirate	4	75 40
48,353	Ruby	Guysboro'	35	Freeman Myers	do de Cole	*3	88 82

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouv.-Écosse—Suite.

COMTÉ DE HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant payé.
							§ c.
75,848	Annie Gaetz	Halifax	36	John G. Weston	Jeddore-Est	10	104 40
90,866	Alice	do	12	Abraham Cleveland	Dover-Ouest	3	34 80
90,844	Armada	Guysboro'	25	Thos. O'Neil	Halifax	*4	54 38
57,727	Agnes	Halifax	21	John Hayes	Anse au Hareng	4	60 90
74,020	Addie	do	17	Dennis Fagan	Havre Ketch	3	49 30
100,221	Boleka	do	31	W. H. Henneberry	Ile du Diable	8	89 90
94,662	Bessie Florence	do	12	Chas. W. Twohig	Pennant	2	34 80
90,496	Black Prince	do	18	Jas. W. Slaunwhite	Baie Terrence	4	52 20
90,721	Brilliant Star	do	36	P. et Jno. Hartlin	Jeddore-Est	10	104 40
73,969	Bertha E.	do	21	Chas. Fader	B. Ste-Marguerit	*	30 45
74,071	Condor	do	20	Jno. Julien	Chezetcook-O.	4	58 00
92,566	Carrie M.	do	13	W. H. Munroe	Sheet-Harbour	2	37 70
96,799	Catherine A. C.	do	17	Hezekiah Cleveland	Dover-O.	5	49 30
85,655	Daisey	do	16	H. W. Richardson	Hav. aux Sauv.	*4	41 76
85,663	Daring	do	18	Chas. Slaunwhite, aîné	Baie Terrence	3	52 20
96,785	Eva M. B.	do	45	F. Bonang, <i>et al.</i>	Chezetcook-O.	*11	116 52
92,564	Evangeline	do	23	Henry, Young, aîné.	Petpiswick-E.	4	66 70
80,832	Ella May	do	16	Amos Murphy	Village Français	*1	34 80
74,091	Eastern Clipper	do	35	Jno. H. Fader	Head-Harbour	4	101 50
100,220	E. J. Smith	do	11	Wm. M. C. Boak	Halifax	3	31 90
90,481	Ella D.	do	32	Arch. Darrah	Anse au Hareng	7	92 80
90,726	Ellen Maud	do	16	Geo. Schnare	Pennant	3	46 40
88,227	Fleetwing	do	32	Thos. Lapierre, <i>et al.</i>	Chezetcook-O.	11	92 80
83,180	Friend	do	17	Boak et Bennett.	Halifax	5	49 30
88,357	Fresta	do	57	Jacob Nieforth, <i>et al.</i>	Seaforth	*16	160 44
55,836	Frank Newton	Sydney	40	Theo. Conrod	Sheet-Harbour	*5	99 44
94,636	Fortuna	Halifax	97	A. N. Whitman	Halifax	16	232 00
42,276	Foaming Billow	do	66	M. B. Wrayton	do	*5	175 45
85,644	Flora	do	42	Ptk. Scallion	Anse au Hareng	10	121 80
80,996	Gertie Belle	do	15	James York	Passage de l'Est	6	43 50
100,228	Golden Dawn	do	46	Geo. Conrod, <i>et al.</i>	Head-Chezetcook	12	133 40
90,489	Green Leaf	do	44	M. Julien, <i>et al.</i>	Chezetcook-O.	*12	122 70
94,979	Gleaner	do	57	L. B. Corkum	Jeddore-Est	15	165 30
96,782	Glide	Halifax	10	S. H. Garrison	Anse à Peggy	*1	21 75
94,963	Golden Seal	Lunenburg	32	C. W. Hart	Sambro	*6	86 18
88,220	Grande	Halifax	14	J. P. Slaunwhite	Baie Terrence	3	40 60
69,097	Highland Jane	do	32	Geo. Hartlin, aîné	Jeddore-Est	10	92 80
77,786	Hesperus	do	17	And. Brackett	Anse au Hareng	2	36 98
83,306	Iona	do	26	And. Sullivan	do	8	75 40
100,212	James R.	do	51	C. et A. Mitchell	Jeddore-Est	12	147 90
54,132	John Franklin	do	18	Robt Johnson	Halifax	5	52 20
94,668	Louis Luby	do	41	Wm. Lapierre <i>et al.</i>	Chezetcook-O.	12	118 90
96,797	Laura Phebe	do	18	John Kent	H. Musquodboit	*3	45 68
96,789	Lydia A. Mason	do	39	E. Mason <i>et al.</i>	Tangier	*7	106 03
78,605	Little Annie	Digby	27	Mathew Lynch, jeune	Anse Ferguson	8	78 30
100,217	Lydia E.	Halifax	10	Wm. M. C. Boak	Halifax	3	29 00
94,661	L. C. Tough	do	12	Jno. E. Tough	Pennant	3	34 80
69,105	Lady of the Lake	do	20	Richard Christian	Prospect	4	58 00
96,805	Maggie May	do	62	Jeremiah Fillis <i>et al.</i>	Chezetcook-O.	*14	163 96
46,498	Mariner	do	56	W. C. et J. H. Henley	Baie Spry	*4	117 30
100,580	Maggie E. C.	do	20	David F. Covey	Glen Margaret	5	58 00
92,330	Mary E. Leslie	Liverpool	99	James Fraser	Halifax	16	232 00
85,664	Mary E.	Halifax	14	Andrew Twohig	Pennant	3	40 60
100,227	May	do	10	Wm. S. Henneberry	Sambro	4	29 00
80,841	Nina	do	13	Wm. Murphy	Owls-Head	*2	28 27
85,665	Nellie D.	do	12	Daniel Smith	Sambro	4	34 80
64,018	Ocean Bride	do	23	Geo. Borgal	Havre Plaisante	*6	61 94
94,677	Progress	do	14	J. E. Conrod	Baie Spry	*3	35 53
54,161	Perseverance	do	24	Boak et Bennett.	Halifax	*5	63 80
92,571	Primrose	do	14	Jno. P. Slaunwhite	Baie Terrence	*2	33 84
69,187	Queen of the Fleet	Lunenburg	46	Wm. White	Anse Ferguson	8	133 40
96,806	Rising Sun	Halifax	28	Geo. Julien	Chezetcook-O.	5	81 20
59,462	Rival	do	20	Henry Faulkner	Jeddore	6	58 00

Rapport des Pêcheries.

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—Suite.

COMTÉ D'HALIFAX—Fin.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							§	c.
77,787	Rescue.....	Halifax.....	20	Henry Fader.....	Dover-Est.....	5	58	00
100,474	R. Beatrice.....	do.....	19	James Morash, jeune	Dover-Ouest.....	* 4	49	59
57,688	Riverdale.....	do.....	48	Geo. E. Boak.....	Halifax.....	8	139	20
92,575	Robinetta.....	do.....	14	Henry Harris.....	do.....	* 4	36	54
100,566	Rob S.....	do.....	21	Geo. H. Marryatt.....	do.....	5	60	90
53,551	Roving Bird.....	do.....	24	Jno. Brown.....	Anse au Hareng.....	* 7	65	25
88,223	River Belle.....	do.....	11	Jno. D. Christian.....	Prospect.....	3	31	90
53,600	Starlight.....	do.....	29	Thos. Cooper.....	Jeddore.....	* 3	63	07
74,087	Sea Gem.....	do.....	30	James Jennex.....	Jeddore-Est.....	8	87	00
97,042	Sea Bird.....	do.....	17	Seymour Monk.....	Havre au navire.....	* 3	43	14
37,519	Safeguide.....	do.....	36	W. C. Henley.....	Baie Spry.....	5	104	40
100,218	Sarah M. W.....	do.....	14	H. Wambolt.....	Havre aux Sauv.....	5	40	60
64,869	Sarah L. Oxner.....	do.....	34	Edward Hayes.....	Anse au Hareng.....	10	98	60
90,490	T. W. Wolfe.....	do.....	31	Chas. Wolf <i>et al.</i>	Chezsetcook-O.....	* 8	84	91
75,833	Twilight.....	do.....	14	Eli Baker.....	Jeddore-Est.....	6	40	60
90,494	Two Brothers.....	do.....	22	J. Bayers <i>et J. Smith.</i>	H. Musquodob'it	* 3	51	04
100,154	Triton.....	Lunenburg.....	60	Jno. Wm. Wentzell.....	Halifax.....	15	174	00
77,836	T. W. Smith.....	Halifax.....	35	Charles Beaver.....	Baie Spry.....	* 6	94	25
90,485	Violet West.....	do.....	36	Thos. Gaetz <i>et al.</i>	Seaforth.....	10	104	40
96,781	Venture.....	do.....	43	Edward Dempsey.....	Anse au Hareng.....	11	124	70
94,666	Winged Arrow.....	Halifax.....	56	Andrew Conrod.....	Chezsetcook-O.....	* 4	121	80
100,226	Willie H. Crosby.....	do.....	65	James Julien <i>et al.</i>	do.....	18	188	50
90,723	Winnie L.....	do.....	31	James J. Gaetz <i>et al.</i>	Seaforth.....	10	89	90
61,904	Water Lilly.....	do.....	14	Isaac Morash.....	Dover O.....	2	40	60
83,042	Western Belle.....	do.....	23	Jno. Thomas.....	Anse au Hareng.....	* 4	55	58
92,578	Willetta.....	do.....	12	Joseph Gray.....	Sambro.....	3	34	80
85,378	Zephyr.....	do.....	16	Robt. Slaunwhite.....	Baie Terence.....	3	46	40

COMTÉ D'INVERNESS.

71,302	Alice.....	Charlottetown, I. P. E.....	10	P. Cormier <i>et D. Lelièvre</i>	Havre de l'Est..	6	29	00
90,739	Arizona.....	Pt. Hawkesbury	49	Wm. H. Paint.....	P't- Hawkesbury	6	142	10
83,244	Claribel.....	Charlottetown, I. P. E.....	12	Chas. Doucet.....	Havre de l'Est..	5	34	80
75,782	Crescent.....	Arichat.....	27	Camille White.....	Friars-Head... 5	78	30	
96,765	Grenada.....	Pt. Hawkesbury	58	James Macdonald.....	Baie Ouest.....	12	168	20
38,468	Hector.....	Arichat.....	35	James C. Skinner.....	Port-Hastings.. 3	101	50	
96,763	Lelia Linwood.....	Pt. Hawkesbury	67	Wm. H. Paint.....	P't-Hawkesbury	10	194	30
69,125	May Flower.....	Halifax.....	11	Hyacinthe Chiasson.....	Havre de l'Est.. 6	31	90	
48,358	Ripple.....	Guysboro'.....	21	Neil Martin.....	Estacade..... 4	60	90	

COMTÉ DE KING.

74,308	Bald Eagle.....	Yarmouth.....	14	Leonard Houghton.....	Havre de Hall.. 3	40	60
77,732	Heather Belle.....	Digby.....	13	Jos. Parker.....	do..... 2	37	70
92,484	Pilot.....	Windsor.....	14	Willard Coffill.....	Blomidon..... * 1	30	45

COMTÉ DE LUNENBURG.

100,578	Avon.....	Lunenburg.....	49	Wm. Lohnes, P.-G.....	La Have.....	11	142	10
100,489	Algoma.....	do.....	56	Jeffrey Publicover.....	do.....	10	162	40
100,160	Amelia Corkum.....	do.....	100	Chas. Rafuse, P.-G.....	do.....	14	232	00
100,872	Advertiser.....	do.....	55	James Richard, P.-G.....	do.....	12	159	50

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—Suite.

COMTÉ DE LUNENBURG—Suite.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
94,790	Abana	Lunenburg	85	James Romkey, P.-G.	La Have	14	232	00
94,783	Alaska	do	87	Ben. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
100,170	Atlanta	do	96	Freem'n Anderson, P.-G.	do	14	232	00
100,472	Arcana	do	87	Alexr. Nickle, P.-G.	do	14	232	00
96,831	Argo	do	42	Geo. A. Parker, P.-G.	do	* 9	115	71
94,778	Argosy	do	84	Chas. Smith, P.-G.	do	14	232	00
94,961	Altona	do	67	Emmanuel Zeller, P.-G.	South	13	194	30
100,163	Beauty	do	65	J. N. Rafuse, P.-G.	La Have	10	188	50
94,648	Batavia	do	99	James Spearwater, P.-G.	do	14	232	00
92,637	Bertie C. H.	do	87	Thos. Hamm, P.-G.	Lunenburg	*12	215	44
96,823	Burnham H.	do	88	Benj'm. Morash, P.-G.	do	14	232	00
94,782	Bona Fide	do	90	J. Jos. Rudolph, P.-G.	do	14	232	00
96,828	Bonanza	do	87	Chas. Silver, P.-G.	do	14	232	00
100,571	Britannia	do	90	Chas. Smith, P.-G.	do	14	232	00
94,651	Bessie A.	do	99	Murd'h McGregor, P.-G.	Anse Ritcey	13	232	00
94,647	Bonus	do	86	Jno. M. Ritcey, P.-G.	do	14	232	00
94,643	Carrie M. C.	do	39	Joshua Cooke, P.-G.	Pointeau Renard	9	113	10
94,658	C. A. Ernst	do	57	A. Ernst, P.-G.	Baie Mahone	11	165	30
94,645	C. A. Chisholm ..	do	82	do	do	11	232	00
85,642	Charlotte E. C. ..	do	80	C. U. Mader, P.-G.	do	12	232	00
100,159	C. U. Mader	do	88	do	do	14	232	00
100,823	Carrie	do	60	Adnah Burns, P.-G.	Dayspring	12	174	00
96,835	Cora L.	do	100	A. V. Conrad, P.-G.	La Have	12	232	00
97,084	Calla Lily	do	62	Edmund Virtle, P.-G.	do	10	179	80
90,824	Ceto	do	95	Simon Parks, P.-G.	do	14	232	00
96,825	Cecelia W.	do	41	Robt. Walfield, P.-G.	Iles La Have	8	118	90
90,857	Capio	do	72	G. N. C. Hawkins, P.-G.	Lunenburg	10	208	80
100,570	Clarence F.	do	52	David Smith, P.-G.	do	11	150	80
90,869	Clara E. Mason ..	do	83	do	do	14	232	00
94,646	Carrie C. W.	do	92	Martin Westhaver, P.-G.	do	13	232	00
100,483	Curfew	do	49	J. D. Sperry	Petite Rivière	10	135	65
100,579	Citizen	do	98	Murd. McGregor, P.-G.	Anse Ritcey	14	232	00
97,081	Carrie	do	99	Jno. M. Ritcey, P.-G.	do	14	232	00
88,355	D. A. Mader	do	85	C. U. Mader, P.-G.	Baie Mahone	*11	222	34
97,085	D. Cronan	do	59	Henry Schnare	do	* 6	132	23
97,089	Dictator	do	87	David Smith, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
96,826	Director	do	87	do	do	14	232	00
85,736	Dominion	do	97	Wm. Young, P.-G.	do	14	232	00
85,344	Donzella	do	118	Adam Selig, P.-G.	Anse Voglers	14	232	00
83,308	Ella	Liverpool	10	Jennis C. Hanson	Baie Mahone	2	29	00
94,659	Enterprise	Lunenburg	86	Wm. Cleversy, P.-G.	La Have	14	232	00
75,569	Empress	do	47	F. Himmelman	do	10	136	30
96,821	Edgar T. Richard ..	do	55	Elias Richard, ainé, P.-G.	do	12	159	50
100,151	Erminie	do	92	Wm. Young, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
94,960	Eureka	do	99	Reuben Smith, P.-G.	Anse Ritcey	*12	215	44
94,650	Elsie	do	47	Jno. Schmeiser, P.-G.	La Have	8	136	30
66,749	Flash	Halifax	23	Elias Cleveland, P.-G.	Chester	7	66	70
100,481	Florence	Lunenburg	29	W. A. Pickels, P.-G.	Baie Mahone	* 6	73	60
97,046	Fredona	Liverpool	12	J. W. Remby, P.-G.	W. Dublin	- 3	34	80
94,771	Florence M. Smith ..	Lunenburg	99	Benj. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
92,638	Florence M.	do	83	J. Alex. Silver, P.-G.	do	12	232	00
80,829	Florence B.	do	32	Jno. W. Pearl, P.-G.	Ruisseau Martin	* 3	81	20
71,338	Fish Hawk	do	49	Jno. L. Corkum, P.-G.	New Cumberland	9	142	10
97,088	Glendale	do	38	Chas. Bell, P.-G.	La Have	7	110	20
100,480	Gallant	do	57	Elias Richard, sr	do	13	165	30
100,478	Gladiola	do	52	Kenneth Silver, P.-G.	La Have, en haut	12	150	80
100,825	Georgina	do	34	James Bell, P.-G.	Dublin, en bas ..	5	98	60
96,836	Gleaner	do	86	Samuel Herman	Lunenburg	14	232	00
94,773	Galatea	do	98	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	232	00
100,576	Glad Tidings	do	99	J. Wm. Young, P.-G.	do	14	232	00
90,582	G. A. Smith	do	95	Wm. Young, P.-G.	do	14	232	00
97,083	Garland	do	51	J. D. Sperry	Petite-Rivière ..	8	147	90
100,488	Gurnet	do	56	Alvin Creaser, P.-G.	Anse Ritcey	*10	155	02

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant des primes payées.
							\$ c.
90,862	Grenada.....	Lunenburg	93	Reuben Romkey, P.-G.	Anse Ritcey.....	14	232 00
90,825	Henry N. Batchelder	Port-Medway.....	99	August Herman.....	Broad-Cove.....	17	232 00
100,156	Hustler.....	Lunenburg	44	L. B. Currie, P.-G.	W. Dublin.....	9	127 60
100,569	Howard Young.....	do	99	James Young, P.-G.	Lunenburg.....	15	232 00
90,859	Hector W. McG.....	do	99	Mur. McGregor, P.-G.	Anse Ritcey.....	14	232 00
100,161	Hilda Maud.....	do	37	Adam Selig, P.-G.	Anse Vogler.....	10	107 30
100,490	Irene M. B.....	do	66	Eli Ernst, P.-G.	Baie Mahone.....	12	191 40
96,837	Irvin G.....	do	80	Henry Gerhardt, P.-G.	Lunenburg.....	14	232 00
59,475	Jessen.....	do	69	J. N. Rafuse, P.-G.	Conquerall Bank	10	200 10
94,970	Joseph O.....	do	53	Thos. Oakley, P.-G.	LaHave.....	12	153 70
92,639	Jennie Miller.....	do	83	Henry Adams, P.-G.	Lunenburg.....	12	232 00
94,634	J. W. Geldert.....	do	89	Jas. W. Geldert, P.-G.	do	14	232 00
94,785	J. C. Schwartz.....	do	89	Chas. Hewitt, P.-G.	do	14	232 00
100,164	J. H. Ernst.....	do	97	S. Watson Oxner, P.-G.	do	14	232 00
94,789	Joseph McGill.....	do	99	Henry Ritcey, P.-G.	Anse Ritcey.....	14	232 00
94,788	Laura C. Zwicker.....	do	85	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone.....	12	232 00
88,360	Lettie M. Hardy.....	do	98	W. A. Pickels, P.-G.	do	19	232 00
97,092	Lurline.....	do	57	Amiel Corkum, P.-G.	LaHave.....	12	165 30
90,854	Latona.....	do	97	Lewis Anderson et Cie	Lunenburg.....	13	232 00
96,838	LaFrance.....	do	89	S. Watson Oxner, P.-G.	do	14	232 00
96,827	Leopold.....	do	93	Chas. Smith, P.-G.	do	14	232 00
96,832	Laura M. Knock.....	do	87	David Smith, P.-G.	do	14	232 00
94,780	Lawrence.....	do	87	G. Ab. Smith, P.-G.	do	14	232 00
96,833	L. E. Young.....	do	89	Alex. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,484	Lavanda.....	do	53	Peter Young, P.G.	do	12	153 70
83,316	Lottie.....	Port-Medway.....	81	S. E. Teel, P.-G.	Anse Vogler.....	14	232 00
100,562	Millie L. E.....	Lunenburg	65	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone.....	*11	180 65
96,840	May Flower.....	do	60	Robert Dawson, P.-G.	Bridgewater.....	10	174 00
69,213	May Fly.....	do	12	Jacob Richard.....	LaHave.....	3	34 80
100,573	Marsala.....	do	38	Solomon Richard, P.-G.	do	7	110 20
90,823	Marsala.....	do	96	Jno. Shankle, P.-G.	do	12	232 00
97,052	Minnie Maud.....	Liverpool.....	85	Jno. S. Wolfe, P.-G.	W. Dublin.....	15	232 00
92,640	Minerva.....	Lunenburg.....	83	Wm. C. Acker, P.-G.	Lunenburg.....	12	232 00
94,772	Molega.....	do	99	Benj. Anderson, P.-G.	do	14	232 00
94,775	Malabar.....	do	98	R. H. Griffiths, P.-G.	do	14	232 00
100,487	Mabel B.....	do	43	Thos. Hamm, P.-G.	do	10	124 70
92,633	Magnolia.....	do	83	Joshua Heckman, P.-G.	do	12	232 00
92,635	M. B. Smith.....	do	85	Wm. C. Smith, P.-G.	do	14	232 00
97,100	Maggie M. W.....	do	89	J. H. Wilson, P.-G.	do	14	232 00
92,632	Monarch.....	do	83	do	do	14	232 00
94,777	Maurice C. Geldert.	do	100	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,153	Milo.....	do	99	J. Wm. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,162	Magic.....	do	45	J. D. Sperry.....	Petite-Rivière.....	8	130 50
100,574	Melrose.....	do	71	Allan R. Morash, P.-G.	Lunenburg.....	12	205 90
88,342	Nova Zembla.....	do	79	Joseph Hamm.....	Baie Mahone.....	13	229 10
88,603	Nokomis.....	do	94	C. U. Mader, P.G.	do	14	232 00
100,485	Nightingale.....	do	52	Wallace Haughn.....	LaHave.....	12	150 80
90,827	Nyanza.....	do	116	Elias Walters, P.-G.	Lunenburg.....	16	232 00
94,966	Nicanor.....	do	79	Davis Westhaver.....	do	12	229 10
92,636	Nonpareil.....	do	88	Jno. Zinck, P.-G.	do	14	232 00
94,641	Ovando.....	do	88	Jeffry Publicover, P.-G.	Anse Getson.....	12	232 00
88,346	Olive.....	do	103	Daniel Getson, P.-G.	LaHave.....	14	232 00
100,577	Oddfellow.....	do	58	James Kinley, P.-G.	Lunenburg.....	12	168 20
85,562	Oresa.....	do	14	Alex. Knickle, P.-G.	Lunenburg.....	4	40 60
94,779	O. P. Silver.....	do	89	Chs. L. Silver, P.-G.	do	14	232 00
94,876	Ontario.....	do	89	Benj. Smith.....	do	14	232 00
100,157	Orinoco.....	do	56	Isaac Westhaver, P.-G.	do	*10	155 02
100,231	Pearl.....	Halifax.....	17	Wm. F. Heyson.....	Baie Mahone.....	4	49 30
100,477	Pilot.....	Lunenburg.....	42	W. N. Reinhardt, P.-G.	LaHave.....	9	121 80
85,647	Penbina.....	do	94	L. Anderson et Cie.....	Lunenburg.....	12	232 00
100,486	Pandora.....	do	53	Benj. Lohnes, P.-G.	do	12	153 70
94,774	Puritan.....	do	94	Jas. W. Kreaser, P.-G.	Anse Ritcey.....	14	232 00
97,087	R. C. Bruhm.....	do	61	A. Ernst, P.G.	Baie Mahone.....	9	176

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

COMTÉ DE LUNENBURG—Fin.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
106,572	Rowena	Lunenburg	51	Wm. Schmeisser, P.-G.	La Have	10	147	90.
90,593	Ralph	do	51	Solomon Smith, P.-G.	La Have (en bas)	11	147	90
96,834	Robert F. Mason...	do	87	Martin Mason, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
100,473	Rapture	do	57	Alvin Moser, P.-G.	do	12	165	30
74,096	Silver Stream	Halifax	35	David Mills, P.-G.	Chester	12	101	50
88,349	Senovar	Lunenburg	89	Nathan Hiltz, P.-G.	Pointe Martin..	14	232	00
100,165	Snow Queen	do	67	Leander Meisner, P.-G.	do	12	194	30
100,829	Stranger	do	11	Garret Richard ..	La Have	* 2	23	93
94,787	Samoa	do	90	Jas. W. Geldert, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
90,868	Sadie	do	79	Chas. Smith, P.-G.	do	14	229	10
100,471	Secret	do	87	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	232	00
94,962	Stella E.	do	99	Reuben Ritcey, P.-G.	Anse Ritcey ..	14	232	00
100,475	Tartar	do	61	W. N. Reinhardt, P.-G.	La Have	12	176	90
94,657	T. W. Langille ..	do	71	Francis Conrad, P.-G.	Lunenburg	14	205	90
92,623	Torridon	do	97	Ant. Heckman, P.-G.	do	14	232	00
100,575	Tyler	do	54	W. A. Zwicker, P.-G.	do	10	156	60
100,476	Tokalon	do	52	Albt. McKean, P.-G.	Pleasantville..	11	150	80
54,072	Two Brothers	Halifax	30	Isaiah Ernst	Ruiss. Martin..	* 2	65	26
97,098	Urania	Lunenburg	100	David Heisler, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
97,099	Union	do	78	Wm Smeltzer, P.-G.	do	12	226	20
100,821	Venus	do	76	Jacob Hiltz, P.-G.	Indian-Point..	12	220	40
94,649	Valenar	do	84	Nathan Hiltz, P.-G.	Pointe Martin..	12	232	00
100,479	Venator	do	57	H. N. Gardner, P.-G.	Bridgewater ..	*11	158	42
94,956	Venezuela	do	94	Isaac Corkun	La Have	13	232	00
97,086	Vevia G.	do	54	Daniel Getson, P.-G.	do	11	156	60
90,957	Vivian	do	99	A. H. Zwicker, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
100,826	Vandala	do	72	Albert McKean, P.G.	Pleasantville..	10	208	80
83,164	Valiant	do	88	Thos. A. Cook, P.-G.	Anse Ritcey ..	12	232	00
85,635	Vanilla	do	96	Jno. M. Ritcey, P.-G.	do	12	232	00
94,953	W. D. Richard ..	do	98	Angus Richard, P.-G.	Anse Getson ..	15	232	00
94,642	Winnie C.	do	55	Edmen Walters, P.-G.	La Have	13	159	50
96,829	Wisteria	do	96	Freem. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	232	00
100,152	Werra	do	85	David Smith, P.-G.	do	14	232	00
71,368	Zelu	do	21	Gabriel Smeltzer, P.-G.	do	3	60	90

COMTÉ DE QUEEN.

97,048	Annie and Lizzie ..	Liverpool	39	A. W. Hendry	Liverpool	10	113	10
85,564	Bessie Williams ..	Barrington	76	do	do	*13	212	53
75,762	May Queen	Liverpool	17	Edwd T. Campbell ..	do	* 4	44	37
83,310	Myosotis	Port-Medway	92	Edwin Morine	Port-Medway ..	*15	207	60
61,916	Only Son	Liverpool	16	Jos. Hagan	Pointe Hunts ..	* 5	42	54
90,832	Ronald H. C.	Port-Medway	55	Lysander B. Cohoon ..	Port-Medway ..	11	159	50
83,495	Utopia	Liverpool	98	James C. Inness	Liverpool	10	232	00
97,041	W. H. Smith	do	43	Herbert Smith	Brooklyn	9	124	70

COMTÉ DE RICHMOND.

69,143	Areguipa	Arichat	36	Philip Gruchy	D'Escousse	6	104	40
83,086	Ada M.	Pt-Hawkesbury ..	20	Wm. Burke	Riv. Bourgeois..	5	58	00
77,544	Alpha	Arichat	42	Wm. LeVesconte	do	10	121	80
88,456	Alice May	do	39	do	do	10	113	10
36,474	Alexander Fraser ..	Lunenburg	32	Anselme Sampson	do	10	92	80
35,996	Blue Bell	Arichat	25	David Gruchy	D'Escousse	8	72	50
94,680	Bonnie Glen	Halifax	17	Sylvester Boudrot	Petit de Grat ..	* 4	44	37
77,851	Buxom	Sydney	11	Thos. McGrath	L'Ardoise	* 2	26	59
75,561	Boreas	Lunenburg	41	Jno. Colford	Port-Richmond ..	*11	113	95
38,501	B. Wier & Co.	Arichat	24	Celestin Cordeau	Riv. Bourgeois..	7	69	60
88,459	Caroline	do	12	Wm. Babin	Arichat	2	34	80

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

COMTÉ DE RICHMOND—Fin.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							\$ c.
53,875	Catharine	Arichat	61	Alex. George, jeune	Iles Madame	4	176 90
49,109	Chatham Head	Miramichi, N.-B.	24	Dom. Fougère	Poulamond	8	69 60
74,100	Candid	Arichat	23	Désiré Burke	Riv. Bourgeois	7	66 70
72,061	C. P. M.	do	22	do	do	6	63 80
72,058	Daisy	do	34	Patrick Richard	Arichat	3	98 60
83,895	Eleric	Halifax	29	F. Post et T. Lavache	do	5	84 10
77,616	Eliza Jane	Shelburne	22	Casimir Vigneau	do	3	63 80
77,822	Eliza Smith	Arichat	44	Patience Poirier	D'Escousse infér.	*10	121 80
83,083	Emma Proctor	Port-Ha'kesbury	41	Edward Proctor	R. des Habitants	* 8	112 29
61,606	Edmund Russell	Arichat	28	Geo. Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	3	81 20
38,477	Elizabeth	do	18	Placide Burke	Riv. Bourgeois	* 5	47 85
77,843	Elizabeth	Halifax	30	Isidore Sampson	do	9	87 00
74,116	Fama	do	44	Wm. LeVesconte	D'Escousse	11	127 60
88,462	Fannie S.	Arichat	28	Daniel Sampson	Riv. Bourgeois	9	81 20
38,481	G. H. B.	do	36	Placide Forgeron	Arichat-Ouest	4	104 40
88,599	Guide	Halifax	38	Edward Poirier	D'Escousse infér.	*10	105 20
69,154	Head Reaches	Hawkesbury	56	L. Terris et F. M. Malzard	Arichat	3	162 40
96,764	Ida C. Spofford	Port-Ha'kesbury	54	Robt. Murray	Port-Richmond	6	156 60
88,454	Jubilee	Arichat	34	David Gruchy	D'Escousse	* 8	88 74
85,560	Jacques	Yarmouth	58	Frédéric Poirier	do	15	168 20
38,486	Julia	Arichat	20	Louis Burke	Riv. Bourgeois	6	58 00
80,972	John Vincin	Sydney	17	Peter Burke	do	6	49 30
88,455	Laura Victoria	Arichat	39	Jno. Mauger	Cap La Ronde	10	113 10
72,070	Lennox	do	46	David Gruchy	D'Escousse	11	133 40
75,875	Lida and Lizzie	do	56	Wm. LeVisconte	do	13	162 40
38,516	Lady of the Lake	do	26	Peter Landry	Saint-Pierre	* 6	70 02
72,071	Lumen Diei	do	20	Urban Sampson	Riv. Bourgeois	6	58 00
72,066	Mary L.	do	19	Peter Haywood	Arichat	2	55 10
83,100	Morning Star	Port-Ha'kesbury	13	Abraham Gerroir	Arichat-Ouest	2	37 70
46,082	Mary	Arichat	43	David Gruchy	D'Escousse	* 6	93 55
88,463	Maria	do	14	And. Boudrot	Petit de Grat	6	40 60
38,417	Messenger	do	30	Rémi Fougère	Ponlamond	* 9	82 65
69,969	Morning Light	Port-Ha'kesbury	39	David Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	4	113 10
38,522	Mary	Arichat	23	Isaiah Boudreau	Riv. Bourgeois	7	66 70
72,063	Mary Flower	do	12	Jno. Burke	do	4	34 80
88,431	Mayflower	Halifax	21	Docité Fougère	do	6	60 90
88,464	Mary E.	Arichat	10	Chas. DeWolf	Arichat	3	29 00
74,365	Nova Stella	do	53	Léon N. Poirier	D'Escousse infér.	14	153 70
72,048	Neptune	do	26	Hy. Sampson	Riv. Bourgeois	*4	59 26
61,630	Olive J.	Halifax	57	John Malcolm	Port-Malcolm	7	165 30
54,139	Ocean Belle	do	20	Elias Bouchard	Riv. Bourgeois	7	58 00
74,322	Proditor	do	54	Désiré Poirier	D'Escousse infér.	14	156 60
69,959	Quick Step	Port-Ha'kesbury	35	Lewis Murray	Port-Richmond	*3	88 82
73,119	Royal	Halifax	12	E. Thibodot et E. Boudrot	Arichat	*2	29 00
88,439	Ripple	do	20	Isidore Boudrot	Petit de Grat	4	58 00
88,452	R. Ferguson	Arichat	24	Maurice Burke	Saint-Pierre	*3	52 20
64,033	Ripple	Port-Ha'kesbury	34	Geo. Cruickshank	Port-Richmond	5	98 60
75,763	Ripple	Arichat	17	Dan. McDonald	Bassin de la riv. des Habitants.	2	49 30
51,781	S. E. Cove	do	54	Peter Campbell	Arichat	14	156 60
37,612	Sea Slipper	Lunenburg	41	Chas. Mauger	Cap La Ronde	11	118 90
96,810	S. E. Parker	Halifax	40	Alf. Langlois	D'Escousse	*8	104 40
88,465	Stella	Arichat	46	Angus J. Boyd	Riv. Bourgeois	*8	111 18
85,645	Sissie Belle	Halifax	40	Ptk. Pate	do	10	116 00
92,599	Thistle	Sydney	11	A. Manbrouquette	L'Ardoise extér.	3	31 90
38,480	Two Brothers	Arichat	32	Simon Landry	Riv. Bourgeois	8	92 80
61,990	Union	Halifax	20	Arthur et Alex. Leblanc	Arichat	3	58 00
61,946	Union	do	23	Lawrence Lavache	Arichat-Ouest	3	66 70
71,034	Vanguard	Barrington	48	Thos. Boudrot	Petit de Grat	7	139 20
57,662	Village Bride	Halifax	24	Peter Malcolm	Port-Malcolm	5	69 60

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

COMTÉ DE SHELBURNE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							\$ c.
90,655	Annina.....	Yarmouth.....	12	Wm. H. Kenny.....	Havre de Clarke.	7	34 80
71,032	Arthur.....	do.....	21	Edgar Nickerson...	Côté sud.....	9	60 90
90,426	Amanda.....	Barrington.....	38	Isaac Nickerson.....	do.....	*10	105 20
88,552	Afton.....	Shelburne.....	72	Jonathan Locke.....	Lockeport.....	*16	202 66
94,632	A. C. Greenwood..	do.....	15	Chas. E. Hagar....	Baie Ronde.....	5	43 50
90,900	Bertha Kelly.....	Yarmouth.....	12	Wm. P. Snow.....	Port La Tour....	3	34 80
97,028	Bertha.....	do.....	10	Henry Williams....	Brighton.....	6	29 00
88,551	Blanch M. Thorburn	Shelburne.....	96	Wm. H. Thorburn...	Baie Jordan.....	20	232 00
85,400	Billy Browne.....	do.....	88	Enos Churchill.....	Lockeport.....	16	232 00
100,604	Bell McKinnon.....	do.....	35	C. Locke et Cie.....	do.....	9	101 50
96,976	Charlie Richardson.	do.....	26	Jno. B. Harding, aîné.	do.....	8	75 40
94,942	Coronilla.....	do.....	24	C. Locke et Cie.....	do.....	8	69 60
83,492	Dessie.....	Liverpool.....	11	E. A. Capstick.....	do.....	5	31 90
75,624	Dwina.....	Shelburne.....	52	Wm. Lloyd, jeune...	do.....	*12	140 04
90,644	Eva Mc.....	Yarmouth.....	19	Thos. L. Nickerson..	Havre de Wood..	*7	48 98
83,043	Ella A. Downie....	Shelburne.....	73	Enos Churchill.....	Lockeport.....	*11	189 02
96,976	Edith.....	do.....	40	Churchill Locke....	do.....	9	116 00
85,731	Eva L. H.....	do.....	62	B. P. Thorburn.....	Pointe de Sable..	*11	172 31
85,503	G. P. Taylor.....	Yarmouth.....	13	Erastus N. Nickerson.	Havre de Wood..	*3	26 94
85,478	Glenora.....	Shelburne.....	76	Churchill Locke....	Lockeport.....	*14	206 64
80,799	Hattie T.....	Digby.....	16	Isaac Kendrick.....	Havre de Shag..	*6	40 60
90,647	Hattie Emeline....	Yarmouth.....	11	C. A. Reynolds.....	Port La Tour, en haut.....	5	31 90
90,879	Hope.....	Barrington.....	22	Raymond Nickerson..	Havre de Clarke.	10	60 90
100,607	Iceland.....	Shelburne.....	19	Kelly McMillan....	Lewis-Head.....	5	55 10
85,554	Jersey Lily.....	do.....	96	Enos Churchill.....	Lockeport.....	*15	224 75
94,941	John Purney.....	do.....	98	Geo. H. King.....	Pointe de Sable..	22	232 00
73,967	Katie.....	Liverpool.....	14	Burns McKenzie....	Green Harbour..	6	40 60
77,957	Kedron.....	Annapolis.....	22	Churchill Locke....	Lockeport.....	*6	55 84
90,438	Lark.....	Barrington.....	13	Sam. S. Atwood.....	Barrington.....	4	31 42
80,624	Lima.....	Yarmouth.....	12	Joshua Nickerson...	Pointe-à-l'Ours..	*6	32 32
90,429	Lettie May.....	Barrington.....	10	J. E. Smith.....	do.....	2	29 00
88,271	Magellan Cloud....	Shelburne.....	20	Melvin Atkinson....	Tête-Ouest.....	*7	51 56
85,488	Mabel Somers.....	do.....	98	Enos Churchill.....	Lockeport.....	16	232 00
100,606	Myra Louise.....	do.....	17	Jno. Mathews.....	Ragged Island...	5	49 30
83,493	Mary C.....	Liverpool.....	84	Wm. McMillan.....	Lockeport.....	20	232 00
96,975	Mary.....	Shelburne.....	99	Jno. A. McGowan....	Shelburne.....	*19	216 19
72,977	Nellie H. Hamm...	Digby.....	26	D. V. Kenney.....	Havre de Clarke.	11	75 40
90,439	Oscar F.....	Barrington.....	17	Jas. E. Swim.....	do.....	9	49 30
96,977	Oriole.....	Shelburne.....	43	C. Locke et Cie.....	Lockeport.....	11	124 70
100,319	Rob Roy.....	Yarmouth.....	12	Freeman Lowe.....	Havre de Clarke.	7	34 80
92,320	Rialto.....	Shelburne.....	46	A. E. Thorbourn....	Pointe de Sable..	*10	127 34
85,390	Susan C.....	Barrington.....	21	Peter P. Smith.....	Centerville.....	6	60 90
90,433	St. Ann.....	do.....	11	Jno. Lowe.....	Havre de Clarke.	5	31 90
85,483	Sarah H. Seeton...	Shelburne.....	95	C. Locke et Cie.....	Lockeport.....	18	232 00
100,609	Swan.....	do.....	57	Jno. A. McGowan...	Shelburne.....	*9	135 80
90,893	Thomas H.....	Barrington.....	13	Fred. Nickerson....	Havre de Clarke.	9	37 70
96,961	Tivoli.....	Shelburne.....	24	R. J. Swansburg....	Petit-Havre.....	7	69 60
90,895	Union St. Pierre..	Yarmouth.....	19	Frank Nickerson....	Havre de Clarke.	*7	51 66
100,811	Vesta Pearl.....	Barrington.....	40	Wm. B. Smith, jeune.	Tête-Ouest.....	*10	110 73
100,608	Vesper.....	Shelburne.....	14	Jno. Ringer.....	Petit-Havre.....	5	40 60
90,430	Will Carleton....	Barrington.....	89	G. L. Nickerson....	Port La Tour....	*14	224 27
77,744	Whip-poor-Will...	Shelburne.....	15	James S. Perry.....	Black-Point....	6	43 50
75,722	Yuba.....	Yarmouth.....	15	Isaac Nickerson....	Havre de Shag..	*6	38 07

COMTÉ DE VICTORIA.

72,047	Mary Moulton.....	Arichat.....	26	Roderick Kerr.....	Englishtown....	3	75 40
57,681	Quick Step.....	Halifax.....	22	Jno. Rose.....	Havre de McKinnon.....	3	63 80

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—Suite.

COMTÉ DE YARMOUTH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
97,034	A. D'E.	Yarmouth	15	A. D'Entremont	Pubnico-Ouest	6	43	50
94,980	Aurore	do	86	Léon D'Eon	do	21	232	00
88,586	Alma	do	18	Wm. Kenney	Argyle inférieure	* 4	39	16
66,683	Bellarose	do	40	T. A. Crosby	Yarmouth	6	116	00
94,977	Civilian	do	97	David L. Amiro	Pubnico-Ouest	18	232	00
85,536	Circassian	do	99	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth	*17	225	56
69,217	Chlorus	do	57	do	do	*15	160	14
66,679	Diploma	do	84	Simon D'Eon	Pubnico-Ouest	21	232	00
90,871	Dora	Yarmouth	63	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth	*17	169	02
85,551	Ethel	do	93	J. H. Porter et Cie.	Tusket-Wedge	19	232	00
97,036	Eva	do	10	Gabriel Bourque	Anse Bourque	* 4	24	18
90,654	Flora	do	64	David D'Entremont	Pubnico-Ouest	*19	176	78
75,601	Flash	Digby	10	James A. Peters	Westport	* 4	26	10
90,885	Georgina	Yarmouth	90	H. et N. B. Lewis	Yarmouth	*20	226	48
85,554	Hazel Glen	do	96	Arthur D'Entremont	Pubnico-Ouest	*24	227	36
100,326	Helena	do	14	Wm. McNair	Argyle inférieure	* 4	33	84
100,327	Hattie	do	10	Robert Ellenwood	Yarmouth	5	29	00
80,643	Hazel Dell	do	87	Parker, Eakins et Cie.	do	16	232	00
80,641	Jonathan	do	68	C. T. D'Entremont	Pubnico-Ouest	20	197	20
88,587	Jessie May	do	14	Angus Daley	Pubnico-Head	* 4	29	34
90,643	Komoroff	do	10	Henry Hilton	Yarmouth	* 3	25	38
88,581	Kingfisher	do	47	A. F. Stoneman et Cie.	do	17	136	30
100,320	Lena	do	13	Peter Amiro	Pubnico-Ouest	* 5	34	56
51,972	Lydia Ryder	do	57	Ls. P. D'Entremont	do	*18	157	04
90,887	L'Etoile	do	48	J. H. Porter et Cie.	Tusket-Wedge	* 9	117	80
80,614	Louise	do	85	do	do	18	232	00
88,596	M. A. Louis	do	64	Chas. D. D'Eon	Pubnico	19	185	60
74,322	Morning Star	do	25	J. B. Lewis	Yarmouth	* 6	67	33
74,339	Maitland	do	45	H. et N. B. Lewis	do	17	130	50
85,539	Maggie Jane	do	12	Wm. Robbins	Port-Maitland	4	34	80
88,583	Mary O'Dell	do	14	David Smith	Anse Kelly	* 2	30	46
90,659	N. A. Laura	do	59	T. D'Entremont	Pubnico-Ouest	19	171	10
90,892	Nellie	do	59	J. H. Porter et Cie.	Tusket-Wedge	19	171	10
85,553	Onyx	do	139	Parker, Eakins et Cie.	Yarmouth	18	232	00
90,873	Primrose	do	34	Wm. McKenzie	Port-Maitland	* 5	73	95
80,628	Roseneath	do	92	Byron Hines	Pubnico-Est	18	232	00
100,313	Souvenir	do	71	Nicholas D'Entremont	Pubnico-Ouest	20	205	90
100,323	Senora	do	85	Marc. A. Surette	do	22	232	01
83,254	Sea Foam	Annapolis	28	Jno. T. Amiro	Pubnico-Est	* 2	50	76
100,325	Starlight	Yarmouth	10	James Goodwin	Argyle-Sound	5	29	00
75,724	Sea Foam	do	75	J. H. Porter et Cie.	Tusket-Wedge	20	217	50
85,535	Sigefroi	do	41	Geo. R. Beveridge	Melbourne	* 7	91	48
77,956	Speed	do	13	Jos. H. Eldridge	Yarmouth	2	37	7
96,962	Sunrise	do	18	James E. Crosby	do	* 1	32	63
88,597	Uncle Sam	do	97	David D'Entremont	Pubnico-Ouest	*20	221	46
90,882	Will o' the Wisp	do	51	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth	*19	144	21
90,896	Wapiti	do	100	do	do	18	232	00
90,897	Wrasse	do	56	do	do	*17	150	22

LISTE des primes de pêches payées aux navires, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							§ c.
83,469	Austin P.	Saint-André.	12	Daniel Richardson	Ile au Cerf	* 2	26 10
94,727	Aurelia	Saint-Jean.	22	James Scovil	Flagg's-Cove	* 2	53 17
35,338	Carolina	Saint-André.	18	Henry Stuart	Lord's-Cove	5	52 20
59,375	Cadet	do	19	Ethelbert Savage	Wilson's-Beach	*	27 55
84,409	Carrie	Digby, N.-E.	12	Thomas Cook	Flagg's-Cove	3	34 80
88,387	Comet	Windsor, N.-E.	10	Thomas Carter	Pennfield	2	29 00
92,503	Defiance	Saint-André.	17	Frank Calder	Welchpool	3	49 30
92,515	Dispute	do	13	Fredk. Russell	Anse au Phoque.	2	37 70
74,326	Dreadnaught.	Yarmouth, N.-E.	19	Alfred Stanley	Flagg's-Cove	3	55 10
59,373	E. M. Oliver	Saint-André.	14	S. L. Justason	Pennfield	* 2	13 54
92,516	Emma	do	22	Wm. Shaw	Lepreau	4	63 80
92,515	Edith R.	do	47	Conley et Richardson	Leonardville	9	136 30
80,803	Exenia	Windsor, N.-E.	18	Wm. F. Parker	Havre au Castor	3	52 20
88,286	Eagle	Saint-André.	11	Jos. Richardson, aîné.	Leonardville	* 2	23 93
88,280	E. B. Lane	do	12	F. Tewkesbury	do	* 2	29 00
80,882	Ella Mabel	do	14	Walter Calder, jeune.	Wilson's-Beach	3	40 60
94,834	Flora Wooster	do	22	Henry Burnham	Flagg's-Cove	* 3	31 90
88,276	Falcon	do	12	Jas. Brown <i>et al.</i>	Wilson's-Beach	3	34 80
92,511	Fleetwing	do	11	Ben. H. Cossaboom	Ile Whitehead.	2	31 90
97,146	Free Trader	do	10	Geo. Scott <i>et al.</i>	Flagg's-Cove	3	29 00
94,835	George Linwood	do	25	Jno. Hawkins <i>et al.</i>	Havre au Castor	7	72 50
59,396	Gertie Westbrooke.	do	16	James Cline	Lord's-Cove	* 3	37 12
92,508	Grey Eagle.	do	14	Nehemiah Mitchell, aîné	Welchpool	* 2	33 83
59,379	Gzeller	do	47	Wm. Watt	Flagg's-Cove	* 4	95 43
97,150	Gleaner	do	13	Jno. Cook	Back-Bay	* 2	26 39
80,650	Happy Home	Yarmouth, N.-E.	14	Jno. A. Dover et Jos. Connors	Black's-Harbour	3	40 60
83,463	Havelock	Saint-André.	33	Wm. James	Wilson's-Beach	5	95 70
97,148	John and Frank	do	56	Hugh C. McKay	Havre au Castor	* 6	150 80
59,342	Lizzie McGee	do	14	Andrew McGee	Back-Bay	3	40 60
88,273	Lillian E.	do	13	do	do	3	37 70
59,395	Little Minnie.	do	14	Jos. McGee	do	2	40 60
75,598	Lizzie Jane	Digby, N.-E.	18	Chas. Green	Fairhaven	3	52 20
59,321	Little Nell	Saint-André.	21	Wm. McLellan	Welchpool	4	60 90
88,407	Linnett	Digby, N.-E.	15	Alva Brown	Wilson's-Beach	3	43 50
77,965	Lydia B.	Saint-André.	18	W. et Jno. M. Calder.	Welchpool	3	52 20
77,783	Lost Heir	Pt-Medway, N.E.	15	Jno. P. Moses <i>et al.</i>	Flagg's-Cove	*	21 75
92,501	Maybe	Saint-André.	11	Jno. Kelly	La-Tête	* 2	26 58
92,514	Maggie Jane	do	10	Louis Stanley <i>et al.</i>	Flagg's-Cove	3	29 00
77,967	Naomi	do	14	Chas. Hagerty	Wilson's Beach	3	40 60
92,518	Peril	do	18	M. Eldridge et Geo. Dixon	Havre au Castor	3	52 20
75,591	Rise and Go	do	16	Wm. Sirls	Wilson's-Beach	3	46 40
88,284	Sea Foam	do	13	Daniel Leavitt	Back-Bay	2	37 70
59,357	Silver Bell	do	13	A. Malloch <i>et al.</i>	Wilson's-Beach	3	37 70
88,272	Simeon H. Bell	do	14	James Hatt <i>et al.</i>	Flagg's-Cove	3	40 60
88,414	Trumpet	Saint-Jean.	20	G. U. Wright	Havre au Caster	3	58 00
59,387	Telephone	Saint-André.	19	C. H. Greenwood	Wilson's-Beach	4	55 10
97,145	Thisle	do	12	Frank Ingersoll.	Flagg's-Cove	2	34 80
88,282	Veritas	do	10	Simeon Leonard	Leonardville	* 2	24 17
94,832	Venus	do	42	Simeon Brown	Wilson's-Beach	* 6	113 10
103,111	Volunteer	do	13	A. W. Ingersoll.	Woodward's-Cove	* 2	28 28
77,969	Wave Queen	do	11	Hiram Foster	Grand Havre	4	31 90
83,427	Zoulou	Weymouth, N.E.	12	Eben Gaskill	Flagg's-Cove	* 4	17 40

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
100,984	Alice	Chatham	11	Chas. DeGruchy	Caraget	3	31	90
96,739	Argeline	do	14	Octave Gionet	do	3	40	60
100,987	Arabi	do	12	Philip Rive	do	*	2	29 00
100,990	Alberta	do	11	do	do	3	31	90
100,960	Annie M	do	11	W. S. Loggie	do	3	31	90
100,309	Adeline Gladys	do	12	Richard Young	Shippégan	*	2	29 00
92,419	Anna	do	12	Docité Chiasson	Lamèque	3	34	80
72,099	Adelina	do	12	Auguste Paulin	do	*	1	26 10
97,194	Alika	do	12	Lange Paulin, aîné	do	3	34	80
96,725	Bessie T.	do	10	Colin C. Turner	Tracadie	3	29	00
100,983	Bee	do	11	Chas. DeGruchy	Caraget	3	31	90
100,780	Brittanic	do	12	C. Hubbard	do	3	34	80
100,909	Bluenose	do	11	Jos. Sewell	do	3	29	00
100,975	Big Bear	do	10	Robt. Young	do	*	2	31 90
100,783	Belle	do	11	do	do	4	31	90
100,299	Blanchard	do	12	Peter Fiott	Anse du Cap, comté de Gaspé	3	34	80
61,431	Bee	Miramichi	11	Paul Noël	Lamèque	3	31	90
72,079	Betsy	Chatham	13	Sébastien Noël	Petite-Lamèque	3	37	70
96,730	Christina	do	11	Chas. DeGruchy	Caraget	*	2	26 59
100,774	Calliope	do	12	Philip Rive	do	4	34	80
100,971	Cyprian	do	10	Elie Syvret	do	2	29	00
100,789	Chazalie	do	11	Robt. Young	do	3	31	90
100,784	Charlotte	do	13	do	do	4	37	70
100,916	Cygnat	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	*	2	29 00
101,000	Condor	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	29	00
92,412	Dollie Dutton	do	13	John Young	Tracadie	3	37	70
100,915	Dawn	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34	80
100,917	Dora	do	11	do	do	4	31	90
100,999	Dove	do	11	Thos. Ahier	Shippégan	3	31	90
100,913	Daffodil	do	10	do	do	2	29	00
100,772	Estelle	do	13	Philip Rive	Caraget	*	2	31 42
100,905	Evangeline	do	10	do	do	3	19	00
100,293	Eliza	do	15	Robt. Young	do	3	43	50
100,786	Empress	do	12	do	do	4	34	80
100,787	Éthel	do	11	do	do	3	31	90
100,998	Eagle	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	4	29	00
100,911	Emperor	do	10	do	do	3	29	00
92,417	Evangeline	do	11	Richard Young	do	*	3	27 92
96,723	Emma	do	15	Ludger Duguay	Lamèque	3	43	50
96,737	Elmina	do	11	Jacques Noël, aîné	do	4	31	90
85,699	Four Sisters	do	10	Marcel Caron	Caraget	3	29	00
100,977	Fly	do	12	Chas. DeGruchy	do	3	34	80
100,782	Flying Foam	do	12	Robt. Young	do	4	34	80
103,001	Falcon	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	29	00
100,913	Foam	do	10	do	do	3	29	00
96,736	Fly	do	14	Rich'd Young	do	*	3	35 53
61,445	Flavie	do	13	Théophile Duguay	Lamèque	4	37	70
100,298	Fisher	do	12	Elie Chiasson	Petite-Lamèque	3	34	80
92,418	Grip	do	12	James Davidson	Tracadie	3	34	80
100,968	Gem	do	11	Chas. DeGruchy	Caraget	*	2	26 59
100,778	Gambetta	do	12	C. Hubbard	do	4	34	80
100,954	Gazelle	do	10	do	do	3	29	00
100,910	Gleaner	do	13	Luc Lanteigne	do	3	37	70
100,993	Garfield	do	10	Philip Rive	do	3	29	00
100,992	Great Mogul	do	11	do	do	3	31	90
100,989	Gladiator	do	11	do	do	3	31	90
100,964	Gladstone	do	10	do	do	3	29	00
100,790	Guiding Star	do	11	Robt. Young	do	3	31	90
100,919	Gazelle	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34	80
96,733	Gem	do	12	Rich'd Young	Shippégan	*	3	30 45
100,994	Hercules	do	10	Philip Rive	Caraget	3	29	00

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Nombre officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
100,906	Hotspur.	Chatham.	10	Philip Rive.	Caraget.	3	29	00
100,903	Hope.	do	11	Robt. Young.	do	3	31	90
61,425	Hope.	New Carlisle, P. Q.	13	Geo. Romeril.	Paspébiac, P. Q.	3	37	70
100,956	Harold N.	Chatham.	12	W. S. Loggie.	Chatham.	3	34	80
100,997	Ivanhoe.	do	10	Thos. Ahier.	Shippégan.	* 2	24	17
96,724	Isabel.	do	11	Pierre Noël.	Lamèque.	3	31	90
100,294	Jean	do	13	Dom. Gallien.	Caraget.	* 2	31	42
100,965	Josephine.	do	11	Philip Rive.	do	* 2	26	59
100,969	John Bull.	do	10	Jos. Sewell.	do	3	29	00
100,958	John B.	do	11	W. S. Loggie.	Chatham.	3	31	90
100,981	Kite.	do	11	Chas. DeGruchy.	Caraget.	3	31	90
100,980	Lynx.	do	11	do	do	3	31	90
100,951	Leo.	do	13	Hyacinthe Lanteigne.	do	* 3	32	99
100,972	Lizzie D.	do	11	Robt. Young.	do	* 2	26	59
100,902	Lord Stanley.	do	10	do	do	4	29	00
103,003	Lark.	do	10	Thos. Ahier.	Shippégan.	3	29	00
92,403	Maria.	do	25	Ubalde Landry.	Grande-Anse.	* 3	63	44
92,413	Mary Jane.	do	14	Théodore Savoy.	Tracadie.	4	40	60
100,779	Mermad.	do	11	C. Hubbard.	Caraget.	3	31	90
100,955	Majestic.	do	10	do	do	* 2	24	17
100,781	Mary Louise.	do	11	do	do	3	31	90
100,295	Marie Louisa.	do	18	Jos. A. Paulin.	do	* 3	45	68
5,692	Mary.	do	11	Robt. Young.	do	3	31	90
100,785	Midnight.	do	12	do	do	3	34	80
100,300	Mikado.	do	13	Peter Fiott.	Anse du Cap, P. Q.	3	37	70
100,957	Mary R.	do	12	W. S. Loggie.	Chatham.	3	34	80
88,669	Morning Star.	do	12	Gustave Gionet.	Pokemouche.	* 1	23	20
92,420	Mary Louise.	do	13	Wm. LeBreton.	do	4	37	70
61,447	Merida.	Miramichi.	13	André Aché, aîné.	Lamèque.	3	37	70
72,100	Marie.	Chatham.	11	Onésime Chasson.	do	3	31	90
100,292	Marie Joseph.	do	12	Lazare Gauvin.	Petite Lamèque.	3	34	80
100,991	MacMahon.	do	11	Philip Rive.	Caraget.	* 2	26	59
100,970	Nellie.	do	11	Dom. Gallien.	do	3	31	90
103,005	Osprey.	do	10	Thomas Ahier.	Shippégan.	5	29	00
103,004	Oriole.	do	11	do	do	3	31	90
96,740	Providence.	do	13	Prosper Albert.	Caraget.	3	37	70
100,993	Parisian.	do	10	Philip Rive.	do	3	29	00
100,776	Patrick.	do	11	do	do	3	31	90
100,904	P. T. S.	do	11	Robert Ycung.	do	* 2	26	59
103,007	Petrel.	do	10	Thomas Ahier.	Shippégan.	3	29	00
96,732	Providence.	do	11	Jos. L. Robichaud.	do	* 3	15	95
100,297	Palma.	do	14	Olivier Duguay.	Lamèque.	4	40	60
100,967	Queen.	do	10	Robert Young.	Caraget.	3	29	00
61,406	Reward.	do	11	Hyacinthe Boutillier.	do	3	31	90
100,979	Ranger.	do	10	Chas. DeGruchy.	do	3	29	00
97,191	Rita.	do	12	do	do	3	34	80
100,905	Rosalie.	do	10	Jos. N. LeBoutillier.	do	3	29	00
100,773	Rupert.	do	12	Philip Rive.	do	3	34	80
100,775	Red Gauntlet.	do	11	do	do	3	31	90
100,952	Replevin.	do	10	Geo. Romeril.	Paspébiac, P. Q.	3	29	00
61,438	Rosane.	do	13	Aimé Duguay.	Pte Alexandre.	3	37	70
92,404	Rosa.	do	17	Octave Aché.	Lamèque.	4	49	30
96,727	Ryse.	do	11	Sinai Aché.	do	3	31	90
100,978	Speedy.	do	11	Chas. DeGruchy.	Caraget.	3	31	90
100,986	Swift.	do	11	do	do	* 2	26	59
100,982	Snowdrop.	do	11	do	do	* 2	26	59
100,976	St. John.	do	10	Théotime Gionet.	do	3	29	00
103,010	Sarah B.	do	10	Jos. N. LeBoutillier.	do	3	29	00
100,963	Stanley.	do	10	Philip Rive.	do	3	29	00
100,901	Sea Flower.	do	12	Robert Young.	do	3	34	80
100,907	Sarah.	do	10	do	do	3	29	00
100,974	Sivret.	do	10	do	do	3	29	00

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc., Nouveau-Brunswick—*Suite*.

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Fin*.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							\$ c.
100,788	Sir Charles	Chatham	11	Robert Young	Caraget	3	31 90
100,914	Sea Flower	do	11	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	31 90
100,961	Silver Moon	do	14	W. S. Loggie	Chatham	3	40 60
103,006	Swallow	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	4	31 90
96,731	Sea Star	do	13	Jos. M. Savoy	do	3	37 70
103,008	St. Joseph	do	12	Adolphe Aché	Lamèque	3	34 80
74,401	Sara	Miramichi	11	Nazaire Noël	do	3	31 90
92,408	Sarah A. W.	Chatham	15	Robt. J. Wilson	Miscou	3	43 50
100,777	Teutonic	do	11	C. Hubbard	Caraget	3	31 90
100,918	Tickler	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	4	34 80
96,738	Three Brothers	do	12	Richard Young	Shippégan	4	34 80
100,771	Umbria	do	12	Philip Rive	Caraget	3	34 80
100,995	Voltaire	do	10	do	do	*1	19 34
100,966	Von Moltke	do	11	do	do	3	31 90
100,985	Wasp	do	12	Chas. DeGruchy	do	3	34 80
100,973	World's Fair	do	11	Robt. Young	do	3	31 90
100,953	White Wings	Chatham	10	Robert Young	Caraget	3	29 00
96,735	White Fish	do	12	Joseph Savoy	Lamèque	4	34 80
100,920	Zephyr	do	12	George Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34 80

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

79,996	Amy B.	Chatham	60	W. S. Loggie	Chatham	*3	152 25
100,296	Leigh J.	do	34	do	do	5	98 60

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

88,270	Alice May	Saint-Jean	10	Henry Craft	Mace's-Bay	3	29 00
88,253	E. B. Colwell	do	19	Addison Thompson	do	7	55 10
83,259	Hettie May	Annapolis, N.-E.	15	John Butler	Musquash	3	43 50
57,181	Hattie	Windsor, N.-E.	13	Samuel Galbraith	Pisarinco	4	37 70
42,089	Lilley	Saint-André	10	Frs. Campbell	Havre Dipper	3	29 00
59,326	Maud Holmes	do	21	Patrick Murray	Havre La Chance	5	60 90
71,011	Red Breast	Saint-Jean	30	Chas. Harkins	Havre Dipper	5	87 00
59,322	Sea Flower	do	11	James Thompson	Havre La Chance	3	31 90
72,973	Sea Breeze	Digby, N.-E.	13	Jno. J. Graham	Musquash	3	37 70
75,740	Vivid	Yarmouth, N.-E.	44	Albert T. Craft	Havre Dipper	*2	89 32
97,149	Winnie	Saint-André	12	Robert McLellan	do	3	34 80

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							\$	c.
69,132	Belle of the Bay ...	Guysboro', N.-E.	20	Matthew Gosbee.....	Havre Murray..	*6	53	86
74,141	Belle	do	31	Alex. Jackson	do	5	89	90
92,675	Can't help it	Pictou, N.-E....	40	Jno. Herring	do	8	116	00
92,465	Elisha Crowell.....	Charlottetown..	69	Danl. Davies	Charlottetown..	*6	154	65
83,196	Ethel Blanche	Pictou, N.-E....	17	Reuben Cahoon	Cap à l'Ours....	4	49	30
38,335	Elizabeth	Arichat, N.-E..	17	Dan. W. Hemphill....	Georgetown....	5	49	30
100,691	Francis E. Willard.	Pictou, N.-E....	23	Ben. H. Herring	Havre Murray (Sud)	*5	61	15
88,644	Hattie	Charlottetown..	18	Jos. R. McDonald	Georgetown....	3	52	20
75,481	Julia Ward	do	39	Wm. Harris	Pte de la Grève.	9	113	10
90,640	Lorena	do	11	L. Batchelder	Souris (Ouest)..	*3	23	92
90,639	Morell	do	16	Ed. D. Delorey	Brudenell.....	2	34	80
69,109	Marcella Butler....	Halifax, N.-E..	38	Jno. Hemphill	Georgetown....	3	96	43
94,667	Nettie M. G.	do	32	Jno. Cahoon	Havre Murray..	*7	82	50
88,350	Orion	Charlottetown..	77	Aaron O. Cogswell....	Georgetown....	15	223	30
90,488	Wave	do	19	James Delorey.....	Riv. Brudenell..	*4	49	59
88,228	Welcome	Halifax, N.-E..	33	Dan. J. McCormack...	Ile Boughton....	8	95	70

COMTE DE PRINCE.

90,622	Annie T. McKie...	Charlottetown..	68	Scobie McKie	Stanley-Bridge..	7	197	20
71,310	Black Watch	do	24	Benj. Perry	Alberton	4	69	60
88,642	Express	do	47	Jno. Champion	do	*11	125	82
97,072	Gracie M. Parker..	do	92	J. H. Myrick et Cie...	Tignish	*5	198	86
97,074	Katie E. Wall.....	do	23	M. Wall, senr	Baltic Lot 18 ..	*5	61	14
59,663	Lettie	Charlottetown..	57	J. H. Myrick et Cie...	Tignish	6	165	30
96,926	Sea Foam.....	do	15	Wm. G. Ramsay.....	Princetown....	3	43	50
92,610	S. A. Parkhurst....	do	44	James S. Gordon.....	Alberton	7	127	60

COMTÉ DE QUEEN.

92,466	G. H. Gardner.....	Charlottetown..	17	Isaac Marshall	Rustico N.....	4	49	30
96,936	Katie & Ella.....	do	20	Stanislas Buotte	do	5	58	00
71,334	Watchman.....	Barrington, N.-E	15	Frank A. Churchill...	do	*1	26	10

Rapport des Pêcheries.

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Fin.

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
80,716	Annie	New-Carlisle.	10	Francis Duguay.	New-Carlisle.	2	\$ c. 24 17

COMTÉ DE GASPÉ.

73,495	Canadienne.	Halifax, N.-E.	52	J. N. Arseneau.	Ile à la Meule.	*11	144 51
71,357	Emma Gidney.	do	48	J. P. Savage.	Amherst, M. I.	12	139 20
94,695	Success.	do	16	R. J. Leslie.	do	6	46 40
73,492	Thirza.	Iles Madeleine.	14	J. P. Savage.	do	6	40 60

COMTÉ DE SAGUENAY.

74,270	Amarilda.	Québec	24	Pierre Bernier.	Bic	4	69 60
42,436	Amelia.	Gaspé	50	Paul Cormier.	Pte-Esquimaux.	10	145 00
57,742	Acara.	Halifax, N.-E.	30	Fred. Jomphe.	do	6	87 00
100,463	B. C.	Québec	15	Frs. Métivier.	Montmagny	2	43 50
83,370	C. M. G. P.	do	46	Nap. Picard	Pte-Esquimaux.	5	133 40
61,966	D. Cronan.	Halifax, N.-E.	40	Pierre Marchand	do	9	116 00
59,909	Elizabeth.	Québec	27	E. et J. Caron.	Sandy-Bay	14	78 30
80,754	Eugenie.	do	48	André Vigneau.	Pte-Esquimaux.	7	139 20
85,750	H. B.	do	57	Hypolite Boudreau.	do	9	165 30
85,753	Java.	do	46	Dominique Cormier.	do	10	133 40
100,464	Marie Oliva.	do	12	Horace Demel	Québec	2	34 80
69,584	Marie Louise.	do	23	Pierre Ouellette.	do	4	66 70
100,469	Marie Victoire.	do	20	Alph. Pedneaud	Ile aux Coudres.	4	58 00
100,462	Mary.	do	19	Thos. Taché	Saint-Irénée.	4	55 10
69,380	Marie Anne.	Gaspé	36	Chas. Landry	Pte-Esquimaux.	5	104 40
42,434	Marguerite.	Québec	27	Zoël Jomphe.	do	4	78 30
69,382	Marie du Sacré Cœur.	Gaspé	46	Onésime Turbide.	do	10	133 40
55,863	Marie Adélmina.	Québec	13	Cyrille Lévesque.	Ile Verte	2	37 70
77,866	Pioneer.	do	39	Chas. Lebrun	Pte-Esquimaux.	7	113 10
75,445	Phoenix.	Gaspé	28	Louis Vigneau.	do	5	81 20
80,753	Stella Maris.	Québec	51	Ls. Cummings.	do	10	147 90
69,591	Ste. Marie.	do	37	Alex. Sherer.	do	8	107 30
73,026	Ste. Anne.	do	20	Arthur Michaud	Ile Verte	2	58 00
83,360	Ste. Anne.	do	13	P. et D. Fraser.	do	2	37 70
88,319	Ste. Anne.	do	14	V. Charest.	Fraserville.	* 2	33 84
66,727	Willow.	do	18	Ls. Boulet	Montmagny	3	52 20

Les réclamations des navires suivants, tenues en suspens, ont été payées en 1893-94:—

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

COMTÉ DE HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
90,726	Ellen Maud.....	Halifax.....	16	Geo. Schnair.....	Pennant.....	3	\$ c. 48 00
90,717	Florence.....	do	89	C. W. Anderson	Halifax.....	*15	116 25

COMTÉ DE KING.

88,396	Brant.....	Windsor.....	12	Wm. Coffill.....	Medford.....	* ..	18 00
75,453	Susan	do	19	Carr Bolsor.....	Kingsport.....	* ..	28 50

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
61,431	Bee.....	Chatham.....	11	Paul Noël.....	Lamèque.....	3	\$ c. 33 00

COMTÉ DE KENT.

72,080	Advance.....	Chatham.....	23	Anthony Arseneau...	Richibouctou...	2	38 34
72,080	do	do	23	do	do	1	30 67

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numero officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
83,360	Ste. Anne.....	Québec.....	13	Pierre Fraser.....	Ile Verte.....	2	\$ c. 00

Rapport des Pêcheries.

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT SUR LE SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES DU CANADA, PAR LE COMMANDANT O. G. V. SPAIN.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations, pendant la dernière campagne, du service de protection des pêcheries.

La flotte se composait des navires :—

Acadia, commandant O. G. V. Spain; en commission le 1^{er} juin, désarmé le 20 novembre.

Stanley, capitaine A. Finlayson; en commission le 15 juin, désarmé le 15 septembre.

Aberdeen, capitaine Knowlton; en commission au mois de septembre, désarmé le 2 décembre.

Curlew, capitaine J. H. Pratt; en commission le 15 avril, désarmé le 2 décembre.

Constance, capitaine Geo. May; en commission au mois d'avril, désarmé en novembre.

La Canadienne, capitaine Bélanger; en commission en avril, désarmé en novembre.

Petrel, capitaine E. Dunn; en commission en avril, désarmé en décembre.

Dolphin, capitaine J. B. Peterson; en commission en avril, désarmé en décembre.

Kingfisher, capitaine W. Kent; en commission en avril, désarmé le 15 décembre.

Vigilant, capitaine H. Mackenzie; en commission en avril, désarmé en novembre.

Pendant toute la campagne l'*Acadia* fut employé, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et dans le golfe Saint-Laurent, à protéger les pêcheries côtières et à mettre en vigueur les différents règlements établis par le ministère.

Le quartier de *La Canadienne* était sur les rives de Québec et la côte du Labrador. Pendant longtemps elle fut employée au service des phares et des bouées.

Le *Stanley* fit croisière entre la pointe est de l'île du Prince-Edouard et Port-Daniel, dans Québec, et traversa de temps en temps à Anticosti et aux îles de la Madeleine.

L'*Aberdeen* arriva d'Angleterre au mois de septembre, et il fut mis aussitôt que possible en commission pour remplacer, à la protection des pêcheries du golfe, le *Stanley*, qui désarma plus à bonne heure que d'habitude pour se préparer au service d'hiver.

Le *Curlew* croisa dans la baie de Fundy et autour de la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Prospect, dans l'est.

La *Constance* fut employée au service de la douane dans le haut du golfe et dans le fleuve Saint-Laurent.

Le *Petrel* fut employé d'abord sur la baie Georgienne, puis sur le lac Erié, revint ensuite sur la baie Georgienne et le lac Huron, et termina sur le lac Erié.

Ce croiseur a rendu de très importants services sur les lacs en protégeant les intérêts canadiens. On trouvera plus loin un rapport de ses opérations.

Le *Kingfisher* a été employé à la hauteur de la pointe est de l'île du Prince-Edouard et au large de la côte du Cap-Breton. Cette goélette a été achetée depuis mon dernier rapport, et m'a donné grande satisfaction. Elle fait honneur à son constructeur.

Le *Vigilant* fut employé sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, à l'est d'Halifax, et autour des côtes du Cap-Breton. Cette goélette a passé une bonne partie de son temps à faire cesser la pêche illégale du homard.

Durant la dernière campagne tous ces navires ont protégé 61,000 milles de nos côtes.

Notre service de la marine et de la protection des pêcheries a maintenant un uniforme officiel qui, inauguré ce printemps, a grandement contribué à en augmenter l'efficacité.

SAISIES.

Trois saisies de navires de pêche des Etats-Unis ont été opérées cette année sur la côte de l'Atlantique:

Celle du *Henry L. Phillip* pour pêche illégale en dedans des eaux territoriales à Anticosti. Sa cause a été instruite, mais jugement n'est pas encore rendu.

Celle du *Mabel R. Bennett* pour avoir préparé du poisson dans le port de Sydney. Ce navire a été remis en liberté après avoir pris un permis canadien.

Celle du *Charlotte* pour infraction aux lois de douanes.

Un remorqueur de pêche des Etats-Unis, le *Grace*, a été saisi sur le lac Erié. La cause a été jugée et le navire confisqué.

Trois autres remorqueurs ont été pareillement saisis.

Le capitaine Kent, du croiseur fédéral *Kingfisher*, a saisi une goélette, la *Quick*, à la hauteur de l'Île du Prince-Edouard; elle avait à son bord des boissons de contrebande qui furent confisquées.

Dans les rapports précédents j'ai signalé avec le plus grand respect possible la grande importance de retenir nos bons hommes, d'autant plus que le service est universellement reconnu comme étant d'une nécessité vitale pour le bien-être de nos pêcheurs.

Cette année j'ai pu retenir quelques hommes à bord des navires de l'Etat qui restent en commission, et j'espère être en mesure de commencer les opérations le printemps prochain avec quelques anciens plus ou moins expérimentés.

Sous ce rapport nous nous sommes trouvés dans une position désavantageuse par le passé, pour la raison que dès que les hommes commençaient à s'habituer à la discipline rigoureusement nécessaire à bord d'un navire de l'Etat, le temps arrivait de les licencier. Tout désireux qu'ils soient de revenir, ils ne peuvent rester oisifs durant l'hiver, et nous les revoyons rarement le printemps suivant.

J'ai élaboré un plan qui m'est d'un grand secours: j'accorde une allocation de cinquante centins par mois, à part de leur solde régulière, aux hommes de la seconde période.

Ces hommes, en général, sont de vrais matelots qui ont embrassé la vie de marins dès l'âge de sept ou huit ans. Nous avons aussi, sur nos côtes, des éléments qui pourront au besoin constituer une grande réserve navale. Ce corps de marins serait un puissant facteur en temps de nécessité.

HOMARD.

La flotte s'est activement employée, l'été dernier, à mettre fin à la pêche illégale du homard.

Les résultats de cette pêche étaient devenus si déplorables qu'il a fallu prendre des mesures rigoureuses. Une loi a été faite à cet effet; désormais les officiers de pêche connaîtront la limite du paquage accordée à chaque homarderie, et ils pourront ainsi exercer une surveillance efficace.

Au cours de la dernière campagne, je me suis efforcé d'obtenir des données statistiques dignes de confiance au sujet de cette pêche dans certaines parties de l'Île du Prince-Edouard: j'ai fait tendre par le croiseur *Stanley* des lignes de fond dans les baies Egmont et Bedéque, et ces expériences m'ont fourni des renseignements réellement utiles.

Rapport des Pêcheries.

NOMBRE DE PERMIS PRIS DURANT LES SIX DERNIÈRES ANNÉES.

ANNÉE.	N°	\$
1889	78.....	9,589 50
1890.....	119.....	14,461 50
1891.....	98.....	11,098 50
1892.....	108.....	13,410 50
1893.....	71.....	9,130 90
1894.....	53.....	6,776 00

Ces chiffres accusent une diminution très prononcée. Je la crois attribuable surtout au grand nombre d'Américains qui vont maintenant chercher leur boîte à Terre-neuve.

Chose assez singulière, on remarque la même diminution, mais plus accentuée encore, dans les quatre premières années pendant lesquelles le mode des permis existait.

1866... ..	365 permis accordés.
1867.....	270 do
1868.. ..	56 do
1869.....	25 do

Cet état de choses a amené l'abandon du mode des permis. Il n'y a pas de doute que si le Canada et Terre-neuve refusaient de fournir de la boîte aux navires américains, ces derniers seraient forcés de renoncer à la pêche. Ceci n'est donc pas, d'après ce que je puis voir, d'argument en faveur du *modus vivendi*, sauf qu'il fait voir clairement nos dispositions amicales à l'égard des Etats-Unis. Au point de vue du pêcheur, la convention est tout en faveur de ces derniers, et il paraît raisonnable que, puisqu'ils frappent notre poisson d'un impôt, nous ne les aidions point à prendre eux-mêmes le poisson.

Cinquante-quatre navires formeront probablement cette année la flotte du hareng gelé de Terre-neuve—une diminution notable. Cette flotte se composait de 72 navires en 1893 et de 75 en 1892.

PERMIS ACCORDÉS AUX NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS.

LISTE des navires de pêche américains auxquels des permis ont été accordés en vertu de l'acte intitulé "Acte concernant les navires de pêche des États-Unis d'Amérique", durant l'année 1894.

Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Où délivrés.	Honoraires.
Eliza H. Parkhurst.....	Gloucester.....	115	Liverpool, N.-E.....	\$ 172 50
W. Parnell O'Hara.....	Boston.....	82	Yarmouth, N.-E.....	123 00
Arthur Binney.....	do.....	112	Shelburne, N.-E.....	168 00
Monitor.....	Gloucester.....	104	Pubnico, N.-E.....	156 00
Alice R. Lawson.....	do.....	115	do.....	172 50
Electo.....	do.....	113	do.....	169 50
Annie Wesley.....	do.....	88	Tusket, N.-E.....	132 00
Eleazer Boynton.....	do.....	84	Yarmouth, N.-E.....	126 00
General Cogswell.....	do.....	130	Tusket, N.-E.....	195 00
Rushlight.....	do.....	64	Digby, N.-E.....	96 00
Margaret.....	Boston.....	44	do.....	66 00
Carl W. Baxter.....	Gloucester.....	70	Pubnico, N.-E.....	105 00
Louisa J. Kenny.....	do.....	155	Liverpool, N.-E.....	232 50
Henry Wilson.....	do.....	88	Tusket, N.-E.....	132 00
Madonna.....	do.....	110	Sydney-N., N.-E.....	165 00
Mary J. Wells.....	do.....	86	Canso, N.-E.....	129 00
Gardner W. Tarr.....	do.....	62	Liverpool, N.-E.....	93 00
Hustler.....	do.....	93	Port-Mulgrave, N.-E.....	139 50
James S. Steele.....	do.....	75	do.....	112 50
Thetis.....	do.....	91	Sydney-N., N.-E.....	136 50
Helen G. Wells.....	do.....	90	Port-Hastings, N.-E.....	135 00
Lizzie M. Centre.....	do.....	77	Sydney-N., N.-E.....	115 50
Lizzie J. Greenleaf.....	do.....	88	Havre au Bouche, N.-E.....	132 00
Argo.....	do.....	108	Port-Hawkesbury, N.-E.....	162 00
Eddie Davidson.....	do.....	77	Sydney-N., N.-E.....	115 50
Mildred V. Lee.....	do.....	102	Arichat, N.-E.....	153 00
Gertie Evelyn.....	do.....	81	do.....	121 50
Amy Hanson.....	do.....	103	Yarmouth, N.-E.....	154 50
A. R. Crittenden.....	do.....	81	Canso, N.-E.....	121 50
Hurricane.....	Rockland.....	19	do.....	28 50
Volunteer.....	Gloucester.....	102	do.....	153 00
Pinta.....	do.....	94	do.....	141 00
Helen Story.....	Boston.....	55	Pubnico, N.-E.....	82 50
Puritan.....	Gloucester.....	84	Canso, N.-E.....	126 00
Lizzie M. Stanwood.....	do.....	100	do.....	150 00
Willie L. Swift.....	Provincetown.....	95	Saint-Pierre, N.-E.....	142 50
Chas. H. Taylor.....	Gloucester.....	92	Port-Hawkesbury, N.-E.....	138 00
Robin Hood.....	do.....	85	Arichat, N.-E.....	132 00
M. A. Baston.....	do.....	45	Halifax, N.-E.....	67 50
Shenandoah.....	do.....	105	Canso, N.-E.....	157 50
Masconoma.....	do.....	92	Amherst, I. M.....	138 00
Commonwealth.....	do.....	81	Sainte-Anne, N.-E.....	121 50
Emma and Helen.....	do.....	90	Liverpool, N.-E.....	135 00
Herald of the Morning.....	do.....	68	Port-Hawkesbury, N.-E.....	102 00
Bessie M. Wells.....	do.....	93	Lockeport, N.-E.....	139 50
Elmer E. Randall.....	Salem.....	54	Pubnico, N.-E.....	81 00
Lucy W. Dyer.....	Portland.....	7	Souris, I. P.-E.....	117 00
Centennial.....	Gloucester.....	5	Amherst, I. M.....	7 50
Josie M. Calderwood*.....	do.....	86	Canso, N.-E.....	129 00
James A. Garfield.....	do.....	69	Havre au Bouche, N.-E.....	103 50
Geo. W. Pierce.....	Portland.....	59	Souris, I. P.-E.....	88 50
Oliver Cromwell.....	Provincetown.....	60	Port-Hawkesbury, N.-E.....	90 00
Mabel E. Bennett.....	Gloucester.....	115	Sydney-N., N.E.....	172 50
		4,517	*Payé en plus.....	6,775 50 0 50
			Total.....	6,776 00

SOMMAIRE.

Nombre total des navires.....	53
Tonnage total.....	4,517
Montant total reçu en honoraires.....	\$6,776 00

Rapport des Pêcheries.

Pendant les mois de juin, juillet et août les navires suivant ont été abordés par les croiseurs canadiens au large de la pointe est de l'île du Prince-Edouard et sur la côte du Cap-Breton.

Ces navires ont été abordés en différents temps, et note a été prise de leurs captures.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
4 juin....	Pendragon.....	60	16	Gloucester.....	3 semaines dehors; 280 brls; abri.
4 do	Emma and Ellen.....	90	16	do	Venait de sortir; cherchait boitte; a pris preuve.
4 do	Mertie Delmar.....	78	17	Chatham.....	1 semaine; 90 brls; abri.
4 do	Linwood.....	66	16	Hawkesbury.....	Venait de sortir; débarqué 165 bls.
4 do	Pinta.....	94	18	Gloucester.....	1 semaine dehors; permis de chercher de la boitte et de la glace.
7 do	Mertie Perry.....	59	13	Boston.....	2 semaines dehors; 185 brls; abri.
7 do	Grayling.....	115	18	Gloucester.....	2 do 300 do do
8 do	E. H. Parkhurst.....	115	18	do	5 do 415 do do
8 do	Rapid Transit.....	80	17	do	et permis.
8 do	W. E. Morissey.....	117	16	do	3 semaines dehors; 300 do do
8 do	Chas. Levy Woodberry.....	100	17	do	2 mois dehors; 125,000 morues; Cap-Neck.
8 do	Quickstep.....	99	17	do	7 semaines dehors; 300 brls; abri.
8 do	James Dyer.....	81	17	Portland.....	3 do 250 do do
8 do	Miranda.....	100	18	Gloucester.....	4 do 90 do do
8 do	Lula E. Wilbur.....	100	18	Dennis.....	4 do 281 do do
8 do	Margaret.....	131	18	Beverly.....	3 do 180 do do
8 do	Norumbega.....	120	18	Gloucester.....	2 mois dehors; 120,000 morues; abri
8 do	Lizzie Smith.....	73	17	Provincetown.....	3 semaines dehors; 490 brls; abri.
8 do	Jos. Rowe.....	127	17	Gloucester.....	2 do Lège do
8 do	Fredonia.....	109	17	do	3 do 300 brls; do
8 do	F. F. Baird.....	95	16	do	2 do 300 do do
8 do	Elsie W. Smith.....	106	17	do	3 do 60 do do
8 do	Lottie Gardner.....	111	17	do	3 do 175 do do
8 do	John P. McKenzie.....	124	18	do	3 do 300 do do
8 do	Emma.....	77	16	Portland.....	4 do 250 do do
8 do	Ralph E. Eaton.....	65	16	Gloucester.....	4 do 330 do do
8 do	Roulette.....	79	18	Boston.....	1 do Lège do
8 do	Hattie and Lottie.....	96	16	Dennis.....	6 do 275 brls; do
8 do	F. H. Smith.....	71	16	North-Haven.....	2 do 200 do do
8 do	Hattie Maud.....	86	17	Portland.....	3 do 150 do do
8 do	Agnes E. Downie.....	81	16	Gloucester.....	3 do 100 do do
8 do	Ethel and Addie.....	86	16	Portland.....	3 do 200 do do
8 do	Andrew Burnham.....	86	18	Boston.....	3 do 260 do do
8 do	Mertie and Delmer.....	78	17	Chatham.....	2 mois dehors; 200 do do
8 do	Lizzie M. Center.....	77	16	Gloucester.....	2 semaines dehors; 170 do do
8 do	Alice C. Jordan.....	82	15	do	2 mois dehors; 350 do do
8 do	Canopus.....	68	17	do	et permis.
8 do	G. N. Pierce.....	59	16	Portland.....	3 semaines dehors; 270 do do
8 do	Cynosure.....	61	16	Booth's-Harbour.....	3 do 120 do do
8 do	John M. Plumer.....	95	17	Portland.....	3 do 160 do do
8 do	Fannie A. Spinbey.....	81	17	Gloucester.....	5 do 180 do do
8 do	Maud B. Wethrell.....	102	17	Portland.....	2 do 163 do do
8 do	Minnie E. Waterman.....	78	17	Wellfleet.....	3 do 100 do do
8 do	Henrietta Francis.....	73	16	Portland.....	3 do 150 do do
8 do	Maud L.....	75	16	North-Haven.....	4 do 152 do do
8 do	Norman Fisher.....	76	17	Gloucester.....	2 do 320 do do
8 do	Helen F. Whitten.....	127	17	do	4 do 200 do do
8 do	Ellen Lincoln.....	92	17	Portland.....	2 do 230 do do
8 do					3 do 300 do do
8 do					3 do 130 do do

LA PÊCHE DE MAQUEREAU.

La campagne de pêche de 1894 n'a pas été, en somme, très fructueuse.

Elle s'est ouverte d'abord sous les plus brillants auspices et de bonnes captures furent faites au printemps; mais plus tard le gros du poisson que l'on supposait être entré dans la baie ne s'est pas rencontré, il ne s'est point formé en bancs, et le reste de la campagne s'est réduit à rien.

À l'automne le mauvais temps mit fin à la pêche, et le poisson était très rare.

La raison de cette diminution peut être assignée, sans aucun doute, à l'emploi du plus destructeur des engins de pêche, la seine en bourse.

Une fois en dedans de cette seine, peu ou point de poisson peut s'échapper.

Un pêcheur des plus expérimentés m'a dit avoir vu jeter par-dessus bord des centaines de barils de poisson mort. Cela doit faire un tort énorme.

Une autre considération à faire valoir contre la seine en bourse, c'est que les pêcheurs ont fait tout autant cette année avec l'hameçon et la ligne.

Le *Gardner W. Tarr*, le seul navire des États-Unis qui ait pratiqué ce mode de pêche, s'en est retourné avec 180 barils de poisson. Il avait un équipage de treize hommes d'âge moyen absolument sans pratique.

Le capitaine et l'équipage affirment, et mon expérience me permet de partager leur opinion—que s'il y avait eu cette année dans la baie du Nord une grosse flotte avec lignes et hameçons, elle aurait réussi beaucoup mieux et en détruisant infiniment moins de poisson.

Dans la baie du Nord les goélettes ont mis en panne quelques fois pendant que leurs chaloupes à seine pratiquaient tout autour et ne faisaient que de faibles captures, tandis que ceux de l'équipage qui étaient restés à bord réussissaient beaucoup mieux avec l'hameçon et la ligne.

Un autre motif à marquer pour amener la suppression de la seine en bourse, c'est l'énorme dépense qu'occasionne son emploi.

Les frais d'un voyage avec l'hameçon et la ligne sont de \$400 ou \$500, tandis que ceux d'une goélette parfaitement équipée de tous les appareils nécessaires à la pêche à la seine dépassent \$3,000.

Pour expliquer la rareté du poisson, on l'attribue aux travaux qui sont en cours d'exécution sur la rive du Cap. Ils empêchent le poisson de venir de l'océan et d'arriver à ses frayères. Presque tout le poisson capturé est chargé de frais, et de grandes quantités en sont ainsi détruites.

Les derniers navires de la flotte au maquereau sont arrivés à Gloucester le 27 novembre; ils apportaient de petites charges de la baie du Nord.

La capture s'est chiffrée par 41,935 barils, contre 41,448 l'année dernière et 422,187 barils en 1883.

Au cours des mois d'octobre et de novembre les navires suivants furent continuellement abordés par les croiseurs canadiens à la hauteur de Sydney et sur la côte est du Cap-Breton. Presque tous ils avaient de petites charges. Le 23 novembre, le *Mabel R. Bennett* a apporté le plus gros chargement, lequel se composait de 334 barils.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription	Observations.
1894.					
18 oct.	Hattie D. Lennell.....	90	19	Gloucester..	2 sem., 12 brls maquereau, abri, pas de perm.
18 do	Mabel R. Bennett.....	115	18	do ..	2 do léger do do
18 do	Ethel B. Jacobs.....	127	17	do ..	2 do 40 brls maquereau do do
18 do	Lucy W. Dwyer.....	79	16	Portland....	12 do 62 do do avait permis
18 do	Gardner W. Tarr.....	62	14	Gloucester..	15 do 173 do do do
18 do	George W. Pierce.....	59	10	Portland....	12 do 90 do do do
18 do	Centennial.....	110	10	Gloucester..	3 do 7 do do pas de permis
18 do	Edith S. Whalen.....	78	16	do ..	7 do 80 do do do
18 do	Harvard.....	106	17	do ..	6 do 81 do do do
18 do	Joseph Rowe.....	127	17	do ..	5 do 140 do do do
18 do	Harry G. French.....	95	16	do ..	6 do 85 do do do

Rapport des Pêcheries.

NAVIRES FAISANT LA PÊCHE DU MAQUEREAU.

Date.	Nom du bâtiment.	Tonnage.	Hommes.	Port d'enregistrement.	Observations.
1894.					
18 oct..	John M. Plummer.....	95	16	Portland....	16 sem., 288 brls maq., abri, pas de permis.
18 do	Golden Hope.....	101	16	Gloucester..	11 do 125 do do do
18 do	Eliza H. Parkhurst	115	18	do	11 do 284 do do avait un permis.
18 do	Jas. G. Blaine	98	18	do	11 do 325 do do pas de permis.
18 do	Alice C. Jordan.....	81	17	do	3 do 4 do do do
18 do	Ellen Lincoln.....	92	17	Portland....	11 do 125 do do do
18 do	Herald of the Morning..	68	16	Gloucester..	19 do 218 do do avait un permis.
18 do	Norumbega.....	120	17	do	3 do 20 do do pas de permis.
18 do	Rapid Transit	80	17	do	1 do pas de poisson do do
18 do	Alva.....	97	17	do	1 do 3 brls maq. do do
18 do	Kersage.....	101	17	do	1 do pas de poisson do do
18 do	Yosemite.....	115	17	do	1 do 12 brls maq. do do
18 do	Fanny Spurling.....	81	16	do	1 do pas de poisson do do
18 do	David Crockett.....	81	16	do	1 do do do do
18 do	Flora Deleway.....	74	14	do	4 do 140,000 morue do do
18 do	Nellie G. Thurston.....	82	16	do	11 do 130,000 do do do
18 do	Dora A. Lawson.....	119	12	do	22 do 325,000 do do do

NOUVEAU STEAMER.

Le nouveau steamer qui a été construit pour le gouvernement canadien par MM. Fleming et Ferguson a reçu le nom de *Aberdeen*, et est arrivé au Canada en septembre.

Dans le court espace de temps qu'il a été en activité, il a montré qu'il était d'une grande utilité pour la protection des pêcheries et pour le service des bouées.

J'ai donné, dans mon dernier rapport annuel, une description complète de ses dimensions, de ses machines, etc.

On verra, par la longue liste suivante des navires des Etats-Unis qui sont venus dans nos différents ports, combien ces ports sont importants pour les pêcheurs étrangers.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Canso, N.-E., durant l'année 1893—94.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnes.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec perm. "P." S. permis "N."	Pourquoi entré dans le port.
1893.							
16 Dec..	Harvard.....	Gloucester....	106	8	Gloucester....	N	Pour abri.
18 do	Gertie Evelyn.....	do	81	14	Bancs.....	N	do
19 do	L. M. Stevens.....	do	100	18	do	P	Transbordement du poisson.
23 do	Clara F. Friend.....	do	61	12	do	N	Pour abri.
27 do	Henrietta.....	do	74	14	do	P	Boîte et approvisionnements.
1894.							
16 janv.	Alton S. Marshall....	Gloucester....	133	19	Terreneuve...	N	Pour réparer les voiles.
19 do	Jenny Severn.....	do	106	7	do	N	Pour abri.
25 do	Davy Crockett.....	do	80	6	do	N	do
3 févr.	Golden Hope.....	do	101	7	Gloucester....	N	do
28 avril.	Mystery.....	do	114	16	Bancs.....	N	Pour réparations.
28 do	Chas. E. Seers.....	Lubec.....	152	6	Lubec.....	N	do abri.
30 do	Mary I. Wells.....	Gloucester....	86	14	Bancs.....	P	do approvisionnements, etc.
3 mai..	Ella G. King.....	do	71	13	Gloucester....	N	do abri.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Canso, etc.—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec perm. "P." S. perm. "N."	Pourquoi entré dans le port.
1894.							
14 mai.	G. W. Tarr.....	Gloucester....	62	14	Liverpool.....	P	Pour boitte, eau, etc.
18 do	A. R. Crittenden....	do	81	14	Gloucester....	P	do do
19 do	Carrie and Annie....	Boston.....	90	7	do	P	do abri.
30 do	Hy. L. Philips.....	Rockland.....	76	14	Liverpool.....	N	do do
31 do	Alice.....	Provincetown..	85	17	Côte.....	N	do do
31 do	S. S. Hurricane.....	Rockland.....	19	12	do	P	do do
31 do	L. B. Fernalu.....	Portland.....	78	17	do	N	do do et eau.
1er juin	M. E. Wetherell.....	do	102	17	do	N	do do do
	S. Pendragon.....	Gloucester....	68	16	do	N	do do do
	Helen F. Whiten....	do	127	16	do	N	do do do
	Hattie Maud.....	Portland.....	86	16	do	N	do do do
	G. W. Tarr.....	Gloucester....	62	14	Bancs.....	P	do do do
2 do	Volunteer.....	do	102	18	Gloucester....	P	do do do
4 do	Pintu.....	do	94	18	do	P	do do do
	Mertie and Dellman..	Chatham.....	74	17	Côte.....	N	do do do
5 do	Emma and Helen....	Gloucester....	89	16	Gloucester....	N	do do do
6 do	Ralph F. Hodgson....	do	85	16	do	N	do do do
8 do	Chas. H. Taylor.....	do	92	18	Hawkesbury....	P	do do do
11 do	Puritan.....	do	85	16	Gloucester....	N	do do do
11 do	Mary I. Wells.....	do	86	14	do	P	do boitte, eau, etc.
14 do	L. M. Stanwood.....	do	100	18	White-Hover..	P	do abri.
15 do	A. R. Crittenden....	do	81	14	Bancs.....	P	do boitte, eau, etc.
16 do	Hustler.....	do	93	18	Gloucester....	P	do do do
23 do	Shenandoah.....	do	105	16	do	N	do abri.
28 do	H. L. Belden.....	do	117	17	Bancs.....	N	do do do
	H. D. Linnelle.....	do	90	18	Souris.....	N	do do do
	Edith Whelan.....	do	78	16	Bancs.....	N	do do do
	Jas. G. Blaine.....	do	98	16	do	N	do do do
29 do	Chas. H. Taylor.....	do	92	18	Gloucester....	P	do boitte, eau, etc.
	Mary I. Wells.....	do	86	14	do	P	do do do
30 do	A. R. Crittenden....	do	81	14	Bancs.....	P	do do do
6 juill.	Masconoma.....	do	92	18	do	P	Transbordement, poisson, etc..
11 do	Sarah B. Putman....	Salem.....	76	7	Boston.....	N	Pour abri.
13 do	P. W. Holmes.....	Gloucester....	101	18	Pubnico.....	N	do do
	Puritan.....	do	94	17	Halifax.....	P	do boitte, eau, etc.
14 do	M. A. Basten.....	do	45	12	Bancs.....	P	do do do
	L. M. Stanwood.....	do	100	18	Gloucester....	P	do do do
24 do	A. R. Crittenden....	do	81	14	do	P	do do do
24 do	Chas. H. Taylor.....	do	92	18	Bancs.....	P	Transbordement, poisson, etc.
28 do	Centennial.....	Newport.....	5	2	Halifax.....	N	Pour abri.
8 août.	Hattie Maud.....	Portland.....	87	17	Bancs.....	N	do do do
13 do	Nella M. Davis.....	Gloucester....	89	18	Gloucester....	N	do do do
15 do	Shenandoah.....	do	105	16	Bancs.....	P	do boitte, eau, etc.
18 do	Mist.....	do	68	13	do	P	
20 do	Pinta.....	do	94	18	Halifax.....	P	Pour boitte, glace, etc.
	I. M. Caldesunad....	do	86	16	Gloucester....	P	do eau, hommes, etc.
	Thetis.....	do	91	18	do	P	do eau, etc.
21 do	Everett Pearce.....	do	62	12	do	N	do do
22 do	Bessie M. Wells....	do	93	16	Bancs.....	P	do glace, boitte, etc.
24 do	Puritan.....	do	84	16	Gloucester....	P	do do
	Maud M. Story.....	do	71	12	Bancs.....	N	do eau, abri.
29 août.	Heary Wilson.....	Gloucester....	88	16	do	P	Boitte, eau, etc.
1er sept.	Carlton Bell.....	Booth Bay....	132	20	do	N	do abri.
3 do	Eleazer Boynton....	Gloucester....	84	15	Gloucester....	P	do eau, etc.
5 do	J. W. Campbell.....	do	79	14	do	N	do abri.
7 do	J. L. Nicholson.....	do	118	18	do	N	do do
8 do	Lizzie Greenleaf....	do	88	16	Bancs.....	P	do approvisionnement, etc.
13 do	Volunteer.....	do	102	16	Gloucester....	N	do abri.
17 do	Flora Dilloway.....	do	77	14	do	N	do do
	S. B. Putnam.....	Salem.....	76	6	Louisburg....	N	do do
18 do	Marathan.....	Gloucester....	65	12	Bancs.....	N	do do
21 do	Blue Jacket.....	do	110	18	Gloucester....	N	do do
22 do	Elector.....	do	113	18	Bancs.....	N	do do

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, au port de Canso, etc.—Fin.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec permis "P" Sans permis "N"	Pourquoi entrés dans le port.
1894.							
24 sept.	Hustler	Gloucester	93	18	Gloucester	P	Boîte, abri.
24 do	Mary E.	do	63	11	Bancs	N	do do
	Meteor	do	119	18	do	N	do do
27 do	D. A. Story	do	86	16	do	N	do réparations.
5 oct.	Chas. H. Taylor	do	92	18	Gloucester	P	do boîte, glace, etc.
8 do	Robin Hood	do	88	16	Liverpool	P	do do
	D. Crockett	do	80	16	Bancs	N	do abri.
9 do	Mystery	do	114	18	do	P	do do
	Edgar S. Foster	Beverly	94	16	do	N	do do
10 do	Any Knight	Bucksport	68	11	do	N	do do
15 do	Masonoma	Gloucester	91	18	Arichat	P	do do
15 do	Gatherer	do	90	16	Bancs	N	do do
	L. J. Greenleaf	do	88	16	Gloucester	P	do do
	Norman Fisher	do	76	18	do	N	do do
18 do	Columbia	do	118	19	Bancs	N	do do
19 do	Dora A. Lawson	do	119	16	do	N	do do
20 do	Lucie M. Jenkyns	Plymouth	70	5	Arichat	N	do chargement de Boston.
22 do	Meteor	Gloucester	119	18	Bancs	N	do abri.
F. do	W. Hornans	do	62	12	do	N	do do
	Margerite	Beverly	131	18	do	N	do do
3 nov.	Thetis	Gloucester	91	16	Bancs	N	do do
5 do	Annie Wesley	do	88	18	do	P	do do
6 do	Arostock	do	67	12	Gloucester	N	do et réparations.
7 do	G. W. Pearce	Portland	59	16	Mulgrave	P	do abri.
8 do	M. S. Houstin	Gloucester	68	12	Gloucester	N	do do
8 do	Winonah	do	103	16	Arichat	N	do do
14 do	Alice C. Jordan	do	81	17	Côte	N	do do
	Mondego	do	100	17	do	N	do do
15 do	Senator Silsbury	do	102	18	do	N	do do
	Blue Jacket	do	110	16	do	N	do do
	Norman Fisher	do	76	18	do	N	do do
	J. M. Plummer	Portland	95	18	do	N	do do
	H. D. Linnell	Gloucester	90	17	do	N	do do
	Alva	do	97	17	do	N	do do
	Margaret Mather	do	91	18	Bancs	N	do do
	Harvard	do	116	17	Gloucester	N	do do
	Lucy W. Dyer	Portland	78	18	Côte	P	do do
	Chas. H. Taylor	Gloucester	92	18	Gloucester	P	do do
24 nov.	Andrew Burnham	Boston	84	7	Boston	N	Chargement pour l'I.P.-E.
	Flora Dilleway	Gloucester	77	14	Bancs	N	Abri.
	Masonomak	do	91	18	do	P	Boîte, glace, etc.
27 nov.	Laura	do	119	18	Louisburg	N	do abri.
tersept.	Henry Wilson	do	88	7	Gloucester	P	do pour Terreneuve.
4 do	J. S. Pressen	do	88	6	Gr.-Rivière	N	Chargement pour E.-U.
	S. P. Willard	do	122	18	Bancs	N	Abri.
5 do	Edward Grover	do	73	13	do	N	do
7 do	J. L. Nicholson	do	117	8	Gloucester	N	do pour Terreneuve.
17 do	And. Burnham	Boston	94	7	Alberton	N	do pour Boston.
20 do	Chas. H. Taylor	Gloucester	92	18	Bancs	P	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Permis.
1894.							
7 mai	Madona.....	Gloucester.....	110	18	Yarmouth.....	Pour permis.....	P
11 do	Henry Wilson.....	do.....	88	15	Shelburne.....	do havre.....	
11 do	Alice R. Lawson.....	do.....	115	18	Pubnico.....	do réparations..	P
12 do	Carl W. Baxter.....	do.....	70	12	Shelburne.....	do eau.....	P
15 do	General Cogswell.....	do.....	130	18	Terreneuve.....	do havre.....	P
31 do	Henry Morganthou.....	Portland.....	85	17	Liverpool.....	do eau.....	
1er juin.	W. S. Morrisy.....	Gloucester.....	117	18	Terreneuvs.....	do médecin.....	
1er do	Miranda.....	do.....	103	17	Gloucester.....	do havre.....	
1er do	Fanny A. Spaulding.....	do.....	81	17	Shelburne.....	do do.....	
1er do	Norembega.....	do.....	120	18	do.....	do do.....	
1er do	George W. Pierce.....	do.....	59	16	do.....	do eau.....	
1er do	S. F. Mabor.....	do.....	103	17	Liverpool.....	do havre.....	
1er do	Fanny W. Freeman.....	do.....	90	17	Shelburne.....	do do.....	
1er do	Lizzie M. Center.....	do.....	77	15	Terreneuve.....	do do.....	P
1er do	Eliza A. Parkhurst.....	do.....	115	18	Liverpool.....	do do.....	P
1er do	Grayling.....	do.....	115	16	C. Nègre.....	do eau.....	
1er do	Canopas.....	do.....	68	17	Liverpool.....	do do.....	
1er do	W. S. Syre.....	do.....	76	16	Shelburne.....	do havre.....	
2 do	SS. Hurricane.....	Rockland.....	19	16	Canso.....	do houille.....	P
2 do	Nathan Cleaves.....	Portland.....	75	15	Liverpool.....	do havre.....	
2 do	Henry Morganthou.....	do.....	85	17	De la pêche.....	do do.....	
4 do	Ethel & Addie.....	do.....	86	17	Sand-Point.....	do eau.....	
4 do	Eddie Davidson.....	Gloucester.....	77	17	De la pêche.....	do réparations..	P
4 do	Dora A. Lawson.....	do.....	119	16	Terreneuve.....	do médecin.....	
4 do	Eliza A. Parkhurst.....	do.....	115	18	De la pêche.....	do approvisiomm.	P
5 do	Flora Dilloway.....	do.....	77	14	Souris.....	do rép. de voile.	
5 do	SS. Hurricane.....	Rockland.....	19	16	De la pêche.....	do déb. poisson..	P
5 do	Mondego.....	Gloucester.....	100	17	La-Have.....	do eau.....	
7 do	Norman Fisher.....	do.....	76	18	Baie aux Vaches..	do médecin.....	
7 do	Alice C. Jordon.....	do.....	81	13	De la pêche.....	do abri.....	
7 do	Ethel & Addie.....	do.....	86	17	do.....	do do.....	
7 do	Hattie and Lottie.....	Dennis.....	96	16	Louisbourg.....	do havre.....	
7 do	Mannie E. Waterman.....	Wellfleet.....	75	17	do.....	do do.....	
7 do	Lizzie M. Center.....	Gloucester.....	77	16	Voyage de pêche..	do approvisiomm.	P
7 do	Chymon.....	Boston.....	69	16	do.....	do eau.....	
7 do	Ralph E. Eaton.....	Gloucester.....	65	16	Gloucester.....	do do.....	
7 do	Master H. Perry.....	Boston.....	61	14	Terreneuve.....	do havre.....	
7 do	Hattia Maud.....	Portland.....	86	17	Liverpool.....	do do.....	
7 do	Lizzy E. Wilber.....	Dennis.....	99	17	Louisbourg.....	do do.....	
7 do	Andrew Burnham.....	Boston.....	86	18	Sand-Point.....	do do.....	
7 do	Rapid Transit.....	Gloucester.....	80	17	Liverpool.....	do do.....	
7 do	Grayling.....	do.....	115	16	De la pêche.....	do do.....	
7 do	Maud S.....	North-Haven.....	75	16	N. Harbour.....	do eau.....	
8 do	George W. Pierce.....	Portland.....	59	16	De la pêche.....	do réparations..	
8 do	Canopas.....	Gloucester.....	68	17	do.....	do havre.....	
8 do	Eliza A. Parkhurst.....	do.....	115	18	do.....	do do.....	P
8 do	Fanny Spaulding.....	do.....	81	17	do.....	do do.....	
8 do	Joseph Row.....	do.....	127	17	Lunenburg.....	do eau.....	
8 do	Roulette.....	Boston.....	79	18	Liverpool.....	do réparations..	
8 do	Thomas F. Bayard.....	Gloucester.....	95	16	De la pêche.....	do havre.....	
8 do	Quick Step.....	do.....	99	17	Liverpool.....	do do.....	
8 do	Charles L. Woodbury.....	do.....	100	17	do.....	do do.....	
8 do	John E. McKenzie.....	do.....	124	18	Sand-Point.....	do do.....	
8 do	Elsie M. Smith.....	do.....	106	17	Louisbourg.....	do do.....	
8 do	Emma.....	Portland.....	77	16	Liverpool.....	do do.....	
8 do	Nosembeago.....	Gloucester.....	120	18	De la pêche.....	do do.....	
8 do	Margaret.....	Beverly.....	131	18	do.....	do réparations..	
8 do	John M. Plummer.....	Portland.....	95	17	Liverpool.....	do havre.....	
8 do	Miranda.....	Gloucester.....	103	17	De la pêche.....	do réparations..	
8 do	Lottie Gardner.....	do.....	111	17	do.....	do eau.....	
8 do	Lizzy Smith.....	Provincetown.....	73	17	Louisbourg.....	do havre.....	
8 do	Henrietta Francis.....	Portland.....	73	16	Liverpool.....	do do.....	
8 do	Agnes E. Douns.....	Gloucester.....	80	16	do.....	do do.....	

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, Port de Sydney-Nord—Suite.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
8 juin	Maud Witherall.	Portland.	102	17	Louisburg	Pour havre	
8 do	James Dyer	do	81	17	Ingonish.	do do	
8 do	Fredonia	Gloucester	109	17	La Have.	do do	
9 do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	17	De la pêche	do réparations	
9 do	Hattie and Lottie.	Dennis.	96	16	do	do abri	
9 do	Grayling	Gloucester	115	16	do	do havre	
9 do	Eliza H. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	
16 do	Harry L. Balden.	do	117	17	Baie des Vaches	do eau.	
23 juillet.	Lottie Gardener.	do	111	17	De la pêche	do havre	
6 août	Lottie Goodwin	do	111	17	do	do réparations	
6 do	Lucy M. Dyer	Portland.	78	17	do	do do	
14 do	J. W. Campbell.	Gloucester	79	14	do	do eau	
15 do	Eliza H. Parkhurst	do	115	18	do	do havre	
18 do	John McKenzie.	do	124	17	do	do réparations	
21 do	Hattie D. Linnele.	do	90	17	do	do havre.	
21 do	Mabele R. Bennett.	do	115	17	do	do do	P
21 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	
21 do	Kearsage	do	101	17	do	do réparations	
21 do	Golden Hope	do	101	17	do	do havre.	
21 do	Norman Fisher.	do	76	16	do	do réparations	
21 do	Lottie Gardener.	do	111	17	do	do havre.	
21 do	Quick Step.	do	99	17	do	do réparations	
21 do	Hattie M. Graham.	do	133	18	do	do havre	
22 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	
24 do	Alma	do	97	17	do	do réparations	
27 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do provisions	P
27 do	Carl W. Baxter.	do	70	14	do	do réparations	P
27 do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	16	do	do do	
28 do	Mabele R. Bennett.	Gloucester	115	17	do	do eau	
29 do	American	do	118	17	do	do do	
29 do	Carrie, C	do	71	13	do	do havre	
29 do	Lottie Goodwin.	do	111	17	do	do do	
29 do	Hattie M. Graham.	do	133	18	do	do do	
29 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
29 do	Kearsage	do	101	17	do	do médecin	
29 do	Hattie D. Linnele.	do	90	17	do	do eau.	
29 do	Quick Step	do	99	17	do	do abri	
29 do	Eliza A. Parkhurst	do	118	18	do	do expéd. poiss	P
29 do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	16	do	do réparations	
29 do	James G. Blaine.	Gloucester	98	17	d.	do havre	
29 do	Alma	do	97	17	do	do do	
29 do	Norman Fisher	do	76	16	do	do do	
29 do	Golden Hope.	do	101	17	do	do abri	
1er sept.	Norembego	do	120	17	do	do do	
1er do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do havre	P
1er do	Quick Step.	do	99	17	do	do do	
1er do	Hattie M. Graham.	do	133	18	do	do do	
1er do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	16	do	do abri	
3 do	Ellen Lincoln.	do	92	16	do	do réparations	
3 do	American	Gloucester	118	17	do	do abri	
3 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do havre	P
3 do	Norembego	do	120	17	do	do abri	
3 do	Alma	do	97	17	do	do havre	
3 do	Norman Fisher.	do	76	16	do	do do	
3 do	Hattie D. Linnell.	do	90	17	do	do abri	
3 do	Kearsage	do	101	17	do	do havre.	
3 do	Lottie Goodwin.	do	111	17	do	do abri	
3 do	Golden Hope.	do	110	17	do	do havre	
3 do	James G. Blaine.	do	98	17	do	do do	
3 do	Hattie M. Graham.	do	133	18	do	do do	
5 do	Hattie Evelyne.	do	66	13	do	do do	
5 do	Regal	do	107	18	do	do équipage nau- fragé.	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—Suite.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
6 sept.	James G. Blaine.....	Gloucester....	98	17	De la pêche.....	Pour havre.....	
6 do	Quick Step.....	do.....	99	17	do.....	do do.....	
6 do	John M. Plummer.....	do.....	95	17	do.....	do do.....	
6 do	Norman Fisher.....	do.....	76	16	do.....	do abri.....	
6 do	Edith Whalen.....	do.....	78	15	do.....	do do.....	
6 do	Norembeço.....	do.....	120	17	do.....	do havre.....	
6 do	Alma.....	do.....	97	17	do.....	do do.....	
6 do	Fomewood.....	do.....	124	18	do.....	do médecin.....	
6 do	Alice R. Lawson.....	do.....	115	18	Pubnico.....	do eau.....	P
6 do	Yosemite.....	do.....	115	16	Souris.....	do havre.....	
6 do	Eliza A. Parkhurst.....	do.....	115	18	De la pêche.....	do do.....	P
6 do	Ethel B. Jacobs.....	do.....	125	17	Souris.....	do abri.....	
7 do	Norman Fisher.....	do.....	76	16	De la pêche.....	do do.....	
7 do	Lottie Goodwin.....	do.....	111	17	do.....	do do.....	
7 do	John L. Plummer.....	do.....	95	17	do.....	do do.....	
7 do	Olive.....	do.....	97	17	do.....	do do.....	
7 do	Golden Hope.....	do.....	110	17	do.....	do do.....	
7 do	Yosemite.....	do.....	115	16	do.....	do do.....	
7 do	Hattie D. Linnell.....	do.....	90	17	do.....	do do.....	
7 do	Edith Whalen.....	do.....	78	15	do.....	do do.....	
7 do	Harry G. French.....	do.....	95	17	Louisburg.....	do do.....	
7 do	Kearsage.....	do.....	101	17	De la pêche.....	do do.....	
7 do	Thomas F. Bayard.....	do.....	95	16	Souris.....	do do.....	
7 do	Ellen Lincoln.....	Portland.....	92	16	De la pêche.....	do do.....	
7 do	Eliza A. Parkhurst.....	Gloucester.....	115	18	do.....	do do.....	B
7 do	Norumbega.....	do.....	120	17	do.....	do do.....	
7 do	Ethel B. Jacobs.....	do.....	125	17	do.....	do do.....	
8 do	Alma.....	do.....	97	17	do.....	do do.....	
8 do	Norman Fisher.....	do.....	76	16	do.....	do havre.....	
8 do	Yosemite.....	do.....	115	16	do.....	do do.....	
8 do	Hattie D. Linnell.....	do.....	90	17	do.....	do do.....	
8 do	John M. Plummer.....	Portland.....	95	17	do.....	do do.....	
8 do	Olive.....	Gloucester.....	97	17	do.....	do do.....	
8 do	Edith Whalen.....	do.....	78	15	do.....	do do.....	
8 do	Harry G. French.....	do.....	95	17	do.....	do do.....	
8 do	Golden Hope.....	do.....	101	17	do.....	do do.....	
8 do	Herald of Morning.....	do.....	68	16	Georgetown.....	do do.....	L
8 do	Norumbega.....	do.....	120	17	De la pêche.....	do abri.....	
8 do	John McKenzie.....	do.....	124	17	do.....	do havre.....	
8 do	Lottie Goodwin.....	do.....	111	17	do.....	do do.....	
8 do	Ethel B. Jacobs.....	do.....	125	17	do.....	do abri.....	
8 do	Otis P. Lard.....	do.....	71	12	Terreneuve.....	do do.....	
8 do	Quick Step.....	do.....	99	17	De la pêche.....	do do.....	
8 do	American.....	do.....	118	17	do.....	do havre.....	
8 do	James G. Blain.....	do.....	98	17	do.....	do do.....	
10 do	Golden Hope.....	do.....	110	17	do.....	do do.....	
10 do	Eliza A. Parkhurst.....	do.....	115	18	do.....	do do.....	P
10 do	American.....	do.....	118	17	do.....	do do.....	
10 do	Harry G. French.....	do.....	95	17	do.....	do do.....	
11 do	Thetis.....	do.....	91	18	Canso.....	do do.....	P
11 do	American.....	do.....	118	17	De la pêche.....	do do.....	
11 do	Carrie C.....	do.....	71	13	do.....	do do.....	
13 do	Hattie D. Linnell.....	do.....	90	17	do.....	do do.....	
13 do	Ethel Whalen.....	do.....	75	15	do.....	do do.....	
13 do	James G. Blaine.....	do.....	98	17	do.....	do do.....	
13 do	Mabell R. Bennett.....	do.....	115	17	do.....	do do.....	
13 do	Thomas F. Bayard.....	do.....	95	16	do.....	do do.....	
13 do	Norman Fisher.....	do.....	76	16	do.....	do do.....	
13 do	Kearage.....	do.....	101	17	do.....	do do.....	
13 do	Lottie Goodwin.....	do.....	111	17	do.....	do do.....	
13 do	Harry G. French.....	do.....	95	17	do.....	do do.....	
13 do	Mystery.....	do.....	114	18	do.....	do réparations.....	
13 do	Herald of the Morning.....	do.....	68	16	do.....	do do.....	

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
13 sept.	Ellen Lincoln	Portland	92	16	Ingonish.	Pour havre.	
13 do	M. H. Perkins.	Gloucester	72	12	De la pêche	Avec un mort.	
17 do	Thomas F. Bayard.	do	95	16	do	Pour abri.	
17 do	George W. Pierce	Portland	59	16	Ingonish	do havre.	P
17 do	American	Gloucester	118	17	De la pêche.	do do	
19 do	Penobscot	do	85	14	Arichat.	do do	
19 do	Jennie W. Colderwood.	do	86	16	Canso	do do	P
19 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	De la pêche.	do do	P
20 do	James G. Blaine.	do	98	17	do	do abri	
20 do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
20 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
20 do	Herald of the Morning.	do	68	16	do	do eau	
20 do	John M. Plummer	Portland.	95	15	do	do havre.	
20 do	Norman Fisher	Gloucester.	76	16	do	do do	A.
20 do	Harvard	do	106	17	do	do do	
20 do	American.	do	118	17	do	do do	
20 do	Thomas F. Bayard.	do	95	16	do	do abri.	
21 do	Oliver W. Holms	do	101	18	Terreneuve.	do havre	
21 do	George W. Pierce	Portland.	59	16	De la pêche.	do do	
21 do	Harry G. French	Gloucester.	95	17	do	do abri.	
21 do	Hattie D. Linnell.	do	90	17	do	do do	
25 do	Thomas F. Bayard.	do	95	16	do	do havre	
25 do	L. W. Munro.	do	110	18	Terreneuve.	do eau	
26 do	Joseph Rowe	do	127	17	Chéticamp.	do abri.	
26 do	Golden Hope	do	101	17	De la pêche.	do havre.	
26 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do eau	P
26 do	American.	do	118	17	do	do havre.	
26 do	Harvard.	do	116	17	do	do do	P
26 do	George W. Pierce	Portland.	59	16	do	do provisions.	
26 do	Harry G. French.	Gloucester.	95	17	do	do havre.	
26 do	John M. Plummer.	Portland.	95	17	do	do do	
26 do	Herald of the Morning.	Gloucester.	68	16	do	do do	
26 do	James G. Blaine.	do	98	17	do	do do	
26 do	Lucy M. Dyer.	Portland.	78	17	Souris.	do do	P
26 do	Centennial	Gloucester.	110	18	Gloucester.	do do	
26 do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	16	Chéticamp.	do réparations.	
28 do	Madona	Gloucester.	110	18	Pubnico.	do eau	P
29 do	Harry G. French	do	95	17	De la pêche.	do do	
29 do	Gardiner W. Tarr.	do	62	13	Souris.	do havre.	P
29 do	American.	do	118	17	De la pêche.	do abri.	
29 do	Ellen Lincoln.	do	92	17	do	do havre	
29 do	Herald of the Morning.	do	68	16	do	do do	
29 do	Edith Whalen.	do	78	16	do	do do	
29 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do abri.	P
29 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
29 do	Caine W. Bobson	do	85	16	Grœnland.	do havre.	
29 do	John M. Plummer.	Portland	95	17	De la pêche.	do do	
29 do	Harvard.	Gloucester.	116	17	do	do do	
29 do	George W. Pierce	Portland.	59	16	do	do do	
29 do	Golden Hope	Gloucester.	101	17	do	do do	
2 oct.	Lizzy M. Standwood.	do	100	18	Liverpool.	do réparations.	P
3 do	Alice Gordon.	do	81	17	De la pêche.	do havre.	
3 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	P
3 do	Lucy M. Dyer.	Portland.	78	17	do	do réparations.	
3 do	Herald of the Morning.	Gloucester.	68	16	do	do havre.	
3 do	Edith Whalen.	do	78	15	do	do do	
3 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
3 do	Centennial	do	118	18	do	do do	
3 do	John L. Plummer.	Portland.	95	17	do	do abri.	
4 do	Golden Hope	Gloucester.	110	17	do	do havre.	
4 do	Harry G. French	do	95	17	do	do abri.	
4 do	Harvard	do	106	17	do	do do	
4 do	James G. Blaine.	do	98	17	do	do do	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
4 oct.	Edith Whalen.....	Gloucester....	78	15	De la pêche	Pour abri.....	
4 do	George W. Pierce.....	Portland.....	59	16	do	do eau.....	P
4 do	Ellen Lincoln.....	do	92	17	do	do havre.....	P
4 do	Joseph Rowe.....	Gloucester....	127	17	do	do do.....	
4 do	Gatherer.....	do	90	16	do	do eau.....	
5 do	George W. Pierce.....	Portland.....	59	16	do	do réparations..	
5 do	Norembgo.....	Gloucester....	120	17	Gloucester....	do havre.....	
6 do	Edith Whalen.....	do	78	15	De la pêche	do do.....	
6 do	Joseph Rowe.....	do	127	17	do	do do.....	
6 do	Lucy M. Dyer.....	Portland.....	78	17	do	do do.....	P
6 do	Harvard.....	Gloucester....	116	17	do	do do.....	
6 do	James G. Blaine.....	do	98	17	do	do abri.....	
6 do	Golden Hope.....	do	110	17	do	do havre.....	
6 do	Herald of the Morning.....	Gloucester....	68	16	do	do abri.....	
6 do	Harry G. French.....	do	95	17	do	do do.....	
6 do	Ellen Lincoln.....	Portland.....	92	17	do	do réparations..	
6 do	Orphis.....	Gloucester....	105	18	do	do eau.....	
6 do	J. W. Campbell.....	do	79	14	do	do do.....	
6 do	Eliza A. Parkhurst.....	do	115	18	do	do havre.....	P
8 do	Penobscot.....	do	85	14	do	do do.....	
9 do	Gardiner W. Tarr.....	do	62	13	do	do do.....	
9 do	Eliza A. Parkhurst.....	do	115	18	do	do provisions..	P
10 do	Mabel R. Bennett.....	do	115	18	do	do havre.....	
10 do	Herald of the Morning.....	do	68	16	do	do do.....	
10 do	Ellen Lincoln.....	Portland.....	92	17	do	do do.....	
10 do	George W. Pierce.....	do	59	16	do	do do.....	P
10 do	Centennial.....	Gloucester....	110	18	do	do do.....	
10 do	Harry G. French.....	do	95	17	do	do do.....	
10 do	Ethel B. Jacobs.....	do	125	17	Gloucester....	do do.....	
10 do	James G. Blaine.....	do	98	17	De la pêche	do do.....	
10 do	Hattie D. Linnell.....	do	90	19	do	do do.....	
10 do	Alice C. Jordan.....	do	87	17	do	do do.....	
10 do	Lucy M. Dyer.....	do	78	17	do	do do.....	
10 do	Edith Whalen.....	do	78	15	do	do do.....	
10 do	Golden Hope.....	do	110	17	do	do do.....	
10 do	John M. Plummer.....	Portland.....	95	17	do	do do.....	
10 do	Norumbega.....	Gloucester....	120	17	do	do do.....	
11 do	Harvard.....	do	116	17	do	do do.....	
11 do	Norumbega.....	do	120	17	do	do do.....	
11 do	Alice Raymond.....	Rockland.....	65	12	do	do do.....	
15 do	Harvard.....	Gloucester....	116	17	do	do eau.....	
15 do	Yosemite.....	do	115	16	do	do do.....	
15 do	Golden Hope.....	do	101	17	do	do havre.....	
15 do	Fannie Spaulding.....	do	81	16	do	do do.....	
15 do	George W. Pierce.....	do	59	16	do	do do.....	
15 do	John M. Plummer.....	do	95	17	do	do do.....	
15 do	Eliza A. Parkhurst.....	do	115	18	do	do do.....	P
15 do	J. W. Campbell.....	do	79	16	do	do do.....	
15 do	James G. Blaine.....	do	98	17	do	do do.....	
15 do	Hattie D. Linnell.....	do	90	17	do	do do.....	
15 do	Harry G. French.....	do	95	17	do	do do.....	
15 do	Rapid Transit.....	do	80	17	Gloucester....	do do.....	
15 do	Ethel B. Jacobs.....	do	125	17	De la pêche	do do.....	
15 do	Alice C. Jordan.....	do	81	17	do	do do.....	
15 do	Dora A. Lawson.....	do	119	14	Terreneuve..	do do.....	
15 do	Davy Crocket.....	do	80	16	Canso.....	do do.....	
15 do	Kearsage.....	do	101	17	Gloucester....	do do.....	
15 do	Norumbega.....	do	121	17	De la pêche	do eau.....	
15 do	Ellen Lincoln.....	do	92	17	do	do bois.....	
15 do	Oliver W. Holms.....	do	101	18	do	do havre.....	
15 do	Alva.....	do	97	17	Gloucester....	do do.....	
15 do	Carrier Dove.....	do	82	16	Terreneuve..	do do.....	
15 do	Mabel R. Bennett.....	do	115	18	De la pêche	do do.....	
15 do	Edith Whalen.....	do	78	15	do	do abri.....	
15 do	Joseph Rowe.....	do	127	17	do	do eau.....	

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Permis.
1894.							
15 oct.	Herald of the Morning...	Gloucester	68	16	De la pêche	Pour havre.	
15 do	Lucy M. Dyer.	Portland.	78	17	do	do do	
16 do	Hazel Oneto.	Gloucester	104	18	do	do abri	
16 do	Nelly G. Thurston.	do	81	16	Louisbourg.	do havre.	
16 do	Flora Dilloway.	do	77	14	Canso	do eau	
17 do	Hattie D. Linnell.	do	90	17	De la pêche.	do do	
17 do	Rapid Transit.	do	80	17	do	do havre.	
17 do	Yosemite.	do	115	16	do	do do	
17 do	Ethel B. Jacobs.	do	125	17	do	do do	
17 do	Ellen Lincoln.	Portland.	92	17	do	do do	
17 do	Norman Fisher.	Gloucester	76	18	Gloucester.	do do	
17 do	Norumbega.	do	120	17	De la pêche.	do do	
17 do	Centennial.	do	110	18	do	do do	
17 do	George W. Pierce	Portland.	59	16	do	do do	
17 do	Cordova.	Gloucester	99	18	Baddeck.	do do	
18 do	J. H. Corey.	do	95	16	Ingonish.	do do	
18 do	Yosemite.	do	115	16	De la pêche.	do réparations.	
18 do	M. H. Perkins.	do	72	12	do	do havre.	
18 do	John L. Nicholson.	do	118	18	Canso.	do do	
18 do	Fany S. Spaulping.	do	81	16	De la pêche.	do do	
18 do	J. W. Campbell.	do	79	14	do	do eau.	
18 do	Harry G. French.	do	95	17	do	do havre.	
18 do	John M. Plummer.	Portland.	95	17	do	do no	
18 do	Norman Fisher.	Gloucester	76	18	do	do do	
19 do	Penobscot.	do	85	14	do	do do	
19 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	P
19 do	Golden Hope.	do	110	17	do	do do	
19 do	Hattie D. Linnell.	do	90	17	do	do do	
19 do	Lucy M. Dyer.	Portland.	78	17	do	do do	
19 do	Edith Whalen.	Gloucester	78	15	do	do do	
19 do	Alva.	do	97	17	do	do do	
19 do	James G. Blaine.	do	98	17	do	do do	
19 do	Ethel B. Jacobs.	do	125	17	do	do do	
19 do	Rapid Transit.	do	80	17	do	do do	
19 do	George W. Pierce.	Portland.	59	16	do	do do	
19 do	Norembego.	Gloucester	121	17	do	do do	
19 do	Yosemite.	do	115	16	do	do do	
19 do	Harvard.	do	116	17	do	do do	
19 do	Davy Crocket.	do	80	16	do	do do	
19 do	Kearsage.	do	101	17	do	do do	
19 do	Harry G. French.	do	95	17	do	do do	
20 do	Ellen Lincoln.	do	92	17	do	do réparations.	
22 do	Rapid Transit.	do	80	17	do	do havre.	
22 do	Joseph Rowe.	do	127	17	do	do do	
22 do	Alice C. Jordan.	do	81	17	do	do do	
22 do	Davy Crockett.	do	80	16	do	do do	
22 do	Norembego.	do	120	17	do	do do	
22 do	Norembego.	do	120	17	do	do do	
22 do	Alice Raymond.	Rockland.	65	12	do	do réparations.	
22 do	James G. Blaine.	Gloucester	98	17	do	do havre.	
22 do	Golden Hope.	do	110	17	do	do do	
22 do	Fany Spaulding.	do	81	16	do	do eau.	
22 do	Ethel B. Jacobs.	do	125	17	do	do havre.	
22 do	George W. Pierce.	Portland.	59	16	do	do do	
22 do	Alma.	Gloucester	97	17	do	do do	
22 do	Penobscot.	do	85	14	do	do do	
22 do	Eliza A. Parkhurst.	do	115	18	do	do do	P
22 do	Mondego.	do	100	17	Gloucester.	do do	
22 do	Lucy W. Dyer.	do	78	17	De la pêche.	do do	
22 do	Harvard.	do	116	17	do	do do	
22 do	Quick Step.	do	99	17	do	do do	
22 do	Hattie D. Linnell.	do	90	17	do	do do	
22 do	Centennial.	do	110	18	do	do do	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de
Sydney-Nord—Suite,

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Homme.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Fernis.
1894.							
22 oct.	Ellen Lincoln	Portland	92	17	De la pêche	Pour havre	
23 do	Sarah E. Lee	Gloucester	98	18	do	do do	
23 do	Carrier Dove	do	82	16	do	do do	
26 do	Wynonah	do	103	18	do	do eau	
26 do	Herald of the Morning	do	68	16	do	do havre	
26 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
27 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
27 do	Norembego	do	121	17	do	do do	
27 do	Cordova	do	99	18	do	do do	
27 do	Sarah E. Lee	do	98	18	do	do do	
27 do	Hazel Oneto	do	104	18	do	do do	
27 do	Alma	do	97	17	do	do do	
27 do	Alice C. Jordan	do	81	17	do	do do	
27 do	Lottie M. Graham	do	133	18	Louisburg	do do	
27 do	John M. Plummer	Portland	95	17	De la pêche	do bois et eau	
27 do	Norman Fisher	Gloucester	96	18	do	do havre	
27 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	do do	
27 do	John L. Nicholson	do	118	18	do	do réparations	
27 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do havre	
27 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
27 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
27 do	Blue Jacket	do	110	18	do	do do	
27 do	Ralph E. Eaton	do	65	12	Louisburg	do do	
27 do	Flora Dilloway	do	77	14	De la pêche	do do	
27 do	Kearsage	do	101	17	do	do do	
27 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do réparations	
27 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do provisions	P
27 do	Harry G. French	Gloucester	95	17	do	do havre	
27 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
27 do	Mondego	do	100	17	do	do do	
27 do	Orphis	do	105	18	do	do do	
29 do	Norman Fisher	do	76	18	do	do do	
29 do	Alma	do	97	17	do	do do	
29 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
29 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
29 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do bois	P
29 do	Kearsage	Gloucester	106	17	do	do havre	
29 do	Norumbega	do	120	17	do	do do	
29 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
29 do	Golden Hope	do	110	17	do	do abri	
29 do	Fanny Spaulding	do	81	16	do	do do	
29 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
29 do	Blue Jacket	do	110	18	do	do eau	
29 do	Quick Step	do	99	17	do	do havre	
29 do	Lucy M. Dyer	do	78	17	do	do do	
29 do	J. H. Corey	do	95	16	do	do do	
29 do	Penobscot	do	85	14	do	do do	
29 do	Herald of the Morning	do	68	16	do	do abri	
29 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do do	
30 do	Centennial	do	110	18	do	do havre	
30 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	Baie des Vaches	do permis	P
30 do	Mondego	do	100	17	De la pêche	do abri	
1er nov.	Harvard	do	116	17	do	do havre	
1er do	Blue Jacket	do	110	18	do	do réparations	
1er do	John L. Nicholson	do	118	18	do	do havre	
1er do	Cordova	do	99	18	do	do rép. à poulie.	
1er do	Nelly M. Davis	do	89	16	Louisburg	do abri	
1er do	Kearsage	do	101	17	De la pêche	do havre	
1er do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
1er do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
1er do	Alice C. Jordan	do	81	17	do	do do	
1er do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
3 do	Norumbega	do	120	17	do	do do	

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Primes.
1894.							
3 nov.	Quick Step	Gloucester	99	17	De la pêche	Pour abri	
5 do	Penobscot	do	85	14	do	Pour havre	
5 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
5 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do do	
5 do	Hattie D. Linnell	Gloucester	90	17	do	do do	
5 do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
5 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
5 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
5 do	Lansad	do	119	18	do	Pour réparations	
5 do	Norman Fisher	do	76	18	do	Pour havre	
5 do	Alma	do	97	17	do	Pour eau	
5 do	Norumbega	do	120	17	do	Pour havre	
5 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
5 do	Alice C. Jordon	do	81	17	do	do do	
5 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
5 do	John M. Plummer	Portland	95	17	do	do do	
5 do	Golden Hope	Gloucester	110	17	do	do do	
5 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	do	do do	
5 do	Cordova	do	99	18	do	Pour abri	
5 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
5 do	Mondego	do	100	17	do	do do	
5 do	John C. Nicholson	do	118	18	do	do do	
6 do	Fanny Spaulding	do	81	16	do	Pour havre	
6 do	Edith Whalen	do	78	15	do	Pour abri	
6 do	Yosemite	do	115	16	do	Pour havre	
6 do	Mabell R. Bennett	do	115	18	do	do do	P
6 do	Hattie M. Graham	do	133	18	do	do do	
6 do	Senator Salsbury	do	102	18	do	Pour réparations	
6 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	Pour havre	
6 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do do	
6 do	Norman Fisher	Gloucester	76	18	do	do do	
6 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
6 do	Quickstep	do	99	17	do	do do	
7 do	Samuel V. Colly	do	95	14	Terreneuve	do do	
7 do	Mondego	do	100	17	De la pêche	do do	
7 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
7 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
7 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
7 do	J. M. Corey	do	95	16	do	Pour abri	
9 do	Epis Tarr	do	66	12	do	do do	
9 do	Harry G. French	do	95	17	do	Pour havre	
10 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
10 do	Alma	do	97	15	do	do do	
10 do	Hattie M. Graham	do	133	18	do	do do	
10 do	J. M. Corey	do	95	16	do	do do	
10 do	Centennial	do	110	18	do	Pour abri	
10 do	Norman Fisher	do	76	18	do	do do	
10 do	Quickstep	do	99	17	do	Pour havre	
10 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
10 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
10 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
10 do	Fanny S. Spaulding	do	81	16	do	do do	
10 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
10 do	Mondego	do	100	17	do	Pour abri	
10 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
10 do	John M. Plummer	do	95	17	do	do do	
10 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	Pour havre	
10 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
10 do	Mabell R. Bennett	do	115	18	do	do do	P
12 do	W. H. Perkins	do	72	12	Louisbourg	Pour abri	
13 do	J. M. Corey	do	95	16	De la pêche	do do	
13 do	Flora Dillanay	do	77	14	do	Pour réparations	
15 do	Sarah E. Lee	do	98	18	do	Pour eau	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—Fin.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Primes.
1894.							
15 nov...	Mary S. Howet.....	Gloucester....	68	12	Halifax.....	Pour havre,.....	
19 do...	Flora Dillanay.....	do.....	77	14	De la pêche.....	do do.....	
22 do...	Sarah E. Lee.....	do.....	98	18	do.....	Pour réparations..	
24 do...	M. H. Perkins.....	do.....	72	12	do.....	do do.....	
3 déc....	Mary S. Howet.....	do.....	68	12	do.....	Pour havre.....	

LISTE des navires de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans le port d'Arichat pendant la campagne de 1894.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Avec ou sans permis.
1894.							
3 mai...	Montezuma.....	Beverley....	61	4	Boston.....	Pour abri.....	Sans permis.
14 do...	Mildred V. Lee.....	Gloucester..	102	18	Gloucester....	Pour provisions.	Avec permis
29 do...	Gertie Evelyn.....	do.....	81	14	do.....	do.....	do
2 juin..	Georgie Campbell.....	do.....	106	18	do.....	Pour réparations	Sans permis.
4 do...	Commonwealth.....	do.....	81	14	Pêcheries E.P..	Pour boîte.....	Avec permis
11 do...	Robin Hood.....	do.....	88	16	Gloucester....	do.....	do
15 do...	Puritan.....	do.....	84	16	do.....	Pour abri.....	do
18 do...	Argo.....	do.....	108	18	do.....	Pour provisions.	do
18 do...	Masconomo.....	do.....	92	18	Pêcheries E.P..	do.....	do
21 do...	Hustler.....	do.....	93	18	Gloucester....	Pour boîte.....	do
22 do...	Mildred V. Lee.....	do.....	102	18	do.....	do.....	do
2 juillet.	Commonwealth.....	do.....	81	16	do.....	Pour provisions.	do
3 do...	Lizzie J. Greenleaf.....	do.....	88	16	do.....	do.....	do
4 do...	Chas. H. Taylor.....	do.....	92	18	do.....	Pour boîte.....	do
5 do...	Gertie Evelyn.....	do.....	81	14	do.....	Pour boîte et gl	do
8 août..	Masconomo.....	do.....	92	18	do.....	do.....	do
21 do...	Charlotte.....	Boston.....	68	16	Pêcheries E.P..	Pour abri.....	Sans permis.
3 sept..	Penobscot.....	Gloucester..	85	16	do.....	do.....	do
12 do...	Puritan.....	do.....	85	17	Gloucester....	Pour boîte et gl.	Avec permis
12 do...	Masconomo.....	do.....	92	18	do.....	do.....	do
17 do...	Sigfred.....	do.....	73	13	Pêcheries E.P..	Pour eau.....	Sans permis.
18 do...	Gertie Evelyn.....	do.....	81	14	Gloucester....	Pour boîte et gl.	Avec permis
19 do...	Concord.....	do.....	93	13	Pêcheries E.P..	Pour abri.....	Sans permis.
26 do...	Commonwealth.....	do.....	81	16	Gloucester....	Pour boîte et gl.	Avec permis
29 do...	Nercid.....	do.....	92	16	Pêcheries E.P..	Pour abri.....	Sans permis.
13 oct..	Masconomo.....	do.....	92	18	Gloucester....	Pour glace.....	Avec permis
16 do...	Puritan.....	do.....	85	16	do.....	do.....	do
30 do...	Gertie Evelyn.....	do.....	81	13	do.....	do.....	do
6 nov..	Winona.....	do.....	108	17	Pêcheries E.P..	Pour abri.....	Sans permis.
19 do...	Masconomo.....	do.....	92	18	Gloucester....	do.....	Avec permis

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui sont entrés dans le port de Souris pendant la campagne de 1894.

Noms.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	Date de l'arrivée.	Observations.
Flora Delloway.....	Gloucester....	77	14 16	mai.....	Entré au port pour abri.
Hattie D. Lennell.....	do	90	18 19	juine.....	do
Henry L. Belden.....	do	117	17 25	do	do
James G. Blaine.....	do	98	16 25	do	do
Edith S. Whelan.....	do	78	16 26	do	do
Garden W. Tarr.....	do	62	12 16	juill.....	do
Thomas F. Bayard.....	do	95	17 16	do	do eau.
Eliza H. Parkhurst.....	do	115	17 21	do	do abri.
Ethel B. Jacobs.....	do	125	18 31	do	do
Herald of the Morning.....	do	68	17 4	août.	Avait permis de pêche.
Charles Levi Woodbury.....	do	100	18 9	do	Entré au port pour abri.
Quickstep.....	do	99	16 9	do	do
Hattie M. Graham.....	do	135	18 10	do	do
Lucy N. Dyer.....	Portland	78	16 16	do	do
George W. Pierce.....	do	59	16 4	sept.....	Entré pour un permis de pêche

Il est aussi entré dans le port un certain nombre de navires de pêche américains qui avaient préalablement fait leur déclaration dans d'autres ports du Canada; ils n'y sont restés que pour se mettre à l'abri et on n'a pas exigé d'eux un rapport officiel.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894.

Date.	Noms.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
15 janv.	Mary Fernald.....	76	15	Gloucester.....	Parti depuis 3 jours.
15 do	A. R. Crittenden.....	81	13	do	do 2 do
17 do	Rapid Transit.....	80	7	do	do 5 semaines.
17 do	Elsie M. Smith.....	106	19	do	do 9 jours.
17 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 4 do
17 do	Ramona.....	83	17	Gloucester.....	do 11 do
19 do	Blue Jacket.....	110	8	do	do 2 mois.
19 do	Vesta.....	73	13	do	do 2 semaines.
19 do	Arthur Binney.....	112	22	do	do 6 jours.
19 do	Mary Fernald.....	76	15	do	do 6 do
19 do	Elsie M. Smith.....	106	19	do	do 11 do
25 do	Penobscot.....	85	15	do	do 1 semaine.
27 do	J. W. Campbell.....	79	13	do	do 1 do
27 do	Penobscot.....	85	15	do	“Abri” pas de changem. dans la carg.
27 do	Lucelle.....	99	17	do	Parti depuis 1 semaine.
27 do	Lizzie M. Stanwood.....	110	17	do	do 2 jours.
27 do	Masconomo.....	91	17	do	do 2 do
27 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 2 do de Portland.
27 do	Ethel G. Wells.....	92	17	Gloucester.....	do 2 do
30 do	Geo. F. Edmonds.....	141	9	do	do 5 semaines.
30 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do jours.
30 do	Penobscot.....	85	15	Gloucester.....	do do
31 do	Hattie D. Linell.....	95	7	do	do semaines.
31 do	Edith M. Prior.....	105	18	do	do jours.
1 fév.	Quickstep.....	95	17	do	do 4 do
1 do	Belle Franklin.....	75	13	do	do 4 do

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894.

Date.	Noms.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
2 fév.	Abbie M. Deering.....	96	17	Gloucester.....	Parti depuis 2 jours.
2 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 7 do
2 do	Belle Franklin.....	75	13	Gloucester.....	do 5 do
3 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston, Mass.....	do 9 do
5 do	Abbie M. Deering.....	96	15	Gloucester.....	do 5 do
5 do	Henry L. Phillips.....	76	14	Rockland.....	do 1 semaine.
9 do	Abbie M. Deering.....	96	15	Gloucester.....	do 9 jours.
12 do	Edith M. Prior.....	115	19	do.....	do 2 do
12 do	Penobscot.....	85	17	do.....	do 2 semaines.
12 do	Ramona.....	83	17	do.....	do 2 jours.
16 do	Penobscot.....	85	17	do.....	do 18 do
16 do	John M. Plummer.....	95	17	Portland.....	do 2 semaines <i>via</i> Liverpool.
16 do	Ramona.....	83	17	Gloucester.....	do 6 jours.
17 do	Meteor.....	119	7	do.....	do 6 semaines.
19 do	Nourmahal.....	109	17	do.....	do 2 jours.
19 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 2 do
19 do	Ramona.....	83	17	Gloucester.....	do 8 do
21 do	Argo.....	108	17	do.....	do 2 do
23 do	Penobscot.....	85	15	do.....	do 30 do
23 do	Bertha May.....	75	15	do.....	do 2 do
24 do	E. F. Willard.....	54	13	Portland.....	do 3 do
24 do	Emma M. Dyer.....	77	15	Gloucester.....	do 3 semaines.
26 do	Penobscot.....	85	15	do.....	do 27 jours.
26 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 9 do
26 do	Bertha May.....	75	15	Gloucester.....	do 5 do
2 mars.	E. F. Willard.....	54	13	Portland.....	do 9 do
7 do	Arthur Binney.....	112	21	Boston, Mass.....	do 2 do
10 do	Lizzie I. Greenleaf.....	88	15	Gloucester.....	do 3 do
17 do	Laura Belle.....	77	17	Portland.....	do 2 do de Gloucester.
19 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do 12 do
19 do	Edward A. Rich.....	79	17	Gloucester.....	do 3 do
22 do	Edward A. Rich.....	79	17	do.....	do 5 do
23 do	Henry M. Stanley.....	112	17	do.....	do 3 do
26 do	Hiram Lowell.....	120	21	do.....	do 5 do
26 do	John M. Plummer.....	95	13	Portland.....	do 3 do
26 do	Nereid.....	92	17	Gloucester.....	do 2 do
26 do	Loring B. Haskell.....	91	17	do.....	do 2 do
28 do	Joseph M. Calderwood.....	86	15	do.....	do 4 do <i>via</i> Yarmouth.
28 do	H. M. Stanley.....	108	17	do.....	do 3 do
30 do	Annie C. Hall.....	84	15	Boston.....	do 3 do
31 do	Harry L. Belden.....	117	21	Gloucester.....	do 3 do
31 do	Reporter.....	79	15	do.....	do 2 do
2 avril.	Annie C. Hall.....	84	15	Boston.....	do 6 do
3 do	Arthur Binney.....	112	16	Boston.....	do 3 do
3 do	Elsie M. Smith.....	106	15	Gloucester.....	do 2 do
7 do	Carrier Dove.....	82	15	do.....	do 5 do <i>via</i> Yarm'th, N-E
1er mai.	Annie C. Hall.....	84	13	Boston, Mass.....	do 3 do
1er do	J. W. Collins.....	74	13	Gloucester.....	do 5 do
2 do	Carleton Belle.....	132	23	Booth-Bay, Maine.....	do 3 do
16 do	Lizzie M. Center.....	77	15	Gloucester.....	do 1 semaine;abri.
17 do	John E. McKenzie.....	124	17	do.....	do 3 jours;abri.
17 do	Henry L. Phillips.....	76	15	do.....	do 1 sem. <i>via</i> Pubinco;abri
17 do	Eleasar B. Parkerest.....	115	17	do.....	do 1 doabri,réparations
18 do	Lilla B. Fernald.....	75	15	do.....	do 1 do do
18 do	Chas. R. Washington.....	71	15	Boston.....	do 1 do do
18 do	Stowell Sherman.....	87	17	Provincetown.....	do 4 jours;abri et eau.
18 do	Harry L. Belden.....	114	17	Gloucester.....	do 3 do do
19 do	Harry G. French.....	95	17	do.....	do 3 semaines;abri et eau.

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
19 mai	Lizzie M. Center.....	77	15	Gloucester.....	Parti depuis dix jours; abri et eau.
19 do	John E. McKenzie.....	124	17	do	Parti depuis six jours; abri.
19 do	Norumbega.....	120	17	do	do une semaine; abri et réparations.
19 do	Fannie W. Freeman.....	90	17	do	Parti depuis trois jours; abri.
19 do	Ethel B. Jacobs.....	125	17	do	do une semaine; abri.
19 do	Edith Walen.....	78	15	do	do deux jours.
19 do	American.....	118	17	do	do trois jours.
19 do	Marble Smith.....	52	15	do	do do
19 do	Helen Story.....	55	13	Boston.....	do cinq jours; abri; et 18 milles au sud-est pour le phare Shelburne.
19 do	Ramona.....	83	17	Gloucester.....	Parti depuis trois jours; abri.
21 do	Fannie E. Phillips.....	52	15	Marble-Head.....	do une semaine.
23 do	Helen Story.....	55	13	Boston.....	do neuf jours.
23 do	Elsie M. Smith.....	106	17	Gloucester.....	do trois jours.
23 do	Ethel & Addie.....	86	17	Portland.....	do do
23 do	Vanguard.....	43	15	Maldeboro'.....	do quatre jours.
23 do	M. S. Ayer.....	76	17	Gloucester.....	do trois jours.
23 do	Geo. F. Edmunds.....	141	17	do	do deux jours.
23 do	Addie Winthrop.....	73	17	do	do trois jours.
23 do	Caroline Vaught.....	79	17	do	do deux jours.
24 do	Abbie M. Deering.....	96	15	do	do do
24 do	Cognosure.....	69	15	Boothbay-Harbour..	do trois jours.
25 do	Helen S. Whitten.....	127	17	Gloucester.....	do do
25 do	Helen Story.....	55	13	Boston.....	do onze jours.
25 do	Andrew Burnham.....	86	17	do	do deux jours.
26 do	Ellen Lincoln.....	92	17	Portland.....	do do
26 do	Fannie Spurling.....	81	17	Gloucester.....	do do
26 do	{ Andrew Burnham..... Caroline Vaught..... Geo. E. Edmunds..... Ethel & Eddie..... }				Sont sortis et retournés au port le même soir "brume épaisse et vent d'est."
30 do	Irwin Leslie.....	94	15	Sreewqwest, Maine...	Parti depuis deux jours.
9 juin.	Helen S. Whitten.....	127	17	Gloucester.....	do dix-huit jours.
12 do	Jas. S. Steel.....	75	15	do	do trois jours <i>via</i> Yarmouth, N.-E.
18 do	Ralph E. Eaton.....	65	15	do	Parti depuis trois semaines.
19 do	Helen Story.....	55	13	Boston, Mass.....	do une semaine.
19 do	James A. Garfield.....	69	15	Gloucester.....	do trois jours.
21 do	Sylvia M. Nunan.....	53	13	Kennebunk, Maine..	do trois semaines.
23 do	Mabel B. Wetherell.....	102	17	Portland, Maine.....	do un mois.
2 juillet.	Ramona.....	83	17	Gloucester.....	do deux semaines.
9 do	Helen Story.....	58	13	Boston.....	do trois semaines.
13 do	Quickstep.....	99	17	Gloucester.....	do trois jours.
13 do	Helen Story.....	58	13	Boston.....	do vingt-cinq jours.
17 do	Helen Story.....	58	13	do	do dix-sept jours.
17 do	Helen G. Wells.....	90	17	Gloucester.....	do trois jours.
26 do	Mildred V. Lee.....	102	17	do	do deux jours.
28 do	Shenandoah.....	105	15	do	do do
3 août.	Puritan.....	84	15	do	do do
6 do	Helen Story.....	58	13	Boston.....	do do
13 do	Lizzie I. Greenleaf.....	88	15	Gloucester.....	do trois jours.
20 do	Argo.....	108	17	do	do do
22 do	Robin Hood.....	88	15	do	do deux jours.
23 do	Arthur Binney.....	112	22	Boston.....	do do
25 do	Elsie F. Rowe.....	55	13	Gloucester.....	do cinq jours.
27 do	Mildred V. Lee.....	102	15	do	do trois jours.
28 do	Mariner.....	107	17	do	do une semaine.
1er sept.	Helen Story.....	55	13	Boston.....	do deux jours.
2 do	Bertha Vickerson.....	136	20	Boothbay, Maine...	do quatre mois.
4 do	Amy Hamson.....	103	17	Boston.....	do trois ours.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
10 sept.	Clara P. Sewell.....	50	13	Gloucester.....	Parti depuis cinq jours.
10 do	Mispah.....	60	13	do	do do
10 do	Helen Story.....	55	13	Boston.....	do douze jours.
14 do	Alva.....	97	17	Gloucester.....	do six semaines.
17 do	Valkyria.....	132	19	do	do six mois.
17 do	Grace C. Hadley.....	63	11	do	do deux jours.
17 do	Carlenton Belle.....	132	20	Provincetown.....	do quatre mois.
21 do	Nelson Y. McFarland.....	65	11	Gloucester.....	do trois semaines.
22 do	Meldred V. Lee.....	102	17	do	do deux jours.
22 do	Gladiator.....	107	17	do	do une semaine.
24 do	Gladiator.....	107	17	do	do deux jours.
1er oct.	Talisman.....	118	21	do	do deux semaines.
1er do	Essex.....	111	17	do	do deux jours.
1er do	Vigilant.....	87	17	do	do do
1er do	Eliza F. Rowe.....	55	13	do	do deux semaines.
4 do	Penta.....	94	17	do	do une journée.
4 do	Davy Crocket.....	80	16	do	do trois jours.
4 do	Wm. E. McDonald.....	93	16	do	do do
4 do	Mabel Kenneston.....	78	13	do	do quatre jours.
4 do	John E. McKenzie.....	124	21	do	do une semaine.
6 do	Mispah.....	60	11	do	do do
6 do	Mary Story.....	60	11	do	do do
6 do	Maud M. Story.....	71	11	do	do do
do	Talisman.....	118	21	do	De la côte <i>via</i> Shelburne.
9 do	Edward A. Rich.....	79	15	do	Parti depuis deux jours.
9 do	Oliver Eldridge.....	68	12	do	do trois semaines.
9 do	Mary Fernald.....	76	13	do	do une semaine.
12 do	Judique.....	115	17	do	do quatre mois.
12 do	E. R. Rich.....	79	15	do	do cinq jours.
12 do	Mary Fernald.....	76	13	do	do dix jours.
12 do	Elsie M. Smith.....	106	17	do	do deux jours.
12 do	Judique.....	115	17	do	do quatre mois.
15 do	Elsie M. Smith.....	106	17	do	do une semaine.
17 do	Ethel.....	68	11	do	do trois jours.
17 do	Canopus.....	68	12	do	do deux semaines.
17 do	Lawrence Murdock.....	63	11	do	do une semaine.
19 do	Annie E. Quiner.....	92	17	Bucksport, Maine ...	do quatre mois et demi.
20 do	Hereward.....	85	11	Gloucester.....	do trois semaines.
23 do	James & Ella.....	85	17	do	do deux mois.
25 do	Talisman.....	118	21	do	do huit jours.
26 do	Willie M. Stevens.....	76	12	do	do une semaine.
26 do	Carrier Dove.....	82	15	do	do quatre mois.
31 do	Hazel Onieta.....	104	17	do	do trois mois.
31 do	Florence A. Stream.....	90	17	do	do deux jours.
1er nov.	Gladiator.....	107	17	do	do do
1er do	Lizzie B. Adams.....	58	13	do	do quatre jours.
1er do	Atalanta.....	98	17	do	do deux jours.
1er do	Pola Wave.....	86	11	do	do quatre jours.
1er do	Oresa.....	82	15	do	do trois jours.
2 do	A. R. Crittenden.....	81	13	do	do deux semaines.
3 do	Ethel B. Jacobs.....	125	17	do	do quatre semaines.
3 do	Edward Trevoy.....	88	17	do	do deux jours.
3 do	Abbie M. Deering.....	96	17	do	do trois jours.
3 do	Shenandoah.....	105	18	do	do cinq jours.
3 do	American.....	118	19	do	Abri.
3 do	Nelson Y. McFarland.....	65	12	do	Parti depuis vingt-cinq jours.
3 do	Edward Trevoy.....	88	17	do	do
5 do	Mabel Leighton.....	71	11	do	do trois semaines.
9 do	Edward B. Holmes.....	67	12	do	do deux semaines.
14 do	Edward A. Perkins.....	86	17	do	do trois jours.
16 do	American.....	118	19	do	do deux jours.
16 do	Willie M. Stevens.....	76	13	do	do quatre semaines.
19 do	Senator Salsbury.....	102	18	do	do deux mois et demi.
19 do	American.....	118	19	do	do cinq jours.
19 do	Blue Jacket.....	110	..	do	do

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
19 nov.	Edith Prior.....	105	19	Gloucester.....	Parti depuis cinq jours.
20 do	Hattie D. Lennell.....	90	17	do	do cinq semaines.
22 do	Wm. E. McDonald.....	93	13	do	do une semaine.
24 do	Ethel.....	68	13	do	do deux jours.
26 do	Elector.....	108	8	do	do do
26 do	Ethel B. Jacobs.....	125	8	do	do do
26 do	Ethel.....	68	13	do	do quatre jours.
28 do	Olis P. Lord.....	71	13	do	do quatre semaines.
28 do	Latona.....	103	19	do	do deux jours.
28 do	Shenandoah.....	105	18	do	do trois jours.
28 do	Lottie Gardener.....	111	19	do	do une semaine.
28 do	Kearsey.....			do	A Terre-neuve pour hareng gelé.
28 do	Cecil H. Lowe.....			do	do do
29 do	American.....	118	19	do	Parti depuis deux jours.
29 do	Edith M. Prior.....	105	19	do	do deux jours.
29 do	Edward Trevooy.....	88	17	do	do trois jours.
5 déc.	Mabel Leighton.....	71	11	do	do quatre semaines.
8 do	Harvester.....	101	19	do	do une semaine.
8 do	Abbie M. Deering.....	96	17	do	do huit jours.
10 do	Frank A. Rackliff.....	99	17	do	do trois jours.
14 do	Glorianna.....	105	19	do	do deux jours.
14 do	James G. Blaine.....	98	17	do	do cinq jours.
15 do	Columbia.....	117	7	do	do trois jours.
17 do	Samuel R. Crane.....	74	11	do	do quatre semaines.
17 do	Belle Franklin.....	75	15	do	do trois jours.
17 do	Polar Wave.....	86	12	do	do cinq jours.
18 do	Louisa Polleys.....	69	12	do	do quatre semaines.
18 do	Garling.....	115	21	do	do deux jours.
24 do	Rigel.....	107	19	do	do deux semaines.
25 do	Essex.....	111	17	do	do deux jours.
26 do	Harvester.....	101	19	do	do une semaine.
29 do	Penobscot.....	85	17	do	do do
31 do	D. A. Wilson.....	86	5	Salem, Mass.....	do quatre semaines.
31 do	Rigel.....	107	19	Gloucester.....	do trois semaines.
31 do	Essex.....	111	17	do	do huit jours.
31 do	Harry G. French.....	95	17	do	do deux jours.
31 do	Andrew Burnham.....	74	6	Boston.....	do trois semaines.
31 do	Willie Swift.....	96	8	Provincetown.....	do un mois.
31 do	Latona.....	104	19	Gloucester.....	do trois jours.
31 do	Judique.....	115	19	do	do deux jours.

La liste suivante de navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau dans la baie du Nord et sur la côte du Cap pendant les campagnes de 1892 et 1893, avec le nom de leur patron et celui du port de partance et le chiffre de leur capture, offre de l'intérêt.

Liste des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche sur la côte du Cap, 1892.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
	*Harry G. French	95		Gloucester	293
	*Hattie M. Graham	133½	Jos. E. Graham	do	1,044
	*Herbert M. Rogers	74	John Aiken	do	450
	Rush Light	63	J. Cluett	do	245
	Wm. M. Gaffney	71		do	575
	Hustler	93		do	640
	Iolanthe	70		do	2·11
	Geo. F. Edmunds	138	W. C. Poole	do	7·98
	Agnes E. Downes	85	Thomas Parris	do	4·33
	*Norumbega	102½	John McKinnon	do	8·43
	Ethel B. Jacobs	115	Sol. Jacobs	do	1,510
	Alice C. Jordan	82	J. H. Warren	do	474
	*S. F. Maker	109	B. F. Payson	do	584
	Grayling	115	Charles Harty	do	1,102
	*Yosemite	140	J. W. McFarland	do	1,167
	Margie Smith	58	Nat. Smith	do	550
	*Harvard	106½	Joe Swim	do	420
	*Davy Crockett	81	— Kendles	do	470
	Alice S. Hawkes	60	Steven M. Cole	do	535
	Fredonia	109		do	220
	M. S. Ayers	76	John O'Brien	do	598
	Lizzie M. Center	77	Joseph Smith	do	550
	*Lucille	99	Martin Welch	do	50
	Herald of the Morning	68	Levi N. McLean	do	188
	Henry Ellsworth	56		do	90
	*Two Forty	39	Jesse Lewis	do	390
	*Mary E. Webb	11	Wm. Whitman	do	27
	Sarah E. Babson	46	Sol. Rowe	do	340
	Ambrose H. Knight	87	John Gorman	do	410
	Caroline Vought	80	John Seavey	do	90
	Geo. W. Pierce	59	— Orchard	do	410
	Ellen Lincoln	109	— Cook	Southport	925
	Lilla B. Fernald	81	— West	do	275
	Lizzie Maud	79	Ben. Spurling	do	530
	Henry Morgenthaw	85	— Smith	do	365
	F. H. Smith	70		do	470
	Henriette Francis	73	Wm. Edward	do	310
	Martha C.	75		Gloucester	237
	*Augusta H. Johnson	62		do	145
	*Notice	63	E. Whorff	do	150
	*F. W. Homans	63	Wm. Gould	do	140
	*Sunshine	63	James Bowie	do	140
	*Eastern Queen	57	Richard Jackman	do	100
	*Anna H. Frye	64	John Collins	do	118
	Gatherer	91		do	140
	*Mabel R. Bennett	115	Joseph Smith (1er voy.)	do	236
	*A. D. Story	99		do	40
	*Wm. H. Oakes	67		do	110
	*M. H. Perkins	72		do	80
	*Harry L. Belden	117	Maurice Wbalen	do	275
	*Maggie E. McKenzie	162	Andrew McKenzie	do	240
	*Henry M. Stanley	112	I. Eaton	do	260
	*Thetis	91		do	80
	*Alton S. Marshall	134		do	44
	*Grace L. Fears	84½	— Robbins	do	10

* Pêche du maquereau dans la baie du Nord.

Rapport des Pêcheries.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau sur la côte du Cap, campagne de 1893.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
Mars...	*Ethel B. Jacobs.....	115	Sol. Jacobs.....	Gloucester.....	443
	*Argo.....	108	F. D. McKown.....	do.....	150
	Henry W. Longfellow.....	77	Richard Warren.....	do.....	270
	Centennial.....	110	.....	.....	47
	Grayling.....	115	Charles Harty.....	.....	251
	*Harvard.....	106	Joe Swim.....	.....	470
	*Nellie M. Davis.....	89	William Corkum.....	.....	300
	Joseph Rowe.....	127	Reuben Cameron.....	1er navire au marché	
	Hattie and Lottie.....	96	— Dennis.....	.....	156
	John M. Plummers.....	95	John Orchard.....	Portland.....	100
	Laura Bell.....	78	.....	do.....	80
	*Nathan Cleaves.....	76	.....	do.....	242
	*Senator Lodge (perdu, 1893).....	95	John C. Mills.....	Gloucester.....	260
	Robert J. Edwards.....	80	.....	do.....	120
	*Herbert M. Rogers.....	73	John Kendles.....	do.....	170
	Lizzie M. Center.....	77	Robert Smith.....	do.....	280
	J. J. Clark.....	66	Charles Keene.....	do.....	110
	*Lottie Gardner.....	111	Thomas Parris.....	do.....	140
	*Mabel R. Bennett.....	115	Joseph Smith.....	do (la g. ligne)	550
	*Alva.....	97	Chris. Carrigan.....	do.....	150
	*Hattie M. Graham.....	133	Joseph E. Graham.....	do.....	220
	*Norumbega.....	120	John McKinnon.....	do.....	170
	*George F. Edmunds.....	141	M. McKown.....	do.....	500
	*Eliza H. Parkhurst.....	115	John Marr.....	do.....	50
	*S. F. Maker.....	104	B. F. Payson.....	do.....	184
	Caroline Vought.....	80	John Seavey.....	do.....	50
	*Yosemite.....	115	John M. McFarland.....	do.....	430
	Minerva.....	61	Frank Foster.....	do.....	90
	Col. J. H. French.....	79	.....	do.....	
	*Martha C.....	75	Frank Hall.....	do.....	370
	Eddie Davidson.....	78	.....	do.....	
	Mabel W. Woolford.....	104	.....	.....
	Volunteer.....	102	Seth Ellis.....	Gloucester.....	38
	*M. S. Ayers.....	76	John O'Brien.....	do.....	200
	Wm. H. Cross.....	56	Sol. Rowe.....	do.....	
	*Herald of the Morning.....	68	Levi D. McLean.....	do.....	
	Andrew Burnham.....	86	John Blake.....	do.....	
	*Emma.....	77	H. McKown.....	Portland.....	300
	Lizzie Maud.....	79	Ben. Spurling.....	do.....	465
	Henry Morganthan.....	83½	Andrew Smith.....	do.....	180
	*Ellen Lincoln.....	92	— Cook.....	.....	400
	Miantonomah.....	73	Edward Joyce.....	.....	60
	Henrietta Frances.....	74	Wm. Edwards.....	.....
	Stowell Sherman.....	88	Samuel Hatch.....	Provincetown.....	220
	Mary A. Clark.....	80	Thomas Cunningham.....	Gloucester.....	200
	*Margurite Haskins.....	120	Eben Lewis.....	.....	640
	*Jennie Seaverns.....	107	Mat. Parks.....	.....
	Lewis H. Giles.....	129	J. H. Warren.....	Gloucester.....	580
	Abbie F. Morris.....	77	Harvey Anderson.....	do.....	110
	John S. Presson.....	88	.....	.....	155
	James A. Garfield.....	70	John Walsh.....	Gloucester.....	160
	Hereward.....	85	John Diggins.....	do.....	50
	Rush Light.....	64	Roy Kimbell.....	do.....	230
	Commonwealth.....	81	Ed. A. Horton.....	do.....	35
	Ambrose H. Knight.....	87	John Gardman.....	do.....	120
	Laura Nelson.....	85	J. A. Cromwell.....	do.....	200
	*Ramona.....	84	— Croucher.....	do.....	176
	*Fredonia.....	109	John Gray.....	do.....	275
	American.....	118½	.....	.....	260
	*Lucillo.....	99	Martin Welch.....	Gloucester.....	220
	Margie Smith.....	58	Nat. Smith.....	do.....	90
	*Harry L. Beldan.....	117	Maurice Whalen.....	do.....	221
	Agnes E. Downes.....	81	— Cole.....	do.....	240
	Addoe Winthrop.....	73	Willard Pool.....	do.....	280
	*Geneva Mertis.....	43	.....	do.....	130

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau sur la côte du Cap, campagne de 1893—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
	*James G. Blaine.....	98	John McDonald	Gloucester.....	220
	Rapid Transit	80	.....	do	130
	W. H. Wellington (perdu)...	81	Alex. Grant	do s'en retour.	175
	*Landseer	94	A. McGinn	Gloucester.....	226
	Lilla B. Fernald.....	78	James Ellsworth.....	do	300
	*J. S. Glover.....	54	James Maxwell.....	do	140
	Maud B. Wetherell.....	102½	.....	do	140
	*G. M. Pierce	59	W. Orchard	Portland	140
	*Hattie E. Worcester.....	112	John Aiken.....	Gloucester.....	

* Deux voyages de pêche dans la baie.

Rapport des Pêcheries.

LISTE des seigneurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche dans la baie du Nord
et à Sydney, 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Capture de maquereau.
1894.					Brls.
12 juillet	Gardner W. Tarr.....	63	Gloucester.....	Parsons.....	185
12 do	Thomas F. Baird.....	96	do.....	Nass.....	200
15 do	Norumbega.....	120 $\frac{1}{2}$	do.....	McKinnon.....	275
17 do	Quick Step.....	99 $\frac{1}{2}$	do.....	Cahoon.....	194
20 do	Charles Levy Woodbury.....	100 $\frac{1}{2}$	do.....	McLean.....	20
20 do	Hattie M. Graham.....	133 $\frac{1}{2}$	do.....	Graham.....	200
20 do	S. F. Maker.....	104	do.....	Payson.....	205
20 do	Lucy W. Dyer.....	78	Portland.....	Jackman.....	200
18 do	Mabel R. Bennett.....	115	Gloucester.....	Smith.....	578
21 do	Herald of the Morning.....	68	do.....	McLean.....	240
21 do	James G. Blaine.....	98	do.....	McDonald.....	240
22 do	John E. McKenzie.....	124	do.....	McDonald.....	140
22 do	Ethel B. Jacobs.....	125	do.....	Jacobs.....	400
22 do	John M. Plummer.....	95	do.....	Orchard.....	100
22 do	Hattie Mand.....	87	Portland.....	Keene.....	Pas de rapp.
22 do	Hattie D. Linnel.....	90	Gloucester.....	Hall.....	220
22 do	Eliza H. Parkhurst.....	115	do.....	McPhee.....	300
22 do	Alva.....	97	do.....	Carrigan.....	225
22 do	Lewis H. Giles.....	128	do.....	Warren.....	Pas de rapp.
25 do	American.....	118 $\frac{1}{2}$	do.....	Swim.....	225
28 do	Geo. W. Pierce.....	59	Portland.....	Orchard.....	75
29 do	Ellen Lincoln.....	92	do.....	Gallant.....	95
29 do	Yosemite.....	115	Gloucester.....	McFarland.....	180
29 do	Kearsage.....	101	do.....	Mills.....	223
29 do	Centennial (Boat).....	5	do.....	Bearse.....	10
29 do	Charlotte (Seized).....		Boston.....	Silva.....	6
26 do	Golden Hope.....	101	Gloucester.....	Cluett.....	Pas de rapp.
26 do	Lottie Gardner.....	111	do.....	Parris.....	180
2 août	William H. Foye.....	67	do.....	Whitley.....	Perdud. la B
2 do	Sloop "Wanda".....		do.....	Seeley.....	30
9 do	Norman Fisher.....	76	do.....	Anderson.....	225
5 sept.	James A. Garfield.....	70	do.....	Aiken.....	30
10 do	Harry G. French.....	95	do.....	Grant.....	30
10 do	Edith L. Walen.....	79	do.....	McLean.....	Pas de rapp.
10 do	Harvard.....	106	do.....	Swim.....	187
10 do	Joseph Rowe.....	127	do.....	Cameron.....	80
10 do	Mondego.....	100	do.....	Corkham.....	3
10 do	Alice C. Jordon.....	82	do.....	Cook.....	73
10 do	Centennial.....	118	do.....		18
10 do	Rapid Transit.....	80	do.....		60
10 do	Davy Crockett.....	80	do.....		Pas de rapp.
10 do	Steamer Hurricane.....	19	Baie Booth.....	Carroll.....	100
10 do	Oliver Cromwell.....		Provincetown.....		Seines, 325.

LISTE des seigneurs des États-Unis qui ont fait la pêche au sud et sur la côte du Cap, campagne de 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Barils.
1894.					
17 mars	Ethel B. Jacobs	125	Gloucester.	Sol. Jacobs	337
19 do	Helen F. Whitten	127	do	Charles Blatchford	300
19 do	Mondego (new)	100	do	William Corkham	370
19 do	Harvard	106	do	Joseph Swim	420
19 do	James A. Garfield	70	do	John Aiken	330
19 do	Kearsage (new)	101	do	John C. Mills	430
19 do	Fredonia	109	do	Thaddeus Morgan	280
19 do	Lewis H. Giles	128	do	Jed H. Warren	430
19 do	Hattie M. Graham	133	do	Joseph E. Graham	430
19 do	Joseph Rowe	127	do	Reub. Cameron	*404
19 do	James G. Blaine	98	do	John McDonald	320
28 do	Rapid Transit	80	do	John Vautere	320
28 do	Marguerite Haskins	96	do	Eben. T. Lewis	400
28 do	Norumbega	120 $\frac{3}{4}$	do	John McKinnon	480
28 do	M. L. Ayers	76	do	Edward Kimball	400
28 do	Agnes E. Downs	81	do	Sol. Rowe	70
29 do	Grayling	87	do	Charles Harty	300
29 do	Henry W. Longfellow	77 $\frac{3}{4}$	do	Roy Kimball	300
29 do	Alva	97	do	Cris. Carrigan	350
29 do	Charles Levy Woodbury	100 $\frac{3}{4}$	do	Edward McLean	340
29 do	Alice C. Jordan	82	do	Joshua Cook	280
29 do	Miranda (new)		do	Al. Miller	300
29 do	Yosemite	115	do	John W. McFarland	454
29 do	Addie Winthrop	77	do	H. Mitt McKown	280
29 do	Mabel B. Bennett	115	do	Joseph Smith	†555
29 do	Lottie Gardner	111	do	Thomas Parris	480
29 do	Lizzie M. Center	77	do	Robert Smith	350
29 do	Minerva	61	do	Frank Foster	211
29 do	Davy Crockett	80	do		210
29 do	George F. Edmunds	142	do	George F. Haymer	480
29 do	Andrew Burnham	86	Boston	John Blake	200
29 do	Ellen Lincoln	92	Portland.	Gilbert Galant	170
29 do	Caroline Vought	80	do	John Seavey	350
29 do	Eddie Davidson	78	Boston	Thomas Cromwell	400
29 do	Centennial	110	Gloucester	Russell T. Terry	340
29 do	Hattie & Lottie	96	Dennis		220
8 avril	Lulu E. Wilber	100	do		200
8 do	Jeanie C. Phillips	53	Swampscott		220
16 do	Lizzie Maud	79	Portland	Ben. Spurling	400
16 do	Harry G. French	95	Gloucester	William Grant	430
16 do	Pendragon	68	do		280
16 do	Thomas F. Bayard	96	do	Oscar Nauss	50
16 do	Eliza H. Parkhurst	115	do	Aeneas McPhee	360
16 do	Henrietta Francis	74	Portland.	Wm. Edwards	300
16 do	Quick Step	99	Gloucester	Wilson Cahoon	220
16 do	Stowell Sherman	88	Provincetown	Sam. Hatch	370
16 do	Alice	85	do	Josiah Chase	330
16 do	Lizzie Smith	73	do	Ben. Beason	198
16 do	Addie F. Cole	72	do	Oren Cobb	86
16 do	Frank Butler	71	do	Jacob Rich	150
16 do	Charles R. Washington	79	do	Caleb Rich	300
16 do	Lucille	99	Gloucester	Martin Welch	425
16 do	Edith S. Walen	79	do	Lewis McLean	320
16 do	Mertis H. Perry	59	do	— Perry	185
16 do	Fannie W. Freeman	90	do	Willard C. Poole	365
16 do	Harry L. Belden	117	do	Maurice Whalen	450
16 do	Elsie M. Smith	107	do	John O'Brien	180
16 do	Herald of the Morning	68	do	Levi N. McLean	315
16 do	Margie Smith	58	do	Nat. Smith	270
16 do	American	119	do	Jos. Swim	395
16 do	J. J. Clark	66	do	Charles Keene	240
16 do	Flora Temple	50	do	Pas de rapport	
16 do	Hattie D. Linnell	89	do	Frank Hall	502
16 do	S. F. Maker	104	do	B. Frank Payson	470
16 do	Lilla B. Fernald	78	Portland.	James Ellsworth	250

* 8,000 frais. † Haute ligne (1894).

Rapport des Pêcheries.

LISTE des seigneurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche au sud et sur la côte du Cap,
campagne de 1894—*Fin*.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Barils.
1894.					
16 avril	John E. McKenzie.....	124	Gloucester (nouv.)	Wm. B. McDonald.....	250
16 do	Canopus.....	68	do	Sylvanus McPhee.....	150
16 do	Norman Fisher.....	76	do (nouv.)	Harvey Anderson.....	240
16 do	Vanguard.....	44	Bristol.....	Flar McKown.....	200
16 do	Steamer Hurricane.....	19	Portland.....	Frank Carroll.....	210
16 do	J. S. Glover.....	54	do	James Maxwell.....	250
16 do	Wide Awake.....	66	do		300
16 do	Henry Morganthan.....	86	do		250
16 do	Mertie & Delmer.....	76	Dennis.....		280
16 do	Nathan Cleaves.....	76	Portland.....		250
16 do	Maud S.....	76	do		200
16 do	Ethel & Addie.....	86	do		280
16 do	Fannie A. Spurling.....	82	do	Obadiah Crouse.....	220
16 do	Charlotte.....	68	Boston.....		175
16 do	Nannie E. Waterman.....	76	do		180
16 do	Geo. W. Pierce.....	59	Portland.....	M. Orchard.....	200
16 do	Cynosure.....	69	do		180
16 do	John M. Plummer.....	95	do	John Orchard.....	150
16 do	Roulette.....	79	Boston.....		175
16 do	F. H. Smith.....	71	North-Haven.....		160
16 do	Maud B. Wetherell.....	103	Boston.....		265
16 do	Hattie Maud.....	87	Portland.....		250
	Total.....				25,137
	Le rapport de la N.-Angl. est.....				25,000

87 navires ont fait connaître leur capture.
8 " n'ont pas fait rapport.

Total..... 95 navires.

RAPPORT DU CAPIT. E. DUNN, SUR LES OPÉRATIONS DU CROISEUR *PETREL* SOUS SON COMMANDEMENT, PENDANT LA CAMPAGNE DE 1894.

Le 22 mars je reçus ordre de mettre le steamer en commission le 15 avril; mais par suite de réparations inattendues qu'il fallut faire à la chaudière, je ne pus partir d'Owen-Sound pour le lac Erié que le 23 du même mois, et nous arrivâmes le 28 à Amherstburg. Le 30, suivant mes instructions, je croisai parmi les îles canadiennes, Pointe Pelée, Rondeau et dans d'autres parties du lac Erié où l'on disait que des Américains faisaient la pêche.

Le 9 mai les steamers américains *Visitor* et *Leroy Brooks* furent saisis par moi pour contrevention aux lois de pêche. Quoique ces captures ne fussent pas très importantes, elles eurent un effet très salutaire: de tout l'éché pas un navire américain ne revint dans ces eaux. Après avoir été libéré de la garde de ces deux navires je fis croisière dans le bas du lac jusqu'à Port-Dover, et de là jusqu'à Port-Colborne, ayant l'inspecteur O'Leary et le garde-pêche Kerr à mon bord. Dans cette croisière nous fîmes la rencontre du steamer-patrouille *Dolphin*, dont le capitaine nous apprit la saisie du remorqueur américain *Grace* à un demi-mille environ de l'endroit où la goélette *C. B. Benson* avait fait naufrage. Je me rendis aux alentours de la goélette naufragée, et, croyant que c'était mieux, je mesurai la distance qu'il y avait de cet endroit à la rive canadienne; je constatai qu'elle était de 6½ nœuds à partir de l'épave jusque par le travers de la balise en dehors de Port-Colborne, ce qui prouve que la saisie avait été bel et bien opérée dans les eaux canadiennes.

L'inspecteur O'Leary resta à bord pendant près d'une semaine et fit des investigations au sujet d'une plainte portée à l'effet que des Américains continuaient à pêcher dans nos eaux. Il s'est convaincu que cette plainte était absolument sans fondement.

Je continuais à croiser jusqu'au 8 juin, alors que, suivant mes instructions, je me rendis au lac Huron et à la baie Georgienne, où je croisai jusqu'au 21 juin. Ce même jour et les suivants je fis l'inspection d'un certain nombre de scieries, à propos de dépôts de sciure et autres rebuts de moulins. A une exception près, je constatai que tous observaient la loi. Des procédures furent prises contre le propriétaire de la scierie qui avait enfreint le règlement; mais par suite de mes fréquentes absences de la baie Georgienne la cause n'est pas encore jugée, quoiqu'elle ait fait l'objet d'un rapport.

Le 26 juin, toujours suivant les instructions reçues, je me rendis de nouveau au lac Érié, et en descendant je réglai plusieurs contestations de permis de pêche à Bayfield, Ontario. J'arrivai à Amherstburg le 2 juillet. Pendant les quelques jours qui suivirent, je transportai M. Hodgins, l'agent du ministère de la justice, qui faisait des investigations au sujet des accusations portées contre les steamers américains *Visitor* et *Leroy Brooks*.

Le 7 juillet, en croisant sur les bords du lac, je pris des renseignements au sujet de lignes que l'on disait avoir été tendues en contravention du règlement. Je ne pus en découvrir les propriétaires, quoique j'aie appris par la suite qu'elles appartenaient à des pêcheurs américains. Je parvins, cependant, à saisir et détruire plus de deux milles de lignes tout amorcées qui prenaient principalement de la barbu.

Le 9 juillet je commençai à croiser le long de la côte pour compter et inspecter tous les rets à enclos tendus depuis l'embouchure de la rivière Détroit jusqu'à Long-Point. Je n'en trouvai pas qui ne fussent point l'objet d'un permis. Vers cette époque de l'année les pêcheurs commencent à retirer leurs rets à enclos, attendu que l'eau devenant chaude, le poisson s'en va en eau plus profonde dans le lac.

Pendant que j'étais aux alentours de Port-Dover, M^r E. Harris, gérant de la Compagnie de poisson de Long-Point, me dit que la pêche était meilleure qu'elle ne l'avait été depuis nombre d'années, ce qu'il attribuait à la présence, dans ces eaux, du croiseur qui empêchait les étrangers de molester les terrains de pêche. Partant de Long-Point je croisai en remontant le lac et en me tenant à 8 ou 10 milles au large; je ne rencontrai ni bateaux pêcheurs ni traces de pêche étrangère.

Le 21 juillet je reçus ordre de chercher et saisir le steamer américain *Louise* pour infractions aux lois de pêche. Je croisai aux alentours de Pointe-Pelée, et, le 23, je réussis à opérer la saisie de ce steamer, que j'amenaï à Amherstburg et plaçai sous la garde du receveur Gott de cet endroit.

Le 31 juillet je repartis pour le lac Huron et la baie Georgienne. Le 10 je reçus ordre d'examiner les livres de la Compagnie de poisson de Buffalo ayant trait à la cause de MM. J. et C. Noble. Je fis rapport du résultat de l'examen. Je me rendis ensuite à Gore-Bay, où je fus rejoint par le garde-pêche P. H. Elliott, avec qui je fis des investigations dans la cause de l'ex-garde-pêche John Jackson et relativement à des pêches illégales faites au moyen de rets à trappes. Du 17 au 30 j'employai tout mon temps à chercher avec le grappin des rets à trappes, et j'obtins de bons résultats, car je réussis, le 17, à confisquer et détruire neuf très grands rets à trappes évalués à \$675. Le garde-pêche Elliott en a aussi saisi et détruit trois. Le 18, à la hauteur des "Limestones", j'en saisis et détruisis sept autres évalués à \$525, et qui contenaient une grande quantité de poisson. Le garde-pêche Elliott et ses hommes réussirent encore à en confisquer trois. De nouveau, le 24, au large de "Limestone" en haut, je parvins à découvrir et détruire cinq rets à trappes qui contenaient un peu de poisson et qui étaient évalués à \$375. Le 30, le garde-pêche Elliott quitta notre bord.

En panne à la Rivière-des-Français, je reçus du douanier instruction de chercher et saisir le remorqueur américain *Parker* pour remorquage illégal. Jusqu'au 13 septembre je croisai dans ces eaux, guettant ce bateau; mais l'épaisse fumée provenant des incendies de forêts m'empêcha de réussir. Toutefois, je parvins à saisir et détruire, au havre des Serpent-à-Sonnettes, deux grands rets à trappes évaluée à \$100.

Rapport des Pêcheries.

Le 11 septembre le commandant Wakeham, accompagné des membres de la commission américaine des pêcheries, montèrent à mon bord, à Collingwood. Ils nous quittèrent à Thessalon le 16, après avoir visité plusieurs stations de pêche.

Le 21 septembre, pendant que je faisais jouer les grappins au large de Lion's-Head, je réussis à accrocher deux grands rets à trappes que je fis détruire; ils étaient évalués à \$100.

Je continuai dans les eaux et le chenal du Nord jusqu'au 9 octobre, alors que je me rendis au lac Supérieur, après avoir pris le garde-pêche Elliott à bord, pour croiser le long de la côte. A l'île des Erables, le 12 octobre, un esquif et son grément de rets avec plusieurs paqueurs de poisson furent saisis et confisqués par le garde-pêche Elliott. Je croisai le long du rivage jusqu'à ce que j'arrivasse à Port-Arthur, où je fus rejoint par le garde-pêche McDonnell qui, avec le garde-pêche Elliott, m'accompagna jusqu'à l'extrémité de la frontière, la rivière du Pigeon.

Revenus à Port-Arthur, le garde-pêche Elliott fût informé qu'il se faisait illégalement de la pêche, dans plusieurs lacs de l'intérieur, au nord-ouest de cette localité. Il en fit rapport au ministère, qui donna immédiatement instruction de mettre fin à ces illégalités. Il me communiqua ces ordres parce qu'ils s'appliquaient à un quartier hors de sa juridiction. Je me rendis aux lacs en question, où, après des recherches actives, je parvins à faire une saisie considérable d'appareils de pêche et de poisson.

Le 28 octobre je quittai Port-Arthur en croisière de retour, emmenant avec moi un pilote afin de pouvoir relâcher aux stations de pêche les plus importantes. Le 2 novembre j'arrivai au Sault-Sainte-Marie; là je reçus l'ordre de me rendre sans retard au lac Erié, où j'arrivai le 7 et croisai aux alentours des îles canadiennes.

Le 17 novembre je réussis à opérer la saisie de 107 rets à mailles américains qui contenaient environ neuf tonnes de poisson, principalement du hareng. Le 26, près de "Hen and Chickens", je fus encore assez heureux pour saisir vingt rets américains qui contenaient une petite quantité de poisson blanc.

Le 9 novembre le *Petrel* fût inspecté par le capitaine Spain, commandant le service de protection des pêcheries, qui me donna ordre d'aller, après avoir visité encore une fois les terrains de pêche, désarmer le navire à Owen-Sound, où j'arrivai dans la matinée du 8 décembre. L'équipage fût licencié, à l'exception des mécaniciens, qui terminèrent les travaux du désarmement le 19 décembre.

Lac Erié.

Sur le lac Erié on m'a rapporté que la pêche avait été légère en général, sauf dans les alentours de Long-Point.

Nos pêcheurs canadiens ont fort bien observé les règlements sur ce lac, dont les bords dénudés aident beaucoup à la protection, attendu que les maraudeurs peuvent difficilement se cacher.

La principale capture aux alentours de Long-Point pendant les mois de l'été, s'est composée de hareng, avec une quantité considérable de doré bleu et d'autre poisson mêlé. Le lac entier me paraît manquer de poisson blanc; j'en ai vu prendre très peu pendant toute la durée de la campagne.

Frayères.

Relativement aux frayères de ce lac, son extrémité occidentale, parmi les différentes îles, semble être le rendez-vous général du hareng et du poisson blanc.

Sur le côté américain les principales frayères paraissent se trouver dans le voisinage des îles Kelly et de l'Achigan; mais ces eaux sont tellement embarrassées de rets à enclos pendant toute la saison de la fraie que le poisson, ayant très peu de chances d'y frayer, s'en va dans les eaux canadiennes, où les pêcheurs américains, munis de rets à mailles, le suivent de toutes parts. Voilà pourquoi la surveillance la plus active est nécessaire à cette époque de l'année.

Lac Huron.

J'ai constaté que la pêche avait été variable sur le lac Huron. A la hauteur de Goderich et en eau plus profonde, elle paraît avoir été au-dessus de la moyenne. On a rapporté que les rets à enclos avaient donné un faible résultat le long du rivage. Au commencement d'octobre la pêche avec rets à mailles a été excellente au large

de Kettle-Point; les remorqueurs ont levé de deux à trois tonnes de poisson d'un seul coup de grands rets. Dans le haut du lac, la pêche a été comparativement médiocre, plus spécialement dans le chenal du Nord, où les pêcheurs, ne pouvant pas même faire leurs frais, ont dû aller ailleurs. Le lac Huron semble être celui où la pêche donne le moins.

Baie Georgienne.

A quelques exceptions près, la pêche a été peu fructueuse dans la baie Georgienne. Les pêcheurs de bonne foi ont observé les règlements mieux qu'auparavant, mais le braconnage a été pratiqué en grand, principalement sur la côte nord-est, qui se prête si bien à leurs opérations. Cette partie de la baie Georgienne réclame une surveillance incessante.

Le peu de temps que le *Petrel* a pu exercer son influence salutaire dans ces eaux a eu un bon résultat pour le reste de la campagne; mais j'ai tout lieu de croire que les mêmes déprédations seront exercées l'année prochaine sur une aussi grande échelle que jamais si, comme je l'ai déjà dit, les terrains de pêche ne sont pas surveillés avec soin.

Lac Supérieur.

On rapporte aussi que la pêche a été peu fructueuse sur le lac Supérieur, et, comme la saison était fort avancée lorsque j'y suis allé, je n'ai pu y travailler aussi efficacement que s'il m'avait été possible de m'y rendre plus tôt. On m'a dit qu'il y avait eu en opération plus de rets à enclôs que le nombre autorisé, mais ils furent levés avant mon arrivée dans cette partie du lac. Ils se trouvaient principalement dans les environs de la baie Noire et sur la rive sud jusqu'à Peninsula-Harbour. J'ai constaté que les pêcheurs faisaient le braconnage dans les petits lacs de l'intérieur à l'ouest de Port-Arthur, et quoique plusieurs saisies aient été opérées, j'ai appris par des communications du garde-pêche Elliott que le braconnage se continue.

J'ai le plaisir de déclarer que les officiers des pêcheries, voyant la détermination du ministre de faire cesser toutes les illégalités, ont rempli leurs devoirs avec assiduité et répondu aux ordres que je leur ai donnés.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS.

Inauguré en 1889, ce service comptait 44 stations dès 1890; en 1892 il y en avait 52, et cette année nous en avons 55.

Tous les jours sont envoyés de ces 55 stations au bureau central à Halifax, des dépêches qui sont télégraphiées aux différents postes de pêche, etc., des provinces maritimes.

L'utilité de ce bureau est établie par l'expression d'opinion et l'approbation générale des pêcheurs eux-mêmes.

A part cela, il permet de suivre exactement les mouvements du poisson, et de la sorte je puis disposer des croiseurs de façon à surveiller aussi bien qu'il est possible de la faire les navires de pêche des Etats-Unis.

M. Hutchins a été de nouveau en charge du bureau de renseignements d'Halifax, et il s'est acquitté de ses fonctions d'une manière satisfaisante.

Ci-joints une liste des expéditeurs de dépêches et un rapport détaillé du bureau des pêcheries sur les opérations de la dernière campagne.

Le tout respectueusement soumis.

O. G. V. SPAIN

Commandant.

Rapport des Pêcheries.

Liste des expéditeurs de dépêches employés par le bureau de renseignements des pêcheries pendant la campagne de 1894.

<i>Résidence.</i>	<i>Nom.</i>
Alberton, I.P.-E.....	J. P. Brennan.
Arichat, C.-B.....	Rémi Benoit.
Arichat (Ouest) C.-B.....	C. P. LeLacheur.
Bayfield, N.-E.....	E. G. Randall.
Beaver-Harbour, N.-B.....	E. W. Cross.
Bloomfield, I.P.-E.....	John Doyle.
Campobello, N.-B.....	A. J. Clarke.
Canso, N.-E.....	Thos. C. Cook.
Caraquet, N.-B.....	M ^{lle} Elizabeth D. Chenard.
Cheticamp, C.-B.....	S. Aucoin.
D'Escousse, C.-B.....	R. F. Bourke.
Digby, N.-E.....	J. M. Viets.
Escuminac, N.-B.....	J. J. Keary.
Freeport, N.-E.....	Isaiah Thurber.
Gabarus, C.-B.....	R. McLean.
Gaspé, P.Q.....	J. J. Annett.
Georgetown, I.P.-E.....	Chas. Owen.
Grande-Manan, N.-B.....	E. A. Calder.
Grande-Rivière, P.Q.....	M ^{lle} M. A. Carberry.
Hawkesbury, C.-B.....	J. C. Bourinot.
Ingonish, C.-B.....	E. B. Burke.
Isaac's-Harbour, N.-E.....	S. R. Giffin.
L'Ardoise, C.-B.....	John McIsaac.
Liverpool, N.-E.....	J. H. Dunlop.
Lockeport, N.-E.....	J. R. Ruggles.
Longue-Pointe, P.Q.....	E. S. Vibert.
Louisbourg, C.-B.....	P. O'Toole.
Lunenburg, N.-E.....	W. A. Zwicker.
Mabou, C.-B.....	Louis McKeen.
Iles de la Madeleine... ..	J. A. LeBourdais.
Malpèque, I.P.-E.....	J. M. McNutt.
Margaree, C.-B.....	M. A. Dunn.
Meat-Cove, C.-B.....	Alex. B. McDonald.
Mnsquodoboit, Havre, N.-E.....	George Rowlings.
New-Port-Pointe, P.Q.....	M ^{me} Meunier.
North-Sydney, C.-B.....	A. G. Hamilton.
Paspébiac, P.Q.....	M ^{lle} Ada Beck.
Percé, P.Q.....	M ^{lle} Kate Beck.
Petit-de-Grat, C.-B.....	P. T. Fougere.
Pointe Saint-Pierre, P.Q.....	M ^{me} P. Bond.
Port-Hood, C.-B.....	Edward D. Tremaine.
Port La Tour, N.-E.....	J. W. Taylor.
Port-Medway, N.-E.....	E. E. Letson.
Port-Mulgrave, N.-E.....	David Murray.
Pubnico, N.-E.....	J. A. D'Entremont.
Saumon, Rivière-au-, N.-E.....	J. H. Whitman.
Sand-Point (c'té Shelburne) N.-E.R.	H. Bolman.
Sept-Iles, P.Q.....	P. E. Vigneault.
Shippigan, N.-B.....	M ^{me} A. Hamon.
Sud-Ouest, Pointe, Anticosti.....	M ^{lle} Grace Pope.
Spry-Bay, N.-E.....	W. C. Henley.
Sainte-Anne, C.-B.....	D. McAulay.
Saint-Pierre, C.-B.....	D. Urquhart.
Whitehead, N.-E.....	C. H. Feltmate.
Yarmouth, N.-E.....	F. L. Hatfield.

INDEX CHART

— OF THE —

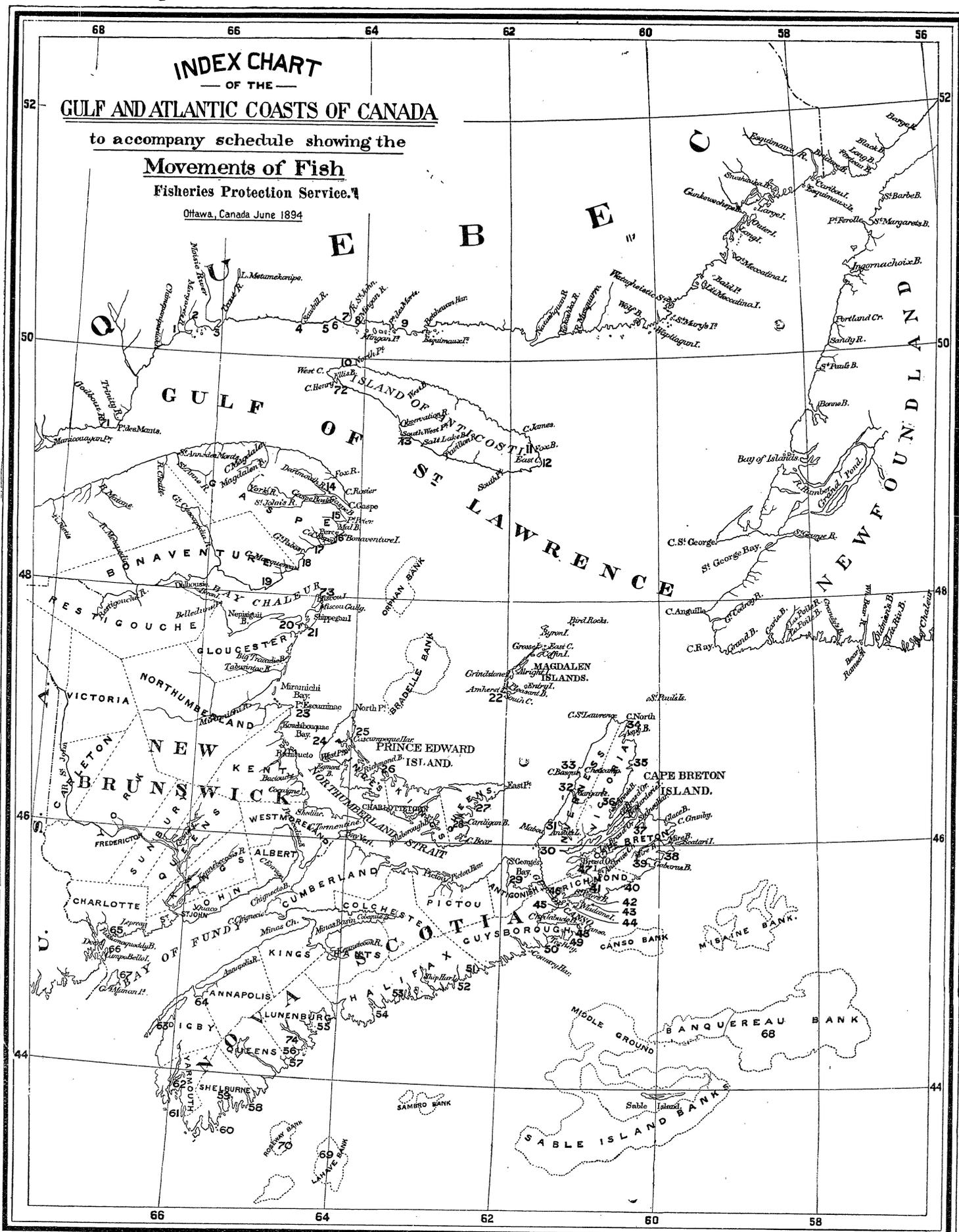
GULF AND ATLANTIC COASTS OF CANADA

to accompany schedule showing the

Movements of Fish

Fisheries Protection Service.

Ottawa, Canada June 1894



Rapport des Pêcheries.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte Atlantique du Canada pendant la campagne de 1894. Les numéros sur la carte correspondant à ceux de l'index.

COTE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
1	Sainte-Marguerite.	Flétan	Médiocre, du 23 au 30 sept.
		Lançon	Bon, du 17 juillet au 17 août.
		Morue	Passable, du 1er au 8 sept. ; orageux jusqu'au 21 ; bon le reste de la campagne.
2	Sept-Iles.....	Hareng	Bon, du 22 mai au 5 juin ; médiocre, du 1er au 7 juillet ; très bon, du 16 au 17 juillet.
		Flétan	Médiocre, juin, juillet et septembre.
		Lançon	Très bon, du 25 mai au 14 juin ; passable jusqu'au 30 ; bon, juillet et août ; médiocre le reste de la camp.
		Saumon	Passable, du 22 mai au 4 juillet.
		Morue	Bon, du 7 au 30 juin ; passable, du 1er juillet au 14 sept. ; très bon jusqu'au 30 septembre.
3	Moisie.....	Flétan	Médiocre, du 23 au 30 septembre.
		Lançon	Bon, du 17 juillet au 17 août.
		Morue	Passable, du 31 mai au 20 sept. ; bon jusqu'au 30 sept.
4	Sheldrake.....	Lançon	Pass., du 1er juin au 14 juillet ; méd. le reste de la camp.
		Saumon	Passable, du 13 au 22 juin.
		Morue	Passable, du 28 mai au 30 septembre.
5	Rivière du Tonnerre.	Lançon	Pass., du 1er au 14 juillet ; médiocre le reste de la camp.
		Morue	Passable, du 28 mai au 1er juillet ; médiocre jusqu'au 31 ; bon, août ; médiocre, septembre.
6	Magpie.....	Morue	Passable, du 28 mai au 31 août.
7	Rivière Saint-Jean..	Flétan	Bon, du 27 au 21 juillet.
		Lançon	Quelques très bonnes captures en juillet et août.
		Saumon	Bon, du 2 au 12 juin.
		Morue	Bon, juin et juillet.
8	Long. Pte de Mingan	Flétan	Bon, du 18 au 31 juillet.
		Lançon	Bon, du 18 au 30 juin ; très bon jusqu'au 1er sept.
		Saumon	Médo., du 1er au 14 juin ; pass., du 18 juin au 12 juillet.
		Morue	Bon, du 12 juin au 13 août ; médiocre jusqu'au 13 sept.
9	Pte aux Esquimaux..	Flétan	Bon, du 27 au 31 juillet.

ANTICOSTI.

10	Baie des Anglais ...	Hareng	Très bon, du 29 mai au 14 juin ; médiocre jusqu'au 30 juin ; très bon jusqu'au 14 juillet ; orageux ensuite.
		Encornet.....	Médiocre pendant août.
		Morue	Passable, du 1er au 7 juin ; très bon jusq. 18 juin ; bon jusq. 20 juin ; orageux jusqu'au 7 août ; bon jusq. 14 août ; très bon, du 24 au 31 août et du 1er au 7 oct.
11	Baie au Renard	Hareng	Très bon, du 28 au 29 ; médiocre, 31 mai ; très bon à médiocre, du 1er au 30 juin.
		Morue	Passable, 4 juin ; médiocre et irrégulier jusqu'au 30 juin ; passable, du 1er au 7 juillet et du 1er au 7 octobre.
13	Pointe Sud-Ouest....	Hareng	Passable à médiocre, du 13 juin au 20 juillet ; orageux le reste du mois ; légère capture, du 1er au 20 août lorsque le temps le permettait.
		Encornet.....	Médiocre, août et octobre.
		Morue	Bon, du 14 au 25 juin ; très bon, du 2 juillet ; bon jusq. 19 juillet ; médiocre jusq. 15 oct. ; très bon jusq. 31 oct.

GASPÉ ET BAIE DES CHALEURS.

14	Gaspé	Hareng	Très mauvais, juin juillet et août.
		Saumon	Médiocre, du 18 au 25 mai ; passable du 1er au 10 juin médiocre jusqu'au 11 juillet.
		Morue	Médiocre, 4 juin jusqu'à la fin de la campagne.
		Maquereau	Médiocre, du 12 au 31 mai.
15	Pointe Saint-Pierre..	Homard	Pass., du 1er mai au 14 juin ; mauv. le reste de la camp.
		Hareng	Bon, mai ; pass. du 1er au 15 juin ; médiocre jusqu'au 10 juillet ; bon jusqu'au 23 juillet ; très bon jusqu'au 31 juillet ; passable le reste de la campagne.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte Atlantique du Canada—*Suite.*GASPÉ ET BAIE DES CHALEURS—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
15	Pointe Saint-Pierre.	Encornet.....	Médiocre, du 1er au 15 août; passable jusqu'au 1er oct.; médiocre jusqu'au 21; très bon jusqu'au 31.
16	Percé.....	Morue.....	Médiocre, du 17 au 24 mai; pass. jusq. la fin de la camp.
		Homard.....	Passable, du 1er mai jusqu'à la fin de la campagne.
17	Grande Rivière.....	Hareng.....	Pass., du 16 avril au 1er mai; bon j. 4 juin; méd. j. 6 juill.; pass. j. 1er août; très bon j. 14 août; méd. j. 31 oct.
		Encornet.....	Très bon du 14 au 21 août; très médiocre jusqu'au 31; très bon du 14 au 21.
		Homard.....	Très bon, du 1er au 7 mai; méd. jusqu'au 4 juillet.
		Hareng.....	Bon, mai; médiocre, juin; médiocre, juillet; bon, août, sept. et octobre, lorsque le temps le permettait.
18	Pointe-Newport.....	Encornet.....	Bon, du 7 au 14 août.
		Morue.....	Passable, du 18 mai au 15 sept.; pêche abandonnée pour le reste de la campagne à cause du mauvais temps.
		Maquereau.....	Très mauvais durant la campagne.
		Homard.....	Passable, du 1er au 23 mai; très bon jusqu'au 11 juin.
		Hareng.....	Passable, du 1er au 9 mai; médiocre jusqu'au 30 juin; passable jusqu'au 31; bon jusqu'au 14 août.
19	Paspébiac.....	Encornet.....	Très bon, du 7 au 14 août et du 1er au 7 septembre.
		Morue.....	Passable, du 18 mai au 1er septembre.
		Homard.....	Pas de rapport.
20	Caraquet.....	Hareng.....	Pass., du 16 avril au 1er mai; bon jusq. 21; méd. ensuite.
		Morue.....	Pass., du 15 mai au 2 juill.; méd. jusq. la fin de la camp.
		Homard.....	Bon., du 17 au 31 mai; passable, juin.
		Hareng.....	Méd., du 5 au 14 mai; très bon j. 31; méd., du 1er juin au 15 août; pass. j. 24 sept.; bon mais irrég. j. 31 oct.
21	Shippégan.....	Morue.....	Méd., du 21 mai au 1er juin; très bon jusq. 30; bon du 1er juillet au 14 août; passable le reste de la camp.
		Maquereau.....	Médiocre, du 22 juin au 14 septembre.
		Homard.....	Méd., du 1er au 16 mai; pass. j. 24 juin; méd. j. 13 juill.
		Hareng.....	Médiocre, du 1er au 5 mai; bon le reste du mois.
		Flétan.....	Médiocre, du 14 au 25 juin.
		Saumon.....	Passable pour la campagne.
22	Iles de la Madeleine.	Morue.....	Très bon, du 4 au 30 juin; pass., juillet; méd., du 1er au 18 août; pass. jusq. 5 sept.; bon, du 14 au 21 sept., mais le mauvais temps a empêché la pêche.
		Maquereau.....	Méd., du 7 au 31 juill.; bon, du 1er au 15 août; méd. j. 31.
		Homard.....	Passable, 9 mai; bon jusqu'au 14 et 22; passable, du 14 au 30 juin; médiocre ensuite.
		Morue.....	Bon, du 23 au 29 mai; bon à passable, du 1er au 14 juin; médiocre, juillet; passable, août; médiocre, sept.
		Hareng.....	Médiocre, mai juin et juillet.
		Maquereau.....	Bon, du 26 mai au 12 juin; méd. jusq. 30; bon, du 16 juill. au 3 août; passable à mauvais jusq. 13; bon, du 15 août au 6 sept.; très bon du côté nord le 7 sept; médiocre, île à la meule, du 7 sept au 1er occ.

BAIE MIRAMICHI.

23	Escuminac.....	Homard.....	Médiocre, du 3 au 8 mai; bon jusq. 31; mauv. ensuite.
		Hareng.....	Bon, du 2 au 11 mai; médiocre jusqu'au 31.
		Saumon.....	Médiocre, du 19 mai au 19 juillet.
		Gasparot.....	Médiocre, du 25 mai au 30 juin.
		Morue.....	Pass. du 25 mai au 5 juin; bon j. 11 août; pass j. 7 sept.
		Maquereau.....	Médiocre, du 1er au 10 juillet; passable jusqu'au 5 août; médiocre jusqu'au 21; passable jusqu'au 7 sept.

ILE PRINCE-EDOUARD.

24	Mirinegash.....	Hamard.....	Très bon, du 1er au 21 mai; médiocre jusqu'au 30 mai.
		Hareng.....	Pass., du 3 au 29 mai; bon jusq. 10 juin; mauv. ensuite.
		Egrefin.....	Capture légère pour la campagne.

Rapport des Pêcheries.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Fin*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
24	Miminegash.	Merluche.....	Le poisson abondait mais la pêche a été faible.
		Flétan.....	Très bonne du 7 au 14 mai.
		Morue.....	Passable du 28 mai au 31 août.
25	Alberton	Maquereau.....	Mauvaise du 20 juin au 17 août; bonne jusqu'au 20 sept., mauvaise du 1er au 12 octobre.
		Homard.....	Passable du 3 au 31 mai, mauv. du 1er juin au 14 juillet.
		Hareng.....	Passable les 1er et 2 mai; très bonne du 4 au 7 mai, mauvaise du 16 mai à la fin de la saison.
		Merluche.....	Le poisson abondait mais la pêche a été faible.
26	Malpègue.....	Flétan.....	Passable du 7 au 14 mai.
		Morue.....	Très bonne du 21 au 31 mai, mauv. le rest. de la saison.
		Maquereau.....	Mauvaise du 6 juin à la fin de la saison.
		Homard.....	Bonne du 19 mai au 20 juin, passable jusqu'au 28 juin, bonne du 1er au 11 juillet.
28	Georgetown.....	Hareng.....	Mauvaise du 3 au 11 mai, bonne ensuite.
		Maquereau.....	Passable à bonne du 24 mai à la fin de la saison.
		Homard.....	Mauvaise du 23 juin au 31 août, bonne jusq. 8 sept.
		Hareng.....	Passable du 17 mai au 4 juin, mauvaise le rest. de la sais. Passable du 10 au 27 avril, très bonne jusq. 9 mai, bonne jusq. 5 juin, mauv. j. 25 août, b. du 21 sept. au 1er oct.
		Merluche.....	Bonne le 18 août, passable le 8 septembre.
		Encornet.....	Bonne du 15 septembre à la fin de la saison.
		Morue.....	Bonne du 23 mai au 14 juin, mauv. le rest. de la saison.
		Maquereau.....	Mauvaise du 6 au 31 juillet, très bonne du 6 au 13 août, mauvaise ensuite.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

29	Bayfield.....	Homard.....	Pass. du 26 au 31 mai, bonne j. 14 juin, mauv. j. 6 juillet.
		Hareng.....	Mauvaise du 8 au 12 mai, très bonne jusq. 31, mauvaise du 1er au 7 juin et du 1er au 7 juillet.
		Saumon.....	Mauvaise pendant la saison entière.
		Morue.....	Mauvaise du 31 mai au 4 juillet.
		Maquereau.....	Passable à bonne du 23 juin au 2 juillet, mauvaise jusq. 20, passable jusq. 10 août, pass. à mauv. jusq. 31.

CAP-BRETON.

30	Port-Hood.....	Homard.....	Passable du 5 mai à la fin de la saison.
		Hareng.....	Passable du 5 au 31 mai, la pêche d'été a manqué.
		Merluche.....	Passable du 28 juillet au 15 octobre, bonne jusq. 31.
		Egrefin.....	Passable du 4 juin au 15 octobre.
		Encornet.....	En moyenne pêche pass. mais irrég. en juil. août et sept.
		Morue.....	Passable du 5 mai au 31 octobre.
31	Mabou.....	Maquereau.....	Passable du 4 au 31 juillet, passable à mauvaise en août et sept., mauvaise du 21 au 31 oct.
		Homard.....	Mauvaise du 9 au 18 mai, bonne jusqu'au 25, mauvaise jusq. 10 juillet, passable jusqu'au 31 juillet.
		Hareng.....	Passable du 7 au 21 mai, mauvaise jusqu'au 31 août.
		Gasparot.....	Mauvaise du 10 mai au 3 juin.
		Saumon.....	Mauvaise du 11 juin au 20 juillet.
		Merluche.....	Passable à bonne du 1er août au 31 octobre.
		Egrefin.....	Mauvaise du 7 au 30 juin, passable jusqu'au 31 octobre.
32	Margaree.....	Encornet.....	Passable en août, sept. et octobre.
		Morue.....	Bonne du 17 au 24 mai, passable jusqu'au 31 juil., bonne mais irrég. en août. Les mois de sept. et oct. orag.
		Maquereau.....	Mauvaise du 3 juillet ou 31 octobre.
		Homard.....	Bonne du 16 au 31 mai, passable jusq. 31 juillet.
		Hareng.....	Mauvaise en mai, juin et juillet.
		Gasparot.....	Mauvaise du 10 mai au 16 juin.
		Saumon.....	Mauvaise en juin et juillet.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Fin.*CAP-BRETON—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
32	Margaree	Egrefin	Pass. à mauv. du 11 au 30 juin, mauv. du 24 au 31 août.
		Encornet	Très bonne mais irrég. du 25 juillet au 25 octobre.
		Morue	Pass. du 17 mai au 1er août, mauv. j. 31, bonne le 17 sep.
33	Chéticamp	Maquereau	Mauvaise du 3 au 31 juillet, commune par la suite.
		Homard	Passable du 29 mai au 31 juillet.
		Mareng	Mauv. du 1er au 31 mai, auc. péc. en juin, m. du 1er au 14
		Encornet	Mauvaise du 8 au 31 juillet, pass. à bonne ensuite.
		Morue	Mauvaise du 5 au 31 mai, pass. en juin, mauv. en juillet
			et août, pass. en sept., le temps a été orageux en oct.
34	Meat-Cove	Maquereau	Mauvaise du 17 juillet au 13 octobre.
		Homard	Très bonne du 1er au 21 mai, très bonne en juin mais il a
			fait mauvais temps, pass. à bonne le reste de la saison.
		Hareng	La pêche a manqué.
		Saumon	Pass. du 4 au 8 mai, pass. du 14 au 30 juin, m. j. 14 juil.
		Encornet	Très mauvaise toute la saison.
		Morue	Mauv. du 26 mai au 1er juin, pass. mais irrég. jusq. 30,
			mauv. en juill. et août, il a fait mauv. en sept. et oct.
		Maquereau	Mauvaise du 30 mai au 9 juillet, pass. à mauv. jusq. 31,
			mauv. jusq. 14 août, pass. du 20 au 25, mauv. en sept.
35	Ingonish	Homard	Passable du 25 mai au 31 juillet.
		Hareng	Mauvaise du 4 mai au 7 juillet.
		Saumon	Mauvaise du 4 juin au 10 juillet.
		Egrefin	Passable du 24 au 31 mai, mauvaise en juin et juillet.
		Encornet	Passable pendant toute la saison.
		Morue	Passable du 24 mai au 24 juin, mauvaise en juillet, pas-
			sable en août et septembre.
36	Sainte-Anne	Maquereau	Bonne du 28 au 31 mai, mauv. le reste de la saison.
		Homard	Passable pendant la saison.
		Hareng	Bonne en mai, mauv. en juin, pass du 1er au 14 juillet,
			mauvaise ensuite.
		Saumon	Mauvaise du 18 juin au 21 juillet.
		Merluche	Mauvaise du 23 sept. au 13 oct., pass. jusq. 20 oct.
		Encornet	Mauvaise du 10 juillet au 23 sept., très bonne le 23 sept.
		Morue	Pass. du 15 mai au 7 juin, mauv. jusq. 21, bonne le 13 oct.
		Maquereau	Bonne du 6 au 8 juin, mauvaise le reste de la saison.
37	Sydney-Nord	Hareng	Pass. du 1er au 31 mai, tr. bonne du 29 juin au 10 juill.
		Morue	Passable du 15 au 31 mai.
		Maquereau	Très bonne du 1er au 7 juin.
38	Louisburg	Homard	Mauv. du 7 au 17 mai, pass. j. 3 juin, pas. à m. j. 31 juil.
		Hareng	Passable du 26 mai au 8 août.
		Egrefin	Pass. du 4 au 30 juin, mauvaise le reste de la saison.
		Encornet	Très bonne du 24 au 31 août et du 14 au 21 sept.
		Morue	Mauv. du 17 mai au 31 août, très mauv. en sept.
		Maquereau	Mauv. du 23 au 28 mai, pass. jusq. 31, très bonne du 1er
			au 4 juin, mauvaise le reste de la saison.
39	Gabarus	Homard	Bonne du 19 au 17 mai, pass. jusq. 20, mauv. j. 31 juillet
		Hareng	Pass. à mauv. du 5 au 30 juin, mauv. en juil. pas. en août.
		Encornet	Mauv. en juillet et août, très bonne du 14 au 21 sept.
		Maquereau	Mauvaise du 1er juin au 14 septembre.
40	L'Ardoise	Homard	Passable du 22 mai au 20 juin, mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauv. du 25 mai au 31 juil., pas. en août, m. du 12 au 22 sep.
		Gasparot	Très mauvaise durant toute la saison.
		Egrefin	Mauv. du 23 au 31 mai, bonne j. 23 juin, mauv. j. 30 sept.
		Morue	Pass. du 25 au 31 mai, mauv. le reste de la saison.
		Maquereau	Passable du 5 au 12 mai, passable à bonne du 1er au 9
			juin, mauvaise ensuite.
41	Saint-Pierre	Homard	Passable du 1er mai au 31 juillet,
		Hareng	Mauvaise du 1er juin au 22 août.
		Egrefin	Mauvaise du 24 mai au 30 juin.
		Morue	Mauvaise pendant toute la saison.
		Maquereau	La pêche a complètement manqué.
42	D'Escousse	Homard	Mauv. du 14 au 21 mai, bonne jusq. 4 juin. passable jusq.
			24 juin, mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauvaise du 27 mai au 21 juin, bonne le 22 juin, mau-
			vaise ensuite.
		Merluche	Mauvaise du 13 juin au 1er septembre.
		Morue	Mauv. du 24 au 31 mai, pas. j. 30 juin, mauv. ensuite.

Rapport des Pêcheries.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

CAP-BRETON—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
42	D'Escousse.....	Maquereau.....	Mauvaise du 24 au 31 mai; passable jusqu'au 15 juin; mauvaise, du 22 juillet au 31 août.
43	Petit-de-Grat.....	Homard..... Hareng..... Saumon..... Merlin..... Egreffin..... Encornet.....	Mauvaise du 3 au 16 mai; passable jusqu'au 31 juillet. Passable du 24 mai au 1er octobre; mauvaise ensuite. Passable en juin; mauvaise du 1er au 14 juillet. Mauvaise du 24 au 31 mai et du 1er au 14 juillet. Mauvaise du 22 mai au 25 août; pass. du 24 au 31 oct. Très bonne du 27 juill. au 6 août; mauvaise jusqu'au 19; très bonne jusqu'au 31 octobre.
		Morue..... Maquereau.....	Passable du 21 mai au 18 juin; mauvaise ensuite. Très bonne du 26 mai au 2 juin; mauvaise jusqu'au 21 juin; passable du 19 au 31 oct.
44	Arichat Ouest.....	Homard..... Hareng..... Gasparot..... Egreffin..... Morue..... Maquereau.....	Passable du 9 au 25 mai; mauvaise jusqu'au 31 juillet. Passable pendant toute la saison. Mauvaise do Passable le 28 mai; mauvaise jusqu'au 31 août. Mauvaise pendant toute la saison. Très mauvaise toute la saison.
45	Arichat.....	Homard..... Hareng..... Egreffin..... Encornet..... Morue..... Maquereau.....	Passable du 12 mai au 22 juin; mauv. jusqu'au 31 juill. Mauvaise du 18 mai au 17 août; pass. jusqu'au 30 sept. Passable du 24 mai au 14 juin..... Passable du 1er au 7 août, et du 1er au 31 octobre. Passable du 12 au 31 mai; passable à mauvaise en juin; mauv. du 1er juillet au 1er sept.; pass. jusqu'au 31 oct. Passable à mauvaise du 26 mai au 14 juin; mauvaise du 1er au 14 septembre.

COTES DE LA NOUVELLE-ECOSSE, SUR L'ATLANTIQUE, À L'EST D'HALIFAX.

48	Canso.....	Homard..... Hareng..... Saumon..... Encornet..... Egreffin..... Maquereau.....	Mauvaise du 15 au 23 mai; bonne jusqu'au 11 juin; très bonne jusqu'au 13; assez bonne ensuite. Mauvaisé toute la saison; la migration a eu lieu le 12 mai. Très mauvaise toute la saison. Bonne le 26 juin et du 15 juillet au 2 août. Bonne du 23 au 31 mai; assez b. jusq. 31 juin; mauv. ens. Mauvaise du 2 au 9 juin; très bonne les 10 et 11; mauvaise ensuite.
49	Whitehead.....	Homard..... Hareng..... Gasparot..... Egreffin..... Morue..... Maquereau.....	Passable du 8 au 15 mai; mauvaise ensuite. Mauvaise du 22 mai au 20 juin; bonne jusq. 27; mauv. jusq. 27 juill.; bonne du 1er au 7 août; mauv. ensuite. Mauvaise du 22 mai au 16 juillet. Mauvaise du 22 mai au 30 juin; très mauvaise jusqu'au 1er août; mauvaise jusqu'au 31. Mauvaise toute la saison.
50	Isaac's Harbour.....	Homard..... Hareng..... Morue..... Maquereau.....	Mauvaise du 25 mai au 30 juin. Passable du 8 mai au 15 juillet. Pêche du printemps, passable; celle d'automne, bonne. Mauvaise toute la saison. Passable le 15 juin.
51	Rivière au Saumon.....	Homard..... Hareng..... Morue..... Maquereau.....	Bonne du 1er au 10 mai; pass. à bonne jusq. 31; mau. ens. Très mauvaise toute la saison. Passable toute la saison. Très bonne le 29 mai; mauvaise en juin; très bonne, du 14 au 30 septembre.
52	Spry Bay.....	Homard..... Hareng..... Morue..... Maquereau.....	Passable du 28 mai au 4 juin; mauvaise ensuite. Passable du 6 au 11 juin; mauvaise ensuite. Mauv. du 26 au 31 mai; pass. en juin et du 27 août au 14 sept. Bonne du 29 au 31 mai; mauvaise en juin.
53	Havre Musquodoboit.....	Homard..... Hareng..... Flétan..... Egreffin..... Morue..... Maquereau.....	Pass. du 11 au 26 mai; bonne j. 31; pass. à bonne en juin. Mauvaise du 15 mai au 20 août; pass. j. 31; mauv. en sept. Mauvaise du 1er au 10 juin et du 1er au 10 août. Passable du 29 mai au 30 août; mau. du 11 sept. au 31 oct. Passable à mauvaise, du 25 mai au 30 sept; mauv. en oct. Mauvaise du 30 mai au 23 juin et du 20 sept. au 31 oct.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, SUR L'ATLANTIQUE, À L'OUEST D'HALIFAX.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
55	Lunenburg	Homard	Passable en mai; très mauvaise en juin.
		Hareng	Pass. 20 au 30 mai; mauv. en juin; très mauv. en juill.; pass. en août; très mauv., 1er sept. au 14 oct.; pass. j. 31
		Egrefin	Passable du 15 au 23 juin.
		Encornet	Passable du 19 au 26 juillet; passable en août.
		Morue	Pass. du 25 au 31 mai; pass. à mauv. en juin et juill.; très bonne en août; passable en septembre et octobre.
		Maquereau.....	Pass. du 21 au 28 mai; mauv. jusq. 12 juin; très bonne les 13, 15 et 18; pass. le 16 juillet et du 14 au 31 octobre.
56	Port-Medway	Homard	Bonne du 3 mai au 8 juin; passable à mauvaise, mais irrégulière ensuite.
		Hareng	Bonne du 1er au 25 août; mauvaise ensuite.
		Gasparot	Passable du 5 mai au 10 juin.
		Saumon	Passable en mai et juin.
		Morue	Très mauv. du 3 mai au 1er août; très bonne, 24 au 31 août.
		Maquereau.....	Bonne du 30 mai au 1er juin.
57	Liverpool	Homard	Bonne du 19 au 23 mai; passable jusqu'au 14 juin.
		Hareng	Mauv. en juin; bonne le 16 juill. les 2, 12 août, les 13, 15 oct
		Gasparot	Mauvaise du 12 mai au 4 juin.
		Saumon	Peu de poissons.
		Flétan	La pêche totale dépasse celle des quelques dernières années
		Egrefin	Mauvaise toute la saison.
		Encornet.....	Mauvaise en octobre.
		Morue	Mauvaise du 12 au 31 mai; passable en juin; passable mais irrégulière en juillet, août et septembre.
58	Lockeport	Maquereau.....	Belle du 25 mai au 1er juin; mauvaise en octobre.
		Homard	Bonne du 12 au 26 mai; mauvaise ensuite.
		Hareng	Bonne le 9 juin et du 23 au 25; mauvaise du 1er au 14 juillet; bonne jusqu'au 14 septembre.
		Gasparot	Mauvaise du 12 mai au 4 juin.
		Flétan	Très mauvaise toute la saison.
		Merluche	do do
		Egrefin	Mauv. toute la saison; quelq. bonne en juill., août et sept.
		Morue	Bonne du 9 au 30 juin; mauv. en juillet; pass. jusqu'au 12 sept.; mauv. du 1er au 14 oct.; très bonne jusq. 31.
59	Sand-Point.....	Maquereau.....	Très peu de poissons.
		Homard	Bonne du 7 au 21 mai; passable, du 25 au 31; bonne jusqu'au 7 juin; bonne à mauvaise jusqu'au 30.
		Hareng	Mauv. du 1er juin au 16 juill.; pass. le 17 juill.; bonne du 1er au 9 août; très bonne du 10 au 15 septembre.
		Gasparot.....	Mauv. 1er au 14 mai; pass. 15 au 31; mauv. jus. 14 juin.
		Flétan	Passable du 5 mai au 1er août.
		Merluche	Très bonne sur les pêcheries du large toute la saison.
		Egrefin	Passable du 29 mai au 15 sept.; mauv. jusqu'au 18 oct.
		Encornet.....	Mauvaise du 1er au 7 septembre; passable le 13.
60	Port-La-Tour.....	Morue	Passable à mauvaise en juin; mauv. en juillet; passable du 1er août au 14 sept.; mauvaise jusqu'au 31 octobre.
		Maquereau	Mauvaise durant la saison.
		Homard	Mauv. du 2 au 17 mai; pass. jus. 24; mauv. jus. 15 juill.
		Hareng	Mauvaise du 21 au 31 mai; passable en juin; mauvaise en juillet, août et septembre; passable en octobre.
		Gasparot	Mauvaise du 3 mai au 12 juin.
		Egrefin	Mauvaise du 24 juin au 14 juillet.
		Morue	Mauvaise du 2 mai au 24 août.
		Maquereau	Mauvaise toute la saison.

BAIE DE FUNDY, COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

61	Pubnico.....	Homard	Passable, 1er au 7 mai et du 19 au 23; mauv. jusq. 30 juin.
		Hareng	Mauvaise du 28 juin au 5 septembre.
		Egrefin	Il en a été pris très peu.
		Morue	Passable du 17 mai au 5 septembre.
		Maquereau.....	Mauv. 16 au 22 mai; pass. jus. 14 juin; mauv. jus. 6 juill.

Rapport des Pêcheries.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

BAIE DE FUNDY, COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.		
62	Yarmouth.....	Homard.....	Très bonne du 1er au 7 mai ; passable jusqu'au 31 ; très mauvaise jusqu'au 18 juin ; bonne jusqu'au 24. *		
		Hareng.....	Passable du 22 au 28 mai ; mauvaise en juill. ; bonne en août et sept.		
		Gasparot.....	Bonne en mai. [août et sept.		
		Saumon.....	Mauvaise de mai au 7 juillet.		
		Flétan.....	Passable en mai et juin, mauvaise ensuite.		
		Egrefin.....	Passable du 18 mai au 31 juillet, mauvaise en suite.		
		Morue.....	Mauv. du 1er au 14 mai ; bonne jusq. 14 juin ; pass. jusq. 30 ; mauv. en juillet ; assez bonne en août ; bonne du 1er au 14 sept.		
		Maquereau.....	Mauvaise du 16 mai au 26 juin [août et sept.		
		63	Freeport.....	Hareng.....	Très bonne le 23 mai ; mauv. jusq. 18 juillet ; pass. jusq. 25 ; mauv. du 11 au 18 sept. ; très bonne jusq. 2 oct.
				Flétan.....	Très bonne du 24 au 31 mai. [août et sept.
Merluche.....	Pass. du 10 au 16 juill. ; bonne jusq. 23 ; pass. du 21 août				
Egrefin.....	Pass. du 10 au 16 juin ; bonne jusq. 24 ; mauv. du 24 au 31 août ; bonne jusq. 9 sept. ; pass. jusq. 1er oct.				
Encornet.....	Mauvaise du 18 au 24 juillet ; très bonne le 21 août, le 23 septembre et le 5 octobre.				
Morue.....	Passable en juillet ; mauvaise en août et septembre.				
64	Digby.....	Homard.....	Passable du 3 mai au 5 juin ; bonne jusqu'au 14 ; pas-		
		Hareng.....	Passable du 3 mai au 31 octobre. [sable jusqu'au 30.		
		Gasparot.....	Bonne du 16 au 20 juin.		
		Flétan.....	Bonne du 5 au 31 mai ; mauv. en juin ; bonne en juillet.		
		Merluche.....	Passable du 5 au 12 mai ; mauvaise jusqu'au 18 juillet ; passable à bonne jusq. 30 sept. ; pass. jusq. 14 oct.		
		Morue.....	Bonne à pass. en mai et juin ; pass. en juillet ; bonne à mauvaise du 1er au 20 août ; mauvaise ensuite.		
		Maquereau.....	Mauvaise du 25 mai au 1er juin.		

BAIE DE FUNDY, COTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

65	Havre du Castor...	Homard.....	Passable du 26 mai au 1er juin ; bonne jusqu'au 16 juin ; mauvaise ensuite.
		Hareng.....	Mauv. du 21 mai au 30 juin ; très bonne jusq. 11 juillet ; mauv. jusq. 6 avril ; pass. jusq. 15 ; bonne jusq. 21 ; les harengs de grosse taille sont très rares du 26 août au 11 octobre, mais il y a abondance de petits harengs, le reste du mois est orageux.
		Egrefin.....	Mauvaise du 19 mai au 14 juin ; bonne jusqu'au 20 ; mauv. en juillet, août et sept. ; bonne du 1er au 14 août.
		Merluche.....	Mauvaise du 3 au 21 juin ; bonne jusq. 15 juillet ; mauv. jusq. 23 août et très bonne jusq. la fin de la saison.
		Encornet.....	Aucun.
		Morue.....	Mauvaise du 16 mai à la fin de la saison.
66	Campobello.....	Maquereau.....	Aucun.
		Egrefin.....	Bonne du 19 au 30 mai ; mauvaise du 1er au 13 juillet ; très bonne le 20 juillet ; bonne en août.
		Merluche.....	Mauvaise du 14 au 30 juin ; bonne jusqu'au 21 juillet ; mauvaise jusqu'au 5 août ; bonne jusqu'au 30.
		Morue.....	Mauvaise du 17 mai au 30 juin.
67	Grand-Manan.....	Maquereau.....	Aucun.
		Homard.....	Bonne à Dark-Harbour et passable à North-Head le 24 mai ; mauvaise le reste de la saison.
		Hareng.....	Pass. à Dark-Harbour les 28 et 29 mai ; mauv. du 1er au 11 juin ; pass. à Ripplings du 21 au 23 juin ; mauv. à Dark-Harbour du 26 au 29 juin et pass. les 11 et 12 juillet ; bonne à Ripplings le 20 juillet ; très bonne à Dark-Harbour le 9 août et à Whale-Cove du 22 au 28 août ; bonne à Grand-Manan du 6 au 29 sept.
		Egrefin.....	Mauvaise à Dark-Harbour du 25 au 31 mai ; passable du 1er au 10 août ; bonne dans le chenal nord et passable à Bulk-Head et Flagg's-Cove du 10 au 17 août passable dans le chenal nord en juillet.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Fin.*BAIE DE FUNDY, COTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
67	Grand-Manan	Merluche	Mauvaise à North-Head du 7 au 14 juin ; bonne à Bulk-Head, Gravelly-Ground et la baie de l'Île Longue tout le mois de juin ; bonne au phare Swallow Tail, dans le chenal nord et à l'île du Gros-Canard en juillet, août et septembre.
		Flétan	Mauvaise à Dark-Harbour du 26 mai au 14 juin ; passable à Gravelly-Ground le 22 septembre.
		Encornet	Passable à Flagg's-Cove et Pettis'-Cove les 23 et 24 août ; bonne au phare Swallow-Tail le 28 août.
		Morue	Bonne pêche au banc Yankee ; mauvaise à Dark-Harbour du 24 au 30 mai ; très bonne à Bulk-Head, Gravelly-Ground, le 31 mai ; passable du 1er au 11 juin ; bonne au banc Ingall et au Rocher de Dart le 13 juin ; bonne au Rocher de Clark, passable à Bulk-Head du 1er au 7 août ; bonne au Rocher de Reed à Bulk-Head et Soundings du 23 au 31 août ; bonne au Rocher de Reed et Soundings du 20 au 30 septembre ; bonne à Southern-Head du 1er au 3 octobre.
		Maquereau	La pêche de la saison a rapporté à peu près 40 barils.

BANCS.

68	Quero	Morue	Passable à mauvaise le 1er juin ; bonne le 23 août et du 1er au 7 septembre.
		Encornet	Très bonne le 11 septembre.
69	La Have	Morue	Bonne du 1er au 7 mai et le 2 juin ; mauvaise le 23 ; bonne du 24 au 31 juillet ; passable du 1er au 31 août ; bonne du 1er au 7 septembre.
		Encornet	Bonne le 22 septembre ; mauvaise du 1er au 7 octobre.
70	Roseway	Morue	Bonne en juin.
71	Rivière Godbout	Maquereau	Bancs de maquereaux du 27 juillet au 17 août. Il n'est pas fait rapport des captures.
72	Baie Ellis	Hareng	Très bonne le 31 mai.
73	Miscou	Homard	Mauvaise du 1er au 16 mai ; passable jusqu'au 24 juin ; mauvaise jusqu'au 13 juillet.
74	Rivière LaHave	Hareng	Mauvaise du 1er au 5 mai ; bonne jusqu'au 31.
		Saumon	853 poissons pesant en moyenne 11 livres pris durant la saison.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES PÊCHERIES DES BANCS NON MENTIONNES SUR LA CARTE.

Pointe Saint-Pierre..	Morue	Passable en mai et juin ; bonne du 16 juillet au 30 sept.
Grande-Rivière.....	do	Passable en juin, juillet, et du 4 au 30 septembre ; très bonne du 1er au 7 novembre.
Pointe Newport.....	do	Les bateaux sont revenus des bancs le 3 septembre après en avoir pris de 8 à 25 <i>drafts</i> .
Georgetown.....	do	Très bonne sur les bancs au large de Murray-Harbour le 18 août ; bonne au large de Boughton et des fles Panmure du 1er au 7 juin.
Bancs Ouest	do	Mauvaise le 9 juillet.
Grand Banc.....	do	Bonne le 4 septembre.
Middle Ground.....	do	
Bancs Est.....	do	Mauvaise le 14 juillet.

ANNEXE N^o 4.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS POUR LES PÊCHERIES.

HALIFAX, N.-E., 26 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du bureau de renseignements des pêcheries pendant la saison de 1894.

MIGRATIONS DU POISSON.

HOMARD.

Québec.

Pointe Saint-Pierre.—La première apparition du homard a été signalée le 1^{er} mai, et de cette date au 14 juin la pêche a donné une moyenne passable. Après cela le crustacé s'est fait rare, et sauf deux ou trois bonnes journées de pêche à la fin de juin il en a été pris très peu pendant le reste de la saison. La pêche a été considérée passable.

Percé.—Depuis la première apparition du homard le 1^{er} mai jusqu'à la fin de la saison la pêche moyenne, à l'exception de quelques bonnes captures dans la première semaine de mai, a été passable.

Grande-Rivière.—La pêche du homard a commencé d'une manière très satisfaisante le 1^{er} mai, et durant la première semaine il a été fait d'excellentes captures, mais après les pêches sont devenues mauvaises pour cesser complètement le 4 juillet. Il n'y a qu'un seul établissement de conserve du homard à cette station, et la pêche de la saison est considérée au-dessous de la moyenne.

Pointe-Neufport.—Du 1^{er} au 23 mai la pêche du homard a été passable, mais bien faible à partir du 23 mai jusqu'au 11 juin. Comparée à la pêche de l'an dernier la moyenne a beaucoup diminué. La quantité totale de homard mis en conserve est estimée à 600 boîtes.

Paspébiac.—Il n'a été fait aucun rapport de cet endroit.

Nouveau-Brunswick.

Caraget.—Le homard est arrivé vers le 17 mai, et la pêche a été bonne quoique très irrégulière pendant le reste du mois. Dans le cours du mois de juin la pêche a été en moyenne passable mais irrégulière. Il n'a pas été fait de captures qui méritent d'être mentionnées en juillet. La pêche totale est considérée la plus faible qu'on ait faite depuis plusieurs années.

Miscou et Shippegan.—La pêche a commencé le 1^{er} mai, mais il a été pris très peu de homards jusqu'au 16; à cette date la pêche est devenue passable et il en a été ainsi jusqu'au 24 juin. Après cela et jusqu'au 13 juillet il a été pris très peu de crustacés. L'on estime que les fabriques situées sur les rivages du large ont assez bien réussi, tandis que celles qui se trouvent sur la terre ferme n'ont pas eu autant de succès. 22 établissements ont été exploités dans ce quartier de pêche au cours de la dernière saison, et le paquage total est évalué à environ 8,000 boîtes.

Escuminac.—Le homard a fait son apparition vers le 3 mai, il y en avait peu, mais le nombre a augmenté jusqu'à devenir passable vers le 8, et après cela l'on a fait de bonnes pêches. La pêche a été faible ensuite tout le reste de la saison. La pêche totale est évalué à 550,000 homards, ce que l'on peut considérer le travail d'une saison assez bonne.

Havre-au-Castor.—La première pêche de homard signalée cette année le fut le 26 mai, et l'on a pris chaque jour une assez bonne quantité de ce crustacé jusqu'au 1^{er} juin, mais après cette date les captures sont devenues bien meilleures, pour diminuer ensuite graduellement après le 16 juin. La pêche de cette saison excède quelque peu celle de l'an dernier, mais si l'on tient compte qu'il a été fait usage de plus nombreux engins de pêche la moyenne par homme ou par trappe n'a pas augmenté. L'on rapporte qu'on a vendu la plus grande quantité du crustacé sur les marchés canadiens, mais tous les homards vivants ont été facilement vendus à Eastport, Maine.

Grand-Manan.—Le homard est arrivé vers le 24 mai et il s'en est pris de bonnes quantités à Dark-Harbour et des quantités passables à North-Head; mais la pêche a été faible tout le reste de la saison. Malgré le fait que le nombre des employés dans le cours de la dernière saison excède de 20 pour 100 celui de l'année précédente et que les opérations de pêche aient commencé beaucoup plus tôt à la majeure partie des stations, l'on estime cependant que la pêche totale ne dépassera pas 250 tonneaux, c'est 50 tonneaux de moins qu'en 1893.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—Depuis la première apparition du homard le 1^{er} mai jusqu'au 21 les captures de chaque jour ont été excessivement bonnes, mais graduellement la pêche diminua jusqu'à ce qu'elle finit complètement le 30 juin. Du Cap-Gagé à la Pointe-Ouest, distance de 20 milles, l'on n'a mis en conserves qu'environ 3,719 boîtes. Quelques fabriques qui emploient 4 bateaux et 1,600 trappes n'ont pas réussi à produire plus de 200 boîtes. A tout prendre le résultat de la dernière saison est mauvais eu égard au capital placé.

Alberton.—La pêche du homard a commencé le 3 mai et les apparences étaient très bonnes dans la plupart des sections de la station, bien qu'on ait rapporté des captures irrégulières mais en moyenne passables dans cette localité. Sur la rive occidentale à partir de Miminegash jusqu'à Nail-Pond, le homard n'est demeuré qu'à peu près trois semaines, tandis qu'au Cap-Nord et au Havre-à-l'Oie, cinq milles au sud d'Alberton, il a paru séjourner jusqu'à la fin de la saison. Les captures en juin et dans la première semaine de juillet ont été très faibles, mais irrégulières à Alberton. Les quelques établissements de conserves du Cap-Nord, et ceux qui se trouvent disséminés le long de la côte, de ce port à Malpèque, ont fait une bonne saison d'après les rapports, ce qui sera un avantage sur l'an dernier, mais à toutes les autres stations de ce quartier, le Cap-Kildare excepté, la pêche a été considérée mauvaise. M^r J. P. Brennan, le précieux correspondant du bureau à ce port, constate après avoir passé en revue l'industrie du homard dans ce quartier de pêche qu'invariablement le crustacé reste plus longtemps aux environs des pointes et des caps que dans les autres localités. Ils paraissent s'y diriger et y demeurer. Cela a été particulièrement remarquable au cours des dernières six ou huit saisons à la Pointe-Ouest, à Cap-au-Loup, au Cap-Nord et au Cap-Kildare, et pour cette saison les gens de ce quartier se rassemblent à ces endroits pour y pêcher.

Malpèque.—La saison s'est ouverte environ quinze jours plus tard cette année et la première capture a été rapportée le 19 mai. De cette date au 20 juin la pêche a été bonne, bien qu'un peu irrégulière en juin. Du 21 au 28 juin elle a été passable et bonne durant les premiers onze jours de juillet. La pêcherie a été alors fermée pour la saison. Le résultat de la saison est considéré une bonne moyenne, l'on a mis en conserves dans le quartier à peu près 2,000 caisses.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable, laquelle s'est continuée jusqu'au 4 juin. Après cette date et jusqu'à la fermeture de la saison, si l'on excepte quelques bonnes pêches vers le milieu de juin, le poisson était de petite taille et très rare. Vers le 24 juin l'on a rapporté que le homard de bonne taille fréquentait les bancs, mais comme c'était loin des établissements de conserves il était impossible de s'y rendre avec de petites embarcations. Le 8 juillet les trappes furent transportées dans des eaux peu profondes et les captures ont été un peu meilleures. La pêche totale est à peu près celle de 1893.

Rapport des Pêcheries.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Le homard a d'abord fait son apparition vers le 5 mai et il en a été pris en quantité passable chaque jour régulièrement jusqu'à la fermeture de la saison.

Mabou.—La pêche a commencé environ une semaine plus à bonne heure cette année, c'était le 9 mai d'après les rapports, mais comme le temps était mauvais il a été fait peu de choses avant le 18 mars. A cette date l'on a commencé à prendre de gros homards chaque jour pendant environ une semaine.

Durant la dernière semaine de mai la pêche a quelque peu diminué, et dans tout le cours de juin et la première semaine de juillet il y a eu peu de homards, mais vers le 10 juillet le crustacé est revenu en nombre assez grand et il en a été ainsi jusqu'à la fin de la saison.

Margaree.—Le homard s'est montré vers le 16 mai et pendant ce mois les pêches ont été bonnes, bien que le 18 beaucoup des trappes aient été endommagées dans une forte tempête. Durant le mois de juin et jusqu'à la fin de la saison la pêche a donné une moyenne passable. La pêche totale est évaluée à 25 pour 100 de moins que celle d'une saison ordinaire.

Chéticamp.—Bien que la pêche n'ait pas commencé avant le 29 mai par suite du mauvais temps, elle a été passable et régulière pendant la saison entière.

Meat-Cove.—La saison était assez avancée quand la pêche a commencé, parce que l'établissement de conserve n'était pas exploité. La pêche a commencé le 21 mai et il a été fait d'excellentes captures de gros homards tout le reste de la saison. Bien que les rapports mentionnent du homard en abondance en juin les pêcheurs n'ont pu, à cause du mauvais temps, visiter leurs trappes, qui ont été très avariées à deux ou trois reprises vers la fin du mois. Pendant le reste de la saison la pêche a varié de passable à bonne, et à tout prendre la saison est considérée très bonne.

Ingonish.—La pêche n'a commencé cette année que le 26 mai et l'on a alors fait de bonnes captures, ce qui s'est continué jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est considérée aussi bonne que celle de l'année dernière.

Sainte-Anne.—La pêche du homard pendant la dernière saison a passablement réussi.

Louisbourg.—Le homard s'est montré en assez grande quantité vers le 7 mai, mais la pêche n'a pas été forte jusque vers le 17 par suite de la grande rareté de la boitte. Pendant les deux semaines suivantes les captures ont été très passables et le 1^{er} juin les paqueurs avaient de la difficulté, d'après les rapports, à mettre en conserves tout ce qui était pris. Après cela il a commencé à faire un vent violent, et pendant le reste de la saison les captures ont varié de passables à mauvaises. L'on estime que la pêche totale est beaucoup au-dessous de la moyenne et d'un gros tiers moindre.

Gabarus.—La première apparition du homard a été signalée le 10 mai et la pêche a été bonne pendant environ une semaine, mais vers le 17 elle a été un peu moins bonne tout en étant passable jusqu'au 20 juin. Après cette date et jusqu'à la fin de la saison il a été pris peu de homards.

L'Ardoise.—La pêche a commencé vers le 22 mai et a donné un rapport passable chaque jour jusque vers le 20 juin. A cette date le crustacé s'est fait rare et les pêcheurs ont commencé à transporter leurs trappes en eau profonde. Cela leur a peu réussi cependant et la saison était pratiquement finie le 30 juin. C'est l'opinion générale des pêcheurs et des paqueurs que la dernière saison a été bonne et meilleure que la précédente. Le homard était d'une bonne taille moyenne.

Saint-Pierre.—Le homard a donné une assez bonne moyenne du 1^{er} de mai à la fin de la saison, et pendant la deuxième semaine de juin il y a eu de bonnes captures. Au commencement de mai les pêcheurs ont perdu des trappes emportées par la glace, mais malgré cela la saison a été bien passable.

D'Escousse.—La première apparition du homard a été signalée le 14 mai, mais il en a été pris peu chaque jour pendant environ une semaine, après cette date le crustacé a graduellement augmenté jusqu'à devenir abondant. Du 4 au 24 juin la pêche a varié de passable à bonne, mais après cette date elle est devenue mauvaise, et tout était fini le 30. A tout prendre la pêche est considérée très faible, parce que la glace est demeurée tard sur la côte au printemps.

Il y avait 50 bateaux montés par un ou deux hommes qui s'occupaient de cette pêche l'année dernière, la moyenne obtenue par embarcation a été estimée à 2,000.

C'est l'opinion générale des pêcheurs et autres intéressés que la rareté relative du homard cette année est due au fait que le crustacé se nourrit du hareng mort que les Américains rejettent de leurs seines, ce qui les empêche d'approcher du rivage.

Petit-de-Grat.—Le homard est arrivé comme d'habitude le 3 mai, mais il a été très rare jusque vers le 16. Depuis ce temps jusqu'à la fin de la saison les captures ont été en moyenne assez bonnes.

Arichat-Quest.—La baie ayant été couverte de glaçons flottants au printemps la pêche du homard n'a pu commencer avant le 9 mai (bien que les pêcheurs eussent tendu leurs trappes vers le 1er, a-t-il été rapporté), ou près d'un mois plus tard que d'habitude. En conséquence une partie de la meilleure saison pour prendre ce crustacé s'est trouvée perdue. Du 9 au 25 mai les captures ont été en moyenne passables, mais durant le reste de la saison le homard s'est fait rare. Le crustacé qui se prend dans ce quartier de pêche après le 10 juin vient près du rivage dans les rochers. Cet endroit est assez limité, en sorte qu'un tiers des trappes couvre la pêcherie, et en conséquence l'encombrement fait du tort à tous. A tout prendre la pêche n'a pas dépassé la moitié de ce qu'on pourrait appeler la moyenne passable d'une bonne année. Les prix étaient de un tiers moindres que l'année précédente, en sorte qu'il est facile de voir que sous le rapport financier la pêche a presque manqué.

Arichat.—Depuis l'ouverture de la saison, le 12 mai, jusqu'au 22 juin, la pêche a été passable, malgré le fait que les pêcheurs aient perdu pratiquement trois semaines à cause des glaçons flottants environnant la côte. Du 23 juin à la fin de la saison les captures ont été faibles.

Rivière au Saumon.—Les rapports reçus indiquent de bonnes captures de homard durant les premiers dix jours de mai, mais ensuite la pêche est devenue irrégulière et a varié de passable à bonne jusqu'au 1er juin. Pendant tout le mois de juin elle a été mauvaise.

Havre Musquodoboit.—Le homard est arrivé en quantité passable dès le 11 mai, et jusqu'au 26 l'on a fait assez régulièrement des captures passables. Le 15 mai la pêche était assez bonne à Jeddore. Dans le cours de la dernière semaine de mai elle s'est quelque peu améliorée, mais vers le 5 juin elle a beaucoup diminués et pendant le reste de la saison les captures ont varié de passables à bonnes.

Lunenburg.—Dans tout le courant de mai la pêche a été assez bonne et il a été fait rapport le 8 que les captures jusqu'alors dépassaient celles de la saison précédente. Il a été fait peu en juin et les rapports en mentionnent que quelques légères captures durant la dernière semaine. Les pêches faites de janvier à avril ont été assez bonnes et le homard a été exporté vivant aux Etats-Unis.

Port-Medway.—Première apparition vers le 3 mai, et pendant ce mois et jusqu'au 8 juin les pêches ont été bonnes bien qu'un peu irrégulières. Après cela les rapports ont mentionné peu de pêche, bien qu'ils soient d'assez bons à mauvais.

Bayfield.—La pêche a commencé environ dix jours plus tard cette année, la première capture s'est faite, d'après les rapports, vers le 26 mai. Pendant le reste du mois la pêche a été assez bonne, mais elle est devenue bonne pendant les deux semaines suivantes de juin, après quoi elle a graduellement diminué jusqu'à la fin de la saison, le 6 juillet. La pêche totale de la saison est considérée passable.

Canso.—Première apparition signalée le 15 mai, mais peu de homards ont été pris avant le 23, et de cette date au 11 juin les captures ont été bonnes. Durant les deux jours suivants il a été fait d'excellentes pêches qui sont devenues graduellement encore meilleures jusqu'au 5 juillet, quand cette pêche a été close. Le paquage total du homard dans Canso a de beaucoup dépassé celui de 1893, il a été d'à peu près 7,800 caisses évaluées à \$39,000. La pêche avait pourtant commencé à peu près trois semaines plus tard que l'année précédente.

Whitehead.—La pêche a commencé vers le 8 mai, et pendant les semaines suivantes de bonne captures ont été faites assez régulièrement, après quoi le homard s'est fait rare, et pendant le reste de la saison il s'en est pris peu. La pêche totale est évaluée à 3,800 caisses.

Havre d'Isaac.—Le premier rapport reçu le 8 mai indiquait une assez bonne pêche, et de cette date à la fin de la saison la pêche moyenne a été passable.

Rapport des Pêcheries.

Boie Spry.—Le homard est arrivé le 28 mai et il en a été pris d'assez grandes quantités jusque vers le 4 juin, mais après cette date le crustacé s'est fait rare.

Liverpool.—La pêche a commencé le 19 mai, et durant les quatre jours suivants il a été rapporté de bonnes captures faites au large. La pêche totale de la saison n'est pas considérée aussi bonne que celle de l'an dernier. L'on a mis en conserves 1,255 boîtes dans ce port, et environ 950 autres à d'autres établissements situés à une distance de quatre milles. Une très grande quantité de ce homard est vendue frais aux capitaines de sémèques américaines qui le transportent aux ports des Etats-Unis et le vendent facilement à des prix rémunérateurs.

Lockport.—Le homard est arrivé environ dix jours plus tard cette année, et la première capture rapportée a eu lieu le 12 mai. Pendant les deux semaines suivantes l'on a fait chaque jour de bonnes pêches, mais elles ont diminué après cela et il en a été ainsi toute la saison. L'on a fait rapport qu'il avait été expédié 250,000 barils de homards vivants et qu'il a été mis en conserves 150,000 homards.

Pointe au Sable.—Le premier rapport reçu le 7 mai indiquait une bonne pêche, laquelle s'est considérablement améliorée encore pendant la semaine suivante. Du 25 au 31 mai les pêches n'ont été que passables, mais elles sont devenues meilleures pendant la première semaine de juin, et un établissement a dit avoir mis en conserves alors 650 caisses, soit 150 caisses de plus que le paquage entier de 1893. Pendant le reste du mois les pêches ont varié de passables à mauvaises, et le homard était de petite taille. Il est estimé que la pêche totale a dépassé d'un tiers celle de 1893, et le homard était de grosse taille à l'ouverture de la saison.

Port La Tour.—Rapport de la première apparition du homard le 2 mai, mais les captures n'ont pas été considérables jusqu'au 17; à cette date il y a eu une légère amélioration pendant environ une semaine, après quoi le crustacé s'est fait rare, ce qui a continué d'être jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est évaluée à à peu près celle de l'année dernière et les prix étaient plus élevés, ce qui est attribué naturellement à l'immense exportation de homards vivants aux Etats-Unis.

Pubnico.—La pêche a commencé le 1er mai et d'assez bonnes captures ont été rapportées chaque jour pendant environ une semaine. Le 19 le homard était rare près des côtes, mais l'on a fait d'assez bonnes captures à la pointe Pubnico jusqu'au 23, mais de cette date au 30 juin la pêche a été légère. L'on a fait rapport d'assez bonnes pêches aux îles à la Vase et au Loup-marin pendant la saison. A tout prendre la pêche de la saison est considérée mauvaise.

Yarmouth.—Pendant la première semaine de mai le homard abondait, mais le reste du mois ce n'était que passable. Vers le 1er juin le crustacé s'est fait très rare et il en a été ainsi jusqu'au 18, et il a été alors fait rapport d'une légère amélioration dans la partie nord du comté. De bonnes pêches ont été faites jusqu'au 24, mais il fallut fermer la pêcherie par suite de la brume et de la rareté de la boîte. Durant la dernière saison il a été exporté de Yarmouth aux Etats-Unis 33,255 caisses à claire-voie (nombre moyen de homards par caisse, 75; poids moyen, 140 livres), évaluées à \$193,624. Comparé à la dernière saison la pêche accuse une diminution de 3,297 caisses.

Digby.—Première apparition notée le 3 mai, et pendant ce mois jusqu'au 5 juin la pêche moyenne a été assez bonne. Du 6 au 14 juin les captures ont été bonnes, mais après cela, et jusqu'à la fin de la saison le 30 juin, la pêche moyenne n'a été que passable.

Iles de la Madeleine.

Le premier rapport reçu de ces îles, le 9 mai, indiquait une pêche passable à l'île d'Amherst, laquelle s'est élevée à bonne et est demeurée telle jusqu'au 14 juin. Le 22 mai, cependant, pendant que la pêche était bonne aux stations situées sur le côté nord des îles, il a été fait rapport que mille trappes se trouvaient détruites, ce qui a fait un grand tort aux pêcheurs qui devront les réparer. Dans le cours de la dernière partie du mois de juin la pêche a été en moyenne assez bonne, mais comme au mois de mai les pêcheurs, du côté nord de l'île subirent de fortes pertes. Après cette date et jusqu'à la fin de la saison les captures ont été faibles. Quelques-unes des meilleures pêcheries de homard de la localité sont les suivantes, viz.: île Bryon, Etang-du-Nord (ou île de la Pierre à Grès), île à l'Oie, South Beach (sur l'île

Alright), Old Harvey-Head et Grande Entrée (sur l'île Coffin), île de l'Entrée, havre Amherst, et d'autres moins importantes, comme Bassin, Anse de la Cabane et Cap Ouest (sur l'île Amherst). A tous les endroits qui précèdent l'eau est peu profonde sur une distance considérable, ce qui fait un lieu de rendez-vous pour le homard et contribue certainement à rendre la pêche inépuisable. On rapporte que le fermier de l'établissement de conserves de l'île Payon a paqué, durant la dernière saison, 1,500 caisses vendues facilement à Halifax, N.-E. A tout prendre la pêche a été très passable, et se compare avantageusement à celle des années antérieures.

HARENG.

Québec.

Sept-Îles.—Le hareng s'est montré vers le 22 mai et il en a été pris de bonnes quantités jusque vers le 5 juin. Pendant la première semaine de juillet le temps ayant empêché la pêche les captures ont été faibles. Quelques excellents coups de filets ont été faits le 16 et le 17 juillet. Bien que le hareng ne se soit pas montré à beaucoup d'endroits de ce quartier en très grande quantité, la pêche générale a été considérée bonne.

Gaspé.—Très rare et irrégulier en juin, juillet et août. La pêcherie de la rive nord a donné d'assez bons résultats.

Pointe Saint-Pierre.—Dans tout le cours de mai la pêche a donné une bonne moyenne, elle était assez bonne pendant la première moitié de juin, mais le poisson était assez rare dans la seconde moitié du mois et les dix premiers jours de juillet. Du 10 au 23 juillet les captures ont été bonnes, et à cette date le poisson est devenu très abondant, ce qui a continué jusqu'à la fin du mois. Il a été fait rapport d'une assez bonne pêche chaque jour en août, et cela, sauf quelques très bonnes captures dans la troisième semaine d'octobre, s'est continué en moyenne jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est estimée à peu près 375 barils.

Percé.—Le premier rapport reçu le 1er mai indiquait qu'il avait été fait de bonnes captures depuis le 16 avril. Du 1er mai au 4 juin la pêche a été bonne, mais après cette date le poisson s'est fait rare et il en a été ainsi jusqu'au 6 juillet. A partir de là la pêche est redevenue passable pour augmenter jusqu'à très bonne le 1er août. Du 14 août à la fin d'octobre les captures ont été assez bonnes quand le temps a permis de faire la pêche.

Grande-Rivière.—Bien qu'on ne s'occupe pas spécialement de cette pêcherie, cependant, la pêche moyenne durant le mois de mai a été bonne; les rets ont débordé du 16 au 18 inclusivement. Dans le mois de juin la pêche a été assez faible, bien que dans le cours de la dernière semaine les captures variaient de passables à bonnes sur les bords. La pêche de juillet a été en moyenne passable mais irrégulière. Pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre le mauvais temps a empêché la pêche, bien qu'il ait été fait de bonnes captures.

Pointe Newport.—Il a été fait rapport d'une pêche passable du 1er au 9 mai, mais après cette date et jusque vers le 24 il n'a été pris que peu de poissons. Du 24 mai au 30 juin les captures ont été faibles et irrégulières, mais par la suite elles sont devenues passables et il en a été ainsi pendant tout le mois. Durant la première moitié d'août on a rapporté de bonnes captures, mais il a été pris peu de poissons après ce temps. La pêche totale est estimée à 1,000 barils.

Paspébiac.—Le premier rapport reçu le 1^{er} mai indiquait que la pêche avait été passable depuis le 16 avril, date à laquelle elle avait commencé. Durant les premières trois semaines de mai il a été fait chaque jour de bonnes prises, mais le poisson fut chassé au large par le vent vers le 20, et ensuite la pêche n'a pas été considérable.

Anticosti.

Pointe S.-O.—Le premier rapport mentionnant qu'il avait été pris du hareng à cette station donnait la date du 13 juin, et depuis lors jusqu'au 20 juillet les captures ont varié de passables à mauvaises. Du 20 juillet à la fin du mois il a été impossible de pêcher à cause du temps orageux, mais pendant les trois premières semaines d'août il a été fait de légères prises chaque fois que le temps a été favorable.

Rapport des Pêcheries.

Baie des Anglais.—Le 29 mai il a été fait rapport de légères captures ici et aux stations situées à l'extrémité occidentale de l'île. Dans les premières deux semaines de juin les pêches ont été très bonnes à toutes les stations de ce quartier, mais elles sont devenues mauvaises pendant le restant du mois. La pêche a été très bonne les deux premières semaines de juillet, mais le mauvais temps commença et il n'a rien été fait qui soit digne de mention durant la saison.

Baie du Renard.—Le hareng abondait à cette station le 28 mai, et le lendemain il a été fait d'excellentes captures. Le 31 mai les prises étaient mauvaises, mais du 1^{er} juin à la fin du mois elles ont varié de très bonnes à mauvaises.

Baie Ellis.—On rapporte que le vent violent du nord-est du 30 mai a chassé la plus grande partie du hareng de la baie du Renard. Ces poissons abondaient le lendemain dans la baie Ellis. Aucun rapport n'a été fait ensuite.

Nouveau-Brunswick.

Caraquet.—Il a été fait de légères pêches de hareng du 5 au 14 mai, et après cette date les pêches sont devenues très bonnes, et le 23 le poisson abondait dans la baie, et le 29 il était au large de la même baie. Dans tout le cours des mois de juin et juillet les captures ont été très rares et irrégulières, mais en août, bien qu'elles aient été légères jusqu'au 15, elles ont graduellement augmenté, ensuite jusqu'au 24 septembre, et les rets rapportaient alors, dit-on, en moyenne près de 12 barils. Pendant le reste du mois et en octobre, bien que les pêches aient été bonnes en moyenne, elles étaient très irrégulières.

Misco et Shippegan.—Il a été fait de faibles pêches à partir du 1^{er} mai, mais le 5 le poisson abondait, dit-on, dans la Coulée de Shippegan, et quelques bateaux en avaient dix barils. Pendant le reste du mois les captures ont été bonnes, bien que très intermittentes. Le 25 août le hareng s'est présenté au large du banc Caraquet, et de bonnes pêches ont eu lieu jusqu'au 2 octobre. A tout prendre la pêche est considérée faible.

Escuminac.—Il a été fait rapport de bonnes pêches du 2 au 11 mai, mais après cette date et jusqu'à la fin du mois les captures n'ont pas été fortes. La pêche totale est estimée à 5,000 ou 6,000 barils.

Grand-Manan.—Le hareng était en retard d'à peu près trois semaines cette année, et le premier rapport indiquait une pêche passable à Dark-Harbour. Dans le cours des premiers dix jours de juin les prises ont été légères et le mauvais temps a ensuite empêché la pêche, bien qu'il ait été capturé quelques poissons à Swallow-Tail et les Riplings. Rapport a été fait qu'un navire y avait pris 9 barils. Pendant le reste du mois il a été pris des quantités passables de poissons sur les Riplings et à Dark-Harbour quand le temps était beau. En juillet il a été fait rapport de quelques pêches, elles ont été passables à Dark-Harbour du 11 au 13 inclusivement, faibles aux Riplings et à Indian-Beach les 18 et 19 respectivement, bonnes aux Riplings le 20, et passables à Mooney-Cove le 24. Le 1^{er} août le hareng abondait aux Riplings, et pendant la semaine suivante l'on a fait de bonnes pêches à Beal's-Eddy Whale-Cove et Pettis-Cove; les rapports mentionnent une pêche assez bonne pendant ce temps à Indian-Beech, Beal's-Eddy et l'île Longue. Le 9 et le 10 il y avait abondance de harengs à Dark-Harbour et Pettis-Cove, et le 24 à Bradford's-Cove, au ruisseau à l'Anguille, Whale-Cove et Flagg's-Cove, ce qui a duré tout le restant du mois. Dans la première semaine de septembre il a été fait de très bonnes pêches à Flagg's-Cove, la pointe Bancroft, Deux Îles, l'île au Canard et l'île Longue, mais le 10 elles ont un peu diminué à la pointe Bancroft et à Deux-Îles, mais les rapports accusaient une assez bonne pêche au moyen de rets à Flagg's-Cove le 12. Les deux jours suivants il a été fait de bonnes prises à Gull-Cove, mais de faibles à d'autres endroits. Pendant la troisième semaine du mois la pêche a été très bonne aux Riplings, dans les nasses de Deux-Îles, à Cheney's-Head, Seal-Cove, Wood-Island, Flagg's Cove, Cow-Passage et la pointe à l'Étang. De bons coups de filets ont été donnés du 1^{er} au 3 août, inclusivement, à Wood-Island, Trois-Îles et aux nasses de Seal-Cove. A tout prendre, le hareng a donné un rendement plus élevé qu'en toute autre année antérieure. Quant au poisson fumé il en a été préparé au delà de 1,500,000 boîtes; il en a été de plus exporté aux États-Unis une quan-

tité égale. Le hareng mariné peut être sûrement évalué à 5,000 barils, et 80 pour 100 au moins de la pêche entière ont été pris par les pêcheurs employant des nasses. L'on considère que la principale cause qui porte le hareng à fréquenter les nasses par troupes immenses et à y demeurer à une époque aussi avancée de la saison et jusqu'à ce moment, c'est la présence dans la baie d'immenses bancs de chiens de mer et de merluches au large, poissons qui chassent le hareng dans les eaux peu profondes.

Havre au Castor.—Dans la troisième semaine de mai il a été fait rapport de la pêche de petits harengs, laquelle a été assez considérable tout le mois de juin. Le 1^{er} juillet le poisson est devenu très abondant, mais il n'est demeuré que jusqu'au 11 et il s'est fait rare de nouveau. Il a été fait d'assez bonnes pêches de gros poissons du 6 au 15 août, lesquelles sont devenues encore meilleures la semaine suivante. Du 26 août au 11 octobre le gros hareng était très rare, mais le petit abondait et toutes les nasses en étaient remplies. Le temps a été orageux pendant le reste du mois et très peu a été fait. Si l'on excepte la pêche du gros hareng, qui a presque manqué, celle du hareng-à-sardine a été aussi abondante qu'à la dernière saison, mais comme les prix payés pour cette espèce de poisson sur les marchés américains étaient bas, il en a été fumé une plus grande quantité.

Iles de la Madeleine.

Ile Amherst.—C'est la principale du groupe pour la pêche du petit hareng, et elle possède une flotte de cinquante à soixante bateaux. Le 3 mai le poisson abondait à cette station et à l'Étang du Nord ou île à la Meule, et il y est demeuré tout le mois. De grandes quantités ont été prises, mais par suite du mauvais temps la pêche n'a pas été très bonne pendant la plus grande partie du mois. Dans la dernière semaine de juin on a pris chaque jour de gros harengs, et cela s'est continué tout le mois de juillet. Les années dernières on prenait jusqu'à 20,000 barils de hareng, mais cette année la pêche n'a pas été aussi bonne ici, non plus qu'à aucune des stations de ce groupe.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—Le hareng a fait son apparition en quantité passable le 3 mai, et bien que les captures aient été faibles elles étaient plus abondantes sur la côte qu'elles ne l'avaient jamais été. Du 29 mai au 10 juin la pêche a été bonne, mais elle est ensuite devenue mauvaise et irrégulière. La boîte de hareng abondait durant la saison.

Alberton.—Il a été fait d'assez bonnes pêches le 1^{er} et le 2 mai, lesquelles sont devenues très bonnes le 4. Le 7 le poisson était très abondant, et l'on a rapporté d'excellentes captures. Il s'est perdu beaucoup de bateau et d'engins de pêche le 16 durant une forte tempête. Depuis cette période jusqu'à la fin de juin il a été fait très peu de choses.

Tignish et Waterford.—A peu près la même chose qu'à Miminegash.

Malpèque.—Le poisson s'est montré en petites quantités le 3 mai pour augmenter graduellement jusqu'au 11, alors qu'il a été fait de grandes prises dans quelques parties de la baie. La pêche est considérée avoir donné une bonne moyenne.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 1^{er} mai indiquait qu'il avait été fait d'assez bonnes pêches de hareng du 10 au 27 avril, et le poisson est alors arrivé en très grande abondance dans la baie Cardigan et au large de l'île Panmure. Pendant les premiers neuf jours de mai l'on a rapporté d'excellentes pêches, mais les opérations ont été suspendues durant deux jours par suite du mauvais temps. Le 12 le hareng abondait de nouveau dans la baie Cardigan, et l'on a fait rapport chaque jour de pêches très passables, mais sur les bancs de l'ouest la pêche était mauvaise. Les deux ou trois premiers jours de juin il fut pris beaucoup de poissons, mais le 5 le mauvais temps empêcha la pêche. Le 9, rapport fut fait que le hareng avait frayé, et après cela il est devenu rare, et il en a été ainsi jusqu'au 25 août, alors que le havre fut rempli de petits harengs. Le 29 il fut également rapporté que le hareng s'était montré au large de l'île Pictou, et les bateaux ont fait de bons coups de filets les trois jours suivants. Le mauvais temps a empêché la pêche pendant la plus grande partie

Rapport des Pêcheries.

de septembre, mais du 22 au 1^{er} octobre il a été fait d'assez bonnes prises chaque jour, et le hareng abondait sur les bancs de Souris et près du rivage entre l'île Panmure et Murray-Harbour. On rapporte qu'il y avait de si nombreux chiens de mer que le poisson des rets a été dévoré par eux avant que les pêcheurs aient pu le recueillir.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Le hareng a fait son apparition en quantité passable vers le 5 mai, et il en a été ainsi durant tout le mois. La pêche du printemps au large de Bedèque durant les deuxième et troisième semaines de mai a été bonne, et un certain nombre de navires se sont fournis de boitte. La pêche d'été a manqué.

Mabou.—Pendant la deuxième et la troisième semaine de mai il a été fait d'assez bonnes pêches quand le temps l'a permis, mais ensuite elles ont été mauvaises jusqu'à la fin d'août.

Margaree.—La pêche faite en mai, juin et juillet a été faible. La pêche totale est évaluée à 50 pour 100 de moins que celle de la dernière saison; les bateaux n'ont pris et moyenne qu'environ sept barils.

Chéticamp.—La pêche a commencé le 1^{er} mai sous de bons auspices, mais le 5 elle est devenue mauvaise et il en a été ainsi tout le mois. Il n'a pas été fait rapport de pêches en juin, mais durant les deux premières semaines de juillet il a été pris un peu de poisson chaque jour.

Meat-Cove.—La pêche a commencé le 4 mai, mais a manqué, car les bancs de juin et juillet ont fait défaut sur la côte.

Ingonish.—Le hareng a été signalé le 4 mai, mais il en a été pris très peu jusqu'au 24; à partir de cette date une petite quantité de poisson a été prise chaque jour pendant le reste du mois, la première et la dernière semaine de juin, et la première semaine de juillet. Les bancs d'été n'ont pas visité cette partie de la côte, de même que pendant les trois dernières années, et il est admis que le grand nombre de trappes à homard que l'on a tendues pendant ces dernières années dans les baies ont chassé le hareng. La pêche totale est estimée inférieure à la moyenne.

Sainte-Anne.—Le hareng a fait son apparition dix jours plus tôt cette saison, et pendant les premiers dix jours les rets ont rapporté de 200 à 400 poissons. Pendant la troisième semaine il a été fait d'excellentes captures, le 18 particulièrement, jour où il a été pris 100 barils dans les trappes. Le reste du mois de même que pendant la première semaine de juin la pêche a été faible. Du 1^{er} au 14 juillet la pêche a été assez bonne, mais ensuite le poisson s'est fait rare et il n'a pas été fait de rapport après le 20. L'on rapporte que la pêche du printemps a passablement réussi, mais celle de l'été n'a pas été très bonne depuis trois ou quatre ans.

Sydney-Nord.—En mai la pêche a donné une moyenne passable, mais il n'a rien été fait en juin avant le 29. A cette date le poisson abondait et il a été fait de très bonnes pêches jusqu'au 10 juillet.

Louisbourg.—Du 26 mai au 28 août il a été fait un peu de pêche assez régulièrement; dans la dernière semaine de juin et la première semaine d'août l'on a pris de bonnes quantités de harengs gras. La migration de juillet a été bien meilleure que celle de l'an dernier, mais au moment où les pêcheurs commençaient à bien faire le chien de mer s'est montré et il a fallu enlever les rets avant le départ du hareng.

Gabarus.—La pêcherie du hareng s'est ouverte vers le 5 juin, et pendant tout le mois la pêche a varié de passable à mauvaise. Il a été pris un peu de poisson assez régulièrement durant le mois de juillet, et la pêche a donné une moyenne passable dans le mois d'août.

L'Ardoise.—La pêche a commencé vers le 25 mai, mais il a été pris peu de poissons avant le 30 juin, date à laquelle le hareng est arrivé; les captures n'ont pas été grandes, parce que les pêcheurs se préparaient à aller pêcher à l'île Scattarie. En juillet la pêche a été également mauvaise, mais elle s'est quelque peu améliorée en août, et la moyenne a été alors passable. Du 12 au 22 septembre il a été pris un peu de poisson chaque jour. A tout prendre cette pêche a manqué, et certains pêcheurs ont pris bien juste ce qu'il leur fallait pour leur propre usage. On dit cependant qu'il en a été vendu une assez grande quantité aux pêcheurs des lignes de fond de la Nouvelle-Ecosse pour la boitte.

Saint-Pierre.—Pendant le mois de mai les rets ont donné une quantité passable de hareng sur le lac Bras-d'Or, mais les seules pêches qui méritent d'être mentionnées à Saint-Pierre ont été faites du 1^{er} juin au 22 août. Pendant cette période les rapports mentionnent de légères pêches chaque jour. On rapporte que la pêche de l'année dernière est la pire qu'on ait encore faite, et cela est attribué en grande partie à la forte flotte de seincurs qui poursuivait une migration considérable de maquereau d'été, ce qui a dispersé le poisson et l'a empêché de visiter ses habitats des bords du rivage.

Arichat.—Le hareng a été d'abord signalé vers le 18 mai, et depuis cette date jusqu'au 17 août il a été pris un peu de poisson très régulièrement. Du 17 août à la fin de septembre la pêche a été passable bien qu'un peu irrégulière au cours du mois de septembre.

Arichat-Ouest.—La pêche a commencé vers le 12 mai, et bien qu'elle n'ait pas été très forte l'on considère qu'elle a été assez bonne près du rivage, et le produit a varié de 20 à 40 barils. La meilleure pêche en bateau s'est faite cependant au milieu de la baie. Durant l'été de 10 à 20 navires, de petites embarcations pour la plupart, ont pêché sur les différents bancs. Tous ont réussi à faire d'assez bons voyages, quelques-uns ont même rapporté jusqu'à deux cents barils. Les pêcheurs rapportent que le hareng est venu en nombre assez considérable pendant toute la saison, c'est-à-dire durant les mois de juillet, août et une partie de septembre, et qu'il était gros, gras et de qualité supérieure. Il est fait rapport que si les pêcheurs avaient possédé de meilleurs bateaux ils eussent doublé facilement leurs prises.

D'Escousse.—La pêche du hareng a été faible du 27 mai au 23 juin; à cette date il a donné du hareng gros et l'on en a pris de bonnes quantités le 22. Pendant le reste de la saison la pêche a été faible, car la migration ordinaire du hareng que l'on signale ici vers la troisième semaine d'août a manqué cette année. La pêche totale n'est pas considérée la moitié aussi forte que celle de l'année dernière, ce qui est attribué au grand nombre de scieries américaines qui détruisent une immense quantité de harengs et effrayent ou empêchent les autres de se rendre près du rivage.

Petit-de-Grat.—La pêche a commencé le 24 mai et a donné une moyenne passable jusqu'à octobre; elle est alors devenue assez faible. Comme en 1893 l'on a fait de très bonnes pêches en eau profonde, de 35 à 40 brasses à peu près, et il a été pris un grand nombre de barils de hareng. En septembre il s'est pris beaucoup de petits harengs, mais les chiens de mer sont ensuite venus détruire les rets et le poisson et quelques pêcheurs ont beaucoup souffert. La pêche totale est estimée à 1,000 ou 1,500 barils de plus qu'en 1893.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Quelques harengs ont fait leur apparition vers le 8 mai, et l'on a continué à en prendre de petites quantités jusqu'au 12; à cette date le poisson abondait et les captures ont varié de très bonnes à bonnes pendant le reste du mois. Après cela la pêche a été très irrégulière, et il ne s'est pris qu'un peu de harengs gras durant les premières semaines de juin et de juillet. La pêche d'été est considérée avoir manqué.

Canso.—Le 12 mai l'on a rapporté que le hareng était arrivé au large de New-Harbour, mais la pêche pendant les quatre mois qui ont suivi a été faible et irrégulière.

Whitehead.—Le hareng a fait son apparition environ quinze jours plus à bonne heure cette année, la première pêche a eu lieu le 22 mai, et de cette date au 20 juin il s'est pris peu de poissons. Le 21 juin quelques bateaux ont pris une moyenne de 500 à 1,000 harengs, et la pêche a été bonne les cinq jours suivants. Du 27 juin au 27 juillet la pêche a été faible, particulièrement à partir du 19 juillet, lorsque le chien de mer a fait son apparition. Durant la première semaine d'août l'on a fait rapport de bonnes pêches, mais le résultat ensuite a été mauvais et irrégulier. La pêche totale est estimée à environ 1,000 barils, ce qui est une augmentation de plus de 150 barils comparativement à l'année dernière.

Huure d'Isaac.—La première pêche a eu lieu le 11 juin et a été passable à toutes les stations du quartier. La pêche de printemps du hareng gras a été considérée

Rapport des Pêcheries.

passable, mais celle de l'automne a été bonne à toutes les stations situées dans la baie. A tout prendre la dernière saison a été assez fructueuse.

Rivière au Saumon.—Le hareng est arrivé vers le 20 juin, mais il y en a eu très peu toute la saison.

Baie Spry.—La première pêche a eu lieu le 6 juin, et de cette date au 11 il a été pris chaque jour une assez bonne quantité de poissons. Après cela la pêche est devenue mauvaise, et la quantité totale prise, autant que le constatent les rapports, sera bien au-dessous de celle de la dernière année.

Havre Musquodoboit.—Le hareng a été d'abord signalé le 15 mai, mais il n'en a été pris que très peu jusqu'en juillet. Dans ce mois la pêche a été assez régulière quoique faible, et il en a été ainsi jusqu'au 20 avril; elle a alors un peu augmenté, mais le poisson s'est de nouveau fait rare en septembre. Bien que le poisson fut près du rivage il s'en est pris très peu jusqu'au 12 août; ce jour là la pêche a été bonne. Le temps étant ensuite devenu orageux, les pêcheurs n'ont pu réparer leurs rets et il n'a été fait que peu de bonnes pêches.

Lunenburg.—Le hareng a fait son apparition vers le 20 mai, et pendant le reste du mois il s'en est pris en quantité passable; un bateau a pris 300 harengs le 25. La pêche a été mauvaise tout le mois de juin, bien que le poisson fut gras et de bonne qualité. Dans le mois de juillet le chien de mer est venu s'emparer de la pêche, et la seule pêche digne de mention a été faite le 17; l'on a pris dans les trappes ce jour-là 25 barils. La pêche a été passable en août, l'on a pris jusqu'à 100 barils le 6 et le 22 au moyen des trappes, et dans tout le mois à peu près 500 barils de hareng gras. Très faible prise en septembre et au commencement d'octobre, mais dans la seconde moitié du mois chaque bateau a pris assez régulièrement de 1 à 8 barils. Somme toute la pêche du hareng des bancs est considérée mauvaise, tandis que celle de l'automne a été très bonne et au-dessus de la moyenne.

Port-Medway.—Le hareng n'a pas été signalé avant le 1^{er} août, et il en est alors arrivé en petite quantité. Vers le 25 les trappes et seines étaient pleines de hareng. Il en a été pris très peu ensuite.

Liverpool.—Rapport fut fait que le hareng avait fait son apparition le 21 mai, mais il n'en a pas été pris avant le 1^{er} juin, alors que quelques poissons ont été pris, et le 14 les rets ont donné une moyenne d'une moitié de baril. Les seules pêches dignes de mention de juillet à octobre ont été les suivantes:—4 barils par bateau le 16 juillet, 100 barils dans les trappes le 2 août, 3 barils par bateau le 13 août, 8 barils par bateau le 13 octobre, et de 10 à 20 barils par bateau le 15 octobre. La pêche de la saison est considérée bien meilleure que celle de l'année dernière: il a été pris 3,000 barils, sans compter 200 barils vendus à des pêcheurs américains pour la boïte.

Lockeport.—Le premier rapport en date du 9 juin indiquait que le hareng abondait dans les pêcheries, et du 23 au 25 inclusivement il s'est fait de bonnes pêches au moyen des rets aux Caps. Très peu de poisson a été pris au commencement de juillet, mais l'on en a pris de bonnes quantités dans la seconde moitié du mois. Dans le mois d'août la pêche a bien réussi, et le 11 le poisson abondait à Green-Harbour. Les deux premières semaines de septembre la pêche a été irrégulière mais bonne. Au commencement de décembre on pêchait encore avec succès, et les propriétaires de rets prenaient de 2 à 3 barils. L'on estime que la pêche totale a été de 10,000 barils.

Pointe-au-Sable.—Le hareng a fait son apparition vers le 1^{er} juin, et de cette date au 16 février il en a été pris de petites quantités. Le 17 juillet l'on rapporta la présence d'un assez bon nombre de harengs gras, lequel augmenta considérablement, et des bateaux en avaient environ cinq barils. Pendant les premiers huit jours d'août il a été impossible de pêcher avec les filets à cause de fortes brumes, des hautes marées et du temps chaud, bien qu'il fut fait rapport de la présence de bons bancs de beaux gros poissons dans les pêcheries, mais nonobstant cela il a été fait de bonnes pêches, et le 9 les meilleurs bateaux avaient 25 barils. Du 10 août au 15 septembre on a fait rapport d'excellentes pêches de gros poissons, mais ensuite le chien de mer s'est emparé des pêcheries et a complètement suspendu les opérations, bien que le hareng abondait le 29 au phare Shelburne. Dans la deuxième semaine d'août il a

été fait assez régulièrement d'assez bonnes pêches, et le 6 novembre il y avait abondance de hareng entre le phare Shelburne et le rivage, et les bateaux étaient chargés. La pêche totale est estimée à 6,000 barils; 5,000 barils ont été salés pour le marché et 1,000 vendus frais pour la boîte.

Port-Latour.—Le hareng est arrivé le 21 mai, et de légères pêches de petits poissons ont été faites. Ces pêches ont été un peu augmentées au cours du mois suivant, grâce à de bons bancs de petits harengs, ce qui a permis aux pêcheurs de s'approvisionner de boîte. Pendant la deuxième et la troisième semaine de juillet la pêche a été faible, mais il s'est pris une bonne quantité de gros poissons gras à la fin du mois. Mauvaise pêche dans tout le cours des mois d'août et septembre, mais passable dans le mois d'octobre quand le temps l'a permis. La pêche totale est considérée à peu près égale à celle de l'année dernière—soit à peu près 3,000 barils, ce qui ne comprend pas le poisson employé à la boîte ou à la consommation locale. On rapporte de nouveau que la forte diminution constatée dans cette pêcherie est due à la pratique de laisser les rets tendus, ce qui chasse tout le poisson servant de boîte de ses habitats et a pour effet d'éloigner la morue.

Pubnico.—Le hareng a fait sa première apparition le 8 juin, et de cette date au 5 septembre la pêche a été faible et irrégulière. Le 22 août le hareng abondait à l'île à la Vase, mais il n'a pas été fait rapport de captures. Somme toute cette pêcherie a donné de mauvais résultats près des rivages, mais d'assez bons à l'île au Loup-marin et à l'île à la Vase.

Yarmouth.—Le hareng est arrivé le 22 mai en quantité passable, et le 28 il y en avait beaucoup. Rien n'a été rapporté ensuite que le 3 juillet, alors que le poisson se montrait à la rivière Tusket. Il a été rapporté de faibles pêches le 12 au phare de l'île au Poisson, et le 28 à l'embouchure de la rivière Tusket. Dans tout le cours des mois d'août et de septembre l'on a fait de très bonnes pêches de poissons de moyenne taille à l'embouchure de la rivière Tusket et aux îles Tusket.

Freepoint.—Le 23 mai le hareng était en plus grande abondance que pendant les dix années précédentes. De cette date au 18 juillet il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche, mais du 18 au 24 il s'est pris chaque jour assez de poissons, lesquels sont ensuite disparus. Le 11 septembre le hareng s'est de nouveau montré, le 18 il abondait, et il en a été ainsi jusqu'au 2 octobre.

Digby.—Le hareng a fait son apparition le 3 mai, et d'après les rapports la pêche a donné une moyenne passable. Le 21 mai il abondait dans le bassin d'Annapolis, et de gros coups de filet ont été faits dans le voisinage du ruisseau Profond. Vers le 2 octobre le poisson abondait dans la baie Sainte-Marie, mais il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche.

ÉGREFIN.

Nouveau-Brunswick.

Havre-au-Castor.—L'égreffin commença à arriver le 19 mai, et à l'exception de quelques bonnes pêches dans la dernière moitié de juin et la première d'octobre il s'en est pris peu bien que régulièrement pendant la saison toute entière. L'on considère que la pêcherie des côtes a été meilleure cette année qu'en 1893.

Campobello.—Il a été fait rapport de quelques pêches irrégulières pendant la dernière partie de mai, mais il ne s'est pas pris régulièrement de poisson avant le 19 juin, et de cette date à la fin du mois le résultat a été bon. Du 1^{er} au 13 juillet la pêche a été faible, mais elle s'est beaucoup améliorée vers le 20, alors que le chien de mer est venu la rendre de nouveau mauvaise. Pendant la première semaine d'août la pêche était passable, mais le 9 le chien de mer qui avait fréquenté la côte en beaucoup plus grands bancs qu'autrefois est parti, et ensuite il s'est pris beaucoup de poisson chaque jour.

Grand-Manan.—Il a été fait peu de pêche à Dark-Harbour du 24 mai à la fin du mois. Durant les premiers dix jours d'août il a été pris des quantités passables d'égreffin chaque jour aux endroits où l'on peut jeter la sonde. Dans la semaine suivante il y a eu bonne pêche dans le chenal nord, et pêche passable à Bulk-Head et Flagg's-Cove. En juillet l'on a pris assez de poissons dans le chenal nord, mais par la suite la pêche a été irrégulière et pauvre. La pêche totale est estimée à 800

Rapport des Pêcheries.

quintaux, plus 100 tonneaux d'égreffin frais, ce qui se compare avantageusement avec celle de la saison précédente.

Ile du Prince-Edouard.

Comme les années précédentes, Miminégash est la seule station sur l'île où l'on a fait la pêche, et l'égreffin y abondait. Cependant le résultat a été léger, car la pêcherie n'est pas exploitée bien en grand.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Du 4 juin au 15 octobre la pêche a été passable, bien qu'un peu irrégulière durant les mois d'août et de septembre, mais elle est devenue bonne dans la troisième semaine d'octobre. Il a été fait rapport que le chien de mer abondait de nouveau cette année, mais il n'a pas causé autant de tort que l'année dernière.

Mabou.—Pendant les dernières trois semaines de juin la pêche de l'égreffin a été faible, mais elle a augmenté jusqu'à devenir passable dans le cours du mois suivant. Il en a été ainsi ensuite pendant la saison entière, bien que la pêche ait été un peu irrégulière en avril, septembre et octobre.

Margaree.—Du 11 au 31 juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et il a été pris peu de poissons pendant la dernière semaine d'avril. La pêche totale est considérée un peu meilleure que celle de l'an dernier, les bateaux ayant pris en moyenne environ 50 quintaux.

Ingonish.—Pendant la dernière semaine de mai il a été fait régulièrement une pêche passable d'égreffin, mais il en a été pris peu en juin et juillet. Il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche ensuite. La pêche totale est considérée un peu meilleure que celle de la dernière saison.

Louisbourg.—La pêche a commencé le 4 juin et a été passable pendant tout le mois. Dans la deuxième semaine de juillet le poisson s'est tenu au large, et jusqu'à la fin de la saison il en a été pris régulièrement mais peu. La pêche de la saison est estimée un peu au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué principalement au temps orageux et à l'abondance des chiens de mer sur la côte du 15 juillet au 15 octobre.

L'Ardoise.—Le poisson a fait son apparition en petit nombre vers le 23 mai, et la pêche a augmenté pendant la première semaine de juin jusqu'à devenir bonne, bien que le poisson ne mordait pas bien à l'hameçon, dit-on. Le 23 la boîte est devenue rare, et bien que le poisson a continué d'être abondant la pêche a été faible jusqu'à la fin de septembre. Somme toute la pêche a excédé celle des cinq dernières années, et le poisson a été pris en grande partie pendant le mois de juin, après quoi la pêcherie des côtes est devenue mauvaise et les pêcheurs sont partis pour Lingan et Scattarie. Là ils ont pris assez de poissons pour se dédommager, et la capture moyenne a été d'à peu près 29 quintaux par bateau.

Saint-Pierre.—Durant la dernière semaine de mai et en juin la pêche a été faible, et on rapporte qu'elle a manqué.

Petit-de-Grat.—Il a été fait rapport assez régulièrement de pêches légères du 22 mai au 25 août, mais après cette date il n'a pas été pris de poissons avant la première semaine d'octobre. Des pêches passables ont été faites alors chaque jour jusqu'à la fin du mois. La pêche totale est estimée à environ 2,000 quintaux, ou 500 tonneaux de plus qu'à la saison précédente.

Arichat.—Durant la dernière semaine de mai et les deux premières semaines de juin la pêche moyenne a été passable. Il y a eu cependant une amélioration dans la pêcherie de l'égreffin comparativement à l'année dernière, mais la quantité prise n'a pas été considérable et la pêche de l'année précédente avait été très mauvaise. Ce poisson n'est pas aussi abondant ici les dernières années qu'il l'était autrefois, quelle qu'en soit la cause. On rapporte que le poisson était de la meilleure qualité, et la saison a été la plus belle que l'on ait eue depuis longtemps pour le saler.

Arichat-Ouest.—Pêche passable le 28 mai, et depuis cette date jusqu'à la fin d'août il s'est pris régulièrement du poisson, bien qu'en petite quantité. La pêche de la saison a été considérée bien meilleure que celle de 1893.

Nouvelle-Ecosse.

Whitehead.—Le premier égrefin a été pris le 22, et il s'en est pris en petite quantité jusqu'au 31 juin. Très peu de ce poisson a été pris après cette date jusqu'au 1^{er} août, mais pendant ce mois il en a été pris un peu très régulièrement. La pêche totale est estimée à environ 1,000 quintaux.

Have Musquodoboit.—A partir du 29 mai il a été fait des pêches passables mais à des intervalles irréguliers jusqu'au 30 août. Du 11 septembre au 31 octobre il a été rapporté régulièrement de légères pêches chaque jour.

Lunenburg.—Les seules pêches d'égrefin à cette station ont été faites du 15 au 23 juin, date à laquelle le poisson abondait, mais la pêche n'a donné qu'une moyenne passable. La pêche totale est au-dessous de la moyenne.

Liverpool.—La pêche de la dernière saison a été inférieure à celle des quelques années précédentes, ce qui est attribué à la pêche constante faite par des navires américains en hiver.

Lockeport.—La pêche de l'égrefin, d'après les rapports, a été très faible, elle n'a réussi que quelquefois en juillet, août et septembre.

Pointe-au-Sable.—Bien que la pêcherie des côtes est considérée très mauvaise, car le résultat total n'a pas dépassé le quart de la moyenne, l'on a rapporté des pêches passables du 29 mai au 15 septembre, après quoi elles ont été mauvaises jusqu'au 18 octobre. La pêche a été passable au banc La Have et à 18 milles au sud-est du phare Shelburne le 5 mai, et elle a été bonne le 7 juin aux bancs La Have et Roseway, et à Ridges, à 18 milles au sud-est du phare Shelburne.

Port-la-Tour.—Dans la troisième semaine de juin il a été pris un peu de poisson chaque jour, et le 25 la pêcherie en contenait en abondance; cependant, la rareté de la boîte a empêché la pêche. Pendant les deux premières semaines de juillet la pêche a été faible comme d'habitude, et il s'est pris peu d'égrefin à des intervalles irréguliers par la suite. On rapporte que la pêche de la dernière saison a été bien au-dessous de la moyenne.

Pubnico.—Il a été pris très peu d'égrefin durant la saison.

Yarmouth.—L'on a rapporté des pêches passables assez régulièrement du 18 mai au 31 juillet, après quoi l'égrefin s'est fait rare jusqu'à la fin de la saison.

Freeport.—Comme l'année dernière, cette pêcherie a été exploitée avec beaucoup de vigueur, car ce poisson se vend de mieux en mieux dans les provinces supérieures, et la demande est plus forte que l'offre. Bien qu'on ne rapporte pas avec beaucoup de régularité les pêches qui se font, l'on sait que la pêche a été passable du 10 au 16 juin, et qu'elle s'est améliorée jusqu'au 24. Il a été pris un peu de poisson pendant la dernière semaine d'août, mais ensuite la pêche est devenue bonne et il en a été ainsi jusqu'au 9; passable ensuite jusqu'au 1^{er} octobre. On rapporte qu'il a été envoyé dans les provinces d'en haut, au cours de la dernière saison, 100,000 égrefins, c'est une augmentation comparativement à la dernière saison.

MERLUCHE.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash et Alberton.—Bien que la merluche ait été en aussi grande abondance que d'habitude, particulièrement à Miminegash, la pêche totale a été beaucoup inférieure à ce qu'elle aurait dû être, car peu des pêcheurs de ce quartier consacrent leur temps à cette pêcherie, s'occupant presque exclusivement de celle du maquereau.

Georgetown.—La pêche a commencé vers le 15 août et s'est continuée jusqu'au 31 octobre. Le 18 août la merluche abondait sur les bancs au large du havre Murray, et il a été fait de bonnes pêches entre le havre Murray et l'île Panmure. Le 8 septembre il fut rapporté que des pêcheurs avaient passablement réussi, bien que la majorité n'eussent fait que huit pêches. Le 15 il fut rapporté qu'un petit nombre de merluches se trouvaient à vingt milles au sud est de Souris, et le 24 le poisson abondait au large de cet endroit. Le 29 un rapport indiquait que la pêche avait été mauvaise pendant la semaine précédente à cause du temps sur les bancs entre Port-Hood et cette station.

Rapport des Pêcheries.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Bien que la pêche ait été un peu irrégulière elle a été passable du 28 juillet au 15 octobre; le chien de mer était aussi abondant que l'habitude, mais pas aussi destructeur. Plus tard le chien de mer est parti et la pêche a été bonne le restant de la saison.

Mabou.—La pêche a commencé le 1^{er} août, et de cette date à la fin de la saison elle a varié de passable à bonne.

Sainte-Anne.—Il a été fait rapport assez régulièrement de légères pêches du 23 septembre au 13 octobre, mais de cette date au 20 il s'est pris du poisson en quantité passable.

D'Escousse.—Du 13 juin au 1^{er} septembre il a été pris un peu de poisson assez régulièrement.

Petit-de-Grat.—Pendant la semaine de mai et les deux premières semaines de juillet il s'est pris un peu de poisson.

Nouvelle-Ecosse.

Lockeport.—Les rapports mentionnent peu ce poisson.

Pointe-au-Sable.—La merluche abondait au large d'après les rapports pendant la dernière saison.

Digby.—La première pêche a eu lieu le 5 mai, elle a été passable chaque jour pendant environ une semaine, après quoi elle est devenue mauvaise, ce qui a duré jusqu'au 18 juillet. Du 18 juillet au 30 septembre la pêche a varié de passable à bonne, et dans la première partie d'octobre elle a été en moyenne passable.

Freeport.—La pêche de la merluche a été assez bonne du 10 au 16 juillet pour devenir bonne la semaine suivante. Aucun rapport n'a été fait du 24 juillet au 21 août, mais alors la pêche était passable. Dans tout le cours du mois de septembre elle a été très passable et d'excellents coups de filets ont été faits pendant les premiers trois jours et la dernière semaine du mois.

Nouveau-Brunswick.

Havre-du-Castor.—Il a été fait de légères pêches à partir du 3 juin jusque vers le 21, et la merluche est alors devenue plus abondante; cependant, faute de boitte, il n'a été pris qu'une quantité passable de poisson. Pendant les quelques derniers jours de juin et les deux premières semaines de juillet il a été fait rapport d'excellentes pêches, mais après cela il a été pris peu de poisson jusque vers le 23 août. La pêche est ensuite redevenue très bonne, et pendant le reste de la saison a donné tout le résultat qu'on en pouvait désirer. La pêche de la saison est considérée meilleure que celle de l'an dernier.

Campobello.—Il a été fait rapport de pêches légères dans la deuxième moitié de juin, lesquelles sont devenues bonnes au commencement de juillet. Cependant, de plus grands bancs de chiens de mer qu'autrefois ayant visité la pêcherie, il a été pris peu de poissons jusque vers le 5 août, date à laquelle le chien de mer a quitté et la pêche est redevenue bonne. Bien qu'il ait été fait rapport de peu de bonnes pêches après le 14 août la merluche abondait cependant encore dans le chenal le 30.

Grand-Manan.—Dans la deuxième semaine de juin il a été fait un peu de pêche à North-Head, mais les rapports mentionnaient beaucoup de merluche à Bulk-Head et à Gravelly-Ground pendant tout le mois. Dans la baie de l'île Longue la pêche a donné une bonne moyenne toute la saison. En juillet, août et septembre, il a été fait de bonnes pêches au phare de Swallow-Tail, dans le chenal nord, à l'île du Gros-Canard et à 4 milles au large de Fish-Head. Du 24 au 26 septembre inclusivement, il a été pris un peu de poissons au Passage de Cheney, à Seal-Cove et à Flagg's-Cove. La pêche totale est estimée à 4,000 quintaux, soit à peu près 60 pour 100 de la pêche de la dernière saison. Cette forte diminution n'est pas attribuée à la rareté du poisson, mais principalement aux nombreux bancs de chiens de mer qui ont visité les endroits que la merluche fréquente pendant la saison presque entière; en conséquence les gens faisant cette pêche ont dû faire autre chose.

ENCORNET.

Anticosti

Il a été fait rapport de légères pêches d'encornet en août à la Pointe Sud-Ouest ainsi qu'à la Baie-des-Anglais, et de même à la Pointe Sud-Ouest pendant le mois d'octobre.

Québec.

Pointe Saint-Pierre.—Il a été pris un peu de ces poissons chaque jour pendant les deux premières semaines d'août, mais ensuite la pêche est devenue passable jusqu'au 1^{er} octobre. Elle a été faible après cela jusqu'au 21, mais d'excellents coups de filets ont été faits ensuite.

Percé.—Quelques bonnes pêches ont été rapportées pendant les troisièmes semaines d'août et de septembre, mais elles ont été très légères dans la seconde moitié d'août.

Grande-Rivière.—La pêche a été bonne en moyenne pendant la deuxième semaine d'août, mais aucun rapport n'a été fait ensuite.

Pointe-Newport.—Pendant la deuxième semaine d'août et la première semaine de septembre l'on a fait rapport de très bonnes prises.

Nouveau-Brunswick.

Havre-du-Castor.—De même qu'en 1893 l'encornet ne s'est pas montré ici cette année; mais il y a eu abondance de hareng pour compenser cette perte.

Grand-Manan.—Le 23 et le 24 août il a été pêché une quantité passable de poissons à Flagg's-Cove et Pettis-Cove, et le 28 l'encornet abondaît au large du phare de Swallow-Tail.

Ile du Prince-Edouard.

Georgetown.—L'encornet abondait sur le banc à 12 milles au sud-est de Souris le 15 septembre, et à partir de cette date il a été pris chaque jour une bonne quantité de poisson à Georgetown.

Cap-Breton.

Port-Hood.—La pêche de l'encornet a été en moyenne passable, bien que très irrégulière en juillet, août et septembre.

Mabou.—Assez bonnes pêches en août, septembre et octobre.

Margaree.—Nonobstant le fait que la pêche de l'encornet a été irrégulière, elle a très bien réussi du 25 juillet au 25 octobre.

Chéticamp.—Il a été pris une petite quantité d'encornet chaque jour du 8 au 31 juillet, ce poisson est ensuite devenu plus abondant, et la pêche a varié pendant le reste de la saison de passable à bonne.

Meat-Cove.—Rapport a été fait qu'il y avait eu très peu de pêche au cours de la saison.

Ingonish.—L'encornet s'est montré à bonne heure en juillet et la pêche a été en moyenne passable pendant la saison.

Sainte-Anne.—Il a été fait un peu de pêche à partir du 10 juillet jusqu'à la dernière semaine de septembre, et pendant ce temps la demande a été beaucoup plus grande que l'offre. Lorsque l'encornet abondait vers le 23 septembre aucun navire n'avait besoin de boitte.

Louisbourg.—Pendant la dernière semaine d'août et la troisième semaine de septembre il a été rapporté d'excellentes pêches chaque jour.

Gabarus.—Rapports irréguliers de pêches légères dans les mois de juillet et d'août, mais il a été fait d'excellentes pêches pendant la troisième semaine de septembre.

Petit-de-Grat.—L'encornet est arrivé en très grande abondance vers le 27 juillet, et il en a été pris une immense quantité pendant les dix jours suivants. Après cela la pêche est devenue irrégulière et a été en conséquence faible jusqu'au 19 octobre. A

Rapport des Pêcheries.

cette date le poisson est devenu de nouveau abondant et la pêche a été très bonne tout le restant du mois. Il est rapporté que l'encornet a été plus abondant cette année que pendant les deux dernières années. Pendant la saison vingt banquiers canadiens, sept américains et un de Saint-Pierre Miquelon sont venus s'approvisionner de boitte ici, et cela sans compter les petites embarcations et bateaux de la station.

Arichat.—La pêche a été, en moyenne, assez bonne pendant la première semaine d'août et en octobre.

Nouvelle-Ecosse.

Canso.—Le poisson est arrivé vers le 26 juin et il en a été pris beaucoup, puis les goélettes qui attendaient leur approvisionnement de boitte sont parties pour les pêcheries. Dans la seconde moitié de juillet l'encornet abondait de nouveau et la pêche a été bonne chaque jour jusqu'au 2 avril; le poisson a diminué ensuite pour enfin disparaître entièrement.

Lunenburg.—Vers le 19 juillet rapport a été fait que l'encornet se formait par baucs au large des Rochers Bleus, et il en a été pris 30 barils à cette station au moyen de deux trappes. La pêche a été assez bonne les deux semaines suivantes, mais le 26 le poisson était très abondant ici et à Chester, et toutes les trappes étaient pleines. En avril la pêche a été, en moyenne, passable, et le 11 septembre les rapports constataient que le poisson abondait sur le banc Quéro.

Liverpool.—Il a été fait rapport d'une pêche légère en octobre.

Pointe-au-Sable.—Il a été fait une faible pêche dans le cours de la première semaine de septembre, et le 13 le poisson était passablement abondant mais ne mordait pas. Le 22 la pêche était bonne sur le banc La Have et passable au large de la côte le 29. Dans la première semaine d'octobre l'encornet s'est fait rare au banc La Have, il n'y en avait que tout juste pour la boitte.

Freeport.—Il a été fait une pêche légère d'encornet du 18 au 24 juillet inclusive-ment, mais les rapports ont été médiocres ensuite jusqu'au 21 août. A cette date le poisson abondait. Pendant les trois premières semaines de septembre il n'a pas été rapporté de pêche, mais le 23 le poisson s'est de nouveau montré en grandes quantités, et le 5 octobre il y en avait en grande abondance.

LANGON.

Québec.

Sainte-Marguerite.—Il a été fait une bonne pêche régulièrement du 17 juillet au 17 août.

Sept-Iles.—Le langon est arrivé comme d'habitude vers le 25 mai, il y en avait un bon nombre, et vers la fin du mois le poisson abondait. Pendant la première moitié de juin la pêche a été excellente, mais elle a diminué un peu dans la dernière partie du mois. En juillet et en août le poisson abondait de nouveau, mais ensuite la pêche est devenue très irrégulière et il en a été pris que peu.

Moisie.—La pêche, disent les rapports, a été très bonne du 20 juillet au 20 septembre, mais ensuite elle a diminué et il a été pris peu de poissons.

Sheldrake.—Pendant les mois de juin, juillet et août et la première moitié de septembre la pêche quoiqu'un peu irrégulière a été très passable, mais vers la fin de septembre le langon s'est fait rare et il en a été pris peu.

Rivière du Tonnerre.—A peu près le même chose qu'à Sheldrake.

Rivière-Saint-Jean.—Bien que d'après les rapports la plus grande partie de la boitte vienne de la Longue-Pointe, cependant il a été fait ici de bonnes pêches en juillet et en août.

Longue-Pointe.—Il a été fait rapport d'une assez bonne pêche le 18 juin, laquelle est devenue très bonne vers la fin du mois pour continuer ainsi jusqu'au 1^{er} septembre; à partir de cette date le langon a graduellement diminué en nombre.

Pointe-aux-Esquimaux.—Du 5 juillet à peu près jusqu'à la fin d'août il a été fait rapport d'excellentes pêches; aucun rapport n'a été fait ensuite avant la dernière semaine de septembre, et pendant ce temps il s'est pris un peu de poisson assez régulièrement.

FLÉTAN.

Sainte-Maguerite et Moisie.—Il s'est pris un peu de flétan chaque jour pendant la dernière semaine de septembre.

Sept-Iles.—Quelques flétans ont été pris dans les mois de juin, juillet et septembre.

Longue-Pointe.—Vers le 18 juillet le flétan s'est montré en bon nombre ici, et la pêche a été bonne chaque jour pendant le restant du mois.

Rivière-Saint-Jean et Pointe-aux-Esquimaux.—Du 27 juillet à la fin du mois la pêche a été bonne entre ces deux stations.

Nouveau-Brunswick.

Shippégan.—Il a été fait une pêche légère chaque jour du 14 au 25 juin inclusivement.

Grand-Manan.—Le 28 mai il a été pris du flétan à Dark-Harbour, et pendant les deux premières semaines de juin la pêche n'a pas été forte, bien qu'elle ait été faite à Southern-Head et aux Sondes. Après cela le mauvais temps a commencé et l'on a fait très peu de pêche jusque vers le 22 septembre. Il s'en est pris passablement vers ce temps à Gravelly-Ground et un peu au Passage de Cheney, à Seal-Cove et à Flaggs-Cove. La pêche totale est estimée à 20 tonneaux.

Ile du Prince-Édouard.

La seule pêche de flétan mentionnée pendant la saison aux stations de l'île s'est faite dans la deuxième semaine de mai; il s'est alors pris d'excellentes quantités de poissons à Miminegash et Waterford, et de passables à Tignish et Alberton.

Nouvelle-Ecosse.

Havre Musquodoboit.—Il a été fait rapport de pêches légères pendant les premiers dix jours de juin et d'août.

Liverpool.—La pêche totale est considérée plus forte que celle des quelques dernières années.

Lock-port.—Il a été pris très peu de flétan pendant la saison. La pêche totale est estimée à environ 1,300 poissons, c'est $33\frac{1}{3}$ pour 100 du nombre de l'an dernier.

Pointe-au-Sable.—Le 5 mai il a été fait rapport d'une pêche passable de flétan; au banc La Have il en a été pris près de la côte jusqu'au 1^{er} août, et la pêche s'est continuée chaque jour pendant environ une quinzaine de jours.

Yarmouth.—La pêche a été passable en mai bien qu'irrégulière, et le 12 la flotte du large en a pris beaucoup. En juin pêche également passable en moyenne mais mauvaise et irrégulière pendant le reste de la saison. Le 1^{er} août le flétan abondait dans la pêcherie de l'île au Loup-marin.

Freeport.—Le seul rapport reçu concernant cette pêcherie l'a été durant la dernière semaine de mai et il a été alors fait une excellente pêche. La pêche totale est estimée à 20,000 livres.

Digby.—Vers le 3 mai la pêche au flétan était bonne à Port-George et le 5 elle a commencé à Digby, et il en a été pris un bon nombre chaque jour pendant le mois. En juin la pêche a été faible, mais il y a eu amélioration marquée en juillet.

GASPAROT.

Nouveau-Brunswick.

Escuminac.—Il a été pêché quelques gasparots chaque jour du 25 mai au 30 juin.

Cap-Breton.

Mabou.—Il a été pris un peu de gasparot du 10 mai au 3 juin.

Margaree.—La pêche en moyenne du 16 mai au 16 juin a été faible, bien que l'on ait fait de bonnes captures pendant la troisième semaine de mai.

L'Ardoise.—Il a été pris très peu de gasparot durant la saison.

Arichat-Ouest.—La pêche du gasparot d'après les rapports n'a pas été forte, et les bateaux n'en rapportèrent pas en moyenne deux barils.

Rapport des Pêcheries.

Nouvelle-Ecosse.

Whitehead.—Il a été fait rapport régulièrement de quelques pêches du 22 mai au 16 juillet et la pêche totale est estimée à 150 barils.

Port-Medway.—Bien que la pêche ait été passable mais irrégulière du 5 mai au 10 juin, on rapporte que le gasparot n'a jamais été aussi rare de temps immémorial.

Liverpool et Lockeport.—Il a été pris quelques gasparots du 12 mai au 4 juin. La pêche à Liverpool est considérée inférieure à celle de 1893.

Pointe-au-Sable.—Pendant les deux premières semaines de mai et de juin la pêche a été faible, mais elle a été assez bonne du 15 mai à la fin du mois.

Port-La-Tour.—La pêche n'a pas été forte mais très régulière du 3 mai au 12 juin, après cette date le mauvais temps a commencé et il n'a pas été fait rapport d'aucune capture ensuite.

Yarmouth.—La pêche a été bonne en moyenne pendant le mois de mai, il a été fait d'excellents coups de filets du 8 au 12 inclusivement.

Digby.—Il a été fait rapport de quelques bonnes pêches du 16 au 20 juin inclusivement.

SAUMON.

Québec.

Sept-Iles.—La pêche du saumon du 22 mai au 4 juillet a donné une assez bonne moyenne.

Sheldrake.—Du 13 au 22 juin la pêche a été assez bonne chaque jour.

Rivière Saint-Jean.—La pêche a varié du 2 au 12 juin de passable à bonne. La saison a été considérée bonne, car l'on a pris dans les rivières au moyen de rets à peu près 60,000 livres de saumon.

Longue-Pointe.—Il a été fait rapport d'une pêche passable chaque jour du 11 juin au 15 juillet, même résultat à peu près qu'en 1893.

Mingan.—La pêche a été faible pendant la première moitié du mois de juin, mais elle est devenue meilleure à partir du 18, et de cette date au 12 juillet elle a été passable.

Gaspé.—Du 18 au 25 mai il a été fait rapport de quelques captures chaque jour, mais après cela la pêche est devenue meilleure, et pendant les premiers dix jours de juin la pêche a été assez bonne dans toutes les parties de la baie. Du 11 juin au 11 juillet la pêche a de nouveau été faible et elle s'est terminée à cette dernière date.

Nouveau-Brunswick.

Shippegan.—La pêche moyenne pendant la saison a été passable, bien qu'elle ait été un peu irrégulière.

Escuminac.—Il a été pêché quelques saumons assez régulièrement du 19 mai au 19 juillet. La pêche totale est estimée à environ 5,000 saumons.

Cap-Breton.

Mabou.—Pêche légère mais assez régulière, du 11 juin au 20 juillet.

Margaree.—La pêche du saumon n'a pas été forte en juin et la première partie de juillet.

Meat-Cove.—Il a été fait rapport d'une pêche passable le 4 mai, mais le mauvais temps a commencé vers cette date, et le 8 les rets avaient été fort endommagés, quelques-uns même complètement détruits. Pendant la dernière moitié du mois de juin, la pêche bien qu'irrégulière a été passable, mais mauvaise au commencement de juillet. La pêche totale est estimée à 4 barils.

Ingonish.—Cette pêche a commencé un peu plus à bonne heure cette année, et il a été pris quelques poissons régulièrement du 4 juin au 10 juillet. La pêche totale est considérée un peu meilleure qu'en 1893.

Sainte-Anne.—Du 18 juin au 21 juillet il a été pris quelques poissons chaque jour.

Petit-de-Grat.—En juin, la pêche a été en moyenne passable, mais elle était assez mauvaise au commencement de juillet, et les rets ont dû être retirés par suite du fort courant qui allait dans une direction sud. Il est estimé qu'il a été salé 18 barils sans compter une grande quantité de poissons qui ont été facilement vendus à Sydney.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—La pêche a commencé vers le 12 juin, et sauf quelques bonnes captures le 1^{er} juillet il a été pris peu de saumon. La pêche totale est estimée à environ la moitié de celle de 1893.

Canso.—Il a été pris très peu de saumons au cours de la dernière saison.

La Have.—La pêche du saumon pendant la dernière saison dans les eaux de marée des rivières La Have a été à peu près la même que l'année dernière, il a été pris environ 853 poissons pesant en moyenne 11 livres. Ces poissons ont servi à la consommation locale ou ont été exportés aux Etats-Unis. Il a été pris bien peu de saumon dans les lacs ou rivières, l'eau était si basse, et cela a empêché le poisson de remonter les chutes de New-Germany. Il a séjourné dans les étangs le long de la rivière.

Port-Medway.—En mai et en juin la pêche a été en moyenne passable, mais très irrégulière.

Liverpool.—Bien qu'il ait été pris très peu de saumons au cours de la saison, cependant la pêche dans la rivière est considérée meilleure que celle de 1893.

Yarmouth.—Il a été pris quelques saumons de temps à autre du 1^{er} mai au 7 juillet.

MORUE.

Québec.

Sainte-Marguerite.—Du 1^{er} août au 8 septembre à peu près la pêche a été passable, mais il a ensuite fait mauvais temps et les opérations ont été suspendues jusqu'au 2 ; après cette date et jusqu'à la fin du mois la pêche a été bonne.

Sept-Iles.—La pêche a commencé vers le 7 juin et elle a été en moyenne bonne pendant le reste du mois. En juillet, août et au commencement de septembre, pêche en moyenne passable, et même très bonne dans la deuxième moitié de septembre.

Moisie.—La morue a fait son apparition vers le 31 mai, et de cette date au 10 septembre la pêche a été en moyenne passable. Dans les deux dernières semaines de septembre il a été fait rapport de bonnes pêches chaque jour.

Sheldrake.—Du 28 mai au 30 septembre la pêche a été, en moyenne, passable et se compare avantageusement avec celle de l'année dernière.

Rivière-du-Tonnerre.—Rapport de la première pêche faite le 28 mai, et de cette date au dernier jour de septembre il a été pris passablement de morue, sauf en juillet et en septembre, mois qui ont donné un mauvais résultat.

Magpie.—La pêche a commencé le 28 mai et a été en moyenne assez bonne jusqu'au dernier jour d'août.

Rivière Saint-Jean.—Bien qu'un peu irrégulière la pêche des mois de juin et de juillet a été en moyenne bonne et est considérée meilleure que celle de l'an dernier.

Longue-Pointe.—La morue s'est montrée vers le 12 juin, et de cette date au 13 août il a été fait rapport assez régulièrement de bonnes pêches. Pendant les mois d'août et de septembre la pêche a été assez bonne quand le temps a été favorable. La pêche totale de la saison est considérée passable.

Gaspé.—La morue a fait son apparition le 4 juin, et de cette date à la fin de la saison il en a été pris peu. Le 28 août le poisson était en assez grande quantité dans la baie ainsi que sur les bancs à six milles au large.

Pointe Saint-Pierre.—Il a été pris un peu de morue vers le 17 mai, et la pêche est devenue assez bonne pendant la dernière semaine du mois et s'est continuée ainsi jusqu'à la fin de la saison, à l'exception de la première semaine de juillet quand la boîte était très rare. Pendant les deux premiers mois la pêche a été assez bonne sur les bancs, mais elle était devenue bonne le 16 juillet et est restée ainsi jusqu'au 30 septembre. Bien que le résultat de la pêche ait été passable la moyenne est peut-être un peu au-dessous de celle de l'an dernier. Les rapports mentionnent cette année 125 *drafts* par bateau.

Grande-Rivière.—La pêche a commencé ici vers le 18 mai, et pendant la dernière saison quatre-vingt-dix bateaux ont exploité cette pêcherie et obtenu en moyenne à peu près 150 *drafts*. La pêche d'été a été très passable, bien que le chien de mer se

Rapport des Pêcheries.

soit montré vers le 23 juillet et ait presque obligé les pêcheurs à suspendre les opérations. Vers le 15 septembre le mauvais temps a pris et la pêche des côtes a été abandonnée, mais il a été fait cependant de bonnes pêches quand le temps a été favorable. En juin, juillet et la dernière partie de septembre il a été fait rapport d'une assez bonne pêche sur les bancs, laquelle est devenue très bonne pendant la première semaine de novembre. Malheureusement la boîte était alors très rare.

Pointe Newport.—La morue a fait son apparition vers le 18 mai, et de cette date au 1^{er} septembre la pêche a été en moyenne assez bonne. Vers le 3 septembre les bateaux sont revenus des bancs avec des chargements variant de 8 à 25 *drafts*. La pêcherie des côtes n'a pas été exploitée pendant ce mois à cause de la rareté de la boîte et du mauvais temps qui rendait la chose difficile aux petits bateaux. Pendant le mois d'août la pêche a été bonne bien qu'irrégulière. Rapport a été fait assez régulièrement pendant la saison de pêches variant de passables à bonnes. Le résultat total de la saison est estimé à environ 8,000 *drafts*, c'est à peu près celui de la pêche de l'an dernier.

Paspébiac.—La pêche a commencé le 15 mai, et il a été pris passablement de poissons chaque jour jusque vers le 2 juillet. La boîte est alors devenue rare, et de cette date à la fin de la saison il s'est pris peu de morue.

Anticosti.

Baie-des-Anglais.—La pêche a commencé comme d'habitude le 1^{er} juin, et pendant la première semaine du mois il a été pris une quantité passable de poissons. Vers le 8 la morue abondait et il en a été pris beaucoup chaque jour à toutes les stations à l'extrémité occidentale de l'île pendant les dix jours suivants. Après cela il y avait moins grande abondance de morue, bien que la pêche ait été bonne jusqu'au 20 juillet, alors que le temps orageux ont commencé. Dans la deuxième semaine d'août, il a été fait rapport que la pêche était bonne, elle a été très bonne encore dans la dernière semaine d'août et la première semaine d'octobre. Sur les 28 bateaux, dont 21 sont des embarcations pour une seule personne, faisant la pêche à l'extrémité occidentale de l'île, où se trouvent la baie des Anglais et l'anse aux Fraises, il a été pris d'après l'estimation 1,228 quintaux, mais cela ne donne pas du tout une idée exacte de l'abondance de la morue dans l'endroit, car il est fait rapport que les pêcheurs ont à peine pêché la moitié de la saison.

Baie-au-Renard.—Rapport d'une pêche passable le 4 juin, mais pendant le reste du mois il a été pris très irrégulièrement peu de poissons, bien qu'il ait été fait rapport d'une excellente pêche le 6 à environ quarante milles en amont d'ici. Pendant les premières semaines de juillet et d'octobre, la pêche a été passable, mais il n'y a pas eu de rapports pendant les mois intermédiaires. La pêche totale des trois bateaux à cette station est estimée à 99 quintaux.

Pointe Sud Ouest.—Le premier rapport reçu le 14 juin indiquait une bonne pêche, laquelle s'est continuée jusqu'au 25, quand le mauvais temps a pris. Le 28 la morue abondait, mais la boîte était alors très rare, et il n'a été pris que peu de morue jusqu'au 2 juillet. A partir de cette date jusqu'au 19 la pêche a été bonne. Pendant le reste de la saison la pêche a été mauvaise et irrégulière, sauf à la fin d'octobre, alors que la morue est devenue très abondante. Quelques bateaux en ont pris en très peu de temps une draft ou à peu près au moyen de la boîte d'encornet. Autant qu'on a pu l'apprendre il n'y a pas eu de capelans pendant la dernière saison. Les pêcheurs ont beaucoup souffert de la chose, car ordinairement ces poissons viennent en grand nombre près des rivages le long de l'extrémité sud de l'île et servent pour la boîte.

Nouveau-Brunswick.

Caraquet.—La pêche a commencé vers le 21 mai mais a été irrégulière jusqu'au 1^{er} juin; d'excellents coups de filets ont alors été faits régulièrement pendant le mois. En juillet et au commencement d'août la pêche a été, en moyenne, bonne, mais passable seulement pendant le reste de la saison. En octobre elle a été très irrégulière. Le temps s'est maintenu au beau pendant toute la dernière saison; aussi l'on estime que la pêche sera la plus forte qu'on ait vue depuis bien des années.

Shippegan.—La pêche n'a commencé que vers le 4 juin, mais comme l'année dernière le mois a été extraordinairement heureux, et le 29 il était fait rapport qu'on avait doublé à peu près la quantité de poisson prise l'année précédente à la même date. Au commencement du mois la morue était de petite taille, mais sur la fin l'on prenait de grosses morues. En juillet la pêche a été, en moyenne, passable, mais la boîte s'est fait rare et elle est devenue mauvaise. Le 18 avril la pêche totale jusqu'à date était inférieure à celle de 1893. Pendant les deux dernières semaines d'août la pêche est devenue un peu meilleure, et il a été pris passablement de poissons chaque jour jusqu'au 5 du mois courant. Dans la troisième semaine de septembre le poisson abondait, mais le mauvais temps a empêché la pêche. Somme toute la dernière saison a été passablement bonne; l'on a expédié près de 15,000 quintaux de morue de cet endroit. Les plus petites embarcations n'ont pas pris beaucoup de poisson après le mois d'avril, mais la pêche a été rigoureusement poursuivie par les goélettes, dont le nombre augmente de plus en plus, la prime accordée à ces embarcations encourageant les pêcheurs à s'en procurer.

Escuminac.—Du 25 mai au 5 juin la pêche a été assez bonne, mais ensuite elle est devenue meilleure, et du 20 juin au 11 juillet il a été fait rapport chaque jour d'une pêche excellente. Pendant le mois suivant la pêche a été bonne; elle a varié de passable à bonne du 11 avril au 7 septembre, mais elle est devenue ensuite mauvaise et il en a été ainsi tout le reste de la saison. La pêche totale est considérée bonne, mais comme le poisson n'est ni préparé ni séché à cette station, on ne peut donner l'estimation de ce qui s'en est pris.

Havre-au-Castor.—La morue a fait son apparition le 16 mai, et à partir de cette date la pêche n'a pas été forte, mais elle s'est faite régulièrement jusqu'à la fin de la saison. Vers le 1^{er} avril l'abondance des chiens de mer a empêché la pêche pendant la semaine.

Campobello.—La pêche a commencé vers le 17 mai, et de cette date à la fin de juin il s'est pris un peu de poisson. Il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche ensuite.

Grand-Manan.—La première dépêche reçue le 24 mai indiquait que la pêche était bonne à Bulk-Head; les six jours suivants il a été pris beaucoup de poissons au banc Yankee et un peu à Dark-Harbour. Le 31 mai la pêche était excellente à Bulk-Head et Gravelly-Ground, et elle a été assez bonne pendant les premiers onze jours de juin dans les environs. Vers le 13 juin il a été fait rapport d'une bonne pêche au banc de Ingall et au Rocher-de-Clark, et le lendemain la pêche était assez bonne à Bulk-Head, Flagg's-Bank et Gravelly-Ground. Durant la dernière partie du mois il a été pris beaucoup de poissons sur les bancs de Grand-Manan, Bulk-Head et Rocher-de-Clark, quand le temps a été favorable. Il a été fait peu de pêche en juillet à cause de l'abondance des chiens de mer, mais pendant la première semaine d'avril on a pris beaucoup de morue au Rocher-de-Clark et en assez grand nombre à Bulk-Head. Du 23 au 31 la pêche a varié de passable à bonne au Rocher-de-Rand, Bulk-Head et aux Sondes. Dans les dix derniers jours de septembre la pêche a été bonne au Rocher-de-Rand et aux Soudes, mais mauvaise au Passage-de-Cheney, Seal-Cove et Flagg's-Cove; une bonne pêche a été faite à Southern-Head durant les premiers trois jours d'octobre. La pêche totale pour la saison est estimée à 4,000 quintaux de morue séchée et 200 tonneaux de morue fraîche. C'est un peu moins que pendant la saison de 1893.

Iles de la Madeleine.

Vers le 23 mai la morue a fait son apparition et le nombre en a augmenté rapidement jusqu'à ce qu'il eût été fait rapport d'une très bonne pêche sur le côté sud de l'île le 2; la pêche aurait été également bonne sur le côté nord s'il avait été possible d'obtenir de la boîte. Pendant les deux premières semaines de juin la pêche a varié de bonne à passable bien que la boîte fut très rare, ce qui a considérablement retardé les pêcheurs. Pendant la dernière partie du mois il a été fait rapport que les banquiers avaient bien réussi avec la ligne à environ 20 milles au sud-ouest de l'île de l'Entrée et qu'il avait été fait bonne pêche dans la partie nord de l'île et à l'île Bryon, tandis qu'on avait donné d'assez bon coups de filets du côté sud. En juillet la pêche a été mauvaise par suite du mauvais temps et de la rareté de la

Rapport des Pêcheries.

boîte. En août la pêche a été en moyenne un peu meilleure, et bien qu'il y eût du poisson le mauvais temps a empêché que la pêche ne fut bonne. La pêche en septembre a été très mauvaise. La pêche de morue la plus remarquable dans ce groupe est sans contredit celle qui environne l'île de Bryon et les Rochers aux Oiseaux, et d'où une flotte de goélettes d'Escousse et de la rivière Bourgeois, Cap-Breton, emporte chaque année de un à deux bons chargements. La flotte de l'île Bryon se composait cette année d'environ 60 bateaux, et la pêche est estimée à environ 600 quintaux. Après la pêcherie de l'île Bryon vient celle de l'Étang-du-Nord ou de l'île à la Meule. La flotte des bateaux qui faisaient la pêche à l'anse de l'Étang-du-Nord pendant la dernière saison se composait de plus de 100, avec un total d'environ 400 hommes, sans compter 200 garçons de 14 ans et plus. La pêche totale de cette flotte est estimée à plus de 2,000 quintaux. Somme toute il est fait rapport que la pêche n'a pas été aussi forte que par le passé pour les bateaux de la côte, particulièrement sur la rive sud.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—La pêche a commencé le 28 mai, et jusqu'au 31 août elle a été en moyenne passable, bien qu'il ait été rapporté que la morue abondait cette année. Cependant, comme précédemment, la pêcherie n'a pas été exploitée d'une manière très considérable.

Alberton.—La pêcherie à cette station est considérée mauvaise bien qu'il ne soit pas douteux qu'elle ait contenue du poisson toute la saison; en effet il y a été fait d'excellentes pêches au cours de la première semaine de mai.

Malpeque.—Depuis le premier rapport le 24 mai jusqu'à la fin de la saison, la pêche a varié de passable à bonne, et comme le temps s'est maintenu extraordinairement favorable et que le poisson est venu plus près des côtes, l'on considère que la pêche totale dépassera de beaucoup celle de 1893.

Georgetown.—La pêche à la morue a commencé le ou vers le 23 mai, et a été bonne chaque jour jusqu'au 14 juin vu que les lignes traînantes ont pris de la morue de taille passable. Pendant la deuxième semaine de juin la morue abondait au large des îles Boughton et de Panmure, mais la pêcherie n'a pas été exploitée très en grand. Vers le 15 juin la morue est devenue rare près du rivage, et il en a été ainsi jusqu'à la fin de la saison, mais elle abondait sur les bancs au large de Murray-Harbour, le 18 août, ainsi qu'en eau profonde. Il a été fait bonne pêche au large de Souris le 22 septembre, ainsi que pendant le mois d'octobre. La morue et l'encornet abondaient, dit-on, dans le golfe.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Le premier rapport reçu le 5 mai indiquait une pêche légère de morue, laquelle est devenue cependant meilleure pendant la semaine suivante; le reste de la saison elle a été en moyenne passable bien qu'irrégulière en août. Dans la dernière semaine d'octobre la pêche est devenue bonne, mais vers le même temps le chien de mer s'est montré en grand nombre, bien qu'il n'ait pas causé autant de dégâts que l'année dernière.

Mabou.—La pêche a commencé vers le 17 mai, et pendant à peu près une semaine il a été fait une bonne pêche chaque jour, après quoi elle est tombée à passable et est restée ainsi jusqu'au dernier juillet. En août la pêche tout en étant bonne en moyenne a été très irrégulière parce que le chien de mer abondait. Les mois de septembre et d'octobre ont été très orageux et il n'a été pris que peu de morue, bien que le poisson fut passablement abondant.

Margaree.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable qui s'est continuée jusqu'au 1^{er} août, pendant ce mois tout entier il n'a été rapporté que peu de pêche, cependant les bateaux qui ont travaillé la nuit ont passablement réussi. Durant les deux premières semaines de septembre le chien de mer est devenu très nuisible et la boîte était rare, en conséquence il s'est pris peu de morue. Le 17 cependant on rapportait que les bateaux approvisionnés de boîte avaient de 3 à 4 quintaux, mais rien de remarquable n'a été ensuite rapporté qu'après le 30 septembre. La pêche totale de la dernière saison est considérée un peu meilleure que celle de l'au dernier. On rapporte de nouveau que le poisson se tient beaucoup plus au large de la côte, et les pêcheurs de cette localité ont en conséquence décidé de construire de

plus grands bateaux, car ceux qu'ils emploient maintenant ne sont pas sûrs pour la distance à parcourir.

Cheticamp.—La morue a fait son apparition le 5 mai en nombre passable, mais la pêche moyenne pendant le mois a été faible. En juin elle était passable, mais le poisson s'est de nouveau fait rare, et il n'a été rapporté qu'une faible pêche pendant les mois de juillet et d'août. En septembre la pêche est devenue un peu meilleure, mais le mois d'octobre a été très orageux et il y a eu peu de pêche. On estime que les bateaux montés par quatre hommes auront en moyenne 120 quintaux, soit 30 quintaux par chaque homme, ce qui est considéré une pêche assez bonne.

Meat-Cove.—La pêche a commencé le 26 mai, mais il n'a pas été pris beaucoup de poissons avant juin; dans ce mois elle a été passable mais irrégulière. En juillet et en août la boîte était très rare, ce qui a beaucoup nui à la pêche et il a été pris peu de morue. Pendant les deux mois suivants le mauvais temps a nui au succès de la pêche, qui n'a été en somme que moyenne.

Ingonish.—Du 24 mai au 24 juin la pêche de la morue a été en moyenne assez bonne, bien que vers le 23 la morue abondait. D'un autre côté, comme la boîte était très rare il a été pris peu de poissons et la pêche n'a pas été aussi forte que celle de l'an dernier. Au commencement de juillet il a été fait rapport d'une assez bonne pêche au large du rivage, mais à la côte elle a été mauvaise pendant le mois entier. Pêche en moyenne passable en août et en septembre malgré le fait qu'il y avait un très fort courant nuisant beaucoup aux opérations. On prétend cependant que la pêche de juillet à novembre donnera une meilleure moyenne que celle de l'an dernier.

Sainte-Anne.—Il a été fait rapport chaque jour de très bonnes pêche du 15 mai au 7 juin, après quoi il n'a été pris que très peu de poisson quoique régulièrement jusqu'au 21 juillet. Aucun rapport après cette date jusqu'au 13 octobre n'a été reçu, puis la pêche à la morue est devenue bonne dans la baie et à 17 milles au large.

Sydney-Nord.—La seule pêche digne de remarque est celle qui a été faite à la fin de mai; les rapports ont alors mentionné une assez bonne pêche chaque jour.

Lunenburg.—La pêche a commencé vers le 17 mai, mais de cette date à la fin d'août elle a été faible. Le chien de mer abondait et a nui à la pêche à la ligne bien que, chose étrange à dire, il n'ait pas beaucoup nui à celle des rets comme par le passé. En septembre le temps a été très orageux et il a été pris peu de poisson. La pêche totale est considérée un peu au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué à l'abondance du chien de mer et au temps orageux qu'il a fait du 15 juillet au 15 octobre.

Lardoise.—Du 25 au 31 mai il a été fait rapport d'une assez bonne pêche chaque jour, mais en juin on a pris un peu moins de poissons et les bateaux sont partis pour Scattarie et Lingan vers la première semaine de juillet. Pendant ce dernier mois la pêche de la côte a été faible comme d'habitude, mais les bateaux revenus de Lingan et de Scattarie vers le 10 août ont rapporté que la pêche à la morue était excellente. Pendant le reste de la saison il a été fait peu. On estime que cette pêcherie a donné de bien meilleurs résultats cette année que l'année dernière. La moyenne a été plus élevée que celle des quelques années précédentes, bien que le voyage entier ait été accompli dans le mois de juin. La moyenne par bateau est estimée à environ 28 quintaux.

Saint-Pierre.—Le 19 mai assez bonne pêche dans le lac Bras-d'Or, ce qui a continué pendant le restant du mois. Pendant les mois de juin et juillet la pêche a été très faible. Il a été fait rapport le 14 juillet que la morue était plus rare principalement dans la baie Saint-Pierre que pendant les dernières 29 années. Le 18 août la morue était en nombre passable sur les bancs de l'est dans la baie nord. Somme toute la pêche est considérée avoir manqué au point de vue de l'argent qu'elle a rapporté, car il a été fait d'assez bonnes pêches sur les bancs de l'est et dans la baie nord mais les prix étaient bas.

D'Escousse.—Il a été pris un peu de morue pendant la dernière semaine de mai, mais la pêche s'est un peu améliorée en juin. Le 27 les navires ont fait rapport que le poisson était rare dans la baie nord. Pendant la dernière partie du mois de juillet et en août la pêche des côtes a été faible mais s'est faite très régulièrement. Le 27 août la morue abondait en eau profonde au large de la baie de Canso et les navires réussissaient à la baie Nord.

Rapport des Pêcheries.

Il y a dix-neuf navires ayant un équipage variant de dix à quatorze hommes qui font la pêche à la baie Nord ; la moyenne des poissons pris durant la dernière saison est estimée à 700 quintaux, ce qui est un peu moins que pendant la dernière saison.

Petit-de-Grat.—Du 21 mai au 18 juin la pêche moyenne a été passable, mais pendant le reste de la saison il s'est pris peu de poissons durant la dernière partie de septembre principalement, lorsque le chien de mer abondait. La pêche totale de la dernière saison est estimée à environ 500 quintaux de moins qu'en 1893.

Arichat-Ouest.—Depuis la réception du premier rapport le 24 mai jusqu'au 1er septembre la pêche de la morue a été faible par suite principalement de la rareté de la boîte en juin. Dans la dernière partie de septembre le temps était mauvais et il n'a pas été possible de faire beaucoup de pêche, bien qu'on ait fait de légers coups de filets régulièrement. On rapporte que la pêche est considérablement plus forte que celle de la dernière saison, et que quelques-uns des pêcheurs les plus industriels ont très bien réussi.

Arichat.—La morue a fait son apparition vers le 12 mai et il en a été pris en quantité passable pendant tout le mois. En juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et en juillet elle est devenue rare et il en a été ainsi jusque vers le 1er septembre. De cette date à la fin de la saison elle a été en moyenne assez bonne. La pêche de la dernière saison est considérée au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué plus à la rareté de la boîte qu'à celle de la morue dans la baie.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Du 31 mai au 4 juillet il a été pris un peu de poissons chaque jour. Le 15 juin la morue abondait d'après les rapports, mais il en a été pris peu à cause de la rareté de la boîte.

Canso.—La morue est arrivée ici en abondance le 23 mai, et il en a été pris beaucoup durant le mois. Le 25 l'on en a pris un peu dans les pêcheries du centre et de l'ouest, mais les navires pêchant au nord n'ont pas réussi. En juin et jusqu'au 21 août la pêche a été très passable, mais comme la boîte s'est ensuite faite rare il a été pris peu de poissons pendant le reste de la saison.

Whitehead.—La pêche a commencé vers le 26 mai, mais il a été pris bien peu de morue pendant la saison entière ; la pêche totale est estimée à 900 quintaux, ce qui est bien au-dessous du résultat de l'année 1893.

Havre d'Isaac.—Bien que la pêche ait varié de passable à bonne en mai et janvier la pêche totale de la saison est considérée mauvaise.

Rivière-au-Saumon.—Autant que le mentionnent les rapports la pêche de la saison a été passable bien que très irrégulière.

Baie Spry.—Il a été pris un peu de morue durant les trois derniers jours de mai, mais la pêche est devenue légèrement meilleure le mois suivant. Il n'a pas ensuite été rapporté de pêche avant le 27 août, et de cette date au milieu de septembre il s'est pris passablement de poisson.

Havre Musquodoboit.—La morue a fait son apparition vers le 28 mai, et de cette date au dernier jour de septembre la pêche a varié de passable à mauvaise. Pendant le mois d'octobre le mauvais temps a empêché la pêche de réussir, et il a été pris peu de poissons tout le mois.

Lunenburg.—Vers le 2 mai il a été fait rapport d'une bonne pêche aux environs de la côte, laquelle a été passable du 25 à la fin du mois. En juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et le 11 les rapports disaient que la morue était rare sur les bancs. Cependant le 25 il y en avait beaucoup sur le banc Quero. Le 9 juillet la pêche était mauvaise sur les bancs de l'ouest, mais sur la côte c'était à peu près comme en juin. Vers la première semaine d'août le chien de mer s'est montré et a causé beaucoup de torts, mais nonobstant cela la pêche a été très bonne pendant tout le mois. Le 4 septembre il a été fait rapport d'une pêche passable à la pêcherie du centre et bonne sur le Grand banc ; les deux jours suivants la morue abondait sur les bancs de l'ouest et du 22 à la fin du mois sur le Grand banc et le banc Misaine. D'un autre côté le poisson était rare au banc Quero, bien qu'il y eut abondance de boîte comme aux autres bancs. Pendant les mois de septembre et d'octobre la pêche, quand il a fait beau, a été passable sur la côte. On rapporte que la pêche, du 1er mai à octobre, a été mauvaise et inférieure à la moyenne, mais très bonne durant tout le mois de

novembre et la première partie de décembre. La pêche sur les bancs pendant la dernière saison a été bonne et au-dessus de la moyenne, ainsi que l'indiquent les résultats suivants :—

LISTE DES NAVIRES BANQUIERS.

	Qtz.		Qtz.
Lottie B	150	J. A. Silver	1,100
Acadia	330	Melrose	1,200
Galatea	1,700	Merino	725
J. H. Ernst	775	Director	950
Molega	1,650	Eadie	1,600
Tyler	1,075	Yucatan	1,200
Urania	2,250	W. H. Walters	1,300
J. C. Schwarty	2,000	L. E. Young	1,350
M. B. Smith	1,900	Dictator	1,850
Atlanta	1,850	Howard Young	1,600
Werra	1,425	Magnolia	1,200
O. P. Silver	1,625	Minerva	1,400
Morris Geldert	1,100	Robert T. Mason	1,200
Argosy	1,500	J. W. Gelbert	1,300
Milo	1,800	Bonanza	1,325
Oddfellow	1,150	Brittania	1,350
Burnham H	1,700	Erminie	1,300
Glad Tidings	1,400	Dora	1,500
Clara E. Mason	1,650	Nyanza	1,800
Samoa	1,750	Ontario	2,000
Gleaner	1,900	Union	1,200
Panama	1,400	Bona Fides	1,700
Secret	1,375	Nonpareil	1,400
Bertie C. H.	1,700	Vivian	1,100
Florence M.	1,100	Orinoco	950
G. A. Smith	1,400	J. M. Young	1,200
Malabar	1,700	Alaska	1,000
Jennie Miller	1,400	La France	1,000
Arcana	1,475	Monarch	1,100
Westeria	1,750	Laura M. Knock	1,500
Maggie M. W.	1,750		

Port Medway.—La morue a fait son apparition vers le 3 mai, mais la pêche jusqu'au 1^{er} août a été très faible, et quand le hareng s'est montré il s'est pris un peu plus de morue. Il a été fait quelques bonnes pêches pendant la dernière semaine d'août, mais le chien de mer étant devenu abondant il s'est pris très peu de morue par la suite.

Liverpool.—Le 12 mai il a été fait rapport d'une pêche passable au large, laquelle est devenue un peu meilleure pendant la dernière semaine du mois. La pêche de la côte a été faible pendant la deuxième semaine, mais est devenue très passable vers la fin du mois, ce qui s'est continué en juin, bien qu'elle ait été un peu irrégulière. Il s'est pris très peu de poissons dans les mois de juillet, août et septembre, mais le poisson était très passable. Le 6 la morue était très rare au large et la pêche du rivage pendant le mois n'a pas été forte non plus. Somme toute la pêche de la morue par les bateaux de la côte n'a été qu'à peu près la moitié de celle de 1893, ce qui est attribué à la rareté de la boitte et au grand nombre de chiens de mer fréquentant la pêcherie. Les rets n'ont pu être tendus en conséquence pendant deux ou trois semaines à la fois. Trois navires de ce port sont allés pêcher pendant la dernière saison au Labrador, mais n'en sont revenus qu'avec des demi-chargeements; deux navires ont pêché dans la baie Nord et ont obtenu d'assez bons chargeements.

Lockeport.—Pendant la deux ème semaine de mai les banquiers et bateaux de la côte ont fait rapport de légères pêches, mais le 24 il a été rapporté que les bateaux du large avait assez bien réussi. La morue était de très belle qualité et est devenue plus nombreuse, et ces bateaux ont obtenu de bons chargeements.

Vers le 9 juin la morue abondait dans la pêcherie et les pêcheurs du large ont bien réussi, prenant beaucoup plus de poisson qu'ils en avaient pris à cette date à la saison dernière. A partir de cette date jusqu'à la fin du mois il a été pris beaucoup de poisson chaque jour près des côtes, et les bateaux arrivés le 23 avaient de bons chargeements. Il a été aussi rapporté que les banquiers réussissaient bien. Pendant tout le mois de juillet la pêche a été mauvaise par suite de l'abondance des chiens de mer sur la côte, et les banquiers ont fait rapport que le poisson était rare sur les bancs. Il a été pris une quantité passable de poisson très régulièrement du

Rapport des Pêcheries.

1^{er} août au 12 septembre, et pendant la première semaine de ce dernier mois on a rapporté que les banquiers réussissaient bien. Il a été fait peu de pêche pendant la première partie d'octobre, mais dans la seconde moitié il y avait beaucoup de morue près du rivage, cependant la boîte était très rare. Somme toute, la pêche de la dernière saison est aussi bonne sinon meilleure que celle de l'année dernière, ainsi que l'indique le résultat suivant :—

Pêche totale des banquiers pendant la saison.....	2,374,620 livres.
“ des petites embarcations pendant la saison	1,200,000 “
“ des bateaux pendant la saison.....	15,500 “
Grand total.	3,590,120 “

Pointe-au-Sable.—Pendant la première semaine de mai il a été fait bonne pêche au banc La Have et pêche passable à dix-huit milles au sud-est du phare Shelburne, mais pendant la troisième semaine elle est devenue meilleure. Il a été aussi rapporté que le 22 il avait été fait bonne pêche à 20 milles au sud du phare Shelburne. Le 2 juin la pêche était bonne aux bancs La Have et Roseway ainsi qu'à Ridges, à dix-huit milles au nord-est du phare Shelburne.

Vers le 23, cependant, la pêche devint médiocre sur le banc de La Have, mais continua à être bonne sur les fonds à dix-huit milles au large de la côte et l'on pouvait aussi obtenir de la boîte. Pendant le mois les captures sur la côte variaient de passables à pauvres. Durant le mois de juillet les captures sur le bord de la côte furent plutôt médiocres, mais passables au large, bien que la boîte fut rare. Le 14 le poisson et la boîte furent rares sur les bancs de l'est, et pendant la dernière semaine du mois les rapports disent que la pêche de la morue était passablement bonne au large de la côte et sur le banc de La Have, la capture sur la côte pendant tout le mois d'août étant passablement bonne, mais plutôt médiocre au large de la côte. Le 18, on rapporta que la pêche était bonne à quinze milles au sud du cap du Nègre, ainsi que le lendemain. Le 23, on rapporta de très bonnes captures sur le banc Quéro, et du 11 à la fin d'août on a fait des captures passables sur le banc de La Have; dans la première partie de septembre on a fait des captures raisonnables très régulièrement, mais durant la dernière partie les captures ont été médiocres. Dans la première semaine du présent mois les pêcheurs sur les bancs ont fait de bonnes captures sur les bancs de Quéro et La Have, mais le 11 les rapports constatent que les captures ont été rares sur le banc de La Have et sur les fonds au large de la côte. Le 20, la morue elle-même devint rare sur le banc Roseway et le Grand Banc, mais le 29 elle était passable sur le banc de Brown. Pendant le mois d'octobre le temps a été très orageux et il en est résulté que les captures ont été faibles. Le 6 on fit rapport d'une pêche passable sur les bancs de La Have et de Roseway, mais les captures ont été très faibles à cause du mauvais temps; les meilleures bateaux seuls ayant 42,000 morues fraîches pour un voyage d'une quinzaine de jours. On rapporte que les banquiers de l'est ont fait de belles captures avec des lignes à main, mais les pêcheurs à la ligne traînante font une pêche très médiocre. En somme le résultat de la pêche de la dernière saison a été très médiocre, la capture totale n'atteindra pas la moitié des pêches moyennes comparées aux années précédentes.

Port La Tour.—De petites captures de morue ont été faites très régulièrement jusque vers le 24 août, mais durant les trois derniers mois la boîte était bien difficile à obtenir. Le 20 août on a fait rapport que la morue abondait à Scattarie, C.-B., mais qu'elle était rare sur le banc de Quéro. Vers le 24 les rapports disent qu'il y avait de beaux bancs de morue sur la côte, mais le chien de mer détruisait les lignes de fond, bien que d'assez belles captures furent faites durant cette semaine-là. Le 3 septembre un assez beau banc de morue se trouvait sur ces fonds, mais le chien de mer et la rareté de la boîte empêchèrent de faire de belles captures durant le reste du mois. La capture totale pendant la dernière saison a été très médiocre, et l'on rapporte qu'elle était inférieure à celle de l'an dernier qui n'était elle-même qu'une demi-capture environ.

Pubnico.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable qui se maintint jusqu'au 5 septembre, bien que les captures fussent quelque peu irrégulières. Le 28 mai des captures passables furent faites sur le Banc de Brown et le

4 juin sur la pointe de Pubnico. Vers le 19 les rapports indiquaient une pêche passable sur les battures à la côte, et le chien de mer devint destructeur sur le banc de Brown et retarda beaucoup les opérations de pêche. En somme on considère comme passable la capture de la morue.

Yarmouth.—La pêche commença le 1^{er} mai, et la pêche durant la première partie de ce mois a été médiocre. Pendant le reste du mois de mai et les deux premières semaines de juin les captures ont donné une bonne moyenne, mais pendant la deuxième partie de juin la boitte devint rare et le temps brumeux, de sorte que la moyenne diminua un peu. Pendant la première semaine de juillet le chien de mer fit son apparition et il en résulta que les captures furent faibles pendant tout le mois, bien que la pêche eût été bonne très au large durant la dernière semaine. Pendant tout le mois d'août la moyenne des captures a été passable bien qu'irrégulière, mais pendant la première partie de septembre elles se sont un peu améliorées. Le 27 octobre il y avait de très beaux bancs de morue sur la côte, mais les rapports ne constatent pas de captures.

Freeport.—Cette année, il n'a pas été fait de captures avant la première semaine de juillet, lorsque de belles captures ont été faites tous les jours durant le mois. Dans la dernière partie d'août et pendant tout le mois de septembre la capture a été légère.

Digby.—Le premier rapport reçu de cette station le 3 mai, indiquait une bonne pêche à Port-Georges, tandis que les captures à Digby variaient de bonnes à passables pendant les mois de mai et juin. Durant le mois de juillet la moyenne de la capture a été bonne, mais elle était un peu meilleure en eau profonde. Pendant les trois premières semaines d'août, les captures varièrent encore de bonnes à légères, mais vers le 20 le chien de mer apparut et durant le reste de la saison les captures furent légères.

MAQUEREAU.

Québec.

Rivière Goodbout.—Du 27 juillet au 17 août, les rapports disent que le maquereau se formait en bancs, mais on n'en a pas pris, autant qu'on sache.

Gaspé.—Les seules captures faites durant la saison l'ont été entre le 12 et la fin de mai, mais durant ce temps les captures ont été légères et irrégulières.

Grande-Rivière.—Il y eut très peu de maquereau de capturer durant la saison.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Caraquet.—Le maquereau a fait son apparition vers le 22 juin, et à partir de cette date jusqu'au 14 septembre de légères captures ont été faites chaque jour. Durant les premiers dix jours d'août, les rapports disent qu'il a bien mordu à l'hameçon dans la baie de Caraquet.

Shippegan.—La première apparition a été constatée le 7 juillet, et pendant tout ce mois les captures ont été légères mais régulières. Durant les deux premières semaines d'août la moyenne de capture a été bonne, et le poisson était de taille passable; mais durant le reste du mois les rapports indiquent de très petites captures bien que le poisson fut très gros. Rien après cela. La quantité totale prise est évaluée à environ 1,500 barils, dont une grande partie a été expédié dans la glace à Boston, et le reste a été salé et exporté.

Escuminac.—Première apparition rapportée le 1^{er} juillet et durant les dix jours suivants capturé en petites quantités. Du 12 juillet au 5 août, les rapports indiquent que le poisson prenait facilement l'hameçon et des captures passables de poisson de bonne taille ont été faites chaque jour. Pendant les cinq jours suivants on a rapporté qu'il se formait en bancs et mordait facilement; les captures ont été bonnes mais le poisson était de petite taille. Pendant les deux semaines suivantes les captures ont été légères, mais durant la dernière semaine d'août et la première semaine de septembre elles étaient passables lorsque le temps le permettait.

Grand-Manan.—Durant la plus grande partie de la saison le câble était en mauvais état, ce qui a beaucoup nui au bureau pour s'assurer du mouvement du poisson. On évalue la capture totale de la saison à 40 barils, ce qui est juste le double de la capture de 1893.

Rapport des Pêcheries.

Iles de la Madeleine.

Le 26 mai de légères captures ont été rapportées dans la partie sud-est des îles, pendant qu'on faisait de très bonnes pêches à la Pierre-à-Meule et à la baie de Plaisance. Vers le 12 juin, les rapports indiquaient une bonne pêche sur les fonds extérieurs, et à l'île Bryon, mais durant le reste du mois, on n'a pas beaucoup pêché, à cause du bas prix du poisson. Les rapports n'accusent aucune capture dans la première partie de juillet, mais le 16 les rapports constataient qu'il y avait beaucoup de poisson à la Plage Sud (Baie de Plaisance), où quelques bateaux ont fait de bonnes captures. Jusqu'à présent on n'avait encore rien fait sur la côte nord; mais le 31 les captures ont été très bonnes, le maquereau ayant fait son apparition en très grand nombre et les bateaux en avaient de 600 à 800; tandis que la pêche abondait sur la côte nord, les captures étaient très faibles sur la côte sud, et particulièrement dans la baie de Plaisance. Dans les trois premiers jours d'août de très bonnes captures ont été rapportées et les bateaux en avaient de 250 à 800. Dans les dix jours suivants les captures variaient de passables à médiocres, mais le poisson était gros et gras comparé aux années précédentes. Le 15, on rapporta que le maquereau mordait facilement et abondait sur la côte nord. Depuis cette dernière date jusqu'au 6 septembre les captures ont été bonnes et le poisson très gros et d'excellente qualité. Le 7 septembre les rapports indiquaient une très bonne pêche sur le côté nord, le poisson de très belle qualité et très gros, et les apparences promettaient beaucoup, si le temps le permettait. Du 7 septembre au 1er octobre, de faibles captures ont été faites à la Pierre-à-Meule, mais le 17 septembre des captures passables ont été faites à l'île Bryon lorsque le temps le permettait.

L'île Bryon est le principal rendez-vous des pêcheurs de maquereau, qui se réunissent à des autres îles du groupe, mais surtout d'Alright et de la Pierre-à-Meule.

La flotte durant la dernière saison se composait de soixante bateaux, et la capture, d'après les rapports, a été de 1,800 barils.

Le suivant en importance est l'Étang-du-Nord ou île de la Pierre-à-Meule, qui a une flotte de cent bateaux et plus, portant quatre cents hommes, outre environ deux cents garçons de quatorze ans et plus. La capture à cette station a été, d'après les rapports, de 1,000 barils. Après l'Étang-du-Nord vient la Grande-Entrée, où quarante bateaux ont pris environ 600 barils; l'île Wolf, où cinquante bateaux ont pris 800 barils; la Grosse-Île, où 20 bateaux ont capturé 500 barils de poisson, outre la Plage Sud, sur l'île Alright, un très bel endroit de pêche, où trente bateaux ont pris 500 barils de poisson.

Des stations comme celles de Old Harry, Head, et la Grande-Entrée, sur l'île de Coffin, l'île de l'Entrée et le havre Amherst, qui a une flotte d'environ soixante bateaux, sont des localités renommées pour le maquereau. En somme, ainsi que l'indiquent les rapports qui précèdent, la dernière saison a été très heureuse, surtout sur la côte nord; tandis que les captures sur la côte sud se composaient en grande partie de maquereau du printemps, qui a été pris avec des filets à l'entrée de la baie de Plaisance.

Ile du Prince-Edouard.

Mimnegash.—La pêche commença vers le 20 juin, mais les captures ont été faibles jusque vers le 28 août, lorsqu'elles s'améliorèrent un peu, et les captures jusqu'au 20 septembre varièrent de passables à médiocres. Durant les premiers dix jours d'octobre les captures ont de nouveau été médiocres, et la pêche se termina le 12.

Les rapports en général constatent que la capture de la dernière saison a comparativement manqué; et les pêcheurs attribuent cet insuccès au fait que le maquereau ne voulait pas mordre; et non pas à la rareté du poisson, parce qu'ils disent qu'il était très abondant et gros pendant la majeure partie de la saison.

Tignish et Kildare.—Les rapports constatent de légères captures à Tignish le 6 juin, mais que le 13 la pêche était bonne à ces deux stations. Vers le 11 juillet il y eut une légère amélioration dans la pêche à l'hameçon, le poisson étant gros et gras, et du 20 jusqu'à la fin du mois, bien que les rapports disent que le maquereau se formait en bancs, ils ne constatent aucune capture. On rapporte quelques légères captures dans la première semaine de juillet et durant la seconde semaine d'août, mais rien ensuite.

Alberton.—La pêche commença comme d'habitude le 6 juin, mais les captures pendant tout le mois ont été légères, et assez irrégulières. Durant la plus grande partie de juillet on en a très peu pris, et le maquereau, bien que se formant en bancs, était, d'après le rapport du 20, trop farouche pour être seiné. Le 30, les rapports disent qu'il mordait facilement à la Pointe de l'Est.

Du 1^{er} au 16 août, de légères captures ont été faites chaque jour, mais le temps étant devenu orageux, aucune pêche n'a été faite ensuite, et le 27, les rapports disent que les pêcheurs devenaient découragés, parce que la perspective était loin d'être encourageante. On rapporte que la capture de la saison a complètement manqué dans toutes les parties de ce district, à l'exception du Cap Ouest et de la Pointe Est. La moyenne par bateau dans ce district n'a pas dépassé six barils chacun.

Malpègue.—Le maquereau fit son apparition le 23 juin, et à partir de cette date jusqu'à la fin d'août les captures ont été légères et irrégulières, bien que le 10 août les rapports indiquassent que le poisson se formait en bancs. Durant la première semaine de septembre, lorsque le temps était favorable, des captures passables ont été faites et le 8 les pêcheurs en bateau réussissaient bien. Vers le 18, les rapports indiquent que le maquereau se formait en eau profonde, mais comme le temps était orageux les captures furent peu nombreuses. On estime que la capture totale ne dépassera pas 50 barils, ce qui est une forte diminution sur celle de la dernière saison.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 16 juin indiquait que le maquereau se formait en bancs au large de l'île Panmure, mais aucune capture n'a été faite à l'une ou l'autre station avant le 6 juillet, à partir de laquelle date de légères captures ont été faites dans le cours du mois à Georgetown. Le 18 juillet le maquereau se formait en bancs au Banc du Pêcheur et dans la baie de Cardigan, et mordait facilement à Souris le 18 et le 19. Les 21 et 22, il se formait de nouveau en banc à l'île Panmure, mais aucune capture n'a été constatée par les rapports, et le 1^{er} août il mordait librement dans la Grande-Rivière.

Le 6 août, les rapports disent qu'il se formait en bancs entre Souris et l'île Boughton, et durant la semaine suivante il abondait à Georgetown, mais il était très farouche et refusait de mordre.

Du 15 au 25 août inclusivement, le maquereau mordait bien, et le 25 il se formait en banc à la Grande-Rivière. Le lendemain, les rapports disaient que la baie et la rivière de Cardigan étaient pleines de maquereau de la grosseur de l'éperlan. Pendant tout ce mois les captures à Georgetown ont été légères mais régulières. Le 1^{er} septembre les rapports disaient que du maquereau de grande taille se tenait au fond, mais la surface fourmillait de petits poissons qui dévoraient la boîte avant qu'elle eût atteint la moindre profondeur. Vers le 8, la capture à la baie Cardigan était médiocre, mais en dehors de l'île Broughton, vers la Grande-Rivière, les pêcheurs réussissaient un peu mieux. Le 15, on rapporta que les goélettes au large de la Pointe de l'Est faisaient de belles captures, et qu'entre la Grande-Rivière et Souris les bateaux réussissaient bien. De grands bancs ont été aperçus entre Souris et la Pointe de l'Est, le 14, tandis que la pêche à la ligne au large de cette pointe le 24 était bonne, d'après les rapports. Comme dans le mois d'août, les captures de septembre ont été légères. On a rapporté que la pêche en bateau avait été médiocre pendant toute la saison.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Première apparition notée le 4 juillet, et pendant tout ce mois les captures ont été passables. Durant les mois d'août et septembre les captures ont été assez irrégulières, mais varièrent de passables à médiocres. Les seules prises rapportées en octobre furent quelques captures durant la troisième semaine. La capture totale est petite, quelques barils seulement.

Mabou.—Le maquereau fit son apparition vers le 3 juillet, mais les captures, en tant que le constatent les rapports, furent légères pendant la saison.

Margaree.—Première apparition vers le 3 juillet, mais les captures, en tant que le constatent les rapports, ont été légères chaque jour du mois. Le 26, le poisson abondait mais ne mordait pas. Pendant les mois suivants très peu de poisson fut pris, et l'on considère que la capture totale est de 50 pour 100 de moins que l'an

Rapport des Pêcheries.

dernier. Cette différence en moins est attribuée au grand nombre de chiens de mer sur la côte, ce qui a rendu le succès de la pêche impossible; mais les rapports disent que la capture aurait été passablement bonne si le chien de mer n'avait pas paru.

Chéticamp.—Première apparition le 17 juillet, à partir de laquelle date jusqu'au 13 octobre les captures ont été légères. On considère que la pêche de la saison a manqué.

Meat Cove.—Première apparition le 30 mai, mais quelques captures seulement ont été faites jusqu'au 9 juillet, et durant le reste de ce mois les captures ont varié de passables à médiocres. Le 16, il mordait facilement dans la baie de Plaisance, et à la même date le poisson se réunissait en bancs à Meat Cove. Vers le 24, les rapports disaient qu'ils se formaient en bancs dans la baie de Plaisance, et les pêcheurs ont assez bien réussi avec les seines en bourse. Dans la première partie du mois d'août les captures ont été légères, et du 20 au 25 on disait qu'il se formait en bancs nombreux à Meat Cove, et mordait bien dans la baie de Plaisance, et pendant ce temps on faisait des captures passables chaque jour. Pendant le mois de septembre le temps fut orageux, et on n'a fait que quelques captures, bien qu'il se formait en bancs à Meat Cove le 22, et que des captures passables furent faites. On rapporte que si le hareng avait fait son apparition comme d'habitude, la capture du maquereau eût été bien plus grande, parce que les pêcheurs comptent sur ce poisson pour en faire de la boîte pour le maquereau.

Ingonish.—Le maquereau parut en petite quantité le 28 mai, mais le lendemain les rapports disaient que le meilleur bateau en avait 400. Durant le reste de la saison, les captures, quoique très régulières, furent légères. On rapporte que la capture du printemps n'a été qu'une capture moyenne, et que la pêche du maquereau à la ligne a manqué dans ces dernières années.

Sainte-Anne.—Le poisson fit son apparition en très grande abondance le 6 juin, mais après la tempête du 8 les captures devinrent légères et restèrent ainsi pendant le reste de la saison.

Sydney-Nord.—Les seules captures dont on ait fait rapport ont été quelques captu es excellentes dans la première semaine de juin.

Louisbourg.—Première apparition constatée le 23 mai et des captures légères ont été faites ju-qu'au 28, lorsque les bateaux en prenaient en moyenne 5 barils, et durant le reste du mois les captures furent passables. Les 1^{er} et 2 juin, les bateaux en prirent en moyenne 2 barils, et les deux jours suivants le poisson devint très abondant et était très gros. Durant le reste de la saison les captures ont été légères, bien que le 17 août les rapports disaient que le poisson était d'excellente qualité mais en petite quantité. Le 14 septembre les rapports disaient que le poisson ne mordait pas, bien qu'il parût très abondant.

Gabarus.—Le 30 mai, les bateaux avaient en moyenne 600 maquereaux, et le lendemain les bateaux variaient de un à six barils. Les 1^{er} et 13 juin, les rapports disaient que le poisson se réunissait en bancs, mais les captures pendant le mois ont été faibles, excepté le 7, lorsque les bateaux en prirent en moyenne 10 barils à Whitepoint, pris la plupart en eau profonde, parce qu'il y en avait très peu dans la baie. Durant juillet, août et la première partie de septembre, de faibles captures ont été faites assez régulièrement, et on rapportait que le poisson se formait en bancs mais ne mordait pas.

L'Ardoise.—Première apparition le 5 mai, et durant la semaine suivante les captures variaient de 100 à 200 maquereaux par bateau. Durant la première semaine de juin les captures variaient de bonnes à passables, et le 9 les rapports annonçaient que le maquereau était parti vers l'eau profonde. La capture de ce jour-là dépassa de beaucoup celle des cinq dernières années; on en a vendu une grande quantité comme boîte et on en a exporté beaucoup. Durant le reste de la saison les captures furent faibles, bien que les rapports du 14 septembre annonçaient du maquereau d'excellente qualité, gros et gras, mais ne mordait pas à l'hameçon.

Saint-Pierre.—Vers le 28 mai, les rapports annonçaient une pêche passable en eau profonde au large de L'Ardoise et de la Pointe Micheau, et le 31 elle devint bonne. Le 2 juin, on fit rapport de bancs nombreux en eau profonde et se réunis-

sait au large du Cap La Ronde. Pendant les quatre jours suivants, les pêcheurs aux filets réussirent passablement bien en eau profonde, et de légères captures furent régulièrement déclarées sur la côte jusqu'à la fin de la saison. Dans la dernière partie d'août, les rapports disaient que le poisson était de grande taille et se réunissait en bancs dans la baie Saint-Pierre, le 27 septembre, lorsque de fortes captures furent faites avec les rets et l'hameçon. Bien qu'on ait fait quelques bonnes pêches, la pêche du maquereau est considérée comme le plus grand insuccès qu'on ait encore éprouvé dans la baie Saint-Pierre, insuccès que l'on attribue à la grande flotte de seigneurs qui poursuivait vivement un grand banc de maquereau d'été, ce qui dispersa le poisson dans toutes les directions et l'empêcha de donner sur la côte.

D'Escousse.—Bien que de faibles captures aient été faites dans la dernière semaine de mai, le poisson n'a donné dans la baie que vers le 1^{er} juin, et pendant la première partie de ce mois les captures ont été passables. Après cela, on n'a rien fait jusqu'au 22 juillet, et à partir de cette date les rapports disent que les captures ont été assez régulières jusqu'à la fin d'août. Des 20 bateaux qui font cette pêche, la moyenne durant la dernière saison a été d'environ 4 barils par bateau.

Petit-de Grat.—Du 26 mai au 2 juin, de très bonnes captures ont été faites chaque jour, mais depuis cette dernière date jusqu'au 21 juillet les captures ont été faibles. Les rapports ne constatent rien jusqu'au 19 octobre, alors que quelques captures passables ont été faites durant le reste du mois. La capture totale, qui a été vendue de 4 à 5 centins la pièce aux barquiers, n'a pas égalé celle de 1893.

Arichat-Ouest.—Les rapports disent que cette pêche s'éteint dans ce district, la capture totale de la dernière saison n'ayant pas atteint 30 barils.

Arichat.—Première apparition le 26 mai, et à partir de cette date jusqu'au 14 juin, les captures ont varié de faibles à médiocres. Les seules captures dignes de remarque, faites ensuite, ont eu lieu dans les deux premières semaines de septembre, lorsque de légères captures ont été faites chaque jour. La pêche du printemps et de l'automne a presque manqué, car la capture n'a pas été générale du tout, et on rapporte que quelques pêcheurs aux filets n'ont rien pris du tout.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Le maquereau fit son apparition en grand nombre le 23 juin, des captures variant de bonnes à passables ont été faites chaque jour jusqu'au 2 juillet. A partir de cette date jusqu'au 20 la pêche a été médiocre, après quoi elle redevint passable et resta ainsi jusqu'au 10 d'août. Durant le reste du mois les captures ont varié de passable à médiocre, bien que les rapports disent que le poisson abondait du 18 au 20 avril inclusivement, mais qu'il ne mordait pas. On estime la capture totale égale à celle de 1893.

Canso.—Les rapports disent que le poisson se formait en bancs le 28 mai, mais aucune capture n'a été faite avant le 2 juin, lorsque quelques légères captures ont été faites durant cette semaine-là, mais elles sont devenues très bonnes les deux jours suivants, et on a rapporté qu'elles étaient bonnes aussi dans la baie de Chédabouctou. Les 18 et 19, le maquereau se formait en bancs à Canso, mais les captures durant le reste de la saison furent faibles.

Whitehead.—Le premier rapport sur le maquereau dans ce district est daté du 25 mai, lorsque le rapport disait que la goélette *Linwood* en avait pris 60 barils entre cet endroit et Canso, et les pêcheurs aux filets firent de légères captures. Pendant le mois de juin les captures, bien que régulières, furent faibles. On estime la capture totale à 200 barils, ce qui dépasse de beaucoup la capture de 1893.

Havre d'Isaac.—Le seul rapport concernant le maquereau a été reçu le 5 juin, alors que l'on fit d'assez belles captures. La capture totale a été très faible, n'ayant été que de quelques barils.

Rivière au Saumon.—Le 25 mai les rapports annonçaient de grands bancs au large de la côte, mais aucune capture n'a été faite avant le 29, lorsqu'il sortit par bancs du havre au Castor, et plusieurs bonnes prises faites. Pendant le mois de juin, les captures ont été faibles à cause du mauvais temps, bien que le maquereau se formât encore en bancs pendant la première semaine. Il n'a été fait de captures ensuite que dans la dernière partie de septembre, lorsqu'on fit de très bonnes captures de petits poissons.

Rapport des Pêcheries.

Baie-Spry.—Le 29 mai les rapports disent qu'un navire a pris 400 barils de poisson au large d'ici, et les bateaux en avaient en moyenne 2 barils le 31. Durant le mois suivant de faibles captures ont été faites lorsque le temps le permettait, mais rien après cela, suivant les rapports.

Havre de Musquodoboit.—Le 25 mai le maquereau se formait en bancs dans le havre aux Moules, plusieurs bateaux ayant pris de un à deux barils, et plusieurs grands bancs ont été vus entre ici et le Havre-au-Navire. De faibles mais irrégulières captures ont été faites du 30 mai au 24 juin, mais on n'en a rapporté aucune ju-qu'au 20 septembre, et à partir de cette date jusqu'à la fin de la saison les captures ont été régulières mais faibles.

Lunenburg.—La première apparition a été constatée le 21 mai, et on a fait des captures passables de gros poissons. Le 24, les rapports disaient que deux seineurs américains en avaient pris deux grands bancs au large de l'île aux Atocas, et le maquereau se réunissaient en bancs sur les battures de la côte. Le 28 les pièges avaient 40 barils et les filets quelques-uns; mais durant les trois jours suivants les captures devinrent faibles. Le 1^{er} juin les rapports disaient que le poisson se formait en bancs à la hauteur de l'île de la Croix, mais en général la capture sur la côte a été faible, bien que quelques bons coups de filets eussent été donnés les 13, 15 et 18, lorsque les pièges variaient de sept à quinze barils. La seule capture mentionnée par les rapports durant les mois de juillet, août et septembre, a été faite le 16 juillet, lorsque l'on prit vingt barils dans les rets à Chester. Durant la dernière partie d'octobre les bateaux variaient de 180 à 200 gros maquereaux, et 50 barils ont été pris dans les rets le 22. La capture totale dans les rets est évaluée à 300 barils. De cette capture générale 100 barils ont été vendus frais aux banquiers pour en faire de la boitte, et environ 275 barils ont été expédiés dans la glace aux Etats-Unis.

Port-Medway.—Le maquereau fit son apparition le 30 mai, et les rapports disaient qu'ils se formaient en bancs le 1^{er} juin, alors que l'on fit de bonnes captures. On n'a fait rapport d'aucune capture durant le reste de la saison.

Liverpool.—Le 25 mai, les rapports disaient que le maquereau se formait en bancs et les bateaux prirent en moyenne 50 poissons de bonne taille. Entre cette dernière date et le 1^{er} juin les captures ont été passables, parce que les rapports disaient que le poisson se formait en bancs à moins de deux milles de la côte. Les rapports ne constatent rien jusqu'au 2 août, lorsque deux barils furent pris avec des seines.

Vers le 17 septembre, les rapports annonçaient que le maquereau se formait en bancs au large de la côte, mais aucune capture ne fut faite. Pendant le mois d'octobre les captures furent légères, la seule digne de remarque a été faite le 13, lorsque les bateaux en ont pris de 3 à 4 barils.

Durant la dernière saison les pêcheurs ont grandement souffert de la perte de filets causée par le chien de mer et le mauvais temps. La capture totale du maquereau d'automne est évaluée à 140 barils, ou environ un tiers de la capture d'automne de 1893.

Lockeport.—Très peu de poisson; capture totale évaluée à 100 barils.

Pointe-au-Sable.—Durant la dernière semaine de mai les rapports constataient que le maquereau se formait en bancs au large de Brazil-Rock, et le 24 les seineurs en prirent environ 40 barils. Les rapports disaient au-si qu'il se formait en bancs au large de la côte le 2 juin, mais aucune capture n'a été constatée. Quelques maquereaux de grande taille furent pris dans la première semaine d'octobre, mais la capture totale n'excède pas 4 barils, qui ont été vendus frais pour la consommation locale.

Port LaTour.—Le poisson fit son apparition dans la baie Barrington le 21 juin, et quelques légères captures furent faites durant les quatre jours suivants. Cette pêche durant la dernière saison a presque complètement manquée, la capture n'ayant pas dépassé 25 barils dans ce district, à part le poisson employé pour la boitte et la consommation locale.

On attribue cette petite capture à la cause mentionnée dans les rapports antérieurs, savoir: l'habitude de garder les filets constamment dans l'eau, ce qui chasse tous les poissons à boitte des lieux qu'ils fréquentent habituellement.

Pubnico.—Le maquereau fit son apparition vers le 16 mai, et de faibles captures furent faites jusqu'au 22, lorsque les rets en prirent 18 barils et les pêcheurs aux filets 50 maquereaux chaque bateau, qui ont été mis sur la glace et exportés aux Etats-Unis. Le lendemain les banquiers déclarèrent de bonnes captures à 20 milles au sud du phare de Shelburne et à 18 milles au sud-ouest du phare. Les captures sur la côte durant le reste de mai furent passables avec les filets et médiocres avec les rets. Dans la 1^{re} partie de juin les pièges en prirent de 12 à 30 barils, mais le poisson fut rare dans la dernière partie du mois. Les seules captures rapportées durant le reste de la saison ont eu lieu entre le 1^{er} et le 6 juillet inclusivement, lorsque de légères captures furent faites chaque jour, et aussi le 16, lorsque les rapports constatèrent de légères captures à la tête de l'île John.

Yarmouth.—Le 15 mai, les pêcheurs aux pièges rapportèrent qu'ils avaient pris en moyenne 50 "moyens", et durant les cinq jours suivants de légères captures furent faites chaque jour, bien que l'on rapporta que le 19 le premier banc avait apparemment passé très au large. Le 22, les rets avaient en moyenne 800 poissons, tandis que le lendemain la moyenne augmenta à 2,000, et les filets en avaient comparative-ment peu. Durant le reste du mois les rets variaient de 20 à 100 barils, dans la glace. Du 1^{er} au 5 juin les rets variaient de 800 à 1,500 "moyens", et le 9 on rapportait que le poisson se formait en bancs au large mais était très rare sur la côte. Le 12 les rets prirent en moyenne 12 barils, et du 19 au 21 inclusivement, ils avaient de 5 à 10 barils, sur la glace. Du 28 juillet au 1^{er} août de légères captures de petits poissons furent faites à l'embouchure de la rivière Tusket; et le 25 août du poisson "moyen" gras fit son apparition dans la baie Sainte-Marie. Aucune capture après cela, di-ent les rapports.

Digby.—Le 25 mai plusieurs barils furent pris dans les rets à Joggins, et du 31 au 1^{er} juin de légères captures de gros poisson furent faites chaque jour. Vers le 11 juillet, les côtiers rapportèrent qu'il y avait de grand bancs de maquereau à 20 milles à l'ouest de l'île aux Eglantiers, et des captures passables furent faites dans la baie Sainte-Marie le 19. A l'exception de quelques légères captures dans la baie Sainte-Marie le 22 septembre, rien n'a été pris ensuite, d'après les rapports.

J'ai reçu les renseignements suivants sur les pêcheries de diverses sources en dehors de ceux qui font des rapports réguliers, et comme ils paraissent avoir de la valeur, je juge qu'ils sont dignes d'être annexés à mon rapport, pour l'information du département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. M. HUTCHINS,

Préposé au bureau des renseignements sur les pêcheries.

De MM. A. N. Whitman et Fils, Canso, N.-E., expédiés par M. Thomas C. Cook, percepteur des douanes à Canso, et préparés pour le bureau de renseignements des pêcheries.

1894.

MORUE.

La capture de la morue sur la côte a été faible, plus faible que depuis plusieurs années. On ne peut attribuer cela à aucune cause spéciale. Elle est comme elle a été dans le passé, les années de disette suivent les années d'abondance sans cause apparente, et cela est dû, sans doute, au fonctionnement de lois qui ne sont pas encore définies. Il n'y a rien qui indique que ce poisson précieux diminue d'une manière permanente. Il est probable que la quantité prise est tellement plus petite que la quantité totale de ce poisson dans l'océan que la capture n'a aucun effet appréciable sur elle, et que des années d'abondance récompenseront la confiance et la patience de nos pêcheurs.

ÉGREFIN.

La capture de l'égrefin de printemps a été virtuellement nulle. La capture de ce poisson dans des pièges, dans les mois d'avril et mai, s'est maintenue pendant un

Rapport des Pêcheries.

grand nombre d'années, et quelquefois de grandes captures ont été faites, mais cette année le désappointement a été complet. Les remarques concernant la morue s'appliquent avec autant de force à l'égréfin; ils pourront revenir plus abondants que jamais. On a découvert dans ces dernières années qu'un beau banc d'égréfin visite cette localité dans les mois de décembre et janvier, et la capture de ce poisson a développé une industrie considérable à une époque de l'année où nos pêcheurs étaient habitués à n'avoir rien à faire. Ce désaveu était dû à deux causes: le manque de boitte et l'absence supposée de tout poisson. Il y a quelques années nos marchands de poisson commencèrent à faire geler l'encornet et autre poisson pour la boitte, et le résultat a été de faire gagner plusieurs milliers de dollars à nos pêcheurs ayant un approvisionnement de boitte; ils continuèrent naturellement à pêcher beaucoup plus tard dans la saison qu'ils n'étaient habitués de le faire, et il en est résulté qu'ils ont découvert le banc d'égréfin d'hiver, et maintenant il se paie dans la localité des milliers de dollars pour l'égréfin seul, et l'argent qui s'en allait enrichir les pêcheurs de la république voisine se dépense aujourd'hui parmi nos gens. Tout ce poisson est expédié frais, soit sur la glace soit gelé, et les marchands de poisson de Montréal, Québec, Ottawa, Toronto et autres villes canadiennes s'adressent maintenant à nous pour leur approvisionnement qu'autrefois ils faisaient venir de Portland et de Boston. Il paraissait y avoir le banc ordinaire d'égréfin en janvier cette année, mais le temps plus mauvais a quelque peu entravé les opérations de nos pêcheurs. Décembre promet une bonne moyenne de capture.

MAQUEREAU.

Une faible capture de maquereau de printemps, d'été et d'automne, tel est le rapport que nous devons faire pour 1894, sur cette côte. On a fait les préparatifs ordinaires, mais le résultat a été excessivement désappointant, bien que les hauts prix payés par les marchands pour le peu de poisson pris ont jusqu'à un certain point compensé la faible capture. Toute une transformation a été opérée dans la manière de mettre ce poisson sur le marché, comme pour l'égréfin. Il y a quelques années tout le maquereau que l'on prenait ici était salé; aujourd'hui, lorsque la capture est faible on le vend presque tout frais, soit qu'on le place dans des magasins frigorifiques et qu'on l'expédie en hiver, soit qu'on le paque dans la glace et qu'on l'expédie dans des barils. Le marché de Boston prend le gros de la capture, Boston étant le point de distribution pour tous les Etats à l'est des montagnes Rocheuses, mais nos Canadiens commencent à connaître la valeur du maquereau beaucoup mieux qu'autrefois, et la consommation de maquereau frais au Canada augmente d'année en année.

SAUMON.

Nous devons faire rapport d'une faible capture de saumon pour 1894. Il semble qu'on arrive à une réduction permanente dans la capture de ce poisson, et il pourrait être inutile d'en chercher au loin quelques-unes des causes.

Très peu de saumon est salé ici maintenant, et la plus grande partie est paquée dans la glace et se rend sur le marché de Boston, ou bien il est gelé et conservé pour le commerce d'hiver. La pêche du saumon n'a jamais été forte dans cette localité.

HARENG.

Nous avons à rapporter une faible capture de hareng, tant du gros hareng de juillet que du petit hareng de septembre. Il semble que nous arrivons à une diminution permanente de la capture du hareng sur cette côte, et il est difficile de dire quelle en est la cause, quoique les années à venir verront peut-être le retour de ce poisson aux endroits qu'il fréquentait autrefois. La diminution de la capture d'automne sur la côte norvégienne indique peut-être que le poisson revient vers nos rives. L'éminent naturaliste Frank Buckland dit "qu'il faut un million de barils de hareng pour faire le déjeuner de la morue norvégienne". Que feront-ils si le hareng leur manque, nous n'en savons rien. Il y a rien qui indique qu'il y a moins de hareng dans l'océan qu'autrefois. Il abandonne certainement certaines localités qu'il fréquentait depuis des années; il se peut que ce soit pour y revenir de nouveau.

ENCORNET.

Bien que ce ne soit pas un poisson comestible, d'après l'estimation de la plupart des gens du continent, c'est certainement un grand facteur dans la capture du poisson qui est comestible. Il n'y a pas de boîte que la morue aime autant que l'encor-net, et quand tout les autres moyens de la séduire ont manqué l'encor-net ne manque presque jamais de la prendre. L'Atlantique du Nord fourmille de ce curieux poisson durant les mois d'été, et les millions innombrables de ce poisson par mille carré d'océan indiquent combien ils est prolifique et abondant. Ils semble commencer et finir sa vie avec l'année, faisant sa première apparition au mois de juin, trop petit pour être d'aucune utilité à l'homme, mais il grandit si rapidement que vous pouvez presque le voir grandir jusqu'à ce qu'il atteigne la grosseur des chabots "bootlegs", qui disparaissent de notre côte en décembre pour n'y revenir jamais. Ils sont si voraces qu'un morceau de plomb entouré d'épingles pointues et recourbées et peinturé en rouge suffit pour les attirer sans aucun appât, et le saisissant avec leurs tentacules ils deviennent une proie facile pour le pêcheur, et parfois trois ou quatre sont tirés de l'eau attachés à la même turlutte, et deux hommes peuvent en charger un bateau dans un espace de temps remarquablement court, lorsque l'encor-net est en humeur de mordre.

En d'autres temps, cependant, quelque abondants qu'ils soient, rien ne peut les engager à mordre. Lorsqu'il en faut de grandes quantités on se sert de pièges, et des milliers de barils sont vendus frais à nos pêcheurs sur les bancs, qui les paquent dans la glace dans des compartiments de bord pour en faire de la boîte, et ils reviennent au bout d'une quinzaine de jours en chercher un nouvel approvisionnement. Sans l'emploi de ces pièges on ne pourrait suffire aux demandes. Il n'y a pas eu rareté remarquable d'encor-net sur nos côtes cette année, et un bon nombre de banquiers en ont pris assez sur les fonds de pêche pour suffire à tous leurs besoins.

A. N. WHITMAN ET FILS.

CANSO, N.-E., 15 décembre 1894.

De M. Gordon Taylor, gérant de MM. A. Wilson et Fils, marchands de poisson frais, à Canso, N.-E.

CANSO, 15 décembre 1894.

CAPTURE DE MAQUEREAU AU PRINTEMPS.

La capture du maquereau du printemps a été beaucoup plus forte cette année que l'an dernier. Nous en avons expédié environ 2,000 barils dans la glace et une grande quantité fut salée, les prix du marché ont été bons; le maquereau frais et plus tard dans la saison le maquereau salé, ont été bons. La capture du maquereau d'été a été très faible; nous n'en avons empaqueté et expédié qu'environ 200 barils—contre l'an dernier environ 1,700 barils. Les prix ont été élevés sur le marché de Boston les deux étés.

La capture d'automne a été légère, nous n'en avons expédié que 800 barils frais et pas de poisson salé. L'an dernier nous avons expédié plus de 2,000 barils frais; et une grande quantité fut salée. Le maquereau était bon cette année.

SAUMON.

On ne prend pas de grandes quantités de ce poisson ici, nous n'en avons pas expédié 6,000, mais la capture au nord a été forte. Les prix pour le saumon frais ont été bas. La capture de cette saison n'atteindra pas la moitié de celle de l'an dernier.

ÉGREFIN ET MORUE.

Dans le printemps et l'été ces poissons ont été très rares et les prix bas. La capture d'automne a été passable. Nous avons bien réussi dans nos ventes d'égréfin durant l'été. La pêche d'hiver jusqu'à présent a été bonne, et les prix payés encourageaient les pêcheurs à poursuivre leurs opérations. A mon avis, ils vont bien réussir dans leur pêche d'égréfin cet hiver.

Rapport des Pêcheries.

FLÉTAN.

La flotte de Lunenburg prit une grande quantité de ce poisson de bonne heure dans le mois de mai—de hauts prix furent payés, et les expéditeurs perdirent beaucoup—nous n'étions pas de grands acheteurs et nous disposâmes d'à peu près la totalité pour le marché canadien et le congélateur. Si l'on prenait plus de soin dans le nettoyage et l'empaquetage de ce poisson dans la glace à bord des goélettes, il commanderait de meilleurs prix et se vendrait plus facilement. Nos pêcheurs en bateaux à Canso en ont pris de six à sept mille. Nous avons déjà obtenu de hauts prix pour le flétan.

Bien à vous,
A. WILSON ET FILS.

De M. J. M. Viets, percepteur des douanes à Digby, N.-E., et correspondant du bureau de renseignements sur les pêcheries.

DIGBY, 22 décembre 1894.

A M^r W. M. HUTCHINS,
Bureau des pêcheries,
Halifax, N.-E.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des pêches pour la saison de 1894.

Il n'atteint pas le chiffre réel des pêches parce que je n'ai pu encore compléter le système d'obtention de renseignements dans ce district, mais j'espère que l'an prochain, quel que soit celui qui fasse le rapport, il pourra en transmettre un plus parfait.

Vous remarquerez que j'ai inscrit la valeur en regard des diverses quantités, valeur qui pourra vous intéresser, si elle n'a pas d'importance pour le rapport que vous ferez sur le bureau.

Les rapports du bureau sont encore vus avec faveur, et les pêcheurs les consultent, surtout la partie qui concerne la boitte.

Les fabriques de sardines du Maine surveillent les rapports sur le hareng, et souvent leurs petites goélettes viennent ici acheter du petit hareng.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. M. VIETS.

Relevé de la pêche dans le district de Digby, N.-E., sous la direction du bureau des pêcheries—saison de 1894—avec valeur approximative :

Maquereau frais,	15 barils.....	\$ 60 00
Alose marinée,	30 ".....	150 00
Flétan,	39,034 livres.....	2,341 00
Morue,	304,117 ".....	9,123 00
Egrefin,	521,220 ".....	15,636 00
Merluche,	376,840 ".....	11,305 00
Homard,	1,547 barils.....	7,735 00
Hareng,	328 ".....	1,312 00
Moules,	10 ".....	100 00
Huile de morue, 23 barils ou 690 galls.....		207 00
Noues, 460 sacs ou 24,740 livres.....		2,474 00
Hareng fumé,	8,400 boîtes.....	84 00
Saumon,	1,200 livres.....	240 00

Du "Halifax Morning Chronicle", 12 juin 1894.

Un correspondant de Milford (comté de Hants) écrit: Il a été pris de grandes quantités d'alose et de gasparot dans la rivière Shubenacadie, ce printemps, entre la station de Shubenacadie et le Grand-Lac. Lorsque le garde-pêche actuel de Milford entra en fonctions il y a dix-huit ans, les habitants le long de cette rivière ne pouvaient pas prendre assez de poisson pour l'usage de leurs familles. Aujourd'hui chaque famille est approvisionnée et on vend les deux tiers du poisson qu'on prend.

ANNEXE N^o 5

L'industrie de la pêche des phoques à fourrure dans l'océan Pacifique du nord, telle qu'affectée par l'arbitrage de la mer de Behring, et la législation qui en est résultée, ainsi que par la convention internationale intervenue entre la Grande-Bretagne et la Russie, par R. N. Venning.

PARTIE I.—LA QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Quelques-unes des phases de cette question ont été annuellement notées dans les rapports antérieurs du département, celui de 1893 traitait de la question jusqu'à la sentence arbitrale du tribunal de Paris, et en faisait la revue.

Il était dit que vu que la législation britannique devait avoir un caractère impérial on ne pouvait donner d'avance aucun renseignement défini sur sa nature et sa portée, à part ceux que comportaient la phraséologie de la sentence arbitrale que l'on citait.

A l'époque où j'écris la législation destinée à donner effet à la sentence arbitrale occupait l'attention du gouvernement des Etats-Unis et celle de Sa Majesté Britannique.

Il s'en suivit une longue correspondance diplomatique sur les différents bills.

Le gouvernement canadien, tout en consentant volontiers à donner son adhésion à toutes les mesures destinées à donner effet à la sentence arbitrale en ce qui concernait les dispositions prohibitives et aux actes législatifs les mettant en vigueur, s'opposa fortement à l'application de la législation proposée par le gouvernement de Sa Majesté, à la sévérité des pénalités et à l'extension réelle de la prohibition.

Il exprimait l'opinion qu'on ne devait imposer à cette industrie d'autres restrictions que celles spécialement imposées par la sentence du tribunal d'arbitrage de Paris. La sentence constituait le maximum de l'intervention au sujet d'une industrie déjà suffisamment précaire.

L'industrie avait été déclarée libre pour le monde entier, sous certaines restrictions applicables seulement aux sujets britanniques et aux citoyens des Etats-Unis.

Tous les efforts ont été faits pour empêcher l'introduction d'une législation qui entraînerait de nouvelles ou autres restrictions.

Le bill tel qu'originellement soumis et ses diverses modifications étaient considérés sujets à objection à cause des pénalités; du défaut de pourvoir à une exemption convenable en faveur de ceux qui mettent à la voile sans en connaître les dispositions; du défaut de pourvoir au cas où des navires seraient emportés en dedans des limites par la violence du temps, et autres cas fortuits semblables, et en général que la sévérité et la faculté de faire des restrictions dépassaient les exigences de l'obligation en vertu de la sentence arbitrale.

Dans l'intervalle, de nombreuses lettres furent reçues de la part des pêcheurs de phoques demandant des renseignements définis sur les règlements qui seraient probablement en vigueur pendant la saison, mais le département ne pouvait donner aucune réponse si ce n'est que les négociations étaient en marche, et qu'il était tout probable que les règlements prescrits par la sentence arbitrale seraient mis en vigueur en 1894.

Le gros des pêcheurs de phoques mirent donc à la voile dans cette incertitude.

DÉPART DE LA FLOTTE DES PÊCHEURS DE PHOQUES.

Les premiers navires partis pour la campagne de pêche de 1894 furent les goélettes *Enterprise* et *Rosie Olsen*, toutes deux de Victoria, la première allant

Rapport des Pêcheries.

directement sur la côte du Japon et la seconde sur la côte ouest de l'île Vancouver, pour prendre un équipage sauvage avant de partir pour la côte asiatique. Ces navires mirent à la voile le 14 décembre 1893, ayant pris leur permis de départ la veille.

A part ceux-ci, huit autres vaisseaux partirent aussi en décembre 1893, tous à destination de la côte asiatique.

Avant le 17 janvier 1894, quarante-quatre vaisseaux avaient obtenu leurs permis et étaient partis.

Le 31 mars 1894, le percepteur des douanes transmet la liste complète de la flotte des pêcheurs de phoques qui était partie pour la campagne de 1894, donnant la date du départ dans chaque cas.

La liste se divise en deux classes, comme suit :—

LISTE des vaisseaux canadiens pêchant le phoque sur le côté est de l'océan Pacifique du Nord, campagne de 1894.

Vaisseaux.	Ton- neaux.	Patrons.	Date du départ.	Partis de
"Triumph".....	98	C. N. Cox.....	6 janvier 1894.....	Victoria, C.-B.
"Sapphire".....	109	Wm. Cox.....	6 ".....	"
"Beatrice".....	66	D. Macauley.....	11 ".....	"
"Mascot".....	40	H. F. Seward.....	13 ".....	"
"Favourite".....	80	L. McLean.....	13 ".....	"
"Annie C. Moore".....	115	J. Daley.....	13 ".....	"
"Labrador".....	25	J. J. Whiteley.....	13 ".....	"
"Wanderer".....	25	H. Paxton.....	13 ".....	"
"Pioneer".....	66	W. E. Baker.....	15 ".....	"
"Saucy Lass".....	38	R. E. Crowell.....	16 ".....	"
"Borealis".....	37	G. Meyer.....	19 ".....	"
"Katharine".....	82	J. Gould.....	20 ".....	"
"Ainoko".....	75	G. Heater.....	22 ".....	"
"Kate".....	58	N. Moos.....	27 ".....	"
"Shelby".....	16	F. Jones.....	29 ".....	"
"Venture".....	48	J. Mohrhouse.....	2 février 1894.....	"
"Walter L. Rich".....	76	S. Balcom.....	6 ".....	"
"South Bend".....	21	C. F. Dillon.....	15 mars 1894.....	"
"Minnie".....	46	V. Jacobson.....	27 ".....	"
"San Jose".....	31	M. Foley.....	28 ".....	"
"Mountain Chief".....	23	Jamieson.....	11 janvier 1894, (cabotage).	"
"Fisher Maid".....	21	C. Chipps.....	3 février 1894, (cabotage).	"
"C. D. Rand".....	51	.....	.....	Vancouver, C.-B.
"Kilmeny".....	49	L. Olsen.....	Encore dans le port, par- tira dans quelques jours.	

LISTE des vaisseaux canadiens pêchant le phoque sur le côté asiatique de l'Océan Pacifique du Nord, campagne de 1894.

Vaisseaux.	Tonnageaux.	Patrons.	Date du départ.	Partis de
"Enterprise"	69	Oscar Scarf	14 décembre 1893	Victoria, C.-B.
"Rosie Olsen"	39	A. B. Whidden	14 "	"
"Umbrina"	99	C. Campbell	18 "	"
"Oscar Hattie"	81	T. Magnesen	19 "	"
"Diana"	50	A. Nelson	20 "	"
"Brenda"	100	C. E. Locke	21 "	"
"Arietis"	86	A. Douglas	23 "	"
"Casco"	63	O. Buchholz	26 "	"
"Dora Sieward"	94	F. Cole	27 "	"
"Walter A. Earle"	68	L. Magnesen	28 "	"
"Fawn"	59	M. Keefe	29 "	"
"Agnes McDonald"	107	M. Cutler	30 "	"
"Walter P. Hall"	99	J. B. Brown	30 "	"
"Mermaid"	73	W. H. Whiteley	2 janvier 1894	"
"City of San Diego"	46	M. Pyke	3 "	"
"Mary Taylor"	43	E. F. Robbins	3 "	"
"Libbie"	93	F. Hackett	3 "	"
"May Belle"	58	E. Shields	4 "	"
"Mary Ellen"	63	W. O. Hughes	4 "	"
"Viva"	92	J. Anderson	4 "	"
"W. P. Sayward"	60	G. A. Ferey	5 "	"
"Penelope"	70	L. McGrath	5 "	"
"Vera"	60	W. Shields	5 "	"
"Carlotta G. Cox"	76	W. D. Byers	5 "	"
"Otto"	86	J. McLeod	6 "	"
"E. B. Marvin"	96	C. J. Harris	6 "	"
"Annie E Paint"	82	A. Bissett	6 "	"
"Geneva"	92	W. O'Leary	9 "	"
"Teresa"	63	F. Gilbert	9 "	"
"Ocean Belle"	83	T. O'Leary	10 "	"
"Sadie Turpel"	56	C. LeBlanc	10 "	"
"Beatrice" (Vancouver).	49	.....	.....	Vancouver, C.-B.
"Maud S"	97	R. McKeil . . . . .	.....	Yokohama (Japon).
"Aurora"	41	.....	.....	"

¶ Ainsi la flotte entière de pêche aux phoques, se composant de cinquante-huit vaisseaux, était partie avant l'adoption de la loi impériale donnant effet à la sentence des arbitres de la mer de Behring.

LÉGISLATION CONCERNANT L'ARBITRAGE.

Le 23 avril, le gouvernement impérial promulgua une loi portant le titre "Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894", 57 Victoria, chapitre 2.

Voici le texte complet de cet acte :

Acte à l'effet de mettre en exécution la sentence du tribunal d'arbitrage constitué en vertu d'un traité conclu entre Sa Majesté la Reine et les Etats-Unis d'Amérique.—(23 avril 1894.)

Attendu que par un traité conclu entre Sa Majesté la Reine et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique certaines questions qui étaient survenues concernant la prise et la conservation des phoques à fourrure dans le Pacifique Nord furent référés à des arbitres tel que mentionné dans le dit traité ;

Et attendu que la sentence de ces arbitres (mentionnée au présent comme Sentence arbitrale de la mer de Behring), datée le quinzième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-treize, contenait les dispositions énoncées dans la première annexe du présent acte ; et qu'il est à propos de prendre des moyens de les mettre à exécution ;

Qu'il soit statué par Sa Très Excellente Majesté la Reine, par et avec l'avis et le consentement des Lords Spirituels et Temporels, et des Communes, assemblés en parlement et par leur autorité, comme suit :

Rapport des Pêcheries.

1.—(1.) Les dispositions de la Sentence arbitrale de la mer de Behring énoncées dans la première annexe du présent acte auront la même force que si ces dispositions (appelés au présent “dispositions annexées”) étaient décrétées par le présent acte, et les choses défendues par les articles un et deux de cette annexe sont expressément défendues par le présent acte.

(2.) S'il se commet quelque infraction au présent acte, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction sera coupable de délit dans le sens de l'Acte de la marine marchande, 1854, et le navire et son équipement et tout ce qui se trouvera à bord sera passible d'être confisqué au bénéfice de Sa Majesté de la même manière que si cette infraction avait été commise en vertu de l'article cent trois du dit acte; pourvu que la cour, sans préjudice de tout autre pouvoir, pourra relâcher le navire, équipement et chose, moyennant le paiement d'une amende n'excédant pas cinq cents louis.

(3.) Les dispositions de l'Acte de la marine marchande, 1854, relatives aux lochs officiels (y compris les dispositions pénales) s'appliqueront à tout vaisseau engagé dans la pêche des phoques à fourrure.

(4.) Toute personne qui contrefait ou frauduleusement altère une licence ou autre document émis pour les fins de l'article quatre ou de l'article sept de la première annexe du présent acte, ou qui fait contrefaire ou frauduleusement altérer une telle licence ou un tel document, ou fait usage d'une telle licence ou d'un tel document le sachant contrefait ou frauduleusement altéré, ou aide à contrefaire ou frauduleusement altérer une telle licence ou un tel document, sera coupable d'un délit dans le sens de l'Acte de la marine marchande, 1854.

(5.) Sujettes au présent acte, les dispositions des articles cent trois et cent quatre et de la Partie Dix de l'Acte de la marine marchande, 1854, et de l'article trente-quatre de l'Acte de la marine marchande, 1876, énumérés dans la deuxième annexe du présent acte, s'appliqueront au même degré que si elles étaient statuées de nouveau au présent, et dans des termes applicables, à un délit et à une confiscation en vertu du présent acte; et tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la Reine pourra saisir le certificat d'enregistrement du navire.

2.—(1.) Quand un officier saisit en vertu du présent acte, un certificat d'enregistrement d'un navire, il retiendra le certificat ou bien il donnera un certificat provisoire, ou bien il remettra le certificat avec une inscription au verso des causes qui ont amené la saisie du navire, et dans l'un ou l'autre cas il ordonnera au navire, au moyen d'un ajout au certificat provisoire ou à l'endossement, de se rendre de suite à un port spécifié, étant un port possédant un tribunal britannique ayant juridiction dans l'affaire; et si le navire n'obéit pas à cet ordre, le capitaine et propriétaire seront, sans préjudice de toute autre responsabilité, passibles chacun d'une amende n'excédant pas cent louis.

(2.) Chaque fois que conformément au présent article un certificat provisoire est donné à un navire, ou que le certificat du navire est endossé, tout officier des douanes dans les possessions de Sa Majesté, ou tout officier consulaire britannique, pourra détenir le navire jusqu'à ce qu'un cautionnement suffisant soit donné pour sa comparution dans toutes procédures judiciaires qui pourront être intentées contre ce navire en conformité du présent acte.

(3.—(1.) Sa Majesté la Reine pourra faire, révoquer, et altérer des arrêtés pour la mise à exécution des dispositions annexées, et le présent acte; et chaque tel arrêté sera de suite mis devant les deux chambres du parlement et publié dans la *Gazette de Londres*, et aura la même force que s'il était statué dans le présent acte.

(2.) S'il se commet quelque infraction à un règlement établi par un tel arrêté, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction, sera passible d'une amende n'excédant pas cent louis.

(3.) Un arrêté en conseil en vertu du présent acte pourra établir que les officiers des États-Unis d'Amérique qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs, en vertu du présent acte, que ceux exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, ou telle partie de tels pouvoirs que Sa Majesté en conseil croira pouvoir être exercés en vertu des lois des États-Unis d'Amérique vis-à-vis les navires des États-Unis; et que ces officiers britanniques tels que spécifiés dans l'arrêté pourront exercer, sauf les modi-

fications nécessaires, les pouvoirs conférés par le présent acte au sujet d'un navire des Etats-Unis d'Amérique, et ses équipement et certificat.

4.—(1.) Quand une convention au présent acte a été commise par quelque personne appartenant à un navire, ou au moyen d'un navire, ou l'équipement d'un navire, le capitaine du navire sera censé coupable de cette contravention, et le navire et son équipement seront passibles de la confiscation en vertu du présent acte.

(2.) Pourvu que s'il est prouvé que le capitaine avait donné des ordres convenables pour l'observance et avait dûment fait diligence pour faire observer le présent acte et les règlements établis sous son autorité, et que la dite contravention a été commise par quelque autre personne sans sa connivence, et que le vrai contrevenant a été trouvé coupable, ou qu'il a pris toutes les mesures voulues pour poursuivre ce contrevenant, s'il est vivant, jusqu'à conviction, le capitaine ou le navire ne sera passible d'autre peine ou confiscation que de la somme qui empêcherait que quelque profit revienne au capitaine ou équipage ou propriétaire du navire en raison de la contravention.

5. L'expression "équipement", dans le présent acte, comprend tout bateau, agrès, engins de pêche ou de chasse, et autres choses appartenant au navire.

6. Le présent acte pourra être cité sous le titre de "Acte d'arbitrage de la Mer de Behring, 1894".

7.—(1.) Le présent deviendra en vigueur le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-quatorze, pourvu que Sa Majesté en conseil pourra, si en aucun temps la chose paraît à propos, vu les circonstances qui seront survenues relativement aux dispositions annexées, ou leur mise en vigueur, suspendre l'opération du présent acte ou de toute partie d'icelui pendant la période mentionnée dans l'arrêté, et il sera en conséquence suspendu.

(2.) Lorsque dans toute procédure devant un tribunal contre une personne ou navire au sujet d'une contravention au présent acte, il est prouvé que le navire avait quitté son port de partance avant que les dispositions de la sentence arbitrale mentionnées dans la première annexe y fussent connues, et que, avant de faire voile, cette personne ou ce capitaine ne connaissait pas les dites dispositions, cette personne sera acquittée, et le navire sera relâché et non confisqué.

8. Le présent acte restera en vigueur tant que les dispositions annexées resteront en vigueur, et pas plus longtemps.

Pourvu que, si par quelque convention entre Sa Majesté la Reine et le gouvernement des Etats-Unis, les dispositions annexées sont modifiées, alors Sa Majesté en conseil pourra ordonner que le présent acte s'applique (sauf toutes modifications spécifiées dans l'arrêté), et il s'appliquera en conséquence aux dispositions modifiées, au même degré que si elles étaient énumérées dans la première annexe du présent acte.

PREMIÈRE ANNEXE.

DISPOSITIONS contenues dans la sentence du tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington le 29^e jour de février 1892, entre Sa Majesté la Reine et les Etats-Unis d'Amérique.

Et attendu que la susdite décision des questions précédentes quant à la juridiction exclusive des Etats-Unis mentionnée à l'article VI, laisse le sujet dans une telle condition que le concours de la Grande-Bretagne est nécessaire à l'établissement de règlements pour la meilleure protection et conservation des phoques à fourrure dans la mer de Behring, ou la fréquentant habituellement, le tribunal ayant décidé par une majorité quant à chaque article des règlements suivants, nous, les dits baron de Courcel, lord Hannen, marquis Visconti Venosta, et M. Gregers Gram, donnant notre assentiment à tous les neuf articles des règlements suivants, et formant une majorité des dits arbitres, décidons et déterminons selon le mode établi par le traité que les règlements ayant force égale en dehors des limites juridiques des gouvernements respectifs, sont nécessaires, et qu'ils devraient s'étendre sur les eaux ci-après mentionnées, savoir :—

Rapport des Pêcheries.

Article 1.—Les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne défendront à leurs citoyens et sujets respectivement de tuer, de prendre ou chasser en tout temps et de quelque manière que ce soit, les animaux communément appelés phoques à fourrure, dans une zone de 60 milles autour des îles Pribiloff, y compris les eaux territoriales.

Les milles mentionnés au paragraphe précédent sont des milles géographiques, de 60 à un degré de latitude.

Article 2.—Les deux gouvernements défendront à leurs citoyens et sujets respectivement, de tuer, prendre ou chasser, d'une manière quelconque, pendant la saison qui s'étend chaque année depuis le 1^{er} de mai jusqu'au 31 de juillet, inclusivement, les phoques à fourrure sur la haute mer dans la partie de l'océan Pacifique, y compris la mer de Behring, qui est située au nord du 35^e degré de latitude nord, et à l'est du 180^e degré de longitude de Greenwich, jusqu'à ce qu'il atteigne la limite de l'eau décrite dans l'article 1 du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et suivant cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3.—Durant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise, les navires à voiles seuls auront la permission de faire des opérations de pêche aux phoques à fourrure ou d'y prendre part. Toutefois, ils auront la liberté de se prévaloir de l'usage de tels canots ou bateaux découverts, mus par des avirons, des rames ou des voiles qui sont généralement employés comme bateaux pêcheurs.

Article 4.—Chaque navire à voile autorisé à pêcher pour des phoques à fourrure doit être muni d'une licence spéciale émise à cette fin par son gouvernement, et sera obligé de porter un pavillon distinctif qui sera prescrit par son gouvernement.

Article 5.—Les capitaines des vaisseaux engagés dans la pêche des phoques à fourrure inscriront minutieusement dans leurs livres de bord, la date et l'endroit de chaque opération de pêche des phoques à fourrure, et aussi le nombre et le sexe des phoques pris chaque jour. Ces inscriptions seront communiquées par chacun des deux gouvernements à l'autre à la fin de chaque saison de pêche.

Article 6.—L'usage de rets, d'armes à feu et d'explosifs sera défendu dans la pêche aux phoques à fourrure. Cette restriction ne s'appliquera pas aux fusils de chasse quand cette pêche se fait en dehors de la mer de Behring pendant la saison où elle peut être faite légalement.

Article 7.—Les deux gouvernements prendront des mesures pour contrôler l'aptitude des hommes autorisés à s'engager dans la pêche des phoques à fourrure. Il devra être prouvé que ces hommes sont habiles à manier les armes avec lesquelles il est permis de faire cette pêche.

Article 8.—Les règlements contenus dans les articles précédents ne s'appliquent pas aux sauvages habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, et faisant la pêche aux phoques à fourrure dans des canots ou bateaux découverts non transportés ou employés par d'autres vaisseaux, et mus seulement par des avirons, des rames ou des voiles, et montés chacun par cinq personnes au plus de la façon généralement suivie par les sauvages, pourvu que ces sauvages ne soient pas à l'emploi d'autres personnes, et pourvu qu'en faisant ainsi la chasse en canots ou bateaux découverts, ils ne chassent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales sous contrat pour délivrer les peaux à d'autres personnes.

Cette exemption ne sera pas interprétée comme affectant la loi municipale de l'un et d'autre pays, ni ne s'étendra aux eaux de la mer de Behring, ou les eaux des passes Aléoutiennes.

Rien de contenu au présent ne sera censé intervenir dans l'emploi des sauvages comme chasseurs ou autrement en rapport avec les vaisseaux qui font la pêche des phoques à fourrure, comme autrefois.

Article 9.—Les règlements conjoints établis par le présent dans le but de protéger et préserver les phoques à fourrure, resteront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient, en tout ou en partie, abolis ou modifiés par convention conclue entre les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

Les dits règlements conjoints seront soumis tous les cinq ans à un nouvel examen, afin que les deux gouvernements intéressés puissent juger, d'après l'expérience acquise, s'il est nécessaire de les modifier.

DEUXIÈME ANNEXE.

Cette annexe, qu'on ne juge pas nécessaire d'imprimer, comprend les articles 103 et 104, partie X, de l'Acte de la marine marchande, de 1854, et l'article 34 de l'Acte de la Marine marchande de 1876.

ARRETÉ EN CONSEIL IMPÉRIAL.

Un arrêté impérial en vertu de cet acte autorisant les officiers des Etats-Unis d'Amérique d'agir dans les cas d'infraction de cette loi par des sujets britanniques, et pourvoyant à l'émission de licences, etc., a été rendu le 30e jour d'avril 1894.

Cet arrêté en conseil se lit comme suit :

Au Château de Windsor, le 30e jour d'avril 1894.

PRÉSENTS :

Sa Très Excellente Majesté la REINE,
 Le Lord Président,
 Le Lord Intendant,
 Le Comte de Chesterfield,
 Le Lord Chambellan,
 Sir Charles Russell,
 M. Frank Lascelles.

Attendu que par " l'Acte d'arbitrage de la Mer de Behring, 1894 ", il est statué que Sa Majesté la Reine en conseil peut passer des arrêtés pour la mise à exécution des dispositions de la Sentence arbitrale de la Mer de Behring énoncées dans la première annexe du dit acte, et appelées " dispositions annexées " :

Et attendu que par le dit acte il est aussi statué qu'un arrêté en conseil en vertu du présent acte pourra établir que les officiers des Etats-Unis d'Amérique qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs, en vertu du présent acte, que ceux exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, ou telle partie de tels pouvoirs que Sa Majesté en conseil croira pouvoir être exercés en vertu des lois des Etats-Unis; et que ces officiers britanniques tels que spécifiés dans l'arrêté pourront exercer, sauf les modifications nécessaires, les pouvoirs conférés par le présent acte au sujet d'un navire des dits Etats-Unis d'Amérique, et ces équipement et certificat :

Et attendu que les pouvoirs que l'article 1 du présent arrêté confère aux officiers des Etats-Unis y spécifiés, sont des pouvoirs qui, au sujet de contraventions au dit acte, peuvent être exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, et paraissent à Sa Majesté en conseil pouvoir être exercés en vertu de la loi des Etats-Unis vis-à-vis des navires des Etats-Unis :

Sachez donc qu'il plaît à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs conférés à Sa Majesté par le dit acte, et de tous ses autres pouvoirs à cet effet, ordonner, et il est par le présent ordonné comme suit :—

1. L'officier commandant de tout vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu des Etats-Unis d'Amérique, et nommé pour le temps d'alors par le Président des Etats-Unis à l'effet de mettre à exécution les pouvoirs conférés par le présent article, le nom duquel vaisseau ayant été communiqué par le Président des Etats-Unis à Sa Majesté comme étant un vaisseau ainsi choisi comme susdit,— pourra, s'il est dûment commissionné et chargé par le Président à cet égard, saisir et détenir tout navire britannique qui sera devenu passible d'être confisqué à Sa Majesté en vertu des dispositions du dit acte, et pourra l'amener pour adjudication devant toute cour britannique d'amirauté mentionnée à l'article 103 de l'Acte de la marine marchande, 1854 (lequel article est énoncé dans la deuxième annexe du dit

Rapport des Pêcheries.

acte), ou pourra le livrer à tel autre officier britannique mentionné au dit article, afin qu'il en soit disposé en conformité du dit acte.

2. L'officier commandant de tout vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu de Sa Majesté, et nommé pour le temps d'alors par Sa Majesté à l'effet de mettre à exécution les pouvoirs conférés par le présent article, le nom duquel vaisseau ayant été communiqué par Sa Majesté au Président des Etats-Unis comme étant un vaisseau ainsi choisi comme susdit,—pourra, s'il est dûment commissionné et chargé par Sa Majesté à cet égard, exercer les pouvoirs conférés par le dit acte vis-à-vis d'un navire des Etats-Unis; pourvu que cet officier, après avoir saisi et détenu un navire des Etats-Unis dans l'exercice des dits pouvoirs, l'amènera pour adjudication devant une cour des Etats-Unis ayant juridiction en la matière, ou le livrera à tout officier de la marine ou du revenu ou autres autorités des Etats-Unis.

3. Jusqu'à ce qu'il ait été conclu entre Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis des arrangements pour donner plus ample force aux articles 4 et 7 des dites dispositions annexées, les dispositions suivantes auront force et vigueur:—

(a) Un secrétaire d'Etat, ou toute personne dûment autorisée par lui à cette fin, pourra accorder une licence spéciale dans la forme et de la manière qu'il jugera bon, à tout vaisseau à voiles britannique, l'autorisant pour la présente année à pêcher pour des phoques à fourrure pendant la période de temps, de la manière et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise par le dit acte, et jusqu'à la délivrance de cette licence spéciale, tout vaisseau à voiles britannique qui, avant la date du présent arrêté a quitté le port, et est ou est destiné à être employé à la dite pêche, sera censé avoir été dûment autorisé et dûment muni d'une licence spéciale dans le sens du dit article 4; et toute personne à bord d'un tel vaisseau, qui est ou est censé être muni d'une licence spéciale, sera censée avoir été dûment autorisée à s'engager dans la pêche des phoques à fourrure dans le sens du dit article 7.

(b) Un secrétaire d'Etat pourra, par avis publié dans la *Gazette de Londres*, prescrire le genre de pavillon qui sera porté par les vaisseaux britanniques qui sont ou seront autorisés à pêcher pour des phoques à fourrure en vertu des dispositions du présent arrêté, et pourra faire livrer un tel pavillon à chaque vaisseau autorisé qui aura quitté le port avant de recevoir une licence spéciale; et chaque vaisseau qui avant de quitter le port a reçu une licence spéciale, et chaque vaisseau autorisé auquel un tel pavillon aura été livré, portera ce pavillon durant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise par le dit acte, et le hissera aux temps et manière prescrits par tel avis.

(c) Un secrétaire d'Etat pourra donner telles autres instructions provisoires qu'il jugera bon pour la bonne observance des dispositions du dit acte et du présent arrêté, et toutes telles instructions, une fois publiées de la manière qu'il prescrira, seront observées au même degré que si elles étaient contenues dans le présent arrêté.

4. Le présent arrêté pourra être cité sous le titre de "Arrêté en conseil de la sentence arbitrale de la Mer de Behring, 1894".

Et le très honorable le comte de Kimberley, C. J., le très honorable le marquis de Ripon, C. J., deux des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, et les lords commissaires de l'amirauté, donneront les instructions nécessaires à l'exécution du présent.

C. L. PEEL.

L'acte et l'arrêté en conseil ci-dessus ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, du 2 juin 1894.

LÉGISLATION DES ETATS-UNIS.

La législation promulguée par le Congrès des Etats-Unis se trouve dans la proclamation suivante du Président :

PAR LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Proclamation.

Attendu qu'un acte du Congrès intitulé " Acte donnant effet à la sentence rendue par le tribunal d'arbitrage à Paris, sous l'autorité du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, conclu à Waslington le 29 février 1892, dans le but de soumettre à l'arbitrage certaines questions concernant la conservation des phoques à fourrures, a été approuvé le 6 avril 1894, et se lit comme suit :

Attendu que les articles suivants de la sentence du tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington le 29^e jour de février mil huit cent quatre-vingt douze, entre les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ont été remis aux agents des gouvernements respectifs le quinzième jour d'août mil huit cent quatre-vingt treize :

Article 1.

Les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne interdiront à leurs citoyens et sujets respectifs de tuer, prendre ou poursuivre, en tout temps et de quelque manière que ce soit, les animaux communément appelés phoques à fourrure, dans une zone de 60 milles autour des îles Pribyloff, en y comprenant les eaux territoriales.

Les milles mentionnés dans le paragraphe précédent sont des milles géographiques de 60 au degré de latitude.

Article 2.

Les deux gouvernements interdiront à leurs citoyens et sujets respectifs de tuer, prendre ou poursuivre les phoques à fourrure, de quelque manière que ce soit, pendant la saison s'étendant, chaque année, du 1^{er} mai au 31 juillet inclusivement, sur la haute mer, dans la partie de l'océan Pacifique, en y comprenant la mer de Behring, qui est située au nord du 35^e degré de latitude nord, et à l'est du 180^e degré de longitude de Greenwich jusqu'à sa rencontre avec la limite maritime décrite dans l'article 1^{er} du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et ensuite à l'est de cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3.

Pendant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure demeurera permise, les navires à voiles seront seuls admis à l'exercer ou à s'associer aux opérations de cette pêche. Ils auront cependant la faculté de se faire assister par des pirogues ou autres embarcations non pontées, mues par des pagaies, des rames ou des voiles, du genre de celles qui sont communément employées comme bateaux de pêche.

Article 4.

Tout navire à voiles autorisé à se livrer à la pêche des phoques à fourrure devra être muni d'une licence spéciale délivrée à cet effet par son gouvernement, et devra porter un pavillon distinctif qui sera déterminé par le dit gouvernement.

Article 5.

Les patrons des navires engagés dans la pêche des phoques à fourrure devront mentionner exactement sur leurs livres de bord la date et le lieu de chaque opération de pêche des phoques à fourrure, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour. Ces mentions devront être communiquées par chacun des deux gouvernements à l'autre à la fin de chaque saison de pêche.

Rapport des Pêcheries.

Article 6.

L'emploi des filets, des armes à feu et des explosifs sera interdit dans la pêche des phoques à fourrure. Cette restriction ne s'appliquera pas aux fusils de chasse, quand cette pêche sera pratiquée en dehors de la mer de Behring et pendant la saison où elle pourra être légitimement exercée.

Article 7.

Les deux gouvernements prendront des mesures en vue de contrôler l'aptitude des hommes autorisés à exercer la pêche des phoques à fourrure; ces hommes devront être reconnus aptes à manier avec une habileté suffisante les armes au moyen desquelles cette pêche pourra être faite.

Article 8.

Les règlements contenus dans les précédents articles ne s'appliqueront pas aux Indiens habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne et pratiquant la pêche des phoques à fourrure dans des pirogues ou embarcations non pontées, non transportées par d'autres navires, ni employées à l'usage de ceux-ci, mues exclusivement à l'aide de pagaies, d'avirons ou de voiles, et manœuvrées chacune par cinq personnes au plus, de la manière jusqu'à présent usitée par les Indiens; pourvu que ceux-ci ne soient pas engagés au service d'autres personnes, et qu'alors qu'ils chassent ainsi dans des pirogues ou embarcations non pontées, ils ne poursuivent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales, en exécution d'engagements contractés pour la livraison des peaux à une personne quelconque.

Cette exception n'aura pas pour effet de porter atteinte à la législation nationale de l'un ou de l'autre des deux pays; elle ne s'étendra pas aux eaux de la mer de Behring ni à celles des passes aléoutiennes.

Aucune des dispositions qui précèdent n'a pour objet de s'opposer à ce que les Indiens soient employés, comme chasseurs ou à tout autre titre ainsi qu'ils l'ont été jusqu'à présent, sur des navires se livrant à la poursuite des phoques à fourrure.

Article 9.

Les règlements communs établis par les articles précédents, en vue de la protection et de la préservation des phoques à fourrure, demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été en tout ou partie abolis ou modifiés par un accord entre les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

Les dits règlements communs seront soumis tous les cinq ans à un nouvel examen, pour que les deux gouvernements intéressés se trouvent en mesure d'apprécier, à la lumière de l'expérience acquise, s'il y a lieu d'y apporter quelque modification.

Maintenant, donc, qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, en congrès assemblés : Qu'aucun citoyen des Etats-Unis, ni aucune personne faisant partie de l'équipage ou à bord d'un vaisseau d'un navire des Etats-Unis, ne tuera, prendra ou poursuivra en aucun temps ou de quelque manière que ce soit, en dehors des eaux territoriales, aucun phoque à fourrure dans les eaux qui entourent les îles Pribiloff, dans une zone de soixante milles géographiques (60e degré de latitude) autour de ces îles, à l'exclusion des eaux territoriales.

Article 2. Qu'aucun citoyen des Etats-Unis ou personne ci-dessus décrite dans l'article un du présent acte, ni aucune personne faisant partie de l'équipage ou à bord d'un vaisseau des Etats-Unis, ne tuera, prendra ou poursuivra les phoques à fourrures de quelque manière que ce soit, pendant la saison s'étendant chaque année, du 1er mai au 31 juillet inclusivement, sur la haute mer en dehors de la zone mentionnée dans l'article un et dans la partie de l'océan Pacifique, en y comprenant la mer de Behring, qui est située au nord du 35e degré de latitude nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich jusqu'à sa rencontre avec la limite maritime décrite dans l'article 1er du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et ensuite à l'est de cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3. Aucun citoyen des Etats-Unis ou personne ci-dessus décrite dans l'article un ne devra, durant la période et dans les eaux dans lesquelles par l'article deux du présent acte la capture des phoques n'est pas défendue, employer d'autre navire, et aucun navire des Etats-Unis ne sera employé à exercer ou s'associer aux opérations de la chasse des phoques à fourrure, qu'un navire à voile, mû exclusivement par des voiles, et tels canots ou embarcations non pontées mus par des pagaies, des rames ou des voiles, qui appartiendront ou pourront être employés par ces navires à voiles; et aucun navire à voile ne pourra exercer ou s'associer à ces opérations sans avoir obtenu une licence spéciale du gouvernement à cette fin et sans porter un pavillon distinctif qui sera déterminé par le gouvernement pour cette fin.

Article 4. Que chaque patron de navire autorisé par le présent acte à faire la pêche des phoques à fourrure devra mentionner exactement sur le livre de bord la date et le lieu de chaque opération de pêche, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour; et en entrant dans le port et avant de débarquer son chargement, le patron attestera sous serment l'exactitude du livre de bord comme contenant une déclaration entière et vraie du nombre et de la nature de ses opérations de pêche de phoques à fourrure, y compris le nombre et le sexe des phoques capturés; et pour toute fausse déclaration volontairement faite à une personne ainsi autorisée à cette fin par les Etats-Unis, elle sera passible des pénalités du parjure; et toutes les peaux de phoques trouvées en sus de celles mentionnées dans le livre de bord seront confisquées en faveur des Etats-Unis.

Article 5. Qu'aucune personne ou navire faisant la pêche des phoques à fourrure en vertu du présent acte n'emploiera dans ces opérations aucuns filets, armes à feu ou armes pneumatiques, ou explosifs: Cette restriction, cependant, ne s'appliquera pas aux fusils de chasse quand cette pêche sera pratiquée en dehors de la mer de Behring et pendant la saison où la pêche des phoques à fourrures n'est pas défendue par le présent acte.

Article 6. Que les précédents articles du présent acte ne s'appliqueront pas aux Indiens habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis et pratiquant la pêche des phoques à fourrure dans des pirogues ou embarcations non pontées, non transportées par d'autres navires, ni employées à l'usage de ceux-ci, mues exclusivement à l'aide de pagaies, d'avirons ou de voiles, et manœuvrées chacune par cinq personnes au plus, de la manière jusqu'à présent usitée par les Indiens; pourvu que cette exception ne s'applique pas à ceux qui sont engagés au service d'autres personnes, et qu'alors qu'ils chassent ainsi dans des pirogues ou embarcations non pontées, ils ne poursuivent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales, en exécution d'engagements contractés pour la livraison des peaux à une personne quelconque; cette exception ne s'étendra pas aux eaux de la mer de Behring ni à celles des passes aléoutiennes.

Article 7. Que le président aura le pouvoir de faire des règlements relatifs à la licence spéciale et le pavillon distinctif mentionnés dans le présent acte, et d'autres règlements convenables à l'exécution régulière des dispositions du présent acte, et de temps à autre ajouter, modifier, amender ou révoquer ces règlements, comme il le jugera à propos.

Article 8. Qu'à l'exception du cas où un patron ferait une fausse déclaration sous serment contrairement aux dispositions de l'article quatre du présent acte, toute personne coupable d'une infraction des dispositions du présent acte ou des règlements faits en vertu de cet acte sera, pour chaque offense, condamnée, à une amende d'au moins deux cents dollars, ou à une incarcération d'au moins six mois, ou aux deux; et tous les navires, leurs agrès, engins, mobilier, et cargaison, en aucun temps employés en violation du présent acte, ou des règlements qui s'y rapportent, seront confisqués en faveur des Etats-Unis.

Article 9. Que toute poursuite pour infraction du présent acte ou des règlements qui s'y rapportent, peut-être instruite soit devant la cour de district de l'Alaska soit devant toute cour de district des Etats-Unis dans la Californie, l'Orégon ou le Washington.

Article 10. Que si aucun navire sans licence des Etats-Unis est trouvé dans les eaux aux quelles s'appliquent le présent acte et à une époque où la pêche aux phoques à

Rapport des Pêcheries.

fourrure est prohibée par cet acte, ayant à bord des peaux ou des carcasses de phoques ou des engins ou instruments propres à tuer ou prendre des phoques, ou si aucun navire ayant une licence est trouvé dans les eaux auxquelles s'applique le présent acte, ayant à bord des engins ou instruments propres à prendre les phoques, mais dont l'usage est alors défendu, on présumera que le navire dans un cas et les engins ou instruments dans l'autre ont été ou sont employés en contravention du présent acte, jusqu'à ce que le contraire soit suffisamment prouvé.

Article 11. Il sera du devoir du Président d'envoyer des forces navales suffisantes faire une croisière dans les eaux auxquelles s'appliquent le présent acte pour en faire observer les dispositions, et il sera du devoir de l'officier commandant aucun vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu des Etats-Unis, lorsqu'il en recevra instruction du Président, de saisir et arrêter tous les navires des Etats-Unis qu'il trouvera occupés, ou employés dans les eaux en dernier lieu mentionnées, en contravention d'aucune des prohibitions du présent acte, ou d'aucun des réglemens s'y rapportant, et de les conduire avec toutes les personnes à bord, au port le plus commode dans aucun district des Etats-Unis mentionné dans le présent acte, afin qu'il en soit disposé conformément à la loi.

Article 12. Que tout vaisseau ou citoyen des Etats-Unis ou personne décrite dans le premier article du présent acte, contrevenant aux prohibitions du présent acte ou de ses réglemens, pourra être saisi et détenu par les officiers de marine ou autres officiers régulièrement commissionnés par Sa Majesté la Reine de la Grande-Bretagne, mais lorsqu'ils seront ainsi saisis et détenus ils seront livrés aussitôt que possible avec les témoins et les preuves se trouvant à bord, à tout officier de la marine ou du service du revenu ou autres autorités des Etats-Unis, dont les cours seules auront juridiction d'entendre le procès et d'imposer les pénalités pour cette offense. Pourvu, cependant, que les officiers britanniques n'arrêteront et détiendront des vaisseaux et personnes de la manière spécifiée dans le présent article, seulement qu'après que, par une législation convenable, la Grande-Bretagne aura autorisé les officiers des Etats-Unis régulièrement commissionnés et ayant des instructions du Président à cet effet, d'arrêter, détenir et livrer aux autorités de la Grande-Bretagne des vaisseaux et sujets de ce gouvernement commettant des offenses contre aucune des lois ou aucuns des réglemens promulgués ou faits par la Grande-Bretagne pour mettre en vigueur la sentence arbitrale du traité mentionné dans le titre du présent acte.

Approuvé, 6 avril 1894.

Maintenant, donc, sachez que moi, Grover Cleveland, Président des Etats-Unis d'Amérique, j'ai fait spécialement proclamer le présent acte afin qu'on en connaisse et observe les dispositions; et je proclame par les présentes que toute personne coupable d'une contravention des dispositions du dit acte, sera arrêtée et punie de la manière qu'il prescrit; et tous les navires ainsi employés, leurs agrès, engins, mobilier et cargaison, seront saisis et confisqués.

En témoignage de quoi, j'ai apposé ma signature et fait apposer le sceau des Etats-Unis.

Fait en la cité de Washington ce 9^e jour
d'avril en l'année de Notre-Seigneur
mil huit cent quatre-vingt-quatorze,
et de l'indépendance des Etats-Unis
le cent dix-huitième.



GROVER CLEVELAND,

Par le Président :

W. Q. GRESHAM,
Secrétaire d'Etat.

Subséquentement le Congrès des Etats-Unis adopta une loi pourvoyant à l'application des pénalités de l'acte d'arbitrage de la mer de Behring pour contravention par des citoyens des Etats-Unis d'aucune des conventions relatives à la protection

des phoques à fourrures conclues entre le gouvernement des Etats-Unis et des puissances étrangères. Ci-suit le texte de cet acte:—

(Acte public—N^o 76.)

Acte supplémentaire d'un acte approuvé le 6 avril 1894, pour la mise en vigueur de la sentence rendue à Paris le 15 août 1893, par le tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington, le 29 février 1892, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, relativement à la conservation des phoques à fourrures.

Attendu que, par l'article VII du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, conclu à Washington le 29 février 1892, relativement à la conservation des phoques à fourrures, les hautes parties contractantes ont convenu de coopérer pour obtenir l'adhésion des autres puissances aux règlements que les arbitres en vertu du dit traité pourraient décréter à cette fin; et

Attendu que, par un acte du congrès approuvé le 6 avril 1894, les Etats-Unis ont fait des dispositions pour l'observance des règlements ainsi décrétés et pour la punition des contraventions de ces règlements, en conséquence.

Qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis en congrès assemblés, que la procédure et les pénalités prévues par le dit acte en cas de contravention des dispositions de ces règlements sont par les présentes rendus applicables, et seront mis en vigueur contre tout citoyen des Etats-Unis ou personne devant obéissance aux lois et traités des Etats-Unis, ou personne appartenant à l'équipage ou à bord d'un navire des Etats-Unis qui tuera, capturera, ou poursuivra en aucun temps et d'une manière quelconque, aussi bien que contre tout navire des Etats-Unis employé pour tuer, capturer ou poursuivre en tout temps ou de quelque manière que ce soit, aucun phoque à fourrure, en contravention des dispositions d'aucun traité ou convention que les Etats-Unis ont pu faire ou pourront faire avec aucune autre puissance étrangère, dans le but de protéger les phoques à fourrure ou en contravention de tous règlements que le président pourra établir pour la bonne exécution de telle traité ou convention.

Approuvé le 5 juin 1894.

INSTRUCTIONS DE L'AMIRAUTÉ BRITANNIQUE.

Les instructions qui ont été données aux officiers de la marine de Sa Majesté, chargés de la mise en vigueur des règlements prescrits par la loi, étaient comme suit:

AMIRAUTÉ, 24 avril 1894.

MONSIEUR,—Le gouvernement de Sa Majesté a fait des arrangements de concert avec les Etats-Unis d'Amérique pour la mise en vigueur de la sentence du tribunal d'arbitrage de la mer de Behring et a obtenu du parlement la sanction des dispositions nécessaires.

L'acte du parlement viendra en vigueur le 1^{er} mai. Des exemplaires de cet acte sont inclus.

Vous devez prendre des dispositions pour la mise en vigueur des règlements contenus dans la sentence des arbitres, dont des exemplaires vous sont transmises pour votre information. Vous devez prendre telles dispositions qui soient compatibles avec les autres fonctions de l'escadre sous vos ordres, afin d'envoyer un ou des croiseurs pour surveiller l'observance de ces règlements.

Bien que les dispositions de la sentence fussent des sujets généralement connus avant le départ des pêcheurs de phoques, il est cependant jugé opportun que les officiers qui commandent les vaisseaux de Sa Majesté prennent tous les moyens possibles de donner aux pêcheurs de phoques déjà en mer, avis spécial des règlements et de l'intention de les faire observer. Un pêcheur de phoques ainsi averti devrait recevoir un exemplaire de l'acte, et le fait qu'il a reçu cet avis devrait être consigné dans le livre de bord.

Vous remarquerez que le règlement 11 de la sentence défend la chasse des phoques à fourrure en tout temps dans les limites d'une zone de 60 milles géogra-

Rapport des Pêcheries.

phiques autour des îles Pribyloff, y compris les eaux territoriales. En d'autres termes la pêche aux phoques est défendue dans les 60 milles de la côte. De plus, par l'article 2 de la sentence, durant la saison réservée, c'est-à-dire du 1^{er} mai au 31 juillet, ces deux jours inclusivement, la pêche aux phoques est prohibée dans l'océan Pacifique (y compris la mer de Behring) en dedans des limites spécifiées dans le règlement 2.

De plus, durant le temps et dans les eaux dans lesquelles la pêche aux phoques est permise, les voiliers seuls ont le droit de chasser le phoque, et chaque tel voilier doit avoir une licence spéciale de son gouvernement et doit porter le pavillon distinctif convenu.

Vous remarquerez que l'usage de certains engins de pêche, par exemple, les filets, les explosifs et (à l'exception des fusils de chasse) les armes à feu, est prohibé.

La limite maritime de l'article 1 du traité de 1867, dont il est parlé dans le règlement 2, est comme suit :

“La limite ouest dans laquelle les territoires et possessions cédées sont contenues commence à un point du détroit de Behring sur le dit parallèle de 65° 50' de latitude nord, à son intersection par le méridien qui passe à mi-chemin entre les îles de Krusenstern ou Ignalook et l'île de Ratmanoff ou Noonarbook, et de là dans une direction franc nord, sans limite, dans l'océan Glacial. La même limite ouest, commençant au même point initial, passe de là dans une direction presque sud-ouest à travers le détroit et la mer de Behring de façon à passer à mi-chemin entre la pointe nord-ouest de l'île Saint-Laurent et la pointe sud-ouest du cap Choukotski jusqu'au méridien de 172° de longitude ouest; puis à partir de l'intersection de ce méridien dans une direction sud-ouest de façon à passer à mi-chemin entre l'île d'Attou et l'île Copper du groupe Kormandorski dans l'océan Pacifique nord jusqu'au méridien de 193° de longitude ouest, de manière à comprendre dans le territoire cédé toutes les îles Aléoutes à l'est de ce méridien”.

Les limites dans l'article 11 ne comprennent pas les eaux territoriales, soit britanniques, soit américaines.

Si un navire chasse le phoque en aucun temps dans la zone de 60 milles autour des îles Pribyloff, ou durant la saison prohibée dans les limites spécifiées dans le règlement 2, peu importe que le navire ait une licence ou non, attendu que cette chasse est absolument défendue.

Si un navire qui paraît être un voilier est trouvé dans aucune des eaux dans lesquelles, à ce temps-là, la chasse est défendue, l'officier commandant le vaisseau de Sa Majesté devra s'assurer s'il se trouve là dans le but d'y chasser ou s'il a fait la chasse ou s'il a été entraîné là par la violence du temps ou par erreur pendant le brouillard, ou s'il se trouve là dans le cours ordinaire de la navigation en se rendant à un endroit quelconque.

S'il est convaincu que le navire a fait la chasse contrairement à l'acte, il le saisira et lui ordonnera de se rendre au port britannique ci-après nommé; mais s'il est d'opinion qu'aucune offense n'a été commise, il devra l'avertir et le gardera aussi loin qu'il jugera nécessaire et qu'il sera possible, sous sa surveillance.

Il devra juger par la présence de peaux ou de carcasses de phoques à bord, et d'après les autres circonstances et indications si le navire a fait la chasse.

Si le navire est trouvé en dehors des limites spécifiées, et qu'il est évident qu'il a fait la chasse dans ces limites, et qu'ainsi une offense a été commise, il le saisira et l'enverra au port.

Un navire, tout en n'étant pas dans les limites prohibées, peut violer la loi par le fait que ses bateaux font la chasse en dedans de ces limites.

Quant aux licences pour les navires et au pavillon distinctif, un arrêté du conseil sera rendu et des exemplaires vous seront expédiés.

Les licences et le pavillon distinctif ne sont pas requis d'un navire qui fait la chasse aux phoques à fourrure, excepté en dedans des limites des eaux mentionnées dans le règlement 2. Par conséquence un navire n'ayant pas de licence et faisant la chasse dans les eaux territoriales britanniques, ou dans les eaux du Pacifique, en dehors des limites spécifiées dans le règlement 2, ne serait pas en contravention. Mais un navire sans licence, qui a chassé en dedans des limites spécifiées, et a ainsi commis une offense, peut être saisi si on le trouve ensuite en dehors de ces limites.

Pour éviter la rigueur que la nécessité de revenir au Canada chercher une licence et un pavillon imposerait aux pêcheurs de phoques qui sont déjà partis, l'intention est d'accorder à ces navires, dont une liste vous sera envoyée, une licence pour l'année courante. Et de plus, des licences en blanc seront envoyées dans les vaisseaux employés à la patrouille des pêcheries de la mer, et les officiers commandant les vaisseaux rempliront la licence, et la donneront aux pêcheurs de phoques, inscrits sur la liste, qu'ils rencontreront.

De même, des pavillons spéciaux seront envoyés et distribués de la même manière.

Les règlements devront être mis en vigueur de la même manière que ceux adoptés dans "l'Acte relatif à la pêche dans la mer de Behring, 1893"; savoir, au moyen de la saisie du navire sous l'autorité des articles 103 et 104 de "l'Acte de la marine marchande de 1854". Il a aussi le pouvoir, au lieu de renvoyer le navire au port, de saisir son certificat.

L'acte décrète que lorsqu'un officier saisit le certificat d'enregistrement d'un navire, il pourra ou retenir ce certificat et donner à sa place un certificat provisoire, ou remettre le certificat après avoir inscrit au verso les raisons pour lesquelles il a été saisi, et l'acte exige de plus que dans chaque cas il ordonne au navire de se rendre à un port désigné.

Il faut remarquer que la saisie du certificat ne veut pas dire l'enlèvement du certificat au capitaine pour l'examiner, mais un acte formel de saisie pour la raison qu'une offense a été commise et qu'elle rend le navire passible de confiscation.

Le port auquel le navire devra être envoyé sera Victoria, Colombie Britannique, à moins que sur les représentations du patron on ne juge convenable d'envoyer le navire à Yokohama.

Dans l'arrêté du conseil qui sera rendu, on se propose de conférer aux officiers de la marine des Etats-Unis le pouvoir de faire observer les règlements de la sentence arbitrale en saisissant les navires britanniques; et une autorisation semblable sera donnée aux officiers de la marine britannique à l'égard des navires des Etats-Unis.

Mais l'acte du congrès des Etats-Unis exige que tout navire des Etats-Unis qui est saisi par un officier britannique, soit livré aussitôt que possible, avec les témoins et les preuves qui se trouvent à bord, à quelque officier de la marine ou du revenu, ou autre autorité des Etats-Unis. Il ne confère aucun pouvoir de saisir, de retenir ou d'endosser le certificat d'enregistrement du navire.

En conséquence, ce pouvoir en dernier lieu mentionné ne sera pas conféré aux officiers des Etats-Unis à l'égard des navires britanniques. Mais si un navire britannique est remis par un officier des Etats-Unis, l'officier de la marine britannique aura la liberté de saisir le certificat conformément à l'acte britannique.

Vous ferez des arrangements avec les officiers des Etats-Unis pour la remise mutuelle d'un navire d'un pays saisi par les officiers de l'autre pays.

Si l'officier qui commande le vaisseau de Sa Majesté ne peut remettre un navire des Etats-Unis à un croiseur des Etats-Unis, il devra le conduire dans un port américain, soit dans l'Alaska, la Californie ou le Washington, et là le livrer aux autorités des Etats-Unis.

INSTRUCTIONS AUX OFFICIERS DE LA MARINE DES ETATS-UNIS.

Les instructions données par le gouvernement des Etats-Unis aux commandants des vaisseaux de cette nation chargés de la mise en vigueur de la sentence arbitrale, sont comme suit :

1. Le congrès ayant adopté des actes qui ont été approuvés le 6 avril 1894 et le 24 avril 1894, et le gouvernement des Etats-Unis ayant fait des arrangements avec la Grande-Bretagne pour donner effet à la sentence rendue par le tribunal d'arbitrage de Paris, en vertu du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne conclu à Washington le 29 février 1892, dans le but de soumettre à l'arbitrage certaines questions concernant la conservation des phoques à fourrures, vous êtes chargé du commandement d'une force de vaisseaux de la marine et du revenu pour mettre en

Rapport des Pêcheries.

vigueur les dispositions de la sentence, des actes du congrès et de la proclamation du Président, datée de Washington, D.C., le 9 avril 1894.

2. Vous ordonnerez aux vaisseaux sous vos ordres d'avertir tous les navires américains et britanniques qu'ils pourront rencontrer, de ne faire la pêche aux phoques à fourrure dans les limites prescrites par la sentence arbitrale, durant les périodes de temps pendant lesquelles la pêche aux phoques à fourrure est prohibée, et de délivrer au patron de chacun de ces navires un exemplaire de la proclamation du Président de l'Acte du Congrès, approuvé le 24 avril 1894, des règlements du Président pour la gouverne des navires faisant la pêche aux phoques à fourrures, de l'acte britannique, et de ses instructions.

3. Toutes les fois qu'un navire pourra être averti, le commandant de croiseur ou l'officier de douane, selon le cas, devra, après avoir examiné le navire, laisser au patron de ce navire un certificat indiquant la date et l'endroit de l'examen, le nombre de peaux de phoques et le nombre de carcasses de phoques alors à bord, et il conservera un double de ce certificat. Et aucun officier, abordant subséquentement ce navire, ne le saisira, à moins qu'il ne soit convaincu, de la manière ici prévue, qu'il soit coupable d'une contravention de la loi en tuant des phoques dans les limites décrites par la sentence, subséquentement au 30 avril 1894.

4. La pêche aux phoques à fourrure est défendue à toutes les personnes mentionnées dans l'article un du dit acte du Congrès, à tous les sujets britanniques, aux personnes devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, et à toutes les personnes appartenant ou à bord d'un navire de la Grande-Bretagne, en tout temps et de toute manière quelconque en dehors des eaux territoriales, dans les eaux entourant les îles Pribyloff dans une zone de 60 milles géographiques (60 au degré de latitude) autour de ces îles, y compris les eaux territoriales.

5. La pêche aux phoques à fourrures est défendue durant la saison qui s'étend du 1^{er} mai au 31 juillet, ces deux jours inclusivement, chaque année, à toutes les personnes mentionnées dans le premier article du dit acte du Congrès, et à tous les sujets britanniques, aux personnes devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, et à toutes les personnes appartenant à l'équipage ou à bord d'un navire de la Grande-Bretagne, non seulement dans la zone mentionnée dans le quatrième paragraphe de ces instructions, mais dans cette partie de l'océan Pacifique, y compris la mer de Behring, qui est située au nord du 35^e degré de latitude nord, et à l'est du 180^e degré de longitude de Greenwich, jusqu'à ce qu'il atteigne la limite maritime décrite dans l'article 1 du traité de 1867 entre les États-Unis et la Russie. Cette ligne de frontière passe par un point dans le détroit de Behring sur la parallèle du 65° 30' de latitude nord, à son intersection par le méridien qui passe à mi-chemin entre les îles Krusenstern ou Ignalook, et les îles de Ratmanoff ou Noorbook, et s'en va franc nord, sans limite, jusque dans le même océan Glacial.

La même limite ouest, commençant au même point initial, suit de là une direction presque sud-ouest, à travers le détroit de Behring et la mer de Behring, de manière à passer à mi-chemin entre la pointe nord-ouest de l'île Saint-Laurent et la pointe sud-est du cap Choukotski jusqu'au méridien du cent soixante douzième degré de longitude ouest; de là à partir de l'intersection de ce méridien, dans une direction sud-ouest, jusqu'à ce qu'il atteigne le 180^e degré de longitude de Greenwich.

6. Vous ordonnerez de saisir tout navire ou personne décrits dans le premier article du dit acte du Congrès, ou tout navire ou sujet de la Grande-Bretagne, ou personne devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, ou toute personne appartenant à l'équipage ou à bord d'aucun navire de la Grande-Bretagne non autorisée par le présent acte, trouvées occupées ou avoir été occupées à faire la pêche aux phoques à fourrure dans les limites décrites par la sentence durant les périodes de temps pendant lequel la pêche est défendue.

Si un navire qui paraît être un voilier est trouvé en dedans de l'étendue couverte par la sentence, pendant le temps où la pêche aux phoques à fourrure est défendue, vous vous assurerez s'il se trouve là dans le but de faire la pêche aux phoques à fourrure, s'il a fait cette pêche, s'il a été porté là par la violence du temps, par erreur pendant un temps de brouillard, ou s'il se trouve là dans le cours ordinaire de son voyage vers quelque endroit. Vous devrez juger si ce navire s'est livré à la pêche aux

phoques à fourrures par la présence de peaux de phoques ou de carcasses de phoques à bord, et d'après les autres circonstances et indications. Si ce navire est trouvé en dehors des limites couvertes par la sentence, et s'il est évident qu'il a fait la pêche aux phoques à fourrures, en dedans de ces limites, et qu'il a ainsi commis une offense, vous en ordonnerez la saisie. Un navire peut violer la loi si ses bateaux font la pêche aux phoques à fourrures dans ces limites, tandis que le bateau lui-même se trouvait en dehors des limites.

7. L'officier commandant qui opérera une saisie devra, à l'époque de cette saisie, dresser une déclaration par écrit, exposant la condition du navire saisi, la date et le lieu de la saisie, donnant la latitude et la longitude, et les circonstances établissant la culpabilité. Le navire saisi sera amené ou envoyé aussitôt que possible, avec toutes les personnes à son bord, sous la charge d'une force suffisante pour en assurer la livraison, ainsi que les témoins et les preuves, et la déclaration de l'officier opérant la saisie, s'il est américain, au port le plus commode de l'Alaska, de la Californie, de l'Orégon ou du territoire de Washington, et là livré aux officiers des tribunaux des Etats-Unis ayant juridiction de prendre connaissance de l'offense et d'imposer les pénalités pour cette offense; et s'il est britannique, à Unalaska, et là livré à l'officier supérieur de la marine britannique présent, ou mené au port le plus commode de la Colombie-Britannique et livré aux autorités de la Grande-Bretagne ou à l'officier commandant aucun des vaisseaux britanniques chargés de l'exécution de la sentence susnommée.

8. Une liste signée et certifiée des papiers du navire saisi sera délivrée au patron de ce navire, et un double de la copie sera transmis avec la déclaration.

9. Vous ferez des arrangements avec les commandants des vaisseaux britanniques chargés de la mise en vigueur des dispositions de la sentence arbitrale pour la livraison mutuelle des navires d'un des pays saisis par les officiers de l'autre.

10. Ces instructions resteront en vigueur durant cette saison seulement.

ARRANGEMENTS POUR 1894.

En attendant l'adoption d'une loi pour donner effet à toute la sentence et en vue du laps de temps, on a considéré à propos d'entamer tout de suite une discussion dans le but d'en arriver à un arrangement quelconque pour mettre à exécution les articles 4 et 7 de la sentence.

Ces articles pourvoyaient respectivement à la licence à donner aux navires se livrant à ces opérations, à l'obligation de porter un pavillon distinctif, et au contrôle de l'aptitude des hommes autorisés à exercer la pêche des phoques à fourrures; ces hommes devant être reconnus aptes à manier avec une habileté suffisante les armes au moyen desquelles cette pêche pourra être faite.

A cette fin, une conférence eut lieu à Washington dans le cours du mois d'avril 1894, à laquelle étaient représentés la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis.

Les points relatifs à la forme de la licence et au contrôle de l'aptitude des chasseurs furent promptement réglés.

On suggéra cependant de sceller les armes, etc., des chasseurs lorsque, pendant la saison réservée, ils passaient ou traversaient les eaux dans lesquelles certaines armes étaient prohibées.

La raison de cette proposition était que si un officier abordait le navire et trouvait toutes les armes, etc., scellés et ainsi rendues inutiles, ce serait une preuve *primâ facie* de l'innocence des intentions du pêcheur de phoques.

Cette proposition paraissant comporter une extension des termes de la sentence arbitrale, et tenant compte de la vaste étendue affectée, le délégué canadien, d'après des instructions reçues, protesta contre tout arrangement semblable et revint à Ottawa, après la conclusion de l'arrangement relatif aux articles 4 et 7, sans conclure aucun arrangement à la proposition de sceller les armes, etc.

Rapport des Pêcheries.

La formule de licence convenue et employée durant la saison est comme suit:—

Licence aux navires à voiles britanniques faisant la pêche des phoques à fourrures.

(Nom) Patron ou propriétaire du navire à voiles britannique
 ayant convaincu le soussigné, au port de Colombie-Britannique, de l'aptitude de ses chasseurs à faire la pêche aux phoques à fourrures et à les poursuivre, cette licence est accordée au dit navire à voiles de tuer, capturer et poursuivre les phoques à fourrures, conformément aux conditions et dans les limites décrites dans les règlements inscrits au verso de cette licence et prescrits dans la sentence du tribunal d'arbitrage, constituée en vertu de l'article I du traité conclu à Washington le 29^e jour de février 1892, entre Sa Majesté Britannique et les Etats-Unis d'Amérique.

Cette licence restera en vigueur durant l'année 1894.

Toute contravention ou défaut de se conformer aux règlements ci-dessus rend le navire passible de saisie et de poursuite pour recouvrer les pénalités prescrites par l'acte impérial (56 et 57 Victoria, chapitre), outre la confiscation de la licence.

Datée ce jour de A.D. 1894.

.....

Percepteur des douanes au port de

Au verso de cette licence se trouve un extrait de la sentence contenant les règlements.

LE PAVILLON DISTINCTIF.

Ci-suit une description du pavillon que devront porter les navires à voiles britanniques et des Etats-Unis sous l'emblème de leur nationalité. Un carré de quatre pieds composé de deux morceaux d'étamine jaune et noire cousus du coin supérieur de droite de la queue au coin inférieur de gauche du lof. La partie supérieure et à gauche sera noire, et la partie de droite et inférieure sera jaune.

MESURES POUR ATTEINDRE LES PÊCHEURS EN MER.

Les navires à voiles ayant tous quitté leur port d'attache avant qu'on se soit entendu sur la formule de licence ou la description du pavillon distinctif, on fit des arrangements spéciaux pour faire fournir ces choses nécessaires en mer par les commandants des croiseurs et autrement.

A cette fin l'on donna un certain nombre de licences et de pavillons aux croiseurs de Sa Majesté faisant la patrouille sur le côté nord-américain de l'océan Pacifique du nord pour les distribuer aux navires qu'ils rencontreraient.

Un certain nombre d'autres furent envoyés à Yokohama par les steamers du chemin de fer du Pacifique canadien, pour être distribués à ceux de la flotte qui pêchaient sur le côté asiatique, avec le consentement du gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise des vaisseaux de Sa Majesté dans la station de la Chine, et par le consul de Sa Majesté à Hakodate, Japon, où l'on espérait que les pêcheurs de phoques feraient escale.

LES ARRANGEMENTS POUR L'APPOSITION DES SCÉLLÉS SUR LES AGRÈS.

Subséquent on apprit qu'après un échange de notes entre les deux gouvernements, un arrangement en vue d'apposer les scellés sur les agrès, auquel le Canada n'avait pu consentir et contre lequel le gouvernement avait protesté, avait été conclu sur le titre de "Règlements relatifs aux navires de pêche aux phoques naviguant légitimement durant la saison réservée sur l'étendue maritime couverte par la sentence".

Voici les termes de cet arrangement:—

(1.) Aucun navire de pêche aux phoques ne sera saisi ou détenu à raison de l'absence d'une licence ou d'un pavillon distinctif ou simplement parce qu'on aurait

trouvé à bord des phoques, peaux de phoques ou agrès de pêche, mais seulement s'il y a preuve évidente de pêche illégale aux phoques, le commandant du croiseur faisant la visite de ce navire de pêche aux phoques délivrera au patron un certificat du nombre de phoques et de peaux de phoques trouvés à bord à cette date (en gardant une copie de ce certificat), et permettra au navire de continuer sa route.

(2.) Tout navire de pêche aux phoques traversant légitimement ou ayant intention de traverser les dites eaux durant la saison réservée dans le but de revenir à son port d'attache ou de se rendre à quelque autre port, ou aux fonds de pêche ou d'en revenir, ou dans tout autre but légitime, pourra, sur demande du patron, faire sceller ses agrès de pêche, et une inscription en sera faite sur son livre d'acquit ou de loch, et cette opposition de scellés ainsi que l'inscription seront pour le navire une protection contre l'intervention de tout croiseur, dans ces eaux, durant la saison réservée, tant que les scellés ainsi apposés resteront intact, à moins que nonobstant il y a preuve de pêche aux phoques.

(3.) L'apposition des scellés sur les agrès de pêche et l'inscription à cet effet, pourront être faites par tout officier de marine ou officier de douane, ou (au Japon) par tout consul de la nation à laquelle appartient le navire. Elles pourront aussi être faites en mer, pour les navires américains, par le commandant d'un croiseur britannique, et pour les navires britanniques par le commandant d'un croiseur des Etats-Unis.

LES PÊCHEURS DE PHOQUES DEMANDENT CONSIDÉRATION

Pendant que le parlement impérial s'occupait de la législation et que la flotte des pêcheurs de phoques était en mer dans l'ignorance complète de ce qui se passait, les parties intéressées à Victoria représentèrent qu'elles n'avaient aucune information officielle et autorisée, et que tout ce qu'elles pouvaient apprendre à propos de la législation était glané dans des rapports de journaux contradictoires.

Dans cet état d'incertitude et en vue de l'importance de l'industrie pour cette province, ils demandent qu'on fasse des dispositions pour :—1. Donner dûment avis de l'adoption de la loi, afin qu'ils puissent agir en conséquence.

2. Donner un nombre suffisant de jours de grâce après le 30 avril, non pas pour tuer des phoques, mais pour revenir des fonds de pêche au port.

3. Donner permission de s'inscrire à la douane et partir de Sand-Point pas plus tard que le 20 juillet, afin de leur permettre d'arriver à la Passe Unimack le 1^{er} août.

4. Donner permission de s'inscrire à la douane et partir de Victoria pas plus tard que le 1^{er} juillet, pour la même fin, et traverser l'océan intermédiaire affecté par la saison réservée (pendant laquelle il n'y a pas un phoque à voir) sans être exposé à la saisie.

AVIS DEMANDÉ.

Dans l'intervalle le gouvernement canadien fit valoir avec persistance que vu que la flotte des pêcheurs de phoques était partie des mois avant l'adoption de l'acte et avec l'assurance de la légalité de l'industrie à laquelle ils se livraient jusqu'à ce qu'une législation britannique future l'affectât, aucun navire ne devrait être saisi ou gêné jusqu'à ce qu'on eût trouvé que le patron eût une connaissance spécifique de la loi britannique prohibant la pêche aux phoques ou la restreignant.

La raison qu'il donnait était que bien qu'il put être vrai que les termes de la sentence fussent connus des pêcheurs de phoques qui avaient quitté le port et qu'il y avait raison de croire à la probabilité d'en arriver à un arrangement destiné à les mettre en vigueur, on ne pouvait admettre que cela constituât une réponse très satisfaisante à ceux qui se livraient à l'industrie de la pêche aux phoques.

Ils n'avaient aucune raison de savoir qu'on pouvait obtenir une législation ayant un effet rétroactif ou s'appliquant, en mai 1894, aux navires qui étaient partis du port en 1893, et qui n'avaient pas communiqué avec la terre dans l'intervalle.

De plus, ils n'avaient reçu aucun avis officiel de l'intention du gouvernement de Sa Majesté déclarant, par une loi, qu'il était illégal pour eux de faire certains actes ou qu'il tenterait de mettre cette année en vigueur ces dispositions des règlements projetés qu'il était impossible d'observer.

Rapport des Pêcheries.

Une supposition de législation possible basée sur la suggestion de règlements par la sentence, pourrait à peine être considérée comme suffisante pour contrôler leurs opérations dans les circonstances spéciales dans lesquelles se trouve cette industrie.

Une requête fut donc transmise au gouvernement de Sa Majesté le priant d'envoyer un vaisseau pour avertir les pêcheurs de phoques sur le côté américain de l'océan Pacifique du nord, des termes de la législation qui avait été promulguée.

À cette requête le gouvernement de Sa Majesté répondit et l'amirauté envoya les vaisseaux de Sa Majesté *Pheasant* et *Hyacinth* avertir les navires faisant dans le moment la pêche aux phoques qu'ils étaient possibles de saisir sans avertissement après le 1^{er} mai.

Ces vaisseaux partirent d'Esquimalt respectivement le 26 et le 28 avril, apportant une liste complète des navires de pêche aux phoques, et de la date de leur départ, et les renseignements qu'il était possible de leur donner sur l'endroit où l'on pouvait les trouver.

SAISIES OPÉRÉES PAR LE VAISSEAU DE SA MAJESTÉ "HYACINTH" ENVOYÉ POUR AVERTIR LES PÊCHEURS.

Le 2 juin le département reçu par le télégraphe avis de la saisie opérée par le vaisseau "Hyacinth" (un des vaisseaux envoyés pour avertir les pêcheurs de la loi qui avait été promulguée) des goélettes de pêche "*Favourite*" "*Annie C. Moore*" et "*Triumph*".

Sur renseignements pris on trouva que l'accusation portée contre ces navires était d'avoir été pris à faire la pêche aux phoques avec leurs canots.

Dans les circonstances, cette action de la part du commandant du *Hyacinth* fut considérée si remarquable que le percepteur des douanes reçut instruction de ne prendre aucune responsabilité et de ne rien faire à propos des goélettes saisies sans autorisation directe de la part du gouvernement du Canada.

Dans l'intervalle des représentations furent faites au gouvernement de Sa Majesté protestant contre la saisie de ces navires sans avis préalable, comme incompatible avec l'objet pour lequel le *Hyacinth* était parti et même sans mandat en vertu des instructions de l'amirauté, n'était-il pas parti en mission spéciale pour avertir les navires de leur responsabilité en vertu de l'acte, en autant que ces instructions par elles-mêmes montrent aux commandants des vaisseaux de Sa Majesté la désirabilité de prendre tous les moyens possibles pour donner aux pêcheurs de phoques, en mer, un avis spécial des règlements et de l'intention de les faire observer, bien que la sentence arbitrale fut communément connue.

Treize goélettes de pêche, y compris celles qui ont été saisies, furent averties par les vaisseaux envoyés à cette fin.

On apprit subséquemment que la saisie de ces navires fut levée par ordre de l'amiral.

L'AVIS DONNÉ À LA GOÉLETTE "MINNIE" PAR LE VAISSEAU "ADAMS" DES ETATS-UNIS.

Le percepteur des douanes à Victoria fit rapport de l'arrivée du côté américain de l'océan Pacifique du nord, le 4 juin, de la goélette de pêche aux phoques "*Minnie*". Ce navire avait été rencontré par le vaisseau des Etats-Unis *Adams* le 21 mai dans le 56° 10' de latitude nord, et le 138° 50' de longitude ouest, et formellement averti.

Parmi les documents donnés au capitaine de la *Minnie* se trouvait une licence dans les termes suivants :

VAISSEAU DES ETATS-UNIS *Adams*, 3^{me} CLASSE.

En mer, lat.: 56° 10 N.; long.: 138° 60' O.

21 mai 1894.

"La présente certifie que V. Jacobson, patron de la goélette *Minnie*, 46.31 tonneaux enregistrés, n° 94,806, partie de Victoria le 28 mars 1894, avec 46 peaux de phoques et 44 carcasses de phoques à bord, a signé une déclaration disant qu'il a intention de se rendre directement au port de Victoria, et que j'ai, conformément

“ aux exigences des règlements promulgués par le président le 4 mai 1894, scellé toutes les armes, munitions et engins de pêche aux phoques à bord.

“ Et je certifie de plus qu'il a été inscrit sur le livre du loch, dans la colonne pour cette date, le nombre de peaux de phoques, de carcasses de phoques, d'armes à feu, de filets, et la quantité de munitions et d'explosifs à bord.”

“ Le patron est par les présentes autorisé à se rendre au port ci-dessus nommé.

“ Signé, J. J. BRICE,

“ Par W. J. HANNUM, } “ Commandant de la marine des Etats-Unis, commandant.
Lt. M. E.-U. } ”

Ceci fut considéré comme comportant une assumption injustifiable de droit et d'autorité sur des navires britanniques sur la haute mer. On ne pouvait admettre que le commandant de vaisseau de guerre étranger eût le droit ou le pouvoir d'autoriser un navire britannique sur la haute mer de se rendre à son port d'attache.

Un tel procédé, croyait-on, constituait un dangereux précédent, puisqu'il avait en vue une plus exceptionnelle intervention et restriction que ne le demandait une juste interprétation de la sentence arbitrale, et de l'obligation internationale.

On ne pouvait non plus trouver aucune justification d'une telle action dans l'arrangement conclu entre les deux gouvernements.

De plus, comme l'apposition des scellés avait rendu les engins de pêche inutiles pour le moment, le commandant de l'*Adams* avait assumé sur un navire britannique sur la haute mer, un droit et une autorité tout à fait incompatible avec les conditions des choses. Cette action, considérait-on, comportait une intervention dans les droits traditionnels de la liberté de la navigation.

La *Minnie* fut rencontrée en mer à environ 150 milles de la terre la plus rapprochée, l'île Baranoff, dans une direction nord-est par est en ligne droite. C'est à environ 1,000 milles de l'endroit où la question de la mer de Behring a originairement pris naissance, et immédiatement dans les eaux de la côte nord-américaine de l'océan Pacifique du nord, loin de l'endroit où l'on trouve les phoques à cette saison de l'année, et comparativement proche du port d'attache.

Des représentations furent donc faites au gouvernement de Sa Majesté faisant des remontrances contre toute reconnaissance de l'acte du commandant de l'*Adams* en vue des droits reconnus de la navigation.

On annonça subséquemment que lorsque l'attention du gouvernement des Etats-Unis eût été attirée sur l'action du commandant de l'*Adams* des instructions avaient été données d'éviter un semblable procédé à l'avenir.

LE VOYAGE À LA MER DE BEHRING.

En commençant le 4 mai, les goélettes de pêche aux phoques faisant des opérations sur le côté américain de l'océan Pacifique du nord, revinrent à Victoria à l'approche de la saison réservée, et elles équipèrent de nouveau pour le voyage de la mer de Behring, commençant le 1er août. Les navires qui partirent pour la mer de Behring dans ces circonstances sont les suivants :—

<i>Saucy Lass</i> , départ.....	11 juin
<i>Beatrice</i> , “ “
<i>Triumph</i> , “	16 “
<i>Sapphire</i> , “	16 “
<i>Favourite</i> , “	16 “
<i>Annie C. Moore</i> , “	16 “
<i>Katherine</i> , “	18 “
<i>Ainoko</i> , “	18 “
<i>Borealis</i> , “	19 “
<i>Minnie</i> , “	19 “
<i>Henrietta</i> , “	19 “
<i>Labrador</i> , “	21 “
<i>Kilmenev</i> , “	22 “
<i>Kate</i> , “	27 “

A cette liste il faut ajouter le *San Jose* à qui une licence et un pavillon furent envoyés à Sitka.

Rapport des Pêcheries.

A chacun de ces navires on a fourni au départ :—

1. Une licence.
2. Un pavillon distinctif.
3. Un exemplaire de l'arrangement de Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de l'apposition des scellés sur les armes.
4. Un exemplaire de l'acte d'arbitrage.
5. Des instructions sur la manière de hisser le pavillon distinctif.
6. Des instructions sur la manière de tenir le loch exigé par la sentence arbitrale.

Outre les navires ci-dessus nommés, il en restait neuf autres qui étaient partis avant la saison réservée et n'étaient pas encore revenus au port.

Des licences et des pavillons avaient été fournis à ces navires à Sitka, par le vaisseau de Sa Majesté *Pheasant*; l'un d'eux, le *C. D. Rand*, étant parti pour la côte russe, et l'autre, le *Shelby*, restant à Sitka.

Les opérations dans la mer de Behring étant, par la sentence des arbitres, limitées à la chasse au dard, ces navires ne portaient ni armes ni munitions.

Les chasseurs sauvages nécessaires au voyage résidaient sur la côte ouest de l'île Vancouver.

Le percepteur des douanes trouvant qu'il était impossible de faire venir les sauvages à Victoria avec leurs dards (qui leur appartiennent) pour les faire sceller selon la convention conclue, fut obligé de faire certains arrangements qui, tout en étant conformes à la convention, fussent satisfaisants pour les chasseurs de phoques.

Il délégua donc deux personnes responsables sur la côte ouest pour sceller les engins de chasse, un à Clayoquot et l'autre à Kyoquot, leur envoyant d'avance les articles nécessaires avec des instructions particulières sur l'apposition des scellés, et il avait préparé sur le livre de bord et sur l'acquit en douane un certificat sur lequel il n'y avait à inscrire que le nombre de dards et apposer la signature.

SAISIES PAR LES CROISEURS DES ÉTATS-UNIS.

Durant la saison les goélettes *Wanderer* et *Favourite* furent saisies pour de prétendues contraventions de la convention conclue relativement à l'apposition des scellés sur les engins de chasse.

L'accusation portée contre chacune était que chacune d'elle avait à bord un fusil qui n'était pas scellé.

A la page 141, on trouvera le texte de la convention sous l'autorité de laquelle ces saisies ont été opérées.

La convention laisse l'apposition des scellés sur les engins facultative ou volontaire, ainsi que l'impliquent les mots "pourra sur demande du capitaine faire apposer les scellés sur ses engins de pêche", mais le fait que les engins sont scellés semble avoir été la seule sauvegarde réelle contre toute intervention dans les circonstances.

Tout en donnant à l'apposition des scellés une apparence volontaire, elle pourrait aussi bien être obligatoire, et le capitaine du navire est injustement mis dans une mauvaise position par sa négligence ou son aversion à se prévaloir d'un remède auquel il n'est pas autrement pourvu.

De plus, dans le cas de la *Wanderer*, le capitaine avait fait sceller tous les engins de chasse aux phoques par un officier de la marine des Etats-Unis. Le fusil, qui a été la cause de sa saisie subséquente, était la propriété personnelle du second, qui ne l'avait pas remis avec l'équipement pour le faire sceller, mais l'avait caché à l'endroit où il a été subséquemment trouvé, sans avoir servi.

La convention elle-même visait les "navires naviguant légitimement dans les eaux maritimes couvertes par la sentence des arbitres", tout en prévoyant un cas semblable, en autant qu'elle stipule qu'aucun navire de pêche aux phoques ne sera saisi simplement parce qu'on aurait trouvé des engins de chasse à bord.

Les saisies n'étaient nullement justifiées par la sentence ni par la législation qui en découlait.

Bien que la législation ci-dessus citée donnait des pouvoirs exceptionnels aux officiers des Etats-Unis, on remarquera cependant qu'elle ne leur permet d'intervenir qu'auprès des navires qui sont devenus passibles de confiscation en vertu des dispositions de l'acte donnant effet à la sentence arbitrale. Ni l'un ni l'autre de ces navires n'était dans ce cas.

Il n'y avait donc rien soit dans la loi soit dans la convention qui fit de la possession d'engins de chasse scellés ou non-scellés, une offense.

De fait, dans le cas de la *Favourite* on a dit que le fusil en question était un fusil pour les signaux, et il n'est pas difficile de concevoir qu'il ait pu être très commode, sinon nécessaire, au cours d'une croisière depuis janvier jusqu'au août, de posséder un ou plusieurs fusils et des munitions pour tuer du gibier pour se nourrir et pour d'autres fins imprévues.

En somme cette interprétation d'une convention qu'on disait destinée à protéger contre toute intervention les pêcheurs de phoques exerçant légitimement leur métier, et qui, elle-même, pourvoyait le cas dont on se plaint, n'était pas jugé justifiable, et le fait de priver un navire en mer de son fusil de signal ou de le saisir parce qu'un fusil de ce genre se trouve à bord, ne peut être considéré avec faveur par qui que ce soit.

Le gouvernement de Sa Majesté fit promptement des représentations au sujet de ces saisies, et les propriétaires présentèrent des réclamations d'indemnités.

LA NOTE IDENTIQUE.

Par le traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis pourvoyant à l'arbitrage sur les pêcheries de phoques dans la mer de Behring, les parties contractantes convinrent de coopérer à obtenir l'adhésion des autres puissances aux règlements.

L'article 7 du traité porte sur ce sujet.

A cette fin une note identique fut arrêtée entre les parties invitant toutes les puissances maritimes à donner leur adhésion aux règlements prescrits par la sentence, en vue de les appliquer aux navires et sujets ou citoyens des pays respectifs et de le mettre en vigueur au moyen d'une législation nationale convenable.

LES RÉCLAMATIONS DE LA MER DE BEHRING.

La question du règlement des réclamations d'indemnités provenant de différend est encore pendante, et bien que cette partie de la sentence établissant des règlements ait été promptement mise en vigueur, la satisfaction d'actes malencontreux de la part du gouvernement des Etats-Unis reste incertaine.

La correspondance diplomatique s'est cependant continuée. Une convention conditionnelle pour le règlement de ces anciennes réclamations au moyen du paiement d'une somme ronde de \$425,000 fut conclue entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis.

Cette convention dépendait naturellement de l'action du Congrès des Etats-Unis au sujet de l'octroi de la somme requise, et à sa récente session une résolution pourvoyant à ce crédit fut rejetée et laisse cette partie de la question faire encore le sujet d'une correspondance diplomatique entre les deux gouvernements.

Rapport des Pêcheries.

LE RÉSULTAT DES OPÉRATIONS DE LA CAMPAGNE.

Le tableau suivant, préparé par le percepteur Milne, de Victoria, C.-B., indiquera le résultat des opérations de la campagne.
CAMPAGNE DE CHASSE, 1894.

Navires.	Patrons.	Tonnage.	EQUIPAGES.		Bateaux.	Canots.	Côte de la Col.-Brit.-tannique.	Côte du Japon.	CAPTURE.			Total.	Remarques.
			Blancs.	Sauvages.					Voisiage Copep.	Mer de Behring.			
										Mâles.	Fe-melles.		
Enterprise.	O. Scarf.	69	22	16	8	8	.....	1,254	314	425	1,568	
Rosie Olsen.	A. B. Whidden.	39	6	.....	2	.....	.....	1,043	.....	.....	1,899	
Umbrina.	C. Campbell.	99	25	.....	8	.....	.....	2,588	153	30	2,801	
Oscar and Hatlie.	A. Folger.	81	24	.....	7	.....	.....	1,733	176	.....	1,909	
Diana.	A. Nelson.	50	19	.....	6	.....	.....	1,961	433	.....	2,394	
Brenda.	C. E. Locke	100	26	.....	8	.....	.....	2,383	343	.....	2,726	
Aristis.	A. Douglass	86	25	.....	8	.....	.....	1,197	39	52	1,288	
Casco.	O. Bucholz	63	22	.....	8	.....	.....	1,926	.....	.....	1,926	
Dora Siewerd.	F. Cole.	94	26	.....	8	.....	.....	2,584	.....	.....	2,584	
Walter A. Earle.	L. Magnuson	68	8	.....	1	10	.....	1,471	.....	155	1,443	
Fawn.	M. Keefe.	59	6	.....	1	9	.....	1,911	.....	310	1,557	
Agrus McDonald.	M. Cuder.	107	26	.....	8	.....	.....	1,707	471	.....	2,178	
W. P. Hall.	J. B. Brown.	99	24	.....	7	.....	.....	710	.....	.....	710	
Mermaid.	W. H. Whiteley	73	25	.....	8	.....	.....	1,603	505	.....	2,108	
City of San Diego.	M. Pike.	46	16	.....	5	.....	.....	1,304	250	.....	1,554	
Mary Taylor.	E. Robbins.	43	19	.....	5	.....	.....	874	250	.....	1,124	
Libbie.	F. Hackett.	93	22	.....	6	.....	.....	1,010	200	.....	1,210	
May Belle.	F. Shields.	58	14	.....	6	.....	.....	1,925	197	.....	1,122	
Mary Ellen.	W. O. Hughes	63	23	.....	7	.....	.....	1,909	86	105	2,452	
Viva.	J. Anderson	92	26	.....	7	.....	.....	1,437	.....	.....	1,437	
W. P. Sayward.	G. Ferey.	60	20	.....	6	.....	.....	606	35	.....	641	
Penelope.	L. McGrath.	70	20	.....	7	.....	.....	1,306	296	.....	1,602	
Vera.	W. Shields.	60	19	.....	6	.....	.....	1,075	.....	80	1,270	
Carlotta G. Cox.	W. Ryers.	76	24	.....	7	.....	.....	1,947	.....	.....	1,947	
Triumph.	C. Cox.	76	8	36	3	17	1,320	.....	.....	1,163	4,560	
Orto.	J. McLeod	86	25	.....	8	.....	.....	1,014	623	2,077	1,637	
E. B. Marvin.	C. J. Harris	96	23	.....	7	.....	.....	2,118	.....	.....	2,118	
Sapphire.	W. Cox	109	8	32	4	16	585	.....	.....	1,226	2,640	
Annie E. Paunt.	A. Bissett	82	26	.....	9	.....	.....	1,497	531	879	2,028	
Geneva.	W. O'Leary.	92	27	.....	9	.....	.....	1,092	558	.....	1,650	
Teresa.	F. Gilbert.	83	25	.....	7	.....	.....	1,102	120	.....	1,222	
Ocean Belle.	T. O'Leary	63	22	.....	6	.....	.....	530	274	.....	804	
Sadie Turpel.	C. Leblanc	56	22	.....	8	.....	.....	1,783	171	.....	1,954	
Maud S.	R. McKiel.	97	24	.....	8	.....	.....	1,343	86	.....	1,429	

CAMPAGNE DE CHASSE, 1894—Fin.

Navires.	Patrons.	Tonnage.	EQUIPAGES.		Bateaux.	Canots.	Côte de la Col.-Britannique.	CAPTURE.			Total.	Remarques.	
			Blancs.	Sauvages.				Côte du Japon.	Voisinage de l'île Copper.	Males.			Fe-melles.
Aurora.....	H. J. Lund.....	41	18	.....	5	.....	.....	693	21	79	138	931	
Florence M. Smith.....	J. Allen.....	99	27	.....	8	.....	.....	96	81	.....	.....	177	
Beatrice.....	D. Macauley.....	66	9	22	1	11	358	.....	.....	342	818	1,518	
Mascot.....	H. F. Siewerd.....	40	4	16	1	.....	.....	558	.....	299	246	1,103	
Favorita.....	L. McLean.....	80	5	37	1	18	606	.....	.....	752	488	1,846	
Annie C. Moore.....	C. Hackett.....	113	8	37	1	18	309	.....	.....	938	1,009	2,256	
Labrador.....	J. J. Whiteley.....	25	5	14	1	7	308	.....	.....	179	381	868	
Wanderer.....	H. Paxton.....	25	2	7	1	5	400	.....	.....	.....	.....	400	
Pioneer.....	W. E. Baker.....	66	24	.....	6	.....	418	1,263	.....	.....	.....	1,681	
Saucy Lass.....	R. E. Crowell.....	38	7	17	2	8	170	.....	.....	290	378	838	
Bovalis.....	G. Meyer.....	37	6	20	1	10	303	.....	.....	90	1,059	1,452	
Katharine.....	J. Gould.....	82	6	26	1	13	269	.....	.....	490	569	1,328	
Amoko.....	G. Heater.....	75	5	22	2	11	467	.....	.....	1,092	565	2,124	
Kate.....	N. Moas.....	58	5	20	1	10	79	.....	.....	303	565	946	
Shelby.....	J. Searle.....	16	5	10	1	5	34	.....	.....	232	145	411	
Venture.....	J. Mohrhouse.....	48	3	17	1	9	.....	.....	.....	417	492	909	
Walter L. Rich.....	S. Balcom.....	76	9	25	2	13	691	.....	.....	1,000	749	2,440	
Mountain Chief.....	J. Jamieson.....	23	1	13	.....	6	175	.....	.....	.....	.....	175	
Fisher Maid.....	C. Chippis.....	21	8	.....	.....	4	92	.....	.....	.....	.....	92	
Minnie.....	V. Jacobson.....	46	6	20	.....	12	488	.....	.....	679	986	2,153	
San Jose.....	M. Foley.....	31	5	14	2	7	20	.....	.....	256	593	869	
Kilmory.....	J. Jamieson.....	19	2	12	6	.....	.....	.....	.....	307	327	634	
Henrietta.....	J. J. Jamieson.....	31	5	17	1	8	315	.....	.....	427	340	1,082	
C. D. Rand.....	J. Daley.....	51	7	22	2	11	387	1,703	.....	.....	.....	357	
Beatrice (Vancouver).....	.....	49	21	.....	6	.....	3,989	.....	.....	.....	.....	1,703	
Canoe catch by Indians.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,989	
		3,866	888	518	266	259	11,703	48,993	7,437	11,705	14,636	94,474	

CAPTURES DES GOÉLETTES AMÉRICAINES DÉBARQUÉES À VICTORIA.

Louis Olsen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	435	.....	18	66	519	
Anna Mathilda.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	7	
Josephine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	48	
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,703	49,483	7,437	11,723	14,702	95,048	

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION DES CAPTURES DES PHOQUES, 1894.

Côte de la Colombie-Britannique, capture.....		11,703
Au large de la côte du Japon		49,183
Voisinage de l'île Copper		7,437
Mer de Behring, mâles.....	11,723	26,425
“ femelles.....	14,702	
Total de la capture.....		95,048

ÉTAT DES CAPTURES, 1889-1894.

	Année.	Capture.
Capture totale.....	1889	35,310
	1890	43,325
	1891	52,365
	1892	49,743
	1893	70,592
	1894	95,048

REMARQUES SUR LA CAPTURE DE 1894.

La statistique pour l'année 1894 sera lue avec un intérêt considérable, parce que c'est la première année que cette industrie est soumise aux restrictions imposées par le tribunal de Paris.

Dans certains quartiers aux Etats-Unis on a insisté fortement sur le succès des chasseurs du phoque pélagique cette année, nonobstant la diminution des privilèges en vertu des règlements recommandés par les arbitres à Paris.

On considère que ce succès, ou du moins la presse de ce pays le suggère, offrira un argument qui servira de base à une recommandation de prohiber absolument la chasse du phoque pélagique si non pour toujours, du moins pendant un certain nombre d'années.

A part toutes les autres considérations, on ne peut considérer cela que comme une attitude des plus remarquables en présence de la décision des arbitres sur une industrie depuis si longtemps entravée et représentée sous de fausses couleurs, surtout lorsque l'on prend en considération que la décision a été rendue sur des questions soumises qui, pour dire le moins, étaient aussi favorables au gouvernement des Etats-Unis qu'il était possible, de les faire, tandis qu'elles ne méritaient certainement pas d'éloges de la part du Canada.

Les objections à leur face même sembleraient indiquer que la forte capture de 95,048 peaux a été prise sur les phoques qui fréquentent les îles Pribyloff ou comme les autorités des Etats-Unis les ont communément appelés, "le troupeau de phoques de l'Alaska".

Cependant un examen des chiffres dissipera promptement cette apparente méprise et montrera que sur les 95,000 peaux capturées, 26,400 seulement ont été prises dans la mer de Behring, les seules eaux que le gouvernement des Etats-Unis cherchait originairement à protéger.

Le reste, 68,623 peaux de phoques capturées par les chasseurs canadiens cette année, a été pris dans des eaux dans lesquelles ni le gouvernement des Etats-Unis ni les locataires des îles Pribyloff ont aucun intérêt quelconque, si ce n'est celui de la chasse pélagique elle-même.

Si, pour la discussion, on ajoute les 11,700 prises sur le côté de la Colombie-Britannique à la capture de la mer de Behring, on aurait un total de 38,000 peaux qu'on pourrait dire avoir été prises dans ce que les Etats-Unis appellent "le troupeau de phoques de l'Alaska", laissant encore 57,000 du total tirées de sources extérieures dont

presque la moitié a été prise au large de la côte d'un pays (le Japon) qui reconnaît comme naturelle la chasse du phoque pélagique, et qui s'est déjà lancé dans cette entreprise.

On pourrait ajouter aussi que dans la dénonciation des opérations des chasseurs de phoques, on a fortement insisté sur ce qu'on a dit et répété si souvent quand au pour-cent des femelles tuées alors qu'elles avaient quitté les îles pour chercher de la nourriture pour leurs petits, qui succombaient aussi en conséquence.

L'opinion populaire était que 80 ou 90 pour 100 des phoques tués étaient des femelles qui nourrissaient.

On verra qu'une des obligations en vertu de la sentence arbitrale exige sur ce point des inscriptions authentiques qui permettent cette année d'élucider cette question d'une manière absolue.

En consultant les tableaux, on verra que dans les eaux de la mer de Behring, la capture cette année comprenait 11,723 mâles et 14,702 femelles.

Il n'a pas encore été démontré d'une manière satisfaisante que les femelles, tandis qu'elles nourrissaient, quoi qu'elles fissent, après avoir cessé de nourrir leurs petits, s'éloignassent en pleine mer à une distance considérable de la côte, et de fait, la preuve tend plutôt à prouver le contraire, mais les chiffres ci-dessus doivent être considérés comme très significatifs pour combattre avec succès les prétentions qu'on avançait jusqu'à présent. On ne devrait pas non plus oublier que ces chiffres sont encore plus significatifs, lorsque l'on considère que la capture dans la mer de Behring n'a été faite que durant les mois d'août et de septembre, lorsque le gros des mères a cessé de nourrir les petits, et après avoir longtemps séjourné sur les îles, on peut s'attendre à ce qu'elles cherchent à gagner la haute mer.

Il y a toute raison de croire qu'un plus petit nombre de femelles, si même le nombre en est appréciable, eût été pris si les opérations des chasseurs eussent été faites dans le mois de juillet, lorsque la grande masse des petits dépend des soins assidus de leurs mères.

Etudiant l'autre côté de la question, on trouvera que malgré la capture comparative forte de cette année, une flotte de cinquante à soixante navires parcourant tout l'océan Pacifique du nord entre l'Amérique et l'Asie, n'a pas encore capturé en une seule année quelconque le nombre de peaux prises *annuellement* pendant vingt ans sous l'autorité du bail de l'ancienne compagnie, et que deux fois seulement elle a dépassé le nombre qu'on a permis de prendre aux nouveaux locataires des deux petites îles de Saint-Paul et de Saint-Georges, la première de seize sur sept milles, et la seconde de huit sur six milles d'étendue, où ces animaux s'assemblent actuellement pour la reproduction de l'espèce.

Les chiffres représentant la capture sur ces îles pendant la saison de 1894, ne sont pas, au moment de ce rapport, à notre disposition pour établir une comparaison, mais la capture des locataires de 1871 à 1893 * indique un grand total de 1,919,204.

La capture réunie des quatre dernières années—1890-91-92 et 93—ne représente que 47,991 peaux. C'est dû à ce que l'agent des Etats-Unis en 1890 a limité le nombre, parce qu'il était d'opinion que le troupeau sur les îles ne pourrait pas subir une plus grande perte cette année-là, joint au fait qu'en 1891-92-93 les locataires sous le *modus vivendi* ont été limités à la capture de 7,500 phoques annuellement pour fournir des vivres aux indigènes, tandis qu'il était absolument défendu aux chasseurs de phoque pélagique d'entrer dans la mer de Behring.

On verra donc que si les locataires avaient pris le nombre de peaux que leur bail du gouvernement les autorisait de prendre, le produit de ces quatre années eût été de 240,000 au lieu de 47,991, élevant dans ce cas la capture totale jusqu'à la fin de 1893 à 2,111,213 depuis 1871.

Il faut mentionner que ces chiffres ne comprennent pas 47,400 petits tués pour la nourriture entre 1871 et 1889.

Durant la même période, c'est-à-dire de 1871 à 1893, le produit total de la chasse aux phoques pélagiques du Canada a atteint 383,452 peaux, tirées des troupeaux asiatiques aussi bien que de ceux de l'Amérique.

* Rapport de la Commission de la mer de Behring.

Rapport des Pêcheries.

Il a été démontré que l'abattage réel sur terre sur les îles Pribyloff seules, durant la même période, a été de 1,966,604. On ne tiendra aucun compte du nombre tué sur les îles russes, que l'on peut dire incidemment avoir été de 855,346 durant cette période. Au point de vue de la destruction des phoques, le chasseur canadien paraîtrait être comparativement prévoyant.

On peut dire que cette industrie n'a pris que tout récemment du développement, et qu'on peut s'attendre à ce qu'elle croîtra graduellement, mais cela ne paraît pas constituer une raison suffisante de la supprimer dans l'intérêt de ceux qui contrôlent les opérations de la chasse sur terre, car si l'on tue un trop grand nombre de phoques, ce n'est pas entièrement dû à l'existence de la flotte de chasse aux phoques pélagiques.

Je n'ai pas intention de discuter au long dans cet article les mérites relatifs des deux manières de chasser. C'est un sujet sur lequel il existe une différence d'opinion considérable.

Les avocats de l'abattage sur terre prétendent que leur méthode est supérieure, parce qu'ils ne tuent que des mâles, et ils dénoncent la chasse pélagique parce que l'on tue indistinctement les mâles et les femelles.

Sans entrer dans l'étude de cette partie du sujet, on peut dire que l'habitude dans les autres industries n'est pas de limiter l'abattage entièrement aux animaux d'un sexe, et c'est au moins d'une prévoyance douteuse que de tirer des millions de peaux des troupeaux de phoques en ne tuant que les jeunes mâles.

Les mâles sont aussi nécessaires que les femelles pour la reproduction, et leur massacre indu paraîtrait être susceptible d'autant d'objections que le serait le massacre des femelles.

De fait, les agents des Etats-Unis ont prouvé que le massacre annuel des jeunes mâles depuis tant d'années a appauvri les *rookeries* en réduisant à un minimum le nombre de jeunes mâles propres au service de la reproduction.

D'un autre côté, comme il a été dit antérieurement, les inscriptions sur les livres de bord cette année démontrent que la capture des femelles dans la mer de Behring a été un peu plus de la moitié de la capture totale, ce qui, comparé à l'abattage des autres animaux, est une proportion raisonnable.

Il est de fait aussi que les opérations des chasseurs pélagiques laissent intacts les petits endroits circonscrits où les phoques, après avoir parcouru des milliers de milles, se rendent pour se reproduire.

QUESTION INCIDENTE À CELLE DE LA MER DE BEHRING.

LE CAS DU STEAMER "COQUITLAM."

Dans le rapport pour l'année 1892, partie II, pêcheries, page 56, on a expliqué la saisie du steamer d'approvisionnement *Coquitlam* et sa condamnation par la cour de district de l'Alaska.

La cause n'est qu'un incident dans la question de la mer de Behring, en autant qu'elle affecte la juridiction douanière des Etats-Unis dans l'Alaska.

La question soulevée par cette saisie a formé le sujet d'une longue correspondance diplomatique. Comme la cause était devant les cours des Etats-Unis, on a jugé qu'on devait épuiser toutes les procédures légales avant d'en venir à une décision diplomatique.

Un appel fut donc porté, et il était entendu que la cause devait être entendue avant la session d'automne de la cour d'appel des Etats-Unis à San-Francisco, 1894.

Il paraît, cependant, que par suite de quelque vice de forme dans la préparation du dossier, le procureur des Etats-Unis a trouvé qu'il était impossible de pousser la cause.

Le département est informé, cependant, que les appelants qui paraissent n'avoir pas eu connaissance de ce vice de forme, ont intention de prendre des mesures immédiates pour régulariser l'appel en faisant corriger le dossier à la satisfaction du procureur des Etats-Unis, et on espère que la cause pourra être entendue en février prochain.

LE CAS DE LA "OSCAR ET HATTIE".

Ce cas provient du *modus vivendi* dans la mer de Behring. Voici les faits :

En revenant du voisinage de l'île Copper, au large de la côte russe, à Victoria, la *Oscar & Hattie* entra dans les eaux réservées de la mer de Behring, à Gotzleb Harbour, île Attou, dans le seul but de prendre une provision d'eau. Elle fut saisie par un officier et l'équipage d'un canot du côté des Etats-Unis *Mohican*, et amenée avec son équipage à Ounalaska, où, conformément au termes du *modus vivendi*, elle fut délivrée au commandant du vaisseau de Sa Majesté *Melpomene*.

Le capitaine de la goélette reçut ordre de se rendre à Victoria pour remettre son navire aux autorités douanières de ce port, ce qu'il fit.

La cargaison fut vendue et l'argent provenant de cette vente fut déposé dans la Banque de la Colombie-Britannique en attendant le résultat de l'adjudication.

Un coup-d'œil sur la carte de l'océan Pacifique du nord démontrera que l'île Attou, étant la plus à l'ouest de la chaîne des Alléoutes, se trouve directement sur la route d'un navire revenant du voisinage de l'île Copper, en se rendant à Victoria.

Si le port visité par la *Oscar & Hattie* pour y faire de l'eau, eût été sur le côté sud de l'île, on n'aurait pu établir même l'ombre d'une contravention de la convention mais se trouvant sur le côté nord ou côté de la mer de Behring, il est par conséquent techniquement dans les limites maritimes déterminées par le *modus vivendi* et dans lesquelles il est interdit de tuer des phoques.

La présomption était contre le navire, parce que la loi stipulait que lorsqu'un navire britannique est trouvé dans les eaux interdites de la mer de Behring, il incombe au propriétaire ou au capitaine du navire de prouver par une preuve positive que le navire n'est pas là et n'est pas employé en contravention de l'Acte des pêcheries de phoques (mer de Behring), 54-55 Victoria, ch. 19, art. 1, par. 5.

De l'île Copper à l'île Attou il y a environ 186 milles. L'île Attou, tel qu'il est dit ci-dessus, est le point le plus à l'ouest du territoire des Etats-Unis, et se trouve à environ 600 milles des îles Pribyloff, où se trouvent les rookeries des phoques.

Les navires qui se rendent à la mer de Behring pour prendre des phoques y entrent ordinairement par la passe Unimak, qui est à 720 milles de l'île Attou mais à 200 milles seulement des îles Pribyloff, dont ils recherchent le voisinage pour faire la chasse aux phoques.

Le fait que ce navire revenait de localités où il avait légalement exercé son industrie, qu'il faisait le voyage à travers l'océan Pacifique du nord, et qu'il a été trouvé dans un port situé dans les limites interdites (techniquement parlant) pour prendre de l'eau aurait dû, croit-on, offrir une preuve *prima facie* d'une intention innocente plutôt que mauvaise, cette dernière intention ne pouvait être justifiée que par une interprétation forcée et mesquine de la convention internationale, et un mépris des droits et privilèges dès longtemps respectés des navires de prendre une provision d'eau.

Néanmoins le navire, son grément et tout ce qu'il y avait à bord furent condamnés pour contravention de l'acte, et les propriétaires furent condamnés à payer les frais, devant le juge en chef de la Colombie-Britannique, siégeant en qualité de juge d'amirauté dans le district d'amirauté de la Colombie-Britannique.

Sur appel à la cour suprême du Canada il fut décidé que l'appel devait être permis avec frais, et que l'action en condamnation en amirauté devait être renvoyée avec dépens.

Renversant le jugement de la cour inférieure, il fut jugé qu'il y avait une preuve claire et positive que l'*Oscar & Hattie* était entré dans les eaux interdites au port de Gotzleb dans le seul but de prendre une provision d'eau pour son voyage de retour de l'île Copper à l'île Vancouver, et qu'au moment de la saisie il ne servait pas et n'était pas employé en contravention de l'acte.

Dans les raisons de son jugement, M. le juge Gwynne a dit :

"Cet appel, à mon avis, devrait être permis avec les dépens. L'admission que le navire a été pris dans les limites de la mer de Behring impose à l'appelant la charge de prouver que le navire n'avait pas servi et n'avait pas été employé à prendre

Rapport des Pêcheries.

des phoques dans la mer de Behring ; cette accusation a été complètement réfutée par le témoignage des officiers du navire, dont la véracité n'a pas été le plus légèrement mis en doute.

“ La preuve a été établie au delà de tout doute que le navire, presque immédiatement après être entré dans la mer sur le côté nord de l'une des îles Alléoutes, qui constituait la limite extrême sud dans laquelle il était entré pour prendre de l'eau, et à 200 milles de laquelle, comme la chose a été prouvée par des témoignages indépendants, il n'avait jamais été connu que des phoques eussent été pris ou aperçus.

“ L'officier de la marine des Etats-Unis qui a saisi le navire et l'a livré aux autorités pour faire le procès, n'a nullement douté de la vérité de la déclaration du capitaine du navire lorsqu'il fut saisi, quant à l'objet pour lequel il était entré sur le côté nord de l'île plutôt que sur le côté sud, et pour lequel il était ainsi entré dans la mer de Behring, savoir, l'état du vent à ce moment là, et l'on s'étonne qu'il ait été saisi, ou qu'étant saisi, on lui ait fait subir un procès.”

Une réclamation a été présentée au sujet de ce navire.

LE CAS DE LA “HENRIETTA.”

Ce navire fut saisi par le croiseur des Etats-Unis *Yorktown* dans la mer de Behring le 4 septembre 1892, dans le 54° degré de latitude, et le 170° 35' de longitude ouest, à environ 60 milles de la terre.

On a dit qu'au moment de la saisie il y avait à bord 420 peaux de phoques pris dans la mer de Behring.

Il fut amené à Ounalaska, où des accusations furent portées contre lui pour de prétendues infractions des lois du revenu des Etats-Unis.

Le navire fut alors délivré au capitaine Hooper, du côté du revenu des Etats-Unis *Corwin*, avec instruction de le conduire à Sitka et de le livrer aux autorités de la cour de district des Etats-Unis pour y subir son procès sur les accusations ci-dessus mentionnées, et dans le cas où il ne serait pas condamné sur ces chefs d'accusation de le remettre aux autorités britanniques à Victoria pour infraction des dispositions du *modus vivendi* de 1892.

Les faits sur lesquels était basée l'accusation d'infraction des lois douanières étaient, que quelque temps avant d'entrer dans la mer de Behring l'*Henrietta* s'était rendu dans la baie Tonki, dans l'île Afognak, pour réparer ses voiles et prendre de l'eau. Pendant qu'il était à cet endroit le capitaine transborda sur la goélette *Kate*, un navire appartenant au même propriétaire que l'*Henrietta*,—108 peaux de phoques—sa capture sur la côte. Aucune des autres goélettes trouvées au rendez-vous ne fut saisie pour des transbordements de même genre.

Le capitaine de la goélette a dit que les renseignements relatifs à cette goélette ont été obtenus de l'équipage après la saisie.

Il paraît que le navire a été retenu pendant au moins six mois pour attendre son procès, qui n'a jamais eu lieu, sur l'accusation de contravention aux lois du revenu.

Si le navire a été saisi pour contravention aux lois douanières, il a dû l'être en vertu de l'article 2867 des statuts révisés, qui se lit comme suit :

“ Si après l'arrivée d'un navire chargé de marchandises et à destination des Etats-Unis, dans les limites d'un district de perception ou à moins de quatre lieues de la côte, aucune partie de la cargaison de ce navire est déchargée pour aucun objet quelconque avant que ce navire soit arrivé à l'endroit convenable pour le déchargement de la cargaison ou d'une partie de la cargaison, et n'ait été régulièrement autorisé par l'officier de douane qu'il appartient à la décharger, le capitaine de ce navire et le second ou autre personne commandant en sous-ordre, seront respectivement passible, d'une pénalité de \$1,000 pour chaque offense, et les marchandises ainsi déchargées seront confisquées, excepté dans le cas de quelque accident inévitable, de nécessité ou de violence de temps.”

* * * * *

La saisie de l'*Henrietta*, à 60 milles de la terre, ne peut donc trouver de justification dans l'article de la loi ci-dessus cité.

Même si le navire eût été saisi dans la limite de quatre lieues prescrite par la loi, cet article décrète qu'il sera nécessaire que le navire soit "à destination des Etats-Unis", ce qu'on n'a nullement essayé d'établir.

Mais supposant qu'une semblable saisie peut être appuyée sur la loi, et qu'elle ait réellement été faite dans la limite des quatre lieues marines, on ne pourrait admettre que la simple assertion de cette juridiction extraordinaire de la part des Etats-Unis, peut en aucune manière rendre un navire étranger passible d'intervention au delà de la limite ordinaire de trois milles, sans une convention spéciale entre les différentes puissances intéressées.

Il est donc difficile de concevoir pour quelles raisons la cour de district à Sitka pourrait réclamer juridiction en cette affaire.

Donc la conclusion qu'il faut tirer, c'est que la saisie ne pouvait être justifiée qu'en vertu de la convention du *modus vivendi* entre les deux gouvernements, excluant tous les navires de pêche aux phoques des deux nations de ce qu'on a appelé la moitié américaine de la mer de Behring, ou en d'autres termes, cette partie de la mer en question située à l'est de la ligne de démarcation désignée dans le traité de cession de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie.

Même en vertu de cette convention, la saisie ne peut se faire qu'à la condition que le navire soit livré immédiatement aux autorités britanniques, qui seules avaient le droit de faire le procès et d'imposer la pénalité.

Cette condition insurmontable a été complètement ignorée, puisqu'il est prouvé que le navire a été retenu à Sitka pendant plus de six mois avant qu'on eût montré aucune disposition dans ce sens, et alors seulement après des représentations, et durant cette période de temps l'accusation d'infraction de l'acte des douanes paraît avoir été renvoyée.

La détention du navire était donc illégale, parce que :

Il aurait dû être livré aux autorités britanniques pour adjudication.

Une saisie pratiquée en dehors de la juridiction territoriale des Etats-Unis, pour contravention de la loi municipale, ne peut conférer aucune juridiction aux tribunaux des Etats-Unis. On revendique une juridiction qui, dans l'intention de la loi des nations, ne peut être réclamée contre des navires étrangers.

En septembre 1893, le gouvernement des Etats-Unis consentit à relâcher le navire, et demanda s'il devait être envoyé à Victoria ou remis à son capitaine. On lui laissa le choix, et le navire fut remis au capitaine à Sitka.

On apprit subseqüemment que certaines difficultés s'élevaient entre les propriétaires et le capitaine, qui s'était rendu à Victoria pendant que son navire était retenu à Sitka.

Il paraît que son action en recevant le navire était une violation expresse des instructions qui lui avaient été données avant son départ de Victoria.

Les propriétaires l'informèrent qu'ils n'accepteraient pas le navire et la cargaison à Sitka dans leur état d'alors, et ils prétendirent qu'il n'avait aucune autorisation d'agir pour eux dans cette affaire.

Le percepteur des douanes à Victoria fit rapport que le 17 février 1894, l'*Henrietta* était arrivée dans ce port venant directement de Sitka, Alaska, sous les ordres du capitaine qui avait la charge du navire lorsqu'il fut arrêté dans la mer de Behring en 1892.

Le capitaine déclara que le navire lui avait été délivré par les autorités à Sitka, ainsi que 420 peaux de phoques, et, qu'en en prenant possession il avait hypothéqué 105 peaux pour pouvoir se procurer des voiles et des provisions pour son voyage de retour à Victoria.

Dans l'intervalle, à cause du traitement irrégulier du navire, comme il a été expliqué plus haut, une réclamation avait été produite contre les Etats-Unis au sujet du navire et de la cargaison, et comme les propriétaires prétendaient que le capitaine avait accepté le navire à Sitka en opposition directe de leurs désirs et instructions, le percepteur fit rapport qu'il ne savait pas qu'ils eussent aucun intérêt à son retour.

Comme le navire avait été délivré au capitaine et non pas remis dans le but de le confisquer en faveur des autorités britanniques pour infraction du *modus vivendi* en vertu duquel seul des procédures auraient pu être instituées contre lui, le gouver-

Rapport des Pêcheries.

nement de Sa Majesté ne prit aucune mesure dans ce sens, interprétant le fait qu'on avait permis au capitaine de recevoir le navire, comme un désistement réel de toute réclamation pour une prétendue contravention du *modus vivendi*. La réclamation d'indemnité de la part des propriétaires fut donc ajoutée à celles présentées au gouvernement des Etats-Unis à l'égard de la question de la mer de Behring.

On a considéré que bien que le capitaine ait pu agir sans autorisation en recevant le navire, il était cependant ostensiblement la seule personne en état d'en prendre charge, et la question entre les propriétaires et le patron n'était pas une question qui demandât l'action du gouvernement.

Il fut donc décidé que vu que le navire était revenu à Victoria, la réclamation devrait en conséquence être réduite à la dépréciation et à la perte ou frais causés par les procédures irrégulières.

LE CAS DU "WINNIFRED".

Ce navire fut saisi par un croiseur des Etats-Unis dans la mer de Behring, pour une prétendue contravention du *modus vivendi* dans la mer de Behring en 1891.

On apprit que le 1^{er} mars 1894 le juge de la cour de district des Etats-Unis à l'Alaska rendit un jugement condamnant la goélette à la confiscation en faveur des Etats-Unis.

Tout ce qu'on savait de la cause, cependant, était fondé sur une rumeur.

Le gouvernement de Sa Majesté pria le gouvernement des Etats-Unis de fournir un exposé des faits relatifs à cette affaire, mais comme à cette époque ce dernier n'avait pas de renseignements sur le sujet il pria les autorités à Sitka de faire un rapport sur les faits.

Ce rapport n'a pas encore été reçu.

D'après ce qu'on connaît des faits, cependant, ce cas paraît être semblable à celui de l'*Henrietta*, en ce qui concerne l'application du *modus vivendi*. Donc les remarques faites sous ce titre s'appliquent avec la même force, et il semble que ce navire a été traité d'une manière irrégulière et injustifiable.

Le gouvernement des Etats Unis annonce maintenant que le navire est aujourd'hui en si mauvais état—si non tout à fait incapable de tenir la mer, qu'il est impossible de le délivrer pour lui faire son procès devant un tribunal britannique conformément aux termes du *modus vivendi*. Une réclamation au sujet de ce navire a été incluse avec celles déjà existantes contre le gouvernement des Etats-Unis.

PARTIE II.—CONVENTION ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA RUSSIE AU SUJET DES PÊCHERIES DE PHOQUES DANS L'OcéAN PACIFIQUE DU NORD.

Sous le titre de "Pêche du phoque pélagique", ce sujet a été traité dans le rapport de 1893.

Le texte de la convention et de la loi destinée à lui donner effet a été cité.

Une liste des navires saisis en vertu de cette convention en 1893, indiquant le lieu et l'époque de la saisie, était aussi incluse.

Les causes contre les navires étaient alors pendantes à Yokohama et à Victoria, respectivement.

Une courte revue des jugements dans ces causes pourrait intéresser.

GOÉLETTE "AINOKO".

Ayant été saisi par les autorités russes, ce navire, comme les autres, reçut ordre de se rendre à Yokohama, Japon, pour adjudication; mais l'équipage, se composant

principalement de sauvages, refusa de s'y rendre, et le capitaine fit en conséquence voile vers Victoria.

Le savant juge trouva que le navire avait été entraîné dans la zone interdite par une série de bourrasques et un courant dont le patron ignorait l'existence. En conséquence il y resta inconsciemment pendant quatre jours avant la saisie du navire dans le voisinage de l'île Copper.

Il fut jugé que les circonstances annulaient la présomption de la loi qui était contre le patron, parce qu'il se trouvait en dedans de la zone interdite, "monté, armé et équipé pour tuer ou prendre ou essayer de tuer ou prendre des phoques".

La cour reconnut aussi que le capitaine avait tout le temps agi de bonne foi, et n'avait pas varié dans ses déclarations, du commencement à la fin. On décida que l'apparition de la goélette à un endroit à 16 milles au sud-ouest de l'île Copper était parfaitement expliquée, et la présomption contre le capitaine du navire fut renvoyée.

La cour a été satisfaite de l'explication du capitaine de s'être rendu à Victoria au lieu d'aller à Yokohama, comme il en avait reçu instruction.

Le jugement a été donné en faveur du navire, chaque partie payant ses frais.

GOÉLETTE "MAUDS".

Conformément aux ordres de l'officier qui a fait la saisie, le capitaine de ce navire se rendit directement à Yokohama, où le procès eut lieu.

Dans son résumé le savant juge mentionna le fait qu'en vertu du paragraphe 6 de la loi, il incombait au capitaine de prouver que son navire, n'était pas, de fait, à l'époque et à l'endroit en question, "employé et ne servait pas en contravention de l'acte".

La preuve qu'aucune peau de phoque n'a été prise dans la zone de 30 milles a été jugée suffisante, et la cour fit une enquête sur la présomption que le navire, à l'endroit où il a été trouvé, poursuivait des phoques.

L'explication que par suite d'une erreur dans son chronomètre le capitaine a été induit en erreur sur sa position exacte, a été acceptée comme prouvée, ainsi que le fait que le navire était à cette époque, en allant d'un point à un autre, à un endroit où il avait parfaitement le droit de se trouver.

Le juge a exprimé l'opinion que même si le navire faisait réellement la chasse dans de telles circonstances, il était douteux si par une erreur de *bonne foi* on pouvait considérer cela, proprement parlant, comme une contravention de la loi. Il ajouta: "Ce serait certainement très dur, si c'est une saine interprétation de la loi."

Il fut donc décidé: "Ayant ainsi étudié la question au long, comme je crois à propos de le faire dans les circonstances,—il paraît évident qu'il n'y a aucun conflit réel entre la déclaration du capitaine et la preuve documentaire de l'autre côté. De plus, comme je suis bien convaincu de sa véracité et j'ajouterai, de sa bonne foi d'un bout à l'autre, je me prononce en faveur du navire et je renvoie la pétition."

Ayant réglé ce côté de la question, il restait la contre-réclamation du défendeur pour dommages.

La cour considéra que la contre-réclamation n'était nullement fondée, et elle fut en conséquence renvoyée, chaque partie payant ses frais.

GOÉLETTE "ARCTIC" (DE SHANGHAI).

Ce navire, bien qu'une goélette à voiles britannique, n'appartient pas à la flotte canadienne. Elle fut saisie par les autorités russes en vertu de la convention de 1893. La cause a été entendue à Yokohama.

Le juge jugea qu'une fois qu'il a été établi que le navire se trouvait dans la zone de 30 milles, la position n'est plus la même et il devient alors du devoir du défendeur de convaincre la cour que son navire n'était pas à ce moment "employé ou ne servait pas en contravention de l'acte".

Rapport des Pêcheries.

On avait insisté pour traiter sa seule présence dans la zone, équipé pour la chasse au phoque, comme une preuve ou une présomption de preuve qu'il faisait alors la chasse aux phoques.

Le juge croyait qu'on pouvait répondre que les circonstances rendaient alors la chasse aux phoques impossible.

Le navire était là à la recherche de ses bateaux et de ses chasseurs qui étaient perdus, et que le temps était tel qu'il ne pouvait faire la chasse.

La cour était convaincue que le défendeur n'avait pas été occupé en contravention de la loi, et la cause tomba à plat.

La contre-réclamation pour dommages a aussi été renvoyée, chaque partie payant ses propres frais.

GOÉLETTE "WORLOCK".

Comme il a été expliqué dans le rapport de l'an dernier, ce cas n'est pas une saisie réelle. Lorsque le capitaine du navire se rapporta au consul de Sa Majesté à Yokohama, ses papiers lui furent remis, aucune accusation n'ayant été portée contre le navire justifiant une poursuite.

Des représentations relatives à l'action des autorités russes au sujet de ce navire furent transmises et le gouvernement de Sa Majesté décida que dans les circonstances la cause ne demandait pas de nouvelles représentations.

LA GOÉLETTE "MINNIE".

Ce navire est le seul des cinq navires qui ont été condamnés. Il a subi son procès à Victoria, Colombie-Britannique.

La cour jugea que la présomption contre le navire n'avait pas été détruite.

Le savant juge a dit: "La leçon qu'enseigne cette loi n'est pas encore apprise, et le cas actuel est un cas dans lequel, à cause de l'absence totale de bonne foi chez le défendeur du commencement à la fin, il est devenu du devoir de la cour d'appliquer rigoureusement les dispositions de la loi".

Dans chaque cas, ces navires ont été arrêtés simplement parce qu'ils ont été trouvés dans les limites de la zone désignée dans la convention conclue entre les deux pouvoirs.

On peut considérer comme heureux pour les navires qui ont été acquittés que les circonstances étaient telles qu'elles ont justifié l'opinion des cours respectives que la présomption soulevée contre eux par la loi avait été écartée.

Si tel n'avait pas été le cas, quelque innocents de mauvaise intention ou quelque ignorants qu'ils fussent de la position réelle, il paraîtrait qu'il n'y aurait pas eu d'autre alternative de la part de la cour que de condamner les navires en vertu de la loi promulguée pour mettre en vigueur la convention.

Dans le cas de la *Minnie* il a été prouvé qu'elle avait réellement commis une infraction de la convention, mais elle a été condamnée simplement à cause de l'absence d'une preuve suffisante d'innocente intention pour écarter la présomption créée par sa présence dans la zone interdite, ce qui constituait *prima facie* une cause d'action contre elle.

LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION.

De bonne heure en janvier 1894, le gouvernement canadien reçut une information officielle à l'effet que le gouvernement de Sa Majesté avait fait des arrangements avec le gouvernement russe en vue du renouvellement de la convention pourvoyant à des zones protectrices pour les pêcheries de phoques, jusqu'à nouvel avis, avec l'entente que les navires des Etats-Unis d'Amérique seraient soumis aux mêmes restrictions.

Cet arrangement, donc, comportait la prohibition de la chasse aux phoques dans les limites d'une zone de 10 milles marins le long des côtes russes et d'une zone de

30 milles marins autour des îles du Commandeur, dans l'océan Pacifique du Nord proprement dit, et la mer de Behring, et de l'île Tulenew ou Robben, dans la mer d'Okhotsk.

Comme concession compensatrice, le gouvernement russe convint de limiter à 30,000 par année le nombre de phoques tués sur les îles.

Après avoir été mis au courant de cette décision pour le renouvellement de la convention, le percepteur des douanes au port de Victoria, Colombie-Britannique, fit rapport qu'il avait publié l'information de toutes les manières possibles, mais que 29 goélettes de pêche aux phoques avaient déjà mis à la voile pour la côte japonaise. L'avis suivant fut publié dans la *Gazette du Canada* :

“AVIS AUX PÊCHEURS DE PHOQUES.

“AVIS PUBLIC est par les présentes donné que le gouvernement de Sa Majesté Britannique a fait un arrangement avec le gouvernement impérial russe en vue du renouvellement jusqu'à nouvel avis, de la convention provisoire de 1893, pourvoyant à une zone de protection de 30 milles autour des îles du Commandeur, dans l'océan Pacifique du nord, et de l'île Tulenew ou Robben.

“Tous les pêcheurs de phoques trouvés dans ces limites sont passibles de saisie par les vaisseaux de Sa Majesté, ou par ceux du gouvernement impérial russe.”

ARRÊTÉ DU CONSEIL RELATIF À LA PÊCHE DU PHOQUE DANS L'OCÉAN
PACIFIQUE DU NORD, 1894.

L'arrêté impérial en conseil donnant effet au renouvellement de la convention a été publié dans la *Gazette du Canada* du 24 avril 1894, comme suit :

Extrait de la “ Gazette de Londres ” du mardi, 30 janvier 1894.

Chateau d'Osborne, Ile de Wright, le 29^e jour de janvier 1894.

PRÉSENTS :

Sa Très Excellente Majesté la REINE.
Lord Steward,
Sir William Vernon Harcourt,
Sir Henry Ponsonby,
Sir John Cowell,
Sir Philip Currie,

Attendu que par l'“ Acte concernant la chasse aux phoques (Pacifique nord) 1893”, il est statué que Sa Majesté en conseil pourra, par arrêté du conseil, défendre pendant la période spécifiée par l'arrêté, la prise de phoques par des navires britanniques, dans telles parties des mers spécifiées dans l'arrêté auxquelles s'applique le dit acte ; et que dans le but de mettre en vigueur un arrangement conclu avec tout Etat étranger, un arrêté du conseil peut établir que les officiers de cet Etat qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs en vertu de l'acte que ceux exercés par un officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté par rapport à un navire britannique et ses équipement, équipage et certificat ; et que cet arrêté pourra contenir toutes limitations, conditions, modifications et exceptions que Sa Majesté jugera à propos pour faire exécuter le dit acte ;

Et attendu que le dit acte s'applique aux mers dans cette partie de l'océan Pacifique appelée mer de Behring, et dans les limites de telles autres parties de l'océan Pacifique nord qui sont situées au nord du quarante-deuxième parallèle de latitude nord ;

Et attendu qu'un arrangement a été conclu entre Sa Majesté Britannique et Sa Majesté l'Empereur de Russie, par lequel les vaisseaux anglais engagés dans la

Rapport des Pêcheries.

chasse aux phoques dans telles parties des dites mers qui sont ci-après spécifiées, pourront être saisis par les croiseurs russes :

Et attendu qu'un arrêté du conseil intitulé "arrêté du conseil relatif à la pêche du phoque dans l'océan Pacifique du nord, 1893", a été rendu le quatrième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-treize, prohibant la capture du phoque par des navires britanniques dans les zones ci-dessus décrites jusqu'au premier jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

Sachez donc qu'il plaît à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'acte précité, et de tous autres pouvoirs l'autorisant à cet effet, ordonner, et il est par le présent ordonné ce qui suit:—

1. Dès et à compter de la date du présent arrêté et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement par Sa Majesté en conseil, la prise de phoques par les vaisseaux anglais est par les présentes défendue dans telles parties des mers auxquelles s'applique l'acte précité, qui sont comprises dans les zones suivantes, savoir :

(1.) Une zone de dix milles marins sur toutes les côtes russes de la mer de Behring et de l'océan Pacifique du Nord, et

(2.) Une zone de trente milles marins autour des îles Komandorsky et Tulenew (île Robben).

2. Les pouvoirs qui, en vertu de l'acte précité, peuvent être exercés par un officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté, pourront être exercés par le capitaine ou autre officier commandant un navire de guerre de Sa Majesté Impériale l'Empereur de Russie, au sujet d'un vaisseau anglais et ses équipement, équipage et certificat.

3. Le présent arrêté pourra être cité sous le titre "Arrêté du conseil concernant la chasse aux phoques (Pacifique du Nord), 1894".

C. L. PEEL.

Des arrangements ont été faits par le gouvernement de Sa Majesté pour promulguer le renouvellement par l'entremise des consuls de Sa Majesté au Japon, surtout à Yokohama et à Hakodate, où les navires de pêche aux phoques font ordinairement escale.

Dans l'intervalle, des négociations eurent lieu entre la Russie et les Etats-Unis, aux cours desquelles la convention suivante fut conclue :

CONVENTION entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement impérial de la Russie pour un *modus vivendi* relatif aux pêcheries du phoque dans la mer de Behring et l'océan Pacifique du Nord.

Dans le but d'éviter des différends et des disputes touchant la capture des phoques à fourrures dans les eaux de la mer de Behring et l'océan Pacifique du Nord, et pour aider à la conservation des phoques, le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement impérial de la Russie ont conclu la convention provisoire suivante avec l'entente qu'elle ne créera pas un précédent pour l'avenir, et que les parties contractantes se réservent mutuellement leur entière liberté de choisir à l'avenir les mesures qu'elles jugeront les meilleures à adopter pour la conservation de l'espèce des phoques, soit au moyen de zones prohibitives, ou par l'interdiction complète de la chasse au phoque pélagique, ou par des règlements convenables concernant la chasse du phoque sur la haute mer.

1. Le gouvernement des Etats-Unis défendra aux citoyens des Etats-Unis de chasser le phoque à fourrure dans une zone de 10 milles marins le long des côtes russes de la mer de Behring et de l'océan Pacifique du Nord, de même que dans une zone de 30 milles marins autour des îles du Commandeur et de l'île Tulenew (Robben), et fera promptement tous ses efforts pour assurer l'observance de cette interdiction par les citoyens et les navires des Etats-Unis.

2. Les officiers de la marine russe ou autres officiers commissionnés par la Russie pourront saisir et retenir les navires des Etats-Unis qui feront la chasse au phoque dans les zones ci-dessus nommées en dehors des eaux territoriales de la Russie, mais ces navires seront remis aussitôt que possible aux officiers de la marine ou autres officiers autorisés des Etats-Unis ou aux autorités américaines les

plus proches. En cas d'empêchement ou de difficultés à le faire, le commandant du côté russe pourra se contenter de saisir les papiers de bord du navire en faute afin de les remettre à un officier de la marine ou autre officier autorisé des Etats-Unis, ou de les transmettre aux autorités américaines les plus proches à la première occasion.

3. Le gouvernement des Etats-Unis s'engage à faire subir devant les tribunaux ordinaires, avec toute garantie nécessaire pour la défense, un procès à tous les navires des Etats-Unis qui pourront être saisis, ou à transmettre les papiers du navire qui pourront être pris, tel que ci-dessus prescrit, pour la raison qu'ils ont fait la chasse aux phoques à fourrures dans les zones interdites en dehors des eaux territoriales de la Russie comme susdit.

4. Le gouvernement impérial russe limitera à 30,000 le nombre des phoques qui pourront être tués pendant l'année 1894, sur les côtes des îles Komandorsky (du Commandeur) et Tulenew (Robben).

5. La présente convention n'aura aucun effet rétroactif relativement à la saisie d'aucun navire de pêche aux phoques américain par un officier de la marine ou autre officier autorisé de la Russie, antérieurement à la conclusion de la présente.

6. La présente convention étant destinée à servir de simple expédient provisoire pour faire face aux circonstances existantes, pourra être terminée à volonté par l'une ou l'autre partie.

En foi de quoi, nous, Walter Q. Gresham, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, et le prince Grégoire Cantecuzene, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, avons, au nom de nos gouvernements respectifs, signé et scellé cette convention en double, dans les langues anglaise et française, en la cité de Washington, ce 4 mai (22 avril) 1894.

(Signé) WALTER Q. GRESHAM, [L.S.]

“ PRINCE CANTECUZENE, [L.S.]

On rapporte que les navires qui ont fait cette année des opérations dans le voisinage des îles russes, se sont tenus bien en dehors de la zone de protection, exerçant surtout leur industrie à environ 100 milles au sud-est de l'île Copper. En conséquence les opérations de la présente année ont été marquées par une absence presque totale d'intervention de la part des autorités russes auprès de la flotte de pêche aux phoques canadienne.

Le seul cas rapporté a été celui d'un bateau de pêche de la goélette *May Belle*, de Victoria, C.-B., monté par Joseph Morrell, Charles K. Leclair et James Costin, qui perdit le navire dans le brouillard, et après être resté dehors toute la nuit et n'ayant pas trouvé la goélette le lendemain-matin, les occupants craignant une tempête, qui menaçait, mirent le cap sur la côte de l'île Copper pour s'abriter. Ils furent découverts et arrêtés juste au moment de débarquer.

Le bateau et son équipement furent retenus à l'île Copper, et les trois hommes furent amenés à Petropaulovski, sur la terre ferme de Kamtschatka, où, après une détention de 32 jours, ils furent mis à bord du vaisseau de Sa Majesté *Daphné*, conduits à Yokohama, Japon, et livrés au consul de Sa Majesté dans ce port.

Ils furent emprisonnés mais relâchés environ quatre heures après, et le consul les informa que l'accusation portée contre eux n'était pas suffisante pour justifier leur détention. En conséquence, le consul de Sa Majesté les envoya à Victoria, C.-B., par le steamer du chemin de fer du Pacifique canadien, et ils y arrivèrent le 20 novembre 1894.

Des réclamations d'indemnités furent présentées par ces gens et par les propriétaires du bateau de pêche, et des représentations furent faites au gouvernement de Sa Majesté sur le sujet.

REMARQUES SUR LA LÉGISLATION DONNANT EFFET À LA CONVENTION.

De même que dans la loi destinée à donner effet à la sentence du tribunal d'arbitrage, la loi promulguée en vertu de cette convention, semble de fait étendre les prohibitions qui y sont stipulées.

Rapport des Pêcheries.

Il a été démontré que bien qu'il n'y ait eu condamnation que dans un seul cas de saisie de navires en vertu de la convention de 1893, cependant la campagne de chacun de ces navires a été brisée, et ils ont été forcés de subir les frais d'un procès et de la preuve de l'innocence d'intention, sans avoir aucun recours quelconque.

Par la convention avec la Russie, la Grande-Bretagne s'engage :

1. D'empêcher, durant le temps spécifié, ses sujets *de tuer ou chasser le phoque dans certaines zones.*

2. Les navires britanniques *qui auront fait la chasse au phoque dans ces zones*, en dehors des eaux territoriales russes, pourront être saisis par les côtes russes et remis aux autorités britanniques.

3. De faire subir un procès aux navires britanniques qui pourront être saisis *pour avoir chassé le phoque dans les zones prohibées.*

Cette convention est faite sans préjudice aux droits et position de l'une ou l'autre puissance.

Donc on peut dire que la seule offense, en vertu de la convention, et la seule qui paraisse avoir été prévue par ses termes, est *de tuer, prendre, chasser ou essayer de tuer, prendre, ou chasser le phoque dans les zones spécifiées.*

Le droit de passage ou tout autre droit que possède un navire britannique sur la haute mer, n'était aucunement en question.

Les instructions de l'amirauté aux navires de Sa Majesté pour leur gouverne en vertu de la convention, commençaient par expliquer que les croiseurs britanniques devaient coopérer avec les vaisseaux de la marine russe pour empêcher les personnes appartenant aux navires britanniques *de tuer ou chasser les phoques* durant la période et dans les limites des zones spécifiées.

L'article 2 dit : " Les navires britanniques qui pourraient probablement être affectés devraient être avertis qu'ils seront exposés à être arrêtés si on les trouve *occupés à tuer ou à chasser les phoques dans ces zones.*"

Tandis que l'article 3 dit : " Si une personne appartenant à un navire britannique tue, prend, chasse ou essaie de tuer ou prendre aucun phoque durant la période et dans les zones spécifiées, ou si un navire britannique ou son équipage ou son équipage est employé à tuer, prendre, chasser des phoques, ou essaie de le faire, un côtre britannique ou un côtre russe pourra arrêter et examiner le navire."

L'article 4 stipule que lorsqu'un commandant arrête et examine un navire, il devra préparer une déclaration par écrit pour servir de preuve.

L'article 5 dit que si l'officier décide de saisir le navire, il le conduira ou l'enverra à l'un des ports spécifiés pour adjudication, Yokobama étant considéré comme étant ordinairement le plus commode. L'article 8 a trait aux devoirs d'un côtre russe autorisé à arrêter et examiner un navire britannique, de le remettre à l'autorité britannique.

Jusqu'à les pouvoirs conférés aux commandants britanniques et russes semblent se conformer aux obligations en vertu de la convention, car bien qu'un navire puisse être arrêté et examiné, il paraîtrait cependant qu'on ne peut le faire que dans le cas où le navire, son équipage ou son équipage a servi ou sert ou est employé à tuer, prendre, chasser le phoque, ou essaie de le faire, durant la période et dans les limites respectivement spécifiées.

L'acte impérial " de la pêche aux phoques (acte du Pacifique du Nord), 1893", pourrait maintenant être examiné.

L'unique objet de cet acte est de donner effet à la convention conclue entre les deux puissances. Après avoir pourvu à un arrêté du conseil, il dit :

(a.) Nulle personne appartenant à un navire britannique ne tuera, ne prendra, ni ne chassera, ni n'essayera de tuer ou prendre, aucun phoque durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté ; et

(b.) Nul navire britannique ni aucune partie de son équipement ou de son équipage ne servira ni ne sera employé à tuer, prendre ou chasser ces animaux, ni à essayer de le faire.

Il est pourvu à des pénalités pour ces offenses spécifiques et elles paraîtraient constituer les seules offenses reconnues par les termes de la convention.

Mais l'acte va plus loin en autant que le paragraphe 4 de l'article 1 décrète :

(4.) Tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la reine aura le pouvoir, durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté, d'arrêter et d'examiner tout navire britannique, et de le détenir ainsi que toute partie de son équipement ou qui que ce soit de son équipage, s'il croit que le navire sert ou est employé ou se prépare à servir ou à être employé en contravention au présent acte.

Un pouvoir semblable est conféré aux officiers russes. En consultant l'arrêté du conseil impérial ci-dessus cité comme donnant effet au renouvellement de la convention pour 1894, on verra que l'article 2 dit que les officiers russes pourront exercer les mêmes pouvoirs en vertu de l'acte cité, que ceux conférés aux officiers de Sa Majesté.

Le paragraphe 6 de l'article 1 de l'acte peut être cité comme suit :

(6.) Si, durant la période et dans les mers désignées dans l'arrêté, un navire britannique est trouvé *ayant à son bord des engins de pêche ou de chasse ou des peaux ou des carcasses de phoques*, il incombera au propriétaire ou capitaine de ce navire de prouver que le navire n'était pas employé ou engagé en contravention au présent acte.

L'effet à longue portée de ces deux dernières dispositions peut ne pas apparaître à première vue.

Il doit être évident que d'après la nature même des choses, tout navire équipé pour un voyage de chasse aux phoques peut être considéré non seulement comme se préparant, mais être en tout temps et en toutes circonstances prêt à prendre des phoques.

On prétend cependant que tant qu'il n'a pas pris de phoques d'une manière illégale ou dans les zones protégées, il ne devrait pas être passible, et aucune offense ne devrait lui être imputée.

Les navires sont régulièrement inscrits à la douane et reçoivent une licence pour le seul objet de faire un voyage de chasse aux phoques dans l'océan Pacifique du Nord.

Ils sont montés et équipés en conséquence, et parmi leur équipement se trouvent nécessairement tous les engins voulus pour l'exercice de leur industrie.

On présume qu'il ne peut y avoir le moindre doute que ces navires, de même que tous les autres navires britanniques, peuvent se trouver légalement dans les zones de protection pour d'autres objets que ceux prohibés par la convention, ou par la législation qui s'y rattache, et le fait que ce sont des navires de pêche aux phoques ne diminue nullement leur droit de passer à travers la zone en allant ou en revenant d'endroits où les opérations pour lesquelles ils ont une licence, ne sont limitées par aucune loi ou aucun règlement.

La loi impose au capitaine du navire la charge de prouver son innocence dans le cas où les engins nécessaires à son voyage, des peaux de phoques ou des carcasses de phoques sont trouvés à bord, mais cela ne peut se faire que devant la cour et après que la saisie a été pratiquée et son voyage interrompu, si même cela peut se prouver.

En tout temps et dans toute localité au cours de son voyage entre l'Amérique et l'Asie et au retour, tout navire de pêche au phoque doit nécessairement et légitimement avoir à bord toutes ou la plus grande partie de ces choses qui sont absolument nécessaires pour son industrie.

Donc il semblerait que ce soit commettre quelques exactions que d'imposer cette preuve au patron, lorsque la possession de ces articles même à cette époque et dans les limites, ne constitue pas une offense contre la convention faite avec la Russie.

Ces remarques traitent de quelques-uns des effets de la législation sur l'industrie de la pêche du phoque, mais il y a un aspect de la question qu'on pourrait dire être d'une importance infiniment plus vitale lorsqu'on l'étudie au point de vue du principe qu'entraîne l'admission du droit de recherche dans tous les navires portant le drapeau britannique dans les eaux affectées par la convention, sur un simple sloop.

ANNEXE N° 6.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Quartier n° 1.—Comprenant les quatre comtés de l'île du Cap-Breton.

Inspecteur, A. C. Bertram, Sydney-Nord, C.-B.

Quartier n° 2.—Comprenant les comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysboro', Halifax et Hants.

Inspecteur, Robert Hockin, Pictou.

Quartier n° 3.—Comprenant les comtés de King, Annapolis, Digby, Yarmouth, Shelburne, Queen et Lunenburg.

Inspecteur, J. R. Kinney, Yarmouth.

QUARTIER N° 1.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHES DU CAP-BRETON, COMPRENANT
LES COMTÉS DE CAP-BRETON, INVERNESS, RICHMOND ET
VICTORIA.

SYDNEY-NORD, C.-B., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries de l'île du Cap-Breton pour l'année 1894; il est accompagné d'un résumé des rapports des gardes-pêche, des relevés statistiques des différents comtés de l'île, et des tableaux comparatifs ordinaires.

Voici quelles ont été les valeurs totales des produits de la pêche dans l'île du Cap-Breton depuis 1890 jusqu'à la fin de 1894:—

Année.	Valeur des produits.
1891	\$ 1,086,721 90
1892	1,047,042 35
1893	1,072,414 89
1894	1,177,453 55

Ces chiffres font voir qu'il y a une notable augmentation dans la valeur des pêches sur chacune des quatre années précédentes; le surplus sur 1893 atteint même \$105,038.66. Cet accroissement, cependant, ne s'applique pas à l'île entière, mais seulement aux comtés de Cap-Breton, de Richmond et de Victoria. Le comté d'Inverness, d'ordinaire si fécond, accuse une diminution de \$32,481.26 qui s'est produite dans les principales pêches de la morue, du saumon, du maquereau et du homard; le hareng seul a fait exception et donné une augmentation. Le tableau

suisant fera voir plus clairement les augmentations et diminutions produites dans chaque comté :—

Comté.	Valeur.		Augmen- tation.	Diminution.
	1893.	1894.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Cap-Breton.....	182,705 21	230,946 61	48,241 40	.....
Inverness.....	357,753 83	325,272 57	.....	32,481 26
Richmond.....	369,629 89	432,492 32	62,862 43	.....
Victoria.....	162,325 96	188,742 05	26,416 09	.....
	1,072,414 89	1,177,453 55	137,519 92	.....
Augmentation.....	.....	.....	105,038 66	.....

La diminution, dans le comté d'Inverness, se borne en grande partie aux districts de Margaree et de Chéticamp, où les relevés démontrent une moins-value marquée en fait de morue et de saumon. Les causes qui ont amené un décroissement dans ces deux importants facteurs de l'industrie piscicole sont variées, mais la principale, dans le cas de la morue, peut être assignée à la rareté du poisson sur les bancs et à la rareté de la boîte. La diminution du saumon, à Chéticamp et Margaree, est due au mauvais temps qui régnait lorsque le poisson est venu sur la côte. Toute la saison de pêche durant, des tempêtes ont fait des dégâts considérables parmi les rets à mailler tendus sur la côte exposée de Margaree.

Le tableau suivant fait voir qu'il y a eu une augmentation de 17 navires, 77 bateaux de pêche, et de 708 hommes sur les nombres de l'année dernière :—

Comtés.	Hommes.		Navires.		Bateaux.	
	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.
Cap-Breton.. .. .	1,630	1,553	8	11	846	818
Inverness.....	1,936	2,196	12	17	785	808
Richmond.....	2,070	2,434	68	75	1 283	1,305
Victoria.....	1,288	1,449	2	4	795	845
	6,924	7,632	90	107	3,709	3,776

Cette augmentation de navires et de bateaux est attribuable en grande partie à la prime de pêche et au fait que les pêcheurs qui vont au large réussissent mieux que ceux qui exercent le métier sur la côte. Autrefois les bateaux dont se servaient les pêcheurs étaient de petite dimension, et il en résultait qu'une grande partie de ces derniers ne pouvaient aller pêcher en dehors des baies et des havres. De plus, ces bateaux étaient trop petits pour que leurs propriétaires pussent avoir droit à la prime. De là le remplacement de ces petits bateaux par de plus grands. L'augmentation de la prime accordée aux navires de pêche il y a trois ans a eu pour effet d'encourager les pêcheurs à construire des embarcations avec lesquelles ils peuvent aller faire la pêche de la morue en eau profonde. En certaines saisons la morue ne vient pas sur les bancs de la côte, mais reste hors l'atteinte des bateaux. C'est ici que les pêcheurs en navires ont un avantage sur les pêcheurs en bateaux.

MAQUEREAU.

Il est malheureux que l'on laisse les navires des Etats-Unis seiner le maquereau avant le mois d'août. Lorsque les bancs de maquereau arrivent sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse dans la dernière partie de mai et le mois de juin, se rendant aux frayères, le poisson est plein de frai. Des milliers de barils de maquereau chargé

Rapport des Pêcheries.

de frai sont capturés par des seigneurs américains. Cette déprédation a été plus évidente encore cette année que les années précédentes. Lorsque les bancs de maquereau sont arrivés à la côte, le poisson était exceptionnellement gros et rempli de frai; les seigneurs américains en ont fait des captures immenses, détruisant ainsi le poisson au temps même où il aurait dû être protégé. Les pêcheurs ont été sous l'impression que le maquereau n'avait pas frayé sur la côte du Cap-Breton, mais qu'il était allé dans ce but à la baie du Nord, aux îles de la Madeleine et en d'autres lieux. Cette impression est fautive, car l'on sait que le maquereau fraie dans les eaux du Cap-Breton, et je suis d'opinion que la baie Aspy et la baie Saint-Laurent sont pour lui d'excellentes frayères. Arrivé dans ces eaux, il en di-parait tout à coup, cherchant évidemment les fonds de sable de ces eaux. Il ne paraît pas exister de doute sur sa soudaine disparition des seigneurs américains, au mois de juin dernier, dans la baie Aspy. Conversant avec les équipages de quelques-uns des navires de pêche et avec les officiers du *Grampus*, de la commission de pêche des Etats-Unis, qui sont restés sur notre côte pendant plusieurs semaines, ils m'ont exprimé leur opinion que le maquereau avait frayé dans les eaux plus haut nommées. A l'appui de ce fait, les eaux voisines des baies Aspy et Saint-Laurent fourmillaient de jeunes maquereaux pendant les mois de juillet et d'août. S'il pouvait s'établir entre le Canada et les Etats-Unis une convention internationale qui interdirait la pêche du maquereau avant le 1^{er} juillet de chaque année, ce serait dans les intérêts de cette pêche, et les deux pays en bénéficieraient au bout du compte.

MORUE.

Dans trois comtés, Cap-Breton, Richmond et Victoria, la pêche de la morue a été meilleure, au commencement de la campagne, que depuis plusieurs années. Cette pêche est invariablement bonne dans ce quartier en automne, alors que le poisson est plus abondant sur la côte; mais cette année les pêcheurs ont assez bien réussi au commencement de l'été, ce qui explique l'accroissement du rendement. Les captures auraient été plus considérables encore si des centaines de pêcheurs qui exploitaient autrefois cette pêche ne l'avaient point lâchée pour s'appliquer à celle du homard. Les propriétaires de homarderies paient chaque mois argent comptant aux pêcheurs, qui par-là sont très encouragés à pêcher le homard. Après un hiver passé sans travail, la plupart des pêcheurs ont grandement besoin d'argent, et ils en obtiennent plus facilement des pagueurs de homard que des marchands, qui paient rarement la morue au comptant.

HARENG.

Cette pêche a donné un surplus de 4,653 barils sur la capture de l'année dernière. Les relevés d'Inverness accusent la plus forte proportion de l'augmentation dans les quatre comtés de l'île. La pêche du printemps et de l'automne a été bonne, mais celle du milieu de l'été a donné les mêmes résultats médiocres à peu près que les années précédentes. On ne s'explique point pourquoi le hareng d'été n'est pas venu, comme autrefois, dans nos havres et nos baies. La population du Cap-Breton souffre beaucoup de la diminution de cette pêche. Pour la consommation locale, le hareng est préféré à tous les autres poissons par les cultivateurs et les pêcheurs. Bien salé, le hareng de juillet peut toujours commander un bon prix sur les marchés étrangers.

HOMARD.

Diminution de 156,175 livres dans la pêche de homard. Cette diminution, comparée aux relevés de 1893, est due au fait qu'il n'a pas été accordé de prorogation de temps aux pêcheurs pendant la campagne de 1894. Dans la plupart des quartiers, le homard était aussi abondant qu'autrefois. Les deux meilleures frayères et terrains alimentaires pour ces crustacés se trouvent dans les eaux profondes de Gaburus et Fourchu. Les nouveaux règlements qui seront mis en vigueur l'année prochaine et qui obligeront les propriétaires de homarderies à se pourvoir de licences sont

indubitablement faits dans l'intérêt de cette pêcherie; ils permettront aux fonctionnaires de la mieux contrôler. Les paqueurs approuvent l'octroi de licences, et depuis la suspension des règlements concernant la largeur des lattes dans les casiers à homard, la loi reçoit l'adhésion de tout le monde.

SAUMON.

Tandis que le saumon mariné accuse une augmentation de 82 barils, il y a une diminution de 32,969 livres dans la capture du saumon frais. Ce déficit est restreint à la région de Margaree, où, comme il a été dit déjà, des tempêtes ont nui à la pêche sur cette partie exposée de la côte. Le saumon a été cet automne aussi abondant que jamais sur les frayères. Cependant il n'est pas venu en grand nombre dans les étangs des rivières durant le mois de juillet. C'est dû à la grande sécheresse qui a fait baisser le niveau des rivières. Les pêcheurs à la ligne étaient découragés, et il a été pris beaucoup moins de saumons dans les différentes rivières depuis que les magnifiques cours d'eau où se fait la pêche à la ligne attirent les sportsmen.

FLÉTAN.

Les relevés donnent une augmentation de 88,813 livres dans le produit de cette pêcherie. L'accroissement vient de ce que cette pêche a été plus vigoureusement poursuivie qu'auparavant par les pêcheurs qui approvisionnent les hôtels et les villes du comté de Cap-Breton. Un certain nombre d'entre eux ont essayé d'approvisionner les marchés de la localité qui demandaient ce poisson, et ils ont assez bien réussi.

AUTRES POISSONS.

L'éperlan, le bar, la plie, le merlan, la merluche, l'anguille et l'encornet ont donné une augmentation, tandis que la truite, le gasparot et les huîtres accusent une diminution. Les causes du décroissement dans le rapport des pêches côtières et fluviales ne sont pas toujours dues à l'absence du poisson. Cela peut s'appliquer à la plupart des espèces qui viennent d'être énumérées.

AMÉLIORATION DES COURS D'EAU.

Au cours de la saison, le ministère a dépensé une somme de \$1,200 à l'amélioration des cours d'eau pour permettre au saumon et à la truite de passer de la mer aux eaux douces supérieures. Cette dépense a été bornée au comté de Richmond, et tous ceux qui connaissent les excellentes frayères qui viennent d'être rendues accessibles, admettent volontiers qu'elle a été faite dans l'intérêt du comté. Le déboursé le plus considérable, à peu près \$1,100, a eu lieu aux chutes de la Grande-Rivière. Ces chutes sont la sortie des eaux de Loch Lomond. Ce dernier cours d'eau, après une course de douze milles, se déverse dans l'océan Atlantique. Ce qui est vulgairement désigné sous le nom de Loch Lomond est une suite de trois lacs qui mesurent ensemble environ 7 milles de long sur un demi-mille de large. Après une course d'environ deux milles à partir du dernier de ces lacs, la Grande-Rivière a deux chutes qui se suivent de très près; la première a 6 pieds, et la seconde, celle d'aval, 23 pieds environ de hauteur perpendiculaire—ensemble, 29 pieds à peu près. La superficie des lacs est d'environ 10½ milles carrés, soit 10,500 acres. Les eaux sont claires, pures et fraîches, avec un fond uni en pente, composé de sable et de gravier, qui réunit toutes les conditions nécessaires à des frayères de premier ordre pour le saumon et la truite. Ces lacs sont habités par une truite indigène de belle taille et de bonne qualité. L'ouverture d'un passage pour permettre au saumon et à la truite de mer d'y entrer fera de ces lacs le plus superbe champ de pêche à la ligne qu'il soit possible de trouver dans la Nouvelle-Ecosse. Sous la direction de Wm. McCarthy, l'ingénieur-dirigeant du canal Saint-Pierre, et d'un contremaître compétent, les chutes ont été pétardées et des étangs formés, en sorte que le saumon et la truite de mer peuvent maintenant arriver aux lacs en amont. Un habitant de la localité, absolument digne de foi, m'apprend que plusieurs saumons ont été vus dans les étangs

Rapport des Pêcheries.

d'en haut cet automne. C'est la meilleure preuve que le poisson peut aujourd'hui, pour la première fois, atteindre ces lacs.

L'autre dépense de \$1,000 a été occasionnée par le déblaiement de débris dans la rivière Tom. Toute cette rivière se décharge dans les lacs Bras-d'Or, et est pour le saumon et la truite la meilleure frayère qu'il y ait dans le comté de Richmond. L'accumulation de débris avait formé en divers endroits des obstacles qui empêchaient la truite saumonée et le gasparot d'arriver aux eaux supérieures. Tous ces débris, l'œuvre d'un siècle, ont été enlevés, et le poisson peut maintenant remonter la rivière sans interruption. Il y a dans ce quartier d'autres cours d'eau où il serait nécessaire d'exécuter des travaux de même nature. Deux ou trois cents dollars déboursés judicieusement chaque année mettraient, en cinq ou six ans, nos cours d'eau en bonne condition qui permettrait à la truite saumonée et au saumon d'arriver aux excellentes frayères des eaux supérieures de nos magnifiques rivières.

CROISEURS DE L'ÉTAT.

Les navires préposés à la protection des pêcheries ont rendu d'assez bons services. Je recommanderais, cependant, que l'un des croiseurs fût mis en commission un mois plus à bonne heure que par le passé. Si, pendant la campagne, les Américains ont fait usage de la seine en bourse en dedans de la limite des trois milles, cela a dû être avant l'arrivée du croiseur. De ce que la flotte des seineurs est signalée dans la baie du Nord il ne s'ensuit pas qu'il n'y a point d'autres seineurs ailleurs sur la côte du Cap-Breton. En tout temps à peu près on peut voir un seineur dans ces eaux. De là la nécessité de poster un croiseur sur cette côte pendant toute la durée de la campagne. Toutefois, je n'ai pas à me plaindre des services accomplis par les croiseurs de l'Etat. Tenant compte de la vaste étendue maritime qu'il s'agit de protéger contre des centaines de seineurs américains, je considère que les services ont été bien faits.

Le public apprécie hautement les efforts que déploie le ministère pour protéger les pêcheries des côtes maritimes, des lacs et des rivières.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE L'ILE DU CAP-BRETON.

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Le garde-pêche Francis Quinan signale une augmentation en fait de morue, maquereau, hareng et flétan, sur les années dernières, et une diminution en fait de saumon, homard et poisson d'espèces plus communes. Il attribue l'augmentation au temps favorable et au fait que le poisson était plus abondant sur les côtes; la diminution provient de ce que les pêches du saumon et du homard n'ont pas été faites aussi vigoureusement que par le passé. Une seule homarderie, dans tout le quartier, a fait des opérations, bien que 41 tonnes de homard aient été portées et vendues à la fabrique de Main-à-Dieu; elles figureront dans les relevés statistiques d'un autre quartier. Par suite des embarras financiers de ses propriétaires, la homarderie de Cow-Bay-Head a fermé ses portes, mais elle reprendra probablement ses opérations en 1895. Quelques-uns des pêcheurs ont perdu leurs rets à saumon dans les tempêtes de 1893, et comme ces rets n'ont pas été remplacés, la capture du saumon a été moindre que l'année précédente. La diminution accusée dans les espèces de poisson plus petites, telle que la truite particulièrement, est due au fait que la saison était sèche et l'eau basse. Tandis qu'une grande quantité de morue, maquereau et hareng capturés dans ce quartier ont été expédiés aux marchés d'Halifax, la consommation de ces poissons, ainsi que du flétan, a été plus considérable qu'autrefois, vu le plus grand nombre de gens qui sont maintenant employés aux travaux des mines et des chemins de fer. Les réglemens ont été bien observés; l'inspecteur n'a pris connaissance que d'une seule infraction, et le délinquant fut condamné à l'amende.

Le garde-pêche Alexander McDonald, de la Baie Est, accuse une augmentation dans la capture de la morue, du maquereau et du hareng. Cet accroissement est dû

au fait que les pêcheurs vont maintenant plus au large, où ils se servent de filets et de rets à mailler. En ces dernières années, le maquereau et le hareng n'ont pas s'éjourné longtemps dans les anses et les baies; c'est pourquoi les pêcheurs ont dû aller faire cette pêche au large. Sur les bancs de la côte on trouve la morue en plus grande abondance à l'automne que pendant l'été. Les vents sont cependant plus violents en cette saison de l'année, et les pêcheurs ne peuvent sortir que çà et là avec leurs petits bateaux. Ces pêcheurs de la côte qui sont allés en dehors des caps, y ont reçu un tel encouragement qu'ils feront probablement à l'avenir la plus grande partie de leurs pêches au large. Le paquage de homard, dans la baie Gabarus, accuse une diminution de 32,560 boîtes, à laquelle le garde-pêche assigne trois causes: (1) saison de pêche plus courte et qui n'a pas été prolongée, (2) rareté de la boitte durant la meilleure partie de la campagne, et (3) vents impétueux. Les fonds de pêche étaient bien peuplés de homards. Bien que le paquage soit exploité depuis plus de vingt ans dans ce quartier, rien n'indique que les fonds s'épuisent. La capture de la morue dans les lacs Bras-d'Or est à peu près la même que celle de l'an dernier. La morue est pêchée par des cultivateurs. On peut en dire autant de la pêche du hareng. La pêche à travers la glace a été pratiquée sur les lacs, et le poisson vendu aux consommateurs sur place. Il n'y a que quatre rets à saumon dans ce quartier, et les quelques saumons qui sont capturés servent à la consommation domestique. La pêche du gasparot n'est pas exploitée, bien que ce poisson soit abondant; il sert en grande partie de boitte. Les produits de la pêche de ce quartier sont expédiés aux marchés canadiens. Les règlements sont bien observés; il n'y a pas eu d'infractions à signaler à l'inspecteur.

Le garde-pêche Wm. Burke, de Mira-Ferry, dit qu'il n'y a pas eu beaucoup de changement dans les pêches de son quartier, sauf dans celle du maquereau, qui accuse une diminution d'environ 50 pour 100 sur l'année précédente. Il ne peut en fixer la cause. La pêche du homard à l'établissement de Main-à-Dieu donne une légère augmentation, grâce à l'agrandissement du territoire, car la homarderie de Cow-Bay-Head n'a pas fonctionné. La pêche de la morue sur l'île Scattarie donne aussi une petite augmentation, mais dans les autres quartiers, cette pêche est à peu près la même que l'année dernière. Douze pour cent environ du produit des pêches sont affectés à la consommation domestique; le reste est envoyé au marché d'Halifax. Les règlements ont été bien observés, sauf dans la pêche du gasparot, qui a donné lieu à quelques infractions: dix-sept rets ont été confisqués. Il n'y a pas de scieries dans ce quartier.

Le garde-pêche Richard Hickey, de Sydney-Nord, dit que les deux pêches les plus importantes dans son quartier sont celles de la morue et du homard, et que toutes deux accusent un accroissement appréciable sur l'année précédente. Des pêches en eau profonde, celle de la morue est la seule qui soit exploitée avec vigueur par les pêcheurs de ce quartier, qui en font le principal moyen de subsistance pour eux et leurs familles. Aussi est-il agréable de constater que cette importante industrie accuse une augmentation de plus de 100 pour 100 sur 1893. Cet énorme surplus a été produit par l'abondance du poisson durant les premiers mois de la saison, puis par le beau temps. Au début de la campagne la capture a été phénoménale, et, sans l'apparition du chien de mer et les mauvais temps de l'automne, l'augmentation aurait été plus considérable encore. La pêche du hareng et du maquereau n'a pas été faite avec la même vigueur qu'autrefois. La diminution dans la quantité du poisson capturé dernièrement a convaincu les pêcheurs qu'ils ne doivent pas encourir les frais d'un équipement considérable pour exploiter une pêche qui était autrefois une des principales de ce quartier; c'est pourquoi presque tous consacrent maintenant leur temps à la morue. La pêche du maquereau est à peu près abandonnée. La rareté de ce poisson, dans les havres et les baies qu'il avait l'habitude de fréquenter en grand nombre, est attribuée à différentes causes dont quelques-unes ont été exposées dans des rapports précédents. La principale cause, cependant, peut être directement attribuée aux seines en bourses dont les navires des Etats-Unis font usage. Dès que ce poisson fait son apparition sur la côte du Cap-Breton, il est suivi par les seineurs qui le poursuivent d'une localité à l'autre. Ceux qui échappent à cette chasse s'enfuient, effrayés, dans d'autres eaux et ne reviennent plus à la portée

Rapport des Pêcheries.

des pêcheurs de l'endroit. On dit qu'un navire américain a capturé en une seule journée plus de maquereau que tous les pêcheurs de la localité n'en ont pris durant la saison entière. Aussi la capture du maquereau de ce quartier a été très faible pendant la dernière campagne; on a constaté une diminution de 25 barils, en faisant la comparaison avec le produit de 1893. Légère amélioration dans la pêche du hareng, qui a donné un surplus de 157 barils sur l'année dernière. L'égrefin et le flétan accusent une augmentation attribuable au temps favorable et à l'abondance du poisson durant la première partie de la campagne. Les pêcheurs de saumon annoncent une capture moyenne; il y a même un surplus de 130 livres en saumon frais sur l'année précédente. L'été de 1894 fut exceptionnellement sec; par suite les eaux, dans les ruisseaux et les cours d'eau où la marée ne se fait point sentir, ont été plus basses qu'on ne les a vues depuis plusieurs années. Aussi la saison a donné de bien minces résultats aux pêcheurs à la ligne; les plus vieux habitants affirment même qu'ils ne se souviennent pas avoir vu la truite aussi rare. A l'exception de la morue et du homard, tout le poisson pris dans ce quartier est affecté à la consommation domestique. Environ 80 pour 100 de la morue capturée cette année ont été vendus dans le pays, principalement à Halifax; le reste a servi à la consommation domestique. Le homard mis en conserves à la fabrique de Petit-Bras d'Or a été dirigé sur Boston, centre des opérations des propriétaires. Les différentes périodes de clôture ont été respectées; d'aucun quartier n'est venu l'information que les règlements à cet égard avaient été violés. On a découvert un cas de pêche illégale; une fois, en faisant l'inspection de la homarderie de Petit Bras-d'Or, on y a trouvé plusieurs homards qui n'avaient pas la taille réglementaire. L'affaire fut promptement signalée à l'inspecteur des pêcheries, et le gérant de la homarderie fut décrété de culpabilité et condamné à l'amende. Les scieries sont restées inactives dans ce quartier durant la dernière saison, en sorte que les pêcheries n'ont pas souffert de leurs déchets. Il n'y a pas, non plus, de passes-migratoires.

COMTÉ D'INVERNESS

Le garde-pêche D. F. McLean, de Port-Hood, enregistre une augmentation dans la capture du saumon, du hareng, du homard, de la morue, de la merluche, de l'égrefin, de l'éperlan, du bar, du gaparot, et de l'anguille, et une diminution dans celle du maquereau, de la truite, du flétan et de l'encornet. Il n'assigne pas de raisons spéciales à la diminution, excepté pour le maquereau, qu'il attribue aux excès de pêche commis les années précédentes à l'aide de la saisie en bourse. Comme d'habitude le chien de mer est venu sur la côte cette année, mais il n'était ni en aussi grand nombre ni aussi mal faisant qu'en 1893. Tous les pêcheurs sans distinction nourrissent l'espoir que ces animaux destructeurs vont disparaître du golfe Saint-Laurent pendant quarante ans au moins, comme ils l'ont fait de 1852 à 1892. L'augmentation de capture est due à trois causes: le poisson était plus abondant, le temps plus favorable, et la pêche faite avec plus de vigueur. La quantité de poisson affecté à la consommation domestique est estimée à 12 pour 100 de la capture totale. Environ 90 pour 100 du saumon et du maquereau, 80 pour 100 de l'éperlan et de l'anguille, et 70 pour 100 du homard, sont envoyés aux Etats-Unis; le reste est expédié à Halifax, et de là en Angleterre et en France. Environ 80 pour 100 de la morue, de l'égrefin et du hareng salé prennent la route des Antilles et d'autres marchés étrangers. Le reste est vendu et consommé en ce pays. Les différentes périodes de clôture ont été bien observées. Le garde-pêche a surveillé de très près où il était porté à croire que les règlements seraient violés. Les gardiens spéciaux ont fait la patrouille sur les rivières qui leur avaient été assignées, et tous font rapport que les règlements ont été observés. Trois infractions au règlement concernant le homard ont été portées à la connaissance du garde-pêche. Il a de suite envoyé une plainte à l'inspecteur, et celui-ci, après avoir entendu la cause, a condamné deux des délinquants à une amende de \$20 et les frais, et le troisième à une amende de \$11 et les frais. Les propriétaires de scieries se sont parfaitement conformés à la loi concernant la sciure. Il n'existe pas de passes-migratoires dans ce quartier pour le moment, et le besoin ne paraît point s'en faire sentir non plus. Un rets à enclos a été tendu à Port-Hood. Ci-suit un relevé des captures:—

Maquereau salé, 20 brls, valeur	\$ 160 00
“ frai, 1,800 liv., “	60 00
Hareng salé, 39 brls, “	195 00
Egrefin et morue frais, 5,400 liv., valeur.....	36 00
Encornet frais, 16,000 liv., “	140 50
Valeur totale.....	<u>\$ 581 50</u>

Le garde-pêche Jos. Coady, de la Margaree sud-ouest, signale une diminution dans la capture de saumon, comparée à celle de 1893; elle est, cependant, considérée comme bonne moyenne. La même chose peut se dire du gasparot et de la truite. La morue, le maquereau et le hareng ont produit un résultat moyen, le même que l'année dernière. Diminution de 9,640 livres dans le rapport de la pêche du homard; elle s'explique simplement par le fait que la pêche n'a pas été faite avec autant d'activité qu'à l'ordinaire. La sécheresse et l'eau basse qui en a été la conséquence, ont été cause de la diminution signalée comme résultat de la pêche du saumon et de la truite. La pêche à la ligne a peu produit durant tout l'été, c'est-à-dire depuis le 26 juin jusqu'à la fin d'août. Au mois d'octobre, le poisson a remonté les rivières en grand nombre; l'eau était haute alors, et les gardes-pêche recoublaient d'activité. Plusieurs tentatives de braconnage ont été faites. Leurs auteurs, qui sont parvenus à s'échapper, ont perdu deux bateaux et neuf rets qui leur furent confisqués. Quatre nasses et quatre rets, trouvés tendus dans le haut de la rivière Margaree contrairement à la loi, furent saisis et confisqués. Environ 70 pour 100 du poisson pêché dans ce quartier sont envoyés sur les marchés du Canada; le reste est affecté à la consommation domestique. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce quartier, qui n'en a guère besoin, du reste.

Le garde-pêche David Ross, de la Margaree nord-est, accuse une diminution dans la capture de la morue, comparée à celle de l'année dernière, et dont la rareté du poisson et le mauvais temps ont été la cause. Il y a eu, aussi, une diminution de maquereau qui s'est chiffrée par 300 barils, environ; toutefois, les pêcheurs disent que le poisson abondait sur la côte, mais qu'il ne pouvait être pris avec la ligne et l'hameçon comme autrefois. La capture du saumon a été bien inférieure à celle de l'année dernière, par suite du mauvais temps qui a régné pendant la saison de pêche. La pêche du hareng a presque totalement manqué. On annonce une légère augmentation dans la capture du homard. Environ 75 pour 100 du poisson sont exportés à l'étranger, particulièrement au Brésil et aux États-Unis, et 14 pour 100 environ sont consacrés à la consommation domestique. Les gardiens ont fait preuve de la plus grande vigilance. Des plaintes ont été portées contre plusieurs délinquants qui, traduits devant le tribunal, ont été condamnés à l'amende. Deux rets à saumon et trois bateaux ont été saisis et confisqués. Le règlement concernant les rebuts de scieries est bien observé.

Le garde-pêche Lewis McKeen, de Mabou, annonce une augmentation dans la capture de l'égrefin, de la morue et de la merluche, par le fait que les carrières de gypse et les houillères ont été fermées durant la saison de pêche; ces industries employaient autrefois nombre de pêcheurs. On dit que la pêche d'automne a été meilleure que les années précédentes. La morue et la merluche abondaient, et l'encornet pris en grande quantité par les pêcheurs, a fourni une boîte superbe. Si le chien de mer n'était pas venu sur les côtes, les relevés auraient accusé un rendement beaucoup plus considérable; cet animal fait un tort énorme aux lignes de fond et aux rets, sans compter qu'il effraie le poisson. Légère augmentation de hareng; cette pêche, cependant, a peu d'importance dans le quartier, car le hareng ne fait pas partie des exportations, et il est uniquement consacré à la consommation domestique et à la boîte; puis, M. McKeen est d'avis que les casiers à homard chassent le hareng des baies par la peur qu'ils lui inspirent. La pêche du maquereau a eu, comme toujours, de piètres résultats; les pêcheurs en sont arrivés à un degré de découragement tel qu'ils ne s'occuperont plus de cette pêche à l'avenir. La pêche du saumon est à peu près la même que l'année dernière; seulement quelques rets à mailler le saumon sont en usage dans ce quartier. Quatre homarderies ont été en activité pendant la saison; elles ont commencé leurs opérations vers le 8 mai et les ont continuées jusqu'au commencement de juin; le homard abondait et la température était propice,

Rapport des Pêcheries.

mais après cette dernière date jusqu'au 5 juillet la pêche est devenue très irrégulière par suite des tempêtes et de la rareté de la boitte. A partir du 5 juillet et jusqu'à la fin de la saison les homarderies ont fait de bonnes affaires; la boitte abondait et le temps était favorable. La sécheresse explique pourquoi la truite n'a pas beaucoup donné. Le produit des pêches de ce quartier a été expédié aux marchés d'Halifax et des Etats-Unis; la consommation domestique n'en a réclamé que 12 pour 100 environ. Les règlements concernant la sciure ont été bien observés. Les scieries se trouvent situées sur des cours d'eau qui ont peu ou point d'importance pour la pêche. Les employés ont été vigilants, et les règlements bien appliqués.

Le garde-pêche Peter McEachren a accusé une augmentation dans le rendement de toutes les pêches, sauf celle de la truite, que la baisse des eaux a empêché de passer dans les rivières pendant la saison de la pêche à la ligne. La pêche des huîtres a été assez fructueuse, et les bivalves ont trouvé dans les villes canadiennes un marché tout prêt à les recevoir. Cette année le saumon d'automne n'est entré dans les rivières qu'au commencement de novembre, beaucoup plus tard qu'autrefois, à cause de l'eau basse. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Deveaux, de Chéticamp, signale une diminution très importante dans le rendement de la morue. Toutefois, les relevés de 1893 ayant établi une forte augmentation sur 1892, tandis que ceux de cette année accusent une diminution considérable, il se trouve que le dernier rendement a produit la même moyenne qu'avant 1893. La pêche du maquereau a été d'environ 20 pour 100 meilleure qu'en 1893; ce surplus est dû à l'absence des seines en bourse. La pêche du saumon a donné 30 pour 100 de moins que l'année dernière. Trois homarderies qui ont opéré dans ce quartier durant la dernière saison ont employé 53 personnes. La pêche du homard a réussi assez bien; 60 pour 100 environ du crustacé capturé sont envoyés aux marchés de l'étranger. Les règlements ont été assez bien observés. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce quartier, qui n'en a pas besoin non plus.

COMTÉ DE RICHMOND.

Le garde-pêche D. Cameron, de Saint-Pierre, dit que la flotte de pêche s'est accrue de neuf navires et de trente bateaux. La seule augmentation qu'il signale dans le rendement s'est bornée à la morue, au hareng et à l'égreffin. La pêche du maquereau a presque manqué; aucun des pêcheurs ne peut expliquer pourquoi ce poisson s'est fait si rare depuis deux ans. Les autres pêches ont donné le même résultat qu'en 1893. Le poisson pêché dans ce quartier est envoyé aux marchés du Canada. La période de clôture a été bien observée, grâce à la vigilance des gardiens. Pas de scieries sur les cours d'eau de cette division.

Le garde-pêche Alfred Lenoir, d'Arichat, enregistre une augmentation de hareng, de morue et de homard, et une diminution de maquereau et d'égreffin. Le maquereau du printemps n'est pas venu en bancs aussi considérables qu'autrefois. Le garde-pêche est d'opinion que les seineurs qui font la pêche au large de la côte sont cause que le maquereau ne s'arrête pas dans son quartier. Lorsque ce poisson est revenu à l'automne, de grands coups de vent ont empêché les pêcheurs de sortir. Non seulement les tempêtes ont gâté la pêche du maquereau en automne, mais elles ont terriblement avarié les rets et les bateaux des pêcheurs. La capture de l'égreffin a été médiocre; ce poisson s'est fait plus rare que jamais. La pêche du hareng a donné de bons résultats pendant les mois de juillet et de septembre. Celle du homard a bien réussi pendant les mois d'avril, mai et juin, mais en juillet le crustacé s'est fait rare, et plusieurs homarderies ont dû fermer leurs portes avant la fin de la saison. Cinq cas de pêche illégale ont été signalés, les délinquants traduits devant le tribunal et condamnés à l'amende. Les règlements ont été bien appliqués.

Le garde-pêche John Murchison, de Grande-Rivière, signale une augmentation considérable dans la capture du maquereau, et une petite dans celle de la morue et du merlan, ainsi qu'une légère diminution de hareng, d'égreffin et de homard. Les chiffres suivants établissent l'augmentation et la diminution dans les différentes espèces:—

Augmentation. { Maquereau, 2,133 brls.
Morue, 113 qtx.
Merlan, 40 qtx.

Diminution... { Hareng, 41 brls.
Egreffin, 93 qtx.
Gasparot, 14 brls.
Homard, 52,760 liv.

Le flétan a disparu des fonds de pêche près du rivage; on peut en dire autant de l'égrefin. Le garde-pêche ne peut se rendre compte de ce fait. Les prix élevés payés pour le maquereau et l'excellent rendement de cette pêche ont décidé les pêcheurs à s'en occuper davantage l'année prochaine. 85 pour 100 du produit des pêches de cette division sont exportés; le reste est employé à la consommation domestique. La période de clôture a été bien observée. Un cas d'illégalité a été signalé, et le délinquant condamné à l'amende après procès. Les déboursés qui ont été faits pour créer dans les chutes, au moyen de pétardement, un passage par lequel le poisson peut maintenant se rendre aux frayères, sont très judicieux, et la pêcherie en retirera de grands avantages. On peut en dire autant des deniers publics qui ont été consacrés à la rivière Tom, que le poisson ne pouvait remonter.

COMTÉ DE VICTORIA.

Le garde-pêche C. L. Campbell, de New-Campbellton, constate une augmentation en saumon, hareng, maquereau, égrefin, flétan, éperlan et encornet, et une diminution en morue et merluche; de plus, un déficit de 1,328 livres, de homard, produit principalement dans la baie du Sud, Ingonish, parce que le temps de la pêche n'a pas été prolongé cette année. Le chien de mer, en détruisant les rets et en effrayant le poisson, a considérablement nui aux opérations des pêcheurs. La pêche du hareng de printemps a été bonne, mais celle de l'été médiocre. On a fait des conserves de saumon sur la rive nord seulement. Des deux rets à enclos dont on s'est servi dans cette division, celui tendu à Englishtown a eu le plus de succès; l'autre, tendu dans la baie du Sud, Ingonish, n'a pas couvert ses frais. Les pêcheurs de New-Campbellton et de Gros-Bras-d'Or ont à peu près abandonné la pêche de la morue sur la côte, ayant trouvé aux houillères un emploi plus rémunérateur. Le poisson est resté si éloigné du rivage depuis quelques années que les pêcheurs, avec leurs petits bateaux, ne peuvent le suivre au large. Le produit des pêches a été envoyé à Sydney-Nord et à Halifax, sauf ce qui a servi à la consommation domestique et qui se chiffre par un cinquième de la quantité totale. La période de clôture a été bien observée, et les gardiens se sont montrés vigilants.

Le garde-pêche Wm Hellen, de la Baie Aspy, signale, dans la capture du maquereau, une augmentation de 455 barils qu'il attribue à l'abondance du poisson près du rivage et à l'absence des seines en bourse. La pêche du maquereau aurait été bien meilleure si le chien de mer n'avait pas détruit autant de rets à mailler. Dans la capture du hareng, diminution de 131 barils, que le garde-pêche attribue au fait que le poisson est resté en eau profonde et ne s'est pas hasardé près du rivage. La pêche de la morue a donné une augmentation de 1,052 qtx, elle a bien rémunéré, et la morue était plus abondante que l'année dernière sur les bancs près du rivage. Le homard a donné une augmentation de 23,988 livres, produite uniquement par la homarderie de Meat-Cove, qui n'avait pas fait d'opérations depuis quelques années; cet établissement a cependant été victime de tempêtes qui lui ont fait perdre des appareils de pêche. Légère diminution dans le rendement du saumon, parce la pêche a été faite avec moins d'activité; un certain nombre de pêcheurs qui l'exploitaient ici auparavant sont allés; cette année, exercer leur métier dans un autre comté. Les autres pêches ont produit un surplus, sauf celle du flétan, qui se fait de plus en plus rare dans nos eaux. Les scieries ont bien observé les règlements. Grâce à la vigilance des gardiens, les lois de pêche n'ont pas subi d'infractions.

Le garde-pêche Daniel McCharles, de la Rivière-du-Milieu, dit que la campagne a été assez fructueuse en fait de morue et de hareng, mais que le maquereau était exceptionnellement rare. Cette division se trouve dans l'intérieur, et la pêche est faite par les cultivateurs qui, sans négliger leurs terres, vont faire entre temps la pêche sur les lacs Bras-d'Or. La pêche du saumon n'a pas été aussi bonne que les années précédentes. La saison étant sèche et l'eau basse, la truite n'a pas monté au temps de la pêche à la ligne. Il n'y a pas de passes-migratoires dans cette division, et les gardiens protègent parfaitement les rivières.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,

Inspecteur des pêcheries.

Rapport des Pêcheries.

QUARTIER N° 2.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 2 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS DE CUMBERLAND, COLCHESTER, PICTOU, ANTIGONISH, GUYSBORO', HALIFAX ET HANTS, 1894, PAR L'INSPECTEUR ROBERT HOCKIN.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêches du quartier n° 2, province de la Nouvelle-Ecosse—accompagné de relevés tabulaires faisant voir la quantité et la valeur de chaque espèce de poisson pêché, et de tableaux comparatifs établissant l'augmentation et la diminution des pêches dans chaque comté, ainsi que l'augmentation et la diminution de la capture de chaque espèce de poisson.

Les relevés font voir une légère augmentation dans la valeur de la capture de 1894 sur celle de 1893 : la première est estimée à \$1,510,904, et la seconde à \$1,427,605—soit un surplus de \$83,299, ou 6 pour 100.

La cote des ventes pour 1894 a légèrement varié : les prix ont baissé dans quelques cas et haussé dans d'autres, ce qui a influencé très faiblement les résultats, car si la comparaison était faite sur la cote de 1893, la valeur évaluée de la capture de cette année serait de \$2,289.

Pour le poisson anadrome, les augmentations et diminutions sont comme suit :—

Saumon, une diminution de.....	3¼ pour 100.
Alose “	15 “
Gasparot, une augmentation de.....	25 “
Eperlan “	15 “

Pour le poisson de la haute mer la capture du flétan accuse une augmentation d'à peu près 33 pour 100, tandis que les morues ont donné le résultat suivant :—

Morue, une diminution de.....	3¼ pour 100.
Merluche, une augmentation de	20 “
Merlan “	55 “
Egrefin “	20 “

Il est très difficile de se procurer une analyse exacte du poisson de la famille des morues, car les données doivent nécessairement venir des pêcheurs, car très souvent il arrive que tout en pouvant fournir une valeur approximative de leur capture totale, ils ne peuvent faire plus que supposer les quantités de chaque espèce. En groupant la famille entière—ce qui est peut-être le moyen le plus sûr d'évaluer la capture—nous avons 77,322 quintaux pour 1894, contre 71,971 pour 1893, soit un surplus d'à peu près 7½ pour 100 en quantité.

SAUMON.

Dans les eaux côtières de l'océan Atlantique et dans les rivières qui s'y déchargent, la capture a été de 14 pour 100 moindre qu'en 1893.

Dans les eaux côtières du détroit de Northumberland où le saumon est pêché (il s'en prend peu dans les rivières), il s'est produit une diminution analogue de 14 pour 100.

D'un autre côté, dans les eaux côtières et les rivières de la baie de Fundy, il y a eu une augmentation de 19 pour 100 sur la capture de l'année dernière, et l'on se souvient que celle-ci avait été extraordinairement considérable, la plus fructueuse qui eût été faite depuis dix-neuf ans.

Les quantités de saumon pêchées dans ce quartier durant les cinq dernières années ont été comme suit:—

Année.	Livres.
1890	148,802
1891	154,728
1892	196,366
1893	261,141
1894	253,809

On ne manquera pas de constater plus tard, je le crois, que la saison de 1894 aura été malheureuse pour cette pêcherie. Depuis grand nombre d'années l'eau des rivières n'a pas été aussi basse à l'époque où le poisson monte pour frayer, et les braconniers ont été plus actifs qu'à l'ordinaire, car lorsque l'eau est basse ils suivent plus facilement les traces du poisson, les petits lacs étant plus nombreux et bien définis.

Mais si les braconniers ont été actifs, je suis heureux de dire que les gardiens ne leur en ont pas cédé en activité, surtout pendant qu'ils étaient gagés à la journée, car depuis que je suis en fonctions il n'a jamais été signalé autant d'infractions aux règlements de la clôture que cette année.

Sur la rivière Philippe, les gardiens ont saisi et confisqué neuf rets, et fait intenter une poursuite.

Sur la rivière Wallace, les gardiens ont saisi deux rets et un bateau, et dans la mêlée le garde-pêche George Bland a été traîtreusement frappé en arrière de la tête par une pierre qui lui a fracassé le crâne; pendant quelque temps on a désespéré de ses jours.

Six cas d'infractions ont été signalés pour poursuite par les gardiens Geo. H. Woodland, James Patriquin et William Bland.

La rivière Wallace paraît être fréquentée par un groupe d'hommes sans foi ni loi, et lorsqu'ils ont vu que les gardiens les empêchaient de pêcher, ils ont eu recours à l'expédient du déguisement; après s'être noirci le visage de façon à ne pas être reconnus, ils vinrent à la rivière en bandes de douze ou quinze et se rendirent maîtres des gardiens.

Cet état de choses est si grave, qu'une récompense va être offerte pour toute dénonciation qui pourra amener la condamnation de ces individus.

Sur la rivière de Waugh, comté de Colchester, le gardien a rapporté quatre infractions pour poursuite, et confisqué deux rets.

Sur la rivière de l'Ouest, comté de Pictou, le gardien a saisi deux rets et chassé certain nombre de Micmacs qui rôdaient là avec des dards qu'il leur a enlevés.

Sur la rivière de l'Est, les gardiens ont saisi deux rets, et signalé deux causes de poursuite.

Sur la rivière Sutherland, comté de Pictou, les gardiens ont fait rapport de deux cas, et confisqué un rets.

HARENG.

La valeur de la capture de ce poisson est d'environ 25 pour 100 de plus que celle de l'année dernière, mais seulement 9 pour 100 de plus que la moyenne des cinq dernières années.

MAQUEREAU.

Les relevés indiquent une nouvelle diminution, d'à peu près 6 pour 100 dans la quantité de ce poisson.

Rapport des Pêcheries.

Le long de la côte de Guysborough, il y a eu une bonne prise de maquereau au printemps; mais la pêche d'automne a manqué, non parce que le maquereau était rare, mais parce qu'il n'est point venu près de terre.

Dans l'ouest du comté d'Halifax le poisson s'est tenu loin de la côte, et il n'en a été pris qu'une petite quantité.

Il pourra devenir nécessaire avant longtemps de défendre la capture du maquereau pendant les mois du printemps; à cette époque il est rempli de frai et pas en aussi bonne condition qu'à l'automne.

Une récapitulation des captures opérées dans ce quartier donne les résultats suivants :—

	Barils.
1889.....	19,751
1890.....	23,139
1891.....	27,124
1892.....	14,332
1893.....	10,851
1894.....	10,170

Durant la même période les quantités pêchées dans les eaux canadiennes de l'Atlantique ont été comme suit :—

	Barils.
1889.....	62,237
1890.....	96,246
1891.....	139,261
1892.....	95,044
1893.....	67,012

A propos de cette pêche je me permets de porter à votre attention l'extrait que voici d'une circulaire d'une importante maison de Boston :—

“ Il nous a paru que dans le cours des deux dernières années il est venu de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard plus de maquereau gâté par la rouille que nous n'en avons vu auparavant, et un examen minutieux ne laisse aucun doute dans notre esprit que la cause en est principalement qu'on n'emploie pas assez de sel dans l'encaquement.

“ Il ne suffit pas que les barils soient remplis de forte saumure. On devrait toujours employer une libérale quantité de sel.

“ Nous avons consulté à ce sujet nos principaux encaqueurs et marchands, et ils sont absolument du même avis que nous.

“ Depuis que le maquereau irlandais a été importé, on a plus ou moins parlé de cesser cette importation si la cote des ventes subissait une nouvelle baisse; mais comme il continue à nous venir et qu'il est spécialement encaqué pour nos marchés, il n'y faut plus songer. Les modes de préparation de cette espèce de maquereau ont été grandement améliorés. La couleur du poisson est blanche et ressemble beaucoup à celle de notre maquereau. Le poids en est bon, et le triage se fait avec tant de soin que ce maquereau obtient la préférence et commande des prix plus élevés que celui de la province.

“ Il faudrait amener vos pêcheurs et paqueurs à mettre plus de soins dans leurs opérations. Donner une meilleure couleur au poisson en le faisant mieux tremper, poids entier, meilleurs barils—qui puissent conserver la saumure, et une inspection plus uniforme: voilà quelques-unes des conditions nécessaires. S'il ne se fait pas une réforme sous ce rapport, la prévention qui a pris naissance l'année dernière deviendra permanente, au détriment du commerce que vous faites de ce poisson.”

L'opportunité d'une inspection obligatoire par l'Etat dépend en grande partie de la question de savoir si le maquereau canadien est réellement mal coté sur les marchés du monde, ou si l'acheteur fait une distinction entre le poisson mis en vente par des marchands honnêtes et responsables ou par d'autres qu'il ne connaît point comme tels. Si cette différence est établie, il semble que l'Etat n'a pas raison d'intervenir; mais, d'un autre côté, si l'on constate que le maquereau mal préparé ici fait

tort à la réputation du poisson canadien paqué, il n'y a point de doute que le commerce bénéficierait d'une inspection officielle qui, nécessairement, devrait être obligatoire.

HOMARD.

La pêche du homard a donné cette année un surplus de 6 pour 100 environ sur l'année dernière; les relevés des eaux côtières de l'océan Atlantique accusant une augmentation de 2½ pour 100, et ceux du détroit de Northumberland une augmentation d'environ 11 pour 100.

Voici ce que les relevés établissent depuis 1889:—

	Liv. en conserve.	Frais.
1889.....	3,379,173	
1890.....	3,273,779	
1891.....	3,811,771	156 tonnes
1892.....	3,321,153	140 do
1893.....	3,631,843	132 do
1894.....	3,824,512	147 do

L'augmentation de cette année provient de ce que le temps a été exceptionnellement favorable durant la campagne de pêche, et tout indique que l'on tend maintenant un plus grand nombre de casiers qu'autrefois.

Les infractions commises cette année au règlement concernant la clôture ont créé très peu d'embarras, d'abord parce que les boîtes portent le timbre officiel, et surtout, probablement, parce que les marchands et les pêcheurs deviennent persuadés que les règlements sont tout à leur avantage.

Dans les eaux où la loi a été violée on a constaté que les infractions faisaient un tort réel aux captures du printemps, et il est arrivé que les pêcheurs eux-mêmes se sont formés en associations pour veiller à la stricte exécution des règlements.

ALOSE.

Dans la partie de la baie de Fundy qui se trouve dans ce quartier et qui contient la principale frayère de l'alose, la capture de ce poisson a produit cette année une augmentation d'environ 32 pour 100 sur l'année dernière. Le rendement depuis 1889 a été comme suit:—

	Barils.
1889.....	535
1890.....	750
1891.....	1178
1892.....	1811
1893.....	746
1894.....	981

Il résulte de ces chiffres que la pêche de l'alose est sujette à de grandes fluctuations. Les relevés de 1878, 1879 et 1880 établissaient une production de 19,755 barils, c'est-à-dire une moyenne de 6,918 barils par année.

ILLÉGALITÉS.

L'inspecteur a été appelé, dans le cours de l'année, à juger les causes suivantes qui lui ont été soumises par les gardes-pêche.

Comté d'Halifax.

Quatre causes: pêche dans une passe migratoire.

Deux causes: pêche avec rets contrairement à la loi.

Rapport des Pêcheries.

Comté de Guysborough.

Une cause: pêche du gasparot pendant la période de clôture.

Une cause: sciure et déchets de scierie jetés dans un cours d'eau fréquenté par l'alose.

Comté de Pictou.

Une cause pour avoir jeté de la sciure de bois, etc.

Quatre causes pour avoir pêché le saumon en saison close.

Comté de Colchester.

Quatre causes pour avoir pêché le saumon en saison close.

Comté de Cumberland.

Trois causes pour avoir jeté de la sciure de bois.

Deux causes pour avoir pêché des huîtres en saison close.

Cinq causes pour avoir pêché des huîtres sans avoir de permis.

Une cause pour avoir mis du homard en conserve sans avoir de permis.

Cinq causes pour pêche de saumon en saison close.

Ce qui précède est en sus des amendes imposées par les gardes-pêche, pour infraction commise sous ses yeux.

Suit un résumé des rapports des gardes-pêche :—

Le garde-pêche Wm. Cameron, de Guysborough, rapporte que malgré la diminution de la pêche du saumon dans sa division, comparativement à l'an dernier, les pêcheurs disent que le poisson était en aussi grande abondance que d'habitude, mais comme les vents de l'est ont eu pour effet de troubler l'eau le saumon, qui préfère l'eau claire, s'est tenu au large.

L'on a fait une bonne pêche de maquereau du printemps, mais celle du maquereau d'automne a manqué, et il a été pris très peu de poissons alors.

Les pêcheurs attribuent cet insuccès aux forts vents d'est du commencement de novembre, et disent que le maquereau ne séjourne pas dans l'eau peu profonde quand le temps est mauvais, mais habite une profondeur que la tempête n'atteint pas.

L'expédition du maquereau frais augmente aux endroits reliés par des voies ferrées ou vapeurs.

Il a été expédié vingt tonnes de homard frais de cette division. C'est la première année que la chose se pratique.

Les relevés de la pêcherie de homard indiquent une augmentation constante depuis un certain nombre d'années. Cela est principalement attribuable au plus grand nombre de gens qui s'occupent de cette industrie. Somme toute, le résultat des opérations de la saison est tout à fait satisfaisant.

Les saisons réservées ont été rigoureusement observées et il n'a pas été paqué de homard d'automne dans cette division.

Ce garde-pêche n'a eu connaissance que de très peu de cas de pêche illégale. 11 a imposé trois amendes pour infraction commise sous ses yeux—dans deux cas les gens avaient en leur possession des homards de petite taille, dans un autre il avait été tendu une trappe sans permis. Un autre contrevenant a été traduit devant l'inspecteur et condamné à une amende. Cette amende n'a pas été payée et l'homme a été envoyé en prison, où il a purgé sa sentence.

Le garde-pêche McQuarrie, de Sherbrooke, rapporte qu'un fort banc de hareng d'automne a visité les côtes de sa division, ce qui a eu pour effet d'augmenter la pêche de 90 pour 100. On aurait pu prendre plus grande abondance de poissons.

Les gasparots abondaient et ont remonté en grand nombre les cours d'eau.

L'on considère que la pêcherie de saumon, qui a donné un résultat de 12 pour 100 moindre que celui de l'an dernier, est affectée par le commerce considérable du bois sur la rivière de Sainte-Marie, le principal cours d'eau à saumon de la division.

Les mesures prises pour empêcher la violation des règlements de pêche, comme par exemple la nomination de gardiens, paraissent bien adaptées à la protection des pêcheries de cette division.

Le principal abus, savoir, le paquage du homard en temps défendu, paraît avoir cessé, et n'a pas continué dans tous les cas aux endroits où la chose se pratiquait avec persistance.

Un propriétaire de scierie a été condamné par l'inspecteur pour avoir jeté des rebuts de bois dans un cours d'eau fréquenté par le poisson et une amende imposée. Règle générale les propriétaires de moulins évitent avec soin de jeter la sciure et les rebuts de bois dans l'eau.

Il y a quatre passes migratoires dans cette division; celles de Sherbrooke et de la digue de McKeen sont en bon état. La passe migratoire sur le bras de l'Anti-gonish, la propriété de Fisher et Fils, n'est pas en bon état et il faut la réparer.

Le garde-pêche demande de nouveau qu'on consacre une somme d'à peu près \$20 pour nettoyer à Smithfield un grand ruisseau de rebuts de bois qui obstruent le passage du poisson, particulièrement quand l'eau est basse.

La trappe à poisson à Nixs-Mate n'a pas donné de bons résultats cette année de même que l'année dernière.

Les rets à gasparot sont tendus dans les cours d'eau ostensiblement pour la pêche de ce poisson quand il est tout passé. Actuellement on pêche par leur moyen la truite de mer quand le poisson monte en juillet.

L'on devrait limiter le temps pendant lequel il serait permis de tendre les rets à gasparot.

Le garde-pêche Rowlings, du comté d'Halifax, rapporte qu'il a eu très peu de difficultés à régler avec les pêcheurs qui mettaient du homard en conserves pendant la saison close, la chose semble avoir pris fin. Les pêcheurs se sont aperçus que lorsqu'ils prennent du homard en automne, le crustacé devient très rare au printemps et il se vend alors à un prix plus élevé. Les conserves de homard étaient si mal préparées que les marchands ne voulaient pas acheter.

Le saumon était plus abondant dans cette division que l'année dernière, mais il n'en était pas de même des gasparots.

Le hareng était plus abondant et a paru séjourner plus longtemps près de la côte.

Il y a eu abondance de maquereau d'été mais très peu d'automne. Le garde-pêche a reçu le rapport de six cas d'infraction à l'acte des pêcheries; ces causes ont été soumises à l'inspecteur, et il a été enregistré cinq condamnations.

La passe migratoire à Hills et à la digue de French, rivière Musquodoboit, a été améliorée; il en a été de même pour celle du barrage appartenant à la même société au Havre-du-Navire.

Le garde-pêche Gaston, du comté d'Halifax, rapporte que le saumon a un peu diminué, mais que la diminution a été considérable pour le homard, lequel était rare. La saison close a été cependant vigoureusement observée.

Des quatre passes migratoires de cette division trois ont besoin de réparations.

Le garde-pêche Bartlett, d'Halifax-Ouest, rapporte que la diminution a été considérable pour chaque espèce de poisson, plus particulièrement le maquereau, la morue et le hareng. Un certain nombre de pêcheurs des environs de la côte nord de la baie Sainte-Marguerite ont été forcés d'acheter de leurs voisins leur provision de hareng pour l'hiver.

Il a été vu au mois de juin dans la baie Sainte-Marguerite de grands bancs de maquereau, mais le poisson est demeuré dans l'eau profonde.

Généralement parlant les pêcheurs sont dans un état de dénument. Quelques-uns n'ont pas pris assez de poisson pour leur donner droit à la prime, bien qu'ils aient pêché pendant six ou sept mois.

La rivière d'Hoosier est bloquée par des débris qu'il faudrait enlever, ce qui coûtera probablement vingt dollars.

La passe migratoire sur le lac au Sauvage est en bonne condition et le fonctionnement en est admirable.

Rapport des Pêcheries.

Celle du barrage sur le Ryno est également en bon état. La truite était très abondante dans cette rivière, et le saumon en presque aussi grand nombre que l'année dernière.

Il a été construit un nouveau barrage de moulin sur la rivière Nord-Est. La rivière n'a pas de passe migratoire bien que l'on voit dans ce voisinage un grand nombre de saumons, de truites et de gasparots.

Il faudrait ouvrir le barrage en pierre sur la petite rivière N.-E.

La passe migratoire à l'anse de Hubbard n'a pas grande valeur. Celle de la rivière Neuf-Milles est en assez bon état.

Ce garde-pêche rapporte que les gardiens sont tous et chacun des employés laborieux.

Le garde-pêche McDonald, du comté d'Antigonish, rapporte qu'il y a diminution dans sa division. Moins de pêcheurs se sont occupés de pêche, l'exploitation de mines de fer dans le voisinage a engagé un bon nombre de gens à changer leur occupation.

Le hareng abondait et il a été fait quelques bonnes pêches. Le maquereau est demeuré en eau profonde. Les pêcheurs qui ont pris le plus de poissons avaient tendu leurs rets à cinq ou six milles de la côte.

La diminution de la pêche du homard est due au fait que l'on n'a pas exploité cette année la fabrique de Bayfield-Nord plus que celle de l'Anse-Maligne.

Jusqu'au 20 juin le homard était plus abondant et de meilleure taille que l'année dernière, mais après cette date le crustacé s'est fait rare; bon nombre de pêcheurs ont enlevé leurs trappes, et quelques-unes des fabriques ont fermé leurs portes avant le 1^{er} juillet.

La pêche du saumon n'a pas été aussi forte que celle de l'an dernier. Il se peut que cela soit dû au nombre de trappes à homard (contenant de la boîte en partie décomposée) qui se trouvaient sur les voies suivies par le saumon. La même observation s'applique à la pêcherie du maquereau.

Le gasparot abondait dans la rivière Ouest, il y en avait plus qu'il y a quarante ans.

Le garde-pêche Allan McPhie, du comté de Pictou, rapporte qu'il y a eu une petite diminution dans la quantité de saumons, mais une grande augmentation dans le nombre des homards pris, comparativement à l'année dernière.

Un autre barrage a été construit sur la branche est de la rivière Barney, ce qui a entièrement intercepté le poisson depuis la source de cette rivière jusqu'à une distance d'environ quatre milles du point de marée.

L'arrêté du conseil défendant la pêche à l'anguille aux flambeaux pendant les mois d'octobre et de novembre a été d'un grand avantage.

Le garde-pêche John D. McQueen, du comté de Pictou rapporte qu'en octobre et novembre les gardiens ont été diligents et fidèles, et qu'ils ont fortement contrecarré les plans des maraudeurs.

Deux personnes qui faisaient la pêche aux flambeaux sur la rivière de Sutherland ont été reconnues, et sommées de comparaître devant l'inspecteur une amende leur a été imposée.

Il n'y a qu'une passe migratoire dans sa division et elle est en bon état.

Le garde-pêche A. O. Prichard, du comté de Pictou, rapporte que les gardiens étaient actifs et qu'ils ont confisqué trois rets. Deux personnes ont été traduites devant l'inspecteur pour violation de l'Acte des pêcheries.

Le garde-pêche R. Sutherland, du comté de Pictou, rapporte que le saumon abondait dans les rivières, ce qui est peut-être dû au fait qu'il y a été déposé un certain nombre d'alevins il y a quelques années.

Cet employé a constaté deux ou trois cas d'infractions à la loi et des amendes ont été imposées.

Le garde-pêche J. W. Davidson, du comté de Colchester, dit qu'il y a eu une augmentation d'aloses, de près du double, comparativement à l'an dernier, mais c'était encore moins que l'année précédente.

Ce qu'il faut c'est de connaître la véritable raison de la diminution de la pêcherie d'alose et d'y apporter remède si c'est possible.

Les pêcheurs sont d'avis que l'on détruit les reproducteurs en trop grand nombre et qu'il faudrait une meilleure protection. L'on a le soin de protéger d'autres espèces de poissons pendant la saison de la fraie, et la pêcherie de l'alose est d'assez grande importance pour faire de grands efforts dans cette voie.

Il est pris un grand nombre d'aloses dans les rivières Stewiacke et Shubénacadie pendant la saison de la fraie. Ce garde-pêche recommande d'établir une saison close du 1er janvier au 10 juin.

Le saumon a augmenté depuis plusieurs années, ce qui tend à démontrer l'efficacité de la protection. Les rivières sont mieux surveillées qu'autrefois.

Le garde-pêche Pollock, du comté de Colchester, rapporte qu'il y a augmentation de toutes les espèces de poissons dans son district. L'alose, le gasparot et le saumon étaient en plus grande abondance, ce qui était dû sans doute à la plus forte protection donnée à ce poisson en saison close.

Il a été confisqué un rets et un canot que l'on a ensuite détruits. Impossible de découvrir à qui ils appartenaient.

Il y a dans ce district une passe migratoire en bon état.

Le garde-pêche Bland, du comté de Cumberland, rapporte que la plus grande exploitation des pêcheries a eu pour résultat d'augmenter la quantité des poissons des différentes espèces pris.

Un certain nombre de causes ont été intentées pour violation de l'Acte des pêcheries et les coupables traduits devant l'inspecteur et condamnés à l'amende—il y a eu en tout dix causes.

Il y a dans cette division deux passes migratoires, l'une à la scierie de Rhindress qui est en bon état, mais celle du barrage d'amont est considérée en pente trop rapide.

Le garde-pêche Fowler, du comté de Cumberland, rapporte qu'il y a eu une légère diminution dans son district par suite non pas de la rareté du poisson, mais par ce que les pêcheurs ont trouvé de l'occupation plus avantageuse ailleurs.

Il y a eu deux causes pour infraction à l'Acte des pêcheries et une amende a été imposée.

Il y a dans ce district cinq passes migratoires et toutes sont en bon état.

Le garde-pêche Snide, du comté de Hants, rapporte qu'il a été pris plus de poisson, saumons et gasparots.

L'augmentation pour le saumon est due peut-être aux jeunes alevins déposés dans les rivières qui ont maintenant acquis leur croissance.

L'augmentation des gasparots est certainement due au fait que l'on a fait disparaître les obstructions qui existaient autrefois et empêchaient le poisson d'avoir libre accès dans les lacs.

Le garde-pêche W. B. Smith, du comté de Hants, rapporte qu'il y a eu plus de saumons que d'habitude dans la baie de Fundy.

L'alose n'était pas aussi abondante que l'année dernière, et cet employé croit que l'on fait un tort considérable à cette pêcherie en détruisant le poisson chargé d'œufs dans la rivière Shubénacadie.

Le garde-pêche J. B. Colter, de la rivière Shubénacadie, comté de Hants, rapporte que le gasparot était en plus grand nombre que pendant les vingt-cinq années précédentes.

La pêche du saumon, de l'alose et du bar a été également meilleure que l'année dernière.

Les saisons réservées ont été rigoureusement observées, il n'y a pas eu de pêche illégale à la connaissance du garde-pêche. Il n'est pas jeté à l'eau de rebuts de moulins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROBERT HOCKIN,

Inspecteur des pêcheries.

Rapport des Pêcheries.

QUARTIER N° 3.

RAPPORT ANNUEL DES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 3 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS DE KING, ANNAPOLIS, DIGBY, YARMOUTH, SHELBURNE, QUEEN ET LUNENBURG, POUR L'ANNÉE 1894, PAR L'INSPECTEUR J. R. KINNEY.

YARMOUTH, N.E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon présent rapport annuel je dois attirer votre attention sur une faible diminution dans la valeur de la pêche comparative-ment à celle de 1893.

Il y a eu une diminution d'environ 5,000 qtx de morue, ce qui est évidemment dû à la rareté du poisson, car le tonnage des navires accusait une légère augmentation.

La diminution constatée dans la pêche du maquereau est d'une sérieuse importance pour ceux qui ont employé des capitaux considérables à l'achat de trappes et autres engins de pêche. D'après les rapports l'on avait pris en 1893, dans le comté de Lunenburg, plus de 9,000 barils de poissons; dans l'année qui vient de finir cette pêche a presque entièrement manqué. Les employés des pêcheries n'ont pas cherché à expliquer la chose, et je ne me permettrai pas non plus d'exprimer une opinion à ce sujet ou de suggérer quelque remède, car les mouvements des poissons d'eau profonde sont apparemment si incertains qu'il est impossible de formuler des données pour baser nos calculs. Quelques pêcheurs de rets à mailles attribuent leur faible pêche aux effets de la boîte à homard en putréfaction, mais l'on peut clairement démontrer que la pêche du hareng a le moins diminué aux endroits où l'on s'est servi davantage de cette boîte putride, et, en réalité, l'année maintenant close accuse une augmentation de 37,000 barils, dont 31,000 dans les comtés de Yarmouth, Shelburne et Lunenburg, où l'on emploie presque exclusivement de la boîte puante. Il est vrai que la pêche du hareng se fait en grande partie dans la saison de l'année pendant laquelle il est défendu de prendre le homard, mais la même règle s'applique à la pêche du maquereau en été ou en automne.

La pêche du homard est de grande importance, sa valeur totale dans ce quartier est de plus d'un demi-million de dollars. Trois quarts de cette valeur consistent dans l'expédition de homards vivants aux Etats-Unis, où la demande paraît être illimitée. Il n'y a pas moins que 180,000 casiers à homard, et près de 2,000 hommes travaillent à cette industrie; c'est pourquoi les paqueurs et pêcheurs qui songent à l'avenir, approuvent hautement les enquêtes récentes du département ainsi que les mesures rigoureuses adoptées pour la conservation de cette pêche. Plusieurs pêcheurs prétendent que la pêche d'hiver est dommageable, d'autres disent que l'on devrait élever la limite au sujet de la taille du crustacé; les uns représentent que la saison est trop longue, tandis que les autres sont d'avis que la même saison close ne devrait pas s'appliquer à tous les endroits en général. Voici ce qu'écrivit à ce sujet le garde-pêche T. C. Shreve, de Digby :—

“Ce serait d'un grand avantage pour les pêcheurs de homards de Digby et de Granville, ainsi que pour ceux qui habitent près du rivage de la baie de Fundy côtoyant le comté d'Annapolis, si l'on prolongeait la saison de la pêche du homard jusqu'au 15 août chaque année.

“La saison commence en janvier, les pêcheurs des comtés de Yarmouth, Lunenburg, Shelburne et de la partie d'en bas du comté de Digby, peuvent pêcher dès l'ouverture de la saison, car les baies et pêcheries y sont mieux à l'abri du mauvais temps ordinaire à cette saison de l'année que celles des premiers mentionnés. Les

hautes mers et vents qui règnent à partir de l'anse de Gulliver, dans le comté de Digby, sur la baie de Fundy et le long de cette côte jusqu'au Rocher-Noir, dans le comté de King, font que les pêcheurs de ce quartier ne peuvent commencer leur pêche avant le 1^{er} mai."

Adopterait-on la proposition du garde-pêche Shreve, que ceux pour lesquels le changement est demandé n'en seraient pas beaucoup mieux, car tous les pêcheurs des autres localités se rendraient de suite dans le quartier privilégié pour profiter de cette prolongation de la saison de pêche. Le garde-pêche Shreve répond cependant à cette objection de la manière suivante :—

"Si l'on prétend que cette prolongation de la saison doit engager les pêcheurs des endroits plus favorisés à profiter du mois additionnel dans la localité en question, l'on pourrait, s'il y a lieu, adopter une mesure limitant l'exercice du privilège créé par la prolongation aux pêcheurs résidant entre les endroits mentionnés ci-dessus.

Je considère que la proposition est impraticable, car tout citoyen du Canada pourrait facilement devenir un des résidents de la localité réservée.

Relativement à ce sujet qu'il me soit permis de parler des plaintes qu'une trop grande partie des conserves de notre pays est "attaquée par la rouille". L'on donne différentes raisons pour l'existence de ce mal. Quelques-uns suggèrent que la cause est peut-être que l'on ferme les boîtes sans soin, ou attribuent le mal à la boîte putride, d'autres l'attribuent à l'action chimique provenant de la mise en conserves du poisson lorsque la chair n'est pas propre à la nourriture. M. John McDonnell, d'Argyle, un ancien paqueur de homards et un observateur intelligent, m'écrit ce qui suit en réponse à ma demande de renseignement à ce sujet :—

"La véritable cause, à mon avis, n'a pas été mentionnée par aucun des articles de journaux, il nous faut retourner en arrière pour la chercher. Il y a un certain nombre d'années, lorsque les feuilles de fer blanc coûtaient trois fois plus que maintenant, cela ne se présentait pas. Pendant les quelques dernières années la feuille de fer blanc est à très bon marché et faite d'acier; la 'rouille' n'existe que depuis que l'on se sert de cette feuille d'acier peu coûteuse. Tous ceux qui se livrent à ce commerce savent que la 'rouille' se manifeste principalement en dessous de la boîte là où le rebord du métal nu est exposé, ainsi qu'à l'intérieur de l'assemblage à recouvrement, et s'étend de ces endroits sur la surface intérieure de la boîte, pour finir par noircir le contenu entier. L'acide muriatique dont on se sert beaucoup pour la fusion empire les choses dans son contact avec le rebord du fer blanc nu. Je ne sache aucun cas de 'rouille' qui ne puisse être attribué à quelque défaut dans la couche d'étain ou au rebord du métal nu. Je crois que les acides employés dans la fabrication des feuilles d'acier ainsi que la mince couche d'étain posée sur les feuilles de fer blanc à bon marché sont la plus grande cause de la 'rouille'."

Ces observations de M. McDonnell méritent d'être étudiées. J'ai eu des conversations avec d'autres paqueurs, et ces derniers partageaient l'opinion de M. McDonnell.

Les règlements concernant la sciure de bois ont été passablement observés; il y a eu quelques poursuites pour infraction. Sur les rivières Kempt et La Have l'on a construit des appareils pour brûler ou détruire autrement la sciure de bois; ces appareils fonctionnent bien.

Le garde-pêche R. F. Reid, de Wolfville, comté de King, écrit: D'après le rapport de 1879, il n'a pas été jeté de sciure de bois dans la rivière ni pris de poisson. La pêche des gasparots a constamment augmenté depuis 1883, ce qui est dû, je crois, à la valeur de la passe migratoire, le poisson pouvant ainsi se rendre sans difficulté à ses frayères, de même qu'à la protection du jeune poisson.

La passe migratoire de Nord à Rocher-Blanc est en bon état, celle du sud n'est pas de même et n'a jamais beaucoup servi. Il s'est exporté environ 1,100 barils de gasparot, le reste a été employé à la consommation locale.

Le garde-pêche J. S. Miller, de Canning, comté de King, rapporte ce qui suit :— La pêche du saumon n'a pas été aussi forte que celle de l'année dernière, laquelle était sans précédents, mais elle a été bonne. La pêche d'alose a été inférieure à la moyenne. Le poisson paraissait dispersé, il n'y en avait que quelques-uns par endroits, et aucun banc considérable. La pêche au hareng a été bonne. Dans cer-

Rapport des Pêcheries.

taines localités le poisson abondait, dans d'autres il n'y en avait pas autant. On se plaint encore comme d'ordinaire que les casiers à homards éloignent le hareng de la côte. Il n'y a pas à rapporter de condamnations ni d'infractions. Plainte a été faite qu'une scierie jetait de la sciure de bois dans l'eau, mais le propriétaire a répondu qu'il la brûlait, et il n'en a plus été question par la suite.

Le garde-pêche David Evans, de Chester, comté de Lunenburg, rapporte ce qui suit :—La pêche du maquereau n'a été qu'à peu près un tiers de celle de l'année dernière, et celle de l'année dernière était si faible qu'on considérait qu'elle avait manqué. La pêcherie du maquereau dans mon quartier est très incertaine, et j'ignore quelle en est la cause.

Il s'est pris beaucoup de hareng, cela est dû en partie au fait que les pêcheurs se sont occupés de cette pêche, car il n'y avait ni maquereau ni autre poisson plus précieux à prendre.

L'augmentation dans la pêche de la morue peut aussi s'expliquer par la même cause. Le comté ne consomme pas plus de cinq pour cent du poisson pris dans cette division. L'on exporte presque tout le hareng, le maquereau et la morue.

Le garde-pêche W. M. Solomon, de LaHave-ouest, comté de Lunenburg, m'écrit ce qui suit :—La pêche de la morue, de l'égrefin, du merlan et de la merluche est considérablement moindre que celle de la dernière saison, par suite de la rareté du poisson sur les sondes près de la côte. Les pêcheurs de la côte ont à vrai dire bien peu réussi. Questionnés sur les raisons de la rareté du poisson ils disent que d'après leur impression la principale cause doit en être attribuée au chien de mer, qui a fréquenté en grand nombre nos rivages pendant les deux ou trois dernières années. Les pêcheurs n'ont rien épargné pour faire réussir la pêche; la preuve en est dans l'augmentation du nombre de navires, lequel est plus du double de celui de l'an dernier, et l'on dit qu'il y aura encore une augmentation plus forte l'année prochaine. La loi au sujet de la sciure de bois a été rigoureusement observée, et je ne sache pas qu'on ait jeté dans aucun cas les rebuts de moulins dans les cours d'eau. Il y a dans ce quartier neuf passes migratoires en état très passable.

La pêche du hareng a de beaucoup dépassé celle de la dernière saison. Ces poissons arrivent sur nos côtes en très grand nombre à la fin de la saison. Le maquereau a complètement manqué, par suite de la rareté du poisson et non pas à cause de la négligence des pêcheurs. La pêche du homard a bien réussi et les prix élevés payés par les établissements de conserves ont été d'un grand avantage aux pêcheurs. La pêche du saumon excède celle de l'an dernier, et les règlements concernant cette pêcherie ont été généralement bien observés. La pêche du gasparot a été très faible par suite de la rareté du poisson. Il est impossible d'en arriver à une conclusion certaine quant à la raison pour laquelle ces poissons sont si abondants une année, et si rares une autre année.

Le garde-pêche J. R. Halfield, de Tusket, comté de Yarmouth, dit :—Il y a une diminution considérable dans la pêche de la morue comparativement à 1893. La rareté de la boitte y a sans doute contribué pour beaucoup. La pêche du homard accuse également une diminution, bien qu'un plus grand nombre de gens s'occupent de cette pêche. Le homard était certainement rare. Il s'est pris aussi moins de saumons qu'en 1893. Il y a dans ce comté trois passes migratoires toutes en bon état, deux ont été reconstruites cette année. L'Acte concernant la sciure de bois n'a pas été appliqué comme il aurait dû l'être, aux scieries de Carleton et de la Rivière-au-Saumon. Les rebuts de moulin jetés à l'eau à ces endroits font un grand tort aux pêcheries.

Le garde-pêche W. M. Bailey, de Round-Hill, comté d'Annapolis, dit : Sous le rapport des navires et du tonnage il y a augmentation, c'est la même chose pour les bateaux et hommes, et l'augmentation de la valeur est proportionnée. Bien que l'on ait augmenté le nombre des nasses, la pêche du hareng dans le bassin d'Annapolis est très faible; elle a cependant été un peu meilleure que celle de l'an dernier, et si l'on avait construit les nasses de l'île plus tôt l'on aurait eu une pêche beaucoup plus forte. Le maquereau a complètement manqué. Le homard accuse une petite diminution. La pêche à la ligne de toutes les sortes de poissons a augmentée d'une façon perceptible. L'on a confisqué et détruit un certain nombre de rets. Deux plaintes ont été faites et les contrevenants traduits en justice.

Le garde-pêche W. J. McGill, du comté de Shelburne, fait rapport comme suit : Nos pêcheurs ont comme d'habitude fait la pêche des bancs avec vigueur et d'assez bons résultats. La pêche n'est pas considérée tout à fait aussi bonne que celle de l'année dernière, la quantité prise au moyen des lignes de fond ne répond pas entièrement aux chiffres ordinaires. L'augmentation de 845 quintaux de morue est due à la meilleure pêche qu'ont faite en bateau les pêcheurs de la côte. C'est rare que l'on ait fait meilleure pêche dans les grands bateaux au large de Lockeport qu'en mai et en juin. Il y a augmentation de 6,705 barils de hareng comparativement aux relevés de l'an dernier. La pêche du hareng a été rarement meilleure, et ce poisson est encore abondant sur notre côte. L'argent dépensé à enlever les obstructions du ruisseau de Dexter à Roseway a donné de bons résultats, car l'on y a vu un grand nombre de jeunes gasparots pendant le mois d'octobre qui retournaient à la mer. Les habitants de la localité considèrent que l'ouverture de ce cours d'eau leur sera d'un grand profit. Les propriétaires de moulins ont assez bien observé l'acte concernant la sciure de bois. En jetant la sciure de bois à l'eau dans ce quartier l'on ferait un grand tort, car cette matière remplirait les havres, et plusieurs personnes sont d'avis que la sciure de bois qui se dépose au fond des cours d'eau détruit les bancs naturels que fréquente le poisson. Il y a dans ce quartier huit passes migratoires, toutes en bon état et dont il est pris grand soin.

Le garde-pêche E. S. Goudry, de Barrington, comté de Shelburne, écrit ce qui suit : Les relevés indiquent une augmentation d'environ 500 livres pour le saumon. Il a été pris plus de ces poissons dans la rivière Clyde que pendant les dix dernières années. Il n'y a pas dans la rivière d'obstructions qui empêchent le poisson d'atteindre ses frayères.

L'augmentation de la morue est d'à peu près deux mille quintaux. Cela est dû à la plus vigoureuse exploitation de la pêcherie. Il y a aussi augmentation du fletan, car le nombre de bateaux et de navires qui ont fait cette pêche a été plus grand que celui de l'an dernier. Même pêche à peu près que l'année dernière pour toutes les autres espèces de poissons.

L'on a bien observé les différentes saisons réservées. Il n'a pas été pêché que je sache en temps défendu. Aucune condamnation ou confiscation de poissons ou d'engins de pêche n'a été faite.

Le garde-pêche J. N. Freeman, de Liverpool, comté de Queen, dit : La pêche de la morue par les bateaux est moindre que celle de l'an dernier, mais les navires qui sont allés sur les bancs et au Labrador ont plus que comblé le déficit. La pêche de l'égrefin, du merlap et de la merluche n'est que d'un peu plus du tiers de celle de l'année dernière, car les pêcheurs d'égrefin américains ont presque épuisé nos pêcheries de ces sortes de poissons. Une flotte de ces navires borde nos côtes en hiver et on les peut voir distinctement au rivage faire la pêche quand le temps est clair. Le hareng d'automne est arrivé à bonne heure et est demeuré jusque tard dans la saison. Cela a permis d'en prendre un nombre exceptionnellement grand et bien supérieur à celui de l'année dernière. Le maquereau a passé nos havres sans s'y arrêter, et la pêche a été en conséquence très faible. La pêche du saumon varie peu de celle de l'an dernier, tandis que pour le gasparot il y a diminution notable, attribuée à la rareté du poisson. Il n'y a pas eu d'abus méritant d'être signalés. Les différentes saisons réservées ont été bien observées sans qu'il ait fallu des mesures spéciales pour appliquer la loi.

Le garde-pêche T. C. Shreve, de Digby, fait le rapport suivant : La quantité de poisson est cette année bien au-dessous de celle de 1893, par suite principalement du mauvais temps, ce qui a empêché les pêcheurs de se porter en mer et de se livrer à leur métier. Une autre raison c'est qu'il n'y a pas eu la même migration de maquereau que l'année dernière, et cela seul abaisse considérablement les chiffres des relevés. La diminution n'est aucunement due à une application moins rigoureuse des règlements de pêche, mais elle n'est attribuable qu'à deux causes : le mauvais temps extraordinaire et la rareté du poisson comparativement à la dernière saison.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. KINNEY,

Inspecteur des pêcheries.

Rapport des Pêcheries.

NOUVELLE-ÉCOSSE—QUARTIER N° 1.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche et des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes employés dans l'industrie de la pêche, dans la Province de la Nouvelle-Écosse, pour l'année 1894.

DIVISION.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.						Numéro.		
	Navires.		Bateaux.		Rets à mailleur.		Rets à trappe.		Soines.		Saumon, salé, bariis.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, bariis.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, bariis.	Maquereau, frais ou en conserve (en bot), liv.			
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Nombre.		Brasses.	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$		\$	\$
<i>Comté du Cap-Breton.</i>																					
1	De False Bay Beach à Long-Beach	42	1102	70	3960	1050														1	
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport	14	360	17	1540	369														2	
3	De Lingau à la Barre sud et à la rivière Sydney	61	876	99	3320	1204														3	
4	De Sydney au Bras N.-ouest, aux Fourches Sydney	40	470	56	1320	500														4	
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël	37	480	80	990	490														5	
6	Boisdale et la rivière George	17	195	24	315	280														6	
7	Petit Bras-d'Or et Boularderie	60	1100	125	3400	1100														7	
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs	28	310	31	980	495														8	
9	Sydney-Nord à Ball's-Creek	18	280	36	1470	690														9	
10	Louisbourg et Kennington-Cove	1	17	300	5	3520	4780													10	
11	Grande et Petite Lorraine	13	480	32	1100	950														11	
12	Bailline	44	2200	99	8250	4125														12	
13	Main-à-Dieu	58	1740	110	4840	5036														13	
14	Baie et rivière Mira	10	1100	30	900	450														14	
15	Ile Scatarie	2	35	700	12	6510	3305	1	450	1	160	800								15	
16	Gabarus, Grand-Lac et Belfry	51	690	80	1220	610														16	
17	Grand-Narrows et Benacadie	62	656	104	1460	730														17	
18	Au nord de la baie de l'Est et Eskasoni	55	182	3225	68875	30184														18	
	Totaux	11	182	3225	21579	1498	68875	30184	1	450	1	160	800	42	16055	400	3668	92000	2000	2171	9600

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Numéro.	DIVISION.	ESPECES DE POISSON.													PRODUITS DU POISSON.				VALUEUR TOTALE.	Numéro.					
		Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivants ou frais, tonneaux.	Morue, sèche, qtx.	Merluches, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Trytte, liv.	Fletan, liv.	Eperlan, liv.	Casparot, barils.	Huitres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.			Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boîtes, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Grano de poisson, tonx.	
	<i>Comté du Cap-Breton.</i>																								
1	De False Bay Beach à Long-Beach.....	41		1210	4	215	2	900	13350	2000	10	21	35					598	298	15		15	15,381	70	1
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport.....			499		80		800	2750	2000	15		15					249	124	12		12	4,508	10	2
3	De Lingam à la Barre sud et à la rivière Sydney.....	21072		540	5	90	2	600	40800	2000	21		20					270	135	46		46	14,350	08	3
4	De Sydney au Bras N.-ouest, aux Fourches Sydney.....			23				1200	3000	3000	45		30					12	6	20		20	2,154	30	4
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël.....			1750		350		150	500	500	120		15					700	350				11,964	00	5
6	Boisdale et rivière George.....			395	20			250	425	425	25		5					190	60				2,468	75	6
7	Petit Bras-d'Or et Boulevardrie.....	48920		5780	35	380	25	150	6000		40		15					1500	630				39,131	30	7
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs.....			475	15	85	10	500	500	500	30		6					85	65				4,368	00	8
9	Sydney-Nord à Ball's-Creek.....			560		75		550	900	900	5		10					200	80				3,890	00	9
10	Louisburg et Kennington-Cove.....	25162		1300		470	18	1060	200	200	5		130					856	144				21,251	58	10
11	Grande et Petite-Lorraine.....			1690		665	18	600	600	600	35		4					1126	153				19,746	40	11
12	Railline.....			400		130		120	50	50	6		20					266	80				3,820	00	12
13	Main-à-Dieu.....	63840		1400		440	20	1000	1000	1000	30		40					332	132				22,840	40	13
14	Baie et rivière Mira.....			540		270	20	600	4000	1000	196		14	6				380	90				11,201	00	14
15	Île Scatarie.....			1170		205	28	3000	3000	3000	35		20					800	45				7,520	50	15
16	Gabarus, Grand-Lac et Belfry.....	115800		2875		330		150	8400	8400	35		5	8				1387	618				40,873	30	16
17	Grand-Narrows et Benacadie.....	1440		359				50			9		1					168	130				2,886	30	17
18	Au nord de la baie de l'Est et Eskasomi.....			150				540		800	46		84					400	50				2,590	00	18
	Totaux.....	276234	41	21116	79	3785	143	5340	74730	21275	668	39	21	259	14	338	400	9804	450	3149	20	73	230,946	61	

Rapport des Pêcheries.

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.																
	Navires.		Bateaux.		Retz à maillet.		Retz à trappe.		Nasses à gaspar rot.		Seines.		Saumon frais, dans la glace, liv.		Saumon en boîtes, liv.		Hareng, salé, barils.		Hareng, frais ou gelé, liv.		Maquereau, salé, barils.		Maquereau, frais ou en cons. (en botr.) liv.				
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		
<i>Comté d'Inverness.</i>																											
1	26		350	5	75	15000	10000	3800	1	800					250		200	10000									
2					30	300	45	1200	400								140	4000									
3					15	200	30	2500	900								220	6000									
4					55	650	112	6000	2000								1050	50000									
5					27	380	45	2000	700								400	7000									
6					16	100	32	2100	900								420	6000									
7					25	250	45	2500	800								850	8000									
8					3	500	42	1800	600								700	3000									
9					3	164	4800	15	300	30	6000	180					900	1000									
10					1	60	1500	13	97	1840	275	9920	3224				2200										
11					32	815	123	3570	1234								185										
12					23	445	69	2080	685								95										
13					24	510	54	900	430								5	460	500								
14					12	240	26	600	290								31										
15					23	420	52	1600	570								52										
16					8	68	12	540	145																		
17					1	26	1500	7	230	16	1740	528															
18					17	320	36	980	264																		
19					34	704	69	2038	610																		
20					16	1000	50	1700	910																		
21					44	1870	161	2770	1590																		
22					2	17	220	15	2300	89	4500	4700															
23					8	95	2300	37	79	2855	269	3040	2025														
24										3330	267	2160	900														
					17	422	11670	95	808	20287	2119	72238	28385	1	800	68	580	3	525	600	18	65007	500	8738	95000	4385	560

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.							MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.							
	Navires.				Bateaux.			Rets à mailier.		Saumon, salet, bairls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salet, bairls.	Maquereau, salet, bairls.	Homard, en conserves, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, bairls.	Egrein, qtx.	Numéro.	
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.										
<i>Comté de Richmond.</i>																			
1	12	230	4125	40	177	1770	208	25000	8124	5	2187	533	81272	3337	10	1181	1		
2	4	109	2115	12	209	2090	233	27820	8346		2968	144	86728	1475	8	1238	2		
3					42	420	62	9800	2940		321	189		285		82		3	
4	17	749	12460	187	189	1890	110	8300	2480		411	334	54340	8623	7	188		4	
5	23	618	10170	170	19	200	22	2800	1000		200					150		5	
6	6	154	1600	22	23	530	45	4000	1450		200					200		6	
7	7	304	3300	50	22	100	180	38500	9500		1700	250				3020		7	
8					83	930	100	7400	3075		835	74	9600			15		8	
9					95	950	190	4500	1850		350							9	
10					56	1200	140	7480	1309		210	230	86880	1490		88		10	
11	2	22	400	7	75	1285	150	15300	2678		2500	390	828	23240	652	105		11	
12	4	99	1195	16	38	855	93	7780	1024		3000	1480	2824	73008	3670	1580		12	
13					75	2285	504	193680	50501		11542	5767	415068	37908	25	7906		13	
					1305	25185	1930				17								

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Division.	ESPECES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.		VALEUR TOTALE.	Numero.
	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Encornet, barils.	Pie, liv.	Poisson commun et mélé, liv.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boite.	\$			c.
<i>Comté de Richmond.</i>														
1 Arichat et Petit-de-Grat.....	1472	1145	10000	20	102	22	226	6900	640	1716	1716	56,689	48	1
2 Cap-Auget et Arichat-ouest.....	52	763	14000	850	182	96	396	71900	.....	1673	60	47,252	92	2
3 Baie-Rocheuse.....	21	90	.....	23	27	4	46	1270	.....	282	10	6,390	80	3
4 D'Escousse et D'Escousse, en bas.....	7	23570	2400	102	296	53	70	1800	25	2841	120	60,454	50	4
5 Rivière Bourgeois.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....	6000	100	40,085	00	5
6 Grandique et Port Saint-Louis.....	.....	.....	10000	20	.....	100	.....	.....	.....	100	50	6,470	00	6
7 Rivière des Habitants et Bassin.....	.....	.....	14000	850	.....	40	.....	.....	.....	450	60	57,540	00	7
8 Port-Macolin et Détroit de Canso.....	.....	.....	.....	488	.....	.....	.....	.....	.....	500	65	14,619	50	8
9 Baie de l'Ouest.....	.....	.....	.....	12	.....	15	.....	.....	.....	170	10	4,523	00	9
10 De Fourchu à Saint-Esprit.....	19	1700	800	24	14	14	.....	.....	.....	501	195	24,327	60	10
11 De L'Archevêque à Pointe-Michaud.....	26	600	940	67	6	32	.....	.....	.....	219	120	21,675	70	11
12 L'Ardoise, en bas, L'Ardoise et Rockdale.....	70	.....	.....	240	.....	28	.....	.....	.....	1225	260	81,387	12	12
13 Grande-Grève et Saint-Pierre.....	61	1412	1412	53	.....	29	.....	.....	.....	479	95	11,106	70	13
Totaux.....	1728	27898	29552	2021	613	441	738	81870	665	16156	1045	482,492	32	32

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Division.	ESPECES DE POISSON.													PRODUITS DU POISSON.		VALEUR TOTALE.	Numero.				
	Morue, séchée, qtx.	Langues et nonnes de morue, brls.	Merluche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Trite, liv.	Pletan, liv.	Eperlan, liv.	Gaspard, brls.	Huitres, brls.	Anguilles, brls.	Encornet, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson commun et mélé, brls.	Huile de poisson, galls.			Peaux de loup-marin.	Poisson employé comme boîtes, brls.		
<i>Comité de Victoria.</i>																					
Anse à la Viande, anse au Naufrage et Burfon's-Beach.	500		50			100							7800	36	264	2	240		8,491	14	1
Étang de la baie Saint-Laurent, à Middle-Harbour.	1495		160			2800	400						36000	94	1180	5	260		20,635	75	2
Pointe Blanche, New-Haven et Neil's Harbour.	6700		565			1300							90000	265	5000	30	710		43,592	92	3
Anse Verte et baie du Nord.	3997		16			400	500						39000	101	2340	20	300		25,075	86	4
Grand-Bras d'Or, Ile aux Oiseaux et New-Campbellton.	200												2000						3,324	70	5
Englishtown, Barachois et anse au Breton.	1200		160			10	6000						2000						26,892	78	6
Wreck-Cove et Path-End.	225		5			110	1500						50						5,342	00	7
Baie du Sud et Middle-Head.	2200		60			370	5000						1750						31,444	50	8
Baddeck et Kemp-Head.	1620					1750							3935						9,461	15	9
Cotés nord et sud de Little-Narrows.	164					300							1330						2,607	80	10
Washabuck.	67					750							1200						1,142	00	11
Iona.	1355												865						10,781	45	12
Totaux.	19723	5	838	1886	70	6100	9700	13330	180	778	176	2070	204800	1193	12115	57	2793	188,742	05		

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION

DE la production et de la valeur des pêcheries dans l'Île du Cap-Breton, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantités.	Taux.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon, salé.....	brls. 336	16	00	5,376	00
do frais.....	liv. 87,312	0	20	17,462	40
do en conserves.....	boîtes. 1,522	0	15	228	30
do fumé.....	liv. 400	0	20	80	00
Hareng, salé.....	brls. 26,870	4	50	120,015	00
do frais, dans la glace.....	liv. 187,000	0	01½	2,337	50
do fumé.....	“ 2,000	0	02	40	00
Maquereau, salé.....	brls. 14,619	14	00	204,666	00
do en conserves.....	boîtes. 10,160	0	12	1,219	20
Homard, en conserves.....	“ 1,055,795	0	14	147,811	30
do frais.....	ton'x. 42	75	00	3,150	00
Morue, séchée.....	qtx. 101,717	4	50	457,726	50
Langues et noues de morue.....	brls. 81	10	00	810	00
Merluche, séchée.....	qtx. 2,502	2	50	6,255	00
Noues de merluche.....	liv. 890	0	50	445	00
Egrefin, séché.....	qtx. 15,570	3	50	54,495	00
Merlan, séché.....	“ 1,941	2	50	4,852	50
Truite.....	liv. 45,570	0	10	4,557	00
Flétan, frais.....	“ 115,693	0	10	11,569	30
Eperlan.....	“ 102,957	0	05	5,147	85
Bar.....	“ 700	0	10	70	00
Gasparot.....	brls. 4,967	4	00	19,868	00
Huitres.....	“ 1,712	4	00	6,848	00
Moules.....	“ 742	6	00	4,452	00
Anguille.....	“ 1,753	10	00	17,530	00
Alose.....	“ 14	10	00	140	00
Encornet.....	“ 5,774	4	00	23,096	00
Plie.....	liv. 81,870	0	05	4,093	50
Petite morue.....	“ 400	0	05	20	00
Poisson commun et mélangé.....	“ 1,884	3	00	5,652	00
Huile de poisson.....	galls. 49,773	0	40	19,909	20
Poisson employé comme boitte.....	brls. 14,945	1	50	22,417	50
do comme engrais.....	“ 80	0	50	40	00
Guano de poisson.....	ton'x. 73	25	00	1,825	00
Peaux de loup-marin.....	nomb're. 534	1	25	667	50
Chien de mer.....	liv. 258,100	0	01	2,581	00
Total.....				1,177,453	55
Total pour 1893.....				1,072,414	89
Augmentation.....				105,038	66

TABLEAU du nombre et de la valeur des navires et bateaux, rets, nasses, etc., employés aux pêches de l'Île du Cap-Breton, et estimation approximative de la valeur du matériel de pêche non compris dans les relevés statistiques de 1894.

Matériel.	Valeur.	
	\$	c.
107 navires, 2,945 tonneaux.....	51,210	00
3,776 bateaux.....	81,985	00
392,159 brasses de rets.....	130,191	00
47 fabriques de conserves.....	36,320	00
91,512 trappes à homard.....	81,500	00
Lignes à main, lignes traînantes, etc.....	17,166	00
Quais de pêche, maisons et divers.....	79,389	00
Vapeurs, semailles, canots, etc.....	9,950	00
33 rets à éperlan.....	3,909	00
4 rets à trappe.....	2,050	00
7 seines.....	1,550	00
Total.....	495,220	00

NOUVELLE-ÉCOSSE—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés
poisson, et du nombre total d'hommes employés, etc.,

Numéro.	QUARTIER.	BATEAUX.			MATÉRIEL DE PÊCHE.						Hareng.			
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailier.		Nasses.		Lignes traî-nantes.		Saumon, frais, dans la glace, liv.	Salé, brls.	Fumé, liv.	
					Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.				
<i>Comté d'Antigonish.</i>														
1	Havre au Bouche.....	32	470	38	16300	788	.....	.....	24	213	.....	348	.....
2	Linwood, Cap-Jack et Petite Tracadie	33	497	36	19120	691	.....	.....	14	139	.....	400	332
3	Tracadie et Bayfield.....	26	393	20	13235	1111	.....	.....	.....	.....	.....	5600	135
4	Monk's-Head, côté sud et nord du havre d'Antigonish.....	26	443	33	26660	2133	.....	.....	9	113	14400	223	.....
5	Lakevale, Anse Ballantyne et côté sud du Cap-George.....	24	515	47	15600	978	.....	.....	31	356	3600	335	.....
6	Côté nord du Cap-George et George- ville.....	27	486	48	12500	479	.....	.....	34	449	2000	143	.....
7	Anse Maligne, et ruiss. du Docteur, Arisaig, Knoidart et Moidart.....	32	429	47	12000	1096	.....	.....	19	224	11900	175	.....
	Totaux.....	200	3233	278	115415	7276	.....	.....	131	1494	37900	1691	.....
	Valeur.....\$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7580	7610	.....
<i>Comté de Colchester.</i>														
1	Sterling.....	17	220	19	500	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Stewiacke.....	47	226	65	590	315	.....	.....	.....	.....	4500	.....	.....
3	Cinq-Iles.....	8	220	16	.....	.....	.....	2	550	8	180	2200	.....
4	Economie.....	9	250	18	3020	615	.....	.....	8	2900	.....	12750	10800
5	Petite rivière à l'Achigan jusqu'au village Highland.....	16	540	32	4925	1085	.....	.....	6	1650	.....	19825	.....
6	Grand-Village et Queen's-Village...	20	578	40	6505	1495	.....	.....	.....	.....	.....	35260	.....
	Totaux.....	117	2034	190	15540	3710	16	5100	8	180	74535	10800
	Valeur.....\$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14907	216

Rapport des Pêcheries.

Quartier N° 2.

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantité de
dans la province de la Nouvelle-Écosse, pour 1894.

Maquereau	Merluche.		Morue, séchée, qtx.	Séchée, qtx.	Nonés de, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan.	Achigan, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boîtes, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	VALEUR TOTALE.
	Salé, brls.	Frais ou en conserves, en boîtes, livres.																Homard, en boîtes, liv.
84	68	10	15	13	100	1500	.....	43	.....	10	.....	60	84	.....	\$
51	74500	53	14	30	14	300	1200	.....	44	27	100	.....	80	100	.....	3,634
26	42000	.....	25	.....	.....	.....	800	3000	.....	28	119	20	.....	20	70	.....	14,611
.....	38400	49	8	12	.....	2000	8000	.....	36	.....	75	.....	50	132	.....	8,376
68	24500	325	461	593	68	.....	.....	.....	61	.....	.....	.....	860	238	.....	71,218
76	17300	319	685	1281	60	.....	.....	.....	27	.....	.....	.....	1080	184	.....	10,705
42	44500	66	221	527	27	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	420	96	.....	9,344
347	42000	199200	905	1399	2458	182	3200	13700	.....	254	146	205	.....	2570	904	.....	11,565
4858	5040	27888	4074	3498	1229	637	320	685	.....	1016	584	2050	.....	1028	1356	.....	69,453
.....	29600	.....	.....	.....	.....	500	12000	.....	.....	30	2	.....	30	150	.....	5,054
.....	77	.....	.....	.....	2700	.....	300	143	.....	.....	.....	62	.....	.....	2,392
.....	9	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	827
.....	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82	.....	.....	3,656
.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	177	.....	.....	5,755
.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	176	.....	.....	8,822
.....	12000	300	143	30	2	500	.....	30	150	.....
.....	4144	387	.....	.....	390	600	30	572	120	20	5000	.....	45	75	.....	26,506

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						Saumon, frais dans la glace, liv.
		Navires.				Bateaux.		Rets à mailles.		Rets à éperlan.		Nasses.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
<i>Comté de Cumberland.</i>														
1	Pugwash, Port-Philippe et rive du Golfe.....				141	5965	511	1400	379	53	1325			
2	Wallace.....				25	200	40	700	290	16	480			
3	Rivière Philippe.....							170	70	9	25			2000
4	La Planche et Nappan.....							127	70					225
5	Minudie à la riv. aux Pommes.....				5	100	8	127	70					440
6	Advocate.....				9	280	21	310	100					250
7	Ile Spencer et Port-Greville.....	1	80	100	4	10	225	20	625	249				
8	Parrsborough.....	1	30	300	4	7	170	16	460	230			1	25
	Total.....	2	110	400	8	197	6940	616	3792	1388	78	1830	3	85
	Valeur.....													1123

Rapport des Pêcheries.

la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouv.—Écosse—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.													PRODUITS DU POISSON.			Valeur.	Numéro.		
	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves (en boîtes), liv.	Morue, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Filetan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Huile de poisson, galls.			Poisson employé comme boîte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.
4	1200			5	518602						61200	50	99		2	1246	2500		\$ cts.	1
								500			16000	200	400	4	5				79,487 00	2
								1000				570		15	10				3,352 00	3
											500	70		5	5				3,030 00	4
239	1000														155				400 00	5
186	300				1000	75	28									15			1,638 00	6
65	2000	300				90	25	48								20			1,578 00	7
						105	25	29		650						15			1,668 00	8
										1400									1,636 00	
494	4200	600			5	519602	270	78	77	1500	2050	77700	890	499	19	177			92,789 00	
2223	42	12	70	72744	1215	273	192	150	205	3885	3560	1996	190	1770	20	1869	1250			

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Ecosse—Suite.

QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.								ESPÈCES DE POISSON.															
	Navires.		Bateaux.		Rets à maillet.		Rets à pièges.		Seines.		Rets à éperlan.		Nasses.		Lignes à trait nantes.		Saumon, frais, dans la glace, liv.		Saumon, fumé, liv.		Hareng, salé, brls.		Hareng, frais ou gelé, liv.		Maquereau, salé, brls.			
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
<i>Comité de Guysborough.</i>																												
1 Ecum Secum.....	65	900	74	900	560	3	180	110	3	180	110	4	20	4	20	1100	140	40	40	120	350	80	350	80	350	80	350	
2 Marie-Joseph.....	47	1000	62	1400	900	2	160	80	2	160	80	3	15	3	15	950	250	350	350	400	8400	500	400	10	4	10	4	
3 Liscombe, baies des Es-pagnols et Geoggrin.....	120	2800	150	4500	2700	2	180	100	2	180	100	7	35	7	35	950	250	350	350	400	8400	500	400	10	4	10	4	
4 Baie et rivière Ste-Marie.....	45	600	60	1800	1000	500	2	130	110	500	2	130	110	4	20	900	80	360	360	600	200	600	15	5	15	5		
5 Havre du Vin.....	20	350	27	1650	500	500	50	3650	1000	1000	1000	15	60	15	60	450	450	460	460	1200	670	25	9	25	9	25		
6 Havre et lac aux Sauvages.....	50	950	75	3650	1000	3	200	250	3	200	250	4	20	4	20	1600	80	480	480	30	10	30	10	30	10	30		
7 Havre Holland et rivière aux Sauvages.....	17	800	12	1000	500	661	108100	35295	2	200	51	1505	570	9	135	1	8	160	800	10	7360	55200	2385	11	2385	11		
8 Port-Beckerton.....	54	1350	62	4050	1525	280	32100	8020	29	7000	4	1200	920	2	40	6000	6000	1060	1060	2051	49000	525	12	525	12	525		
9 Havre du Pêcheur.....	30	750	50	4000	1200	272	40120	9486	40	4600	6	710	600	2	40	4000	4000	2051	49000	407	13	407	13	407	13	407		
10 Havre du Pays et havre d'Isaac.....	72	1200	95	2670	1300	492	81201	16429	6	120	6	1100	660	6	120	10424	10424	4017	189000	1435	14	1435	14	1435	14	1435		
11 Du havre Isaac à White-head.....	8	195	5100	36	646	28018	661	108100	35295	2	200	51	1505	570	9	135	1	8	160	800	10	7360	55200	2385	11	2385	11	
12 De Whitehead à Canso, y compris Tittle.....	2	31	620	8	215	10000	280	32100	8020	29	7000	4	1200	920	2	40	6000	6000	1060	1060	2051	49000	525	12	525	12	525	
13 Canso à la riv. au Saum. de conté d'Antigonish, y comp. l'anse de Cook, Guysborough, la côte Nord et Canso.....	11	325	4329	54	458	9160	492	81201	16429	6	120	6	1100	660	6	120	10424	10424	4017	189000	1435	14	1435	14	1435	14	1435	
Totaux.....	21	551	10049	98	2155	56876	287231	80415	71	11800	79	5365	8400	17	295	5	68	733	2888	10	34024	1050	19168	293200	4981	4981	4981	
Valeur.....																												

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Écosse—Suite.

Quartier.	ESPÈCES DE POISSON.													PRODUITS DU POISSON.			Numéro.								
	Maquereau, frais ou en conserves (en boîtes), liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	Morue, sèche, qtx.	Merluche, sèche, qtx.	Egrehn, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Plélan, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gaspard, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Encornet, barils.	Pile, liv.		Petite morue, ou poisson congelé, liv.	Poisson commun et mélange, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson empl. comme boîtes, barils.	Poisson empl. comme engrais, barils.	Valeur.		
<i>Comté de Guysborough.</i>																									
1 Ecum Secum.....		32000		450		80	1600	460	500			10	64	15	481000				260	460	150	9,193	00	1	
2 Marie-Joseph.....		58800		750	40			260	1200				90	20	26750				450	600	240	14,356	00	2	
3 Liscombe, baie des Espagnols et Gégogrin.....		76150		1700	20	100	2950	3200	1500			195	240	45	25800				950	900	380	27,341	00	3	
4 Baie et rivière Ste-Marie.....		35620		175	15	25	8900	2000	2500			60	25	12	10400				125	200	175	11,898	00	4	
5 Havre au Vin.....				190			500	600	1000			5	10	10	10200				100	150		3,508	00	5	
6 Havre et lac aux Sauvages.....		38400		120		20	800	250	900			45	10	22	10300				75	300	190	10,088	00	6	
7 Havre de Holland et rivière aux Sauvages.....		600		60		15	6000	240					5	10					40	125		3,618	00	7	
8 Port de Beckerton.....		52000		140	10	20	500					10	80	25					90	700	262	16,351	00	8	
9 Havre du Pêcheur.....		22000		150	20	30		1200	1000			4	10	40	9				85	175	110	8,318	00	9	
10 Havre du Pays et havre Isaac.....		62300		195			1300	200	2000			30	15	20	10400				100	260	310	13,865	00	10	
11 Du havre Isaac à Whitehead.....		16400		8699	268	3456	1255	6300	106454			847	65	268	100				18837	3352	2000	220,617	00	11	
12 De Whitehead à Canso, y compris Tittle.....		107000		5450	545	1090	1090	975	4000			106		65	2100				9535	2400	1400	118,088	00	12	
13 De Canso à la riv. Saumon.....		291800		2202	284	1378	128	1700				46		12	3500				9864	3528	250	101,196	00	13	
14 De la riv. au Saumon à la ligne du comté d'Antigonish, y compris l'anse à Cook, Guysborough, la riv. Nord et Canso.....		200400		1871	308	1342	69	2150				429		38	900				8898	1250	300	94,730	00	14	
Totaux.....	616300	1160322	20	22152	1510	7643	2542	33675	119864	280650	1000	1787	614	602	6748	5050	4300	5018	48950	14400	5767	653,837	00		
Valeur.....	\$ 73956	162445	1500	99684	3775	26750	6355	3368	11886	1403	100	7148	4298	6020	28992	252	215	7527	19583	21600	2884	.....	.....

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Numéro.	QUARTIER.	HOMARD.		MORUE.		MER-LUCHE.		ESRÈRES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.				VALEUR. \$			
		En conserves, liv.	Vivant ou frais, tonneaux.	Sèche, qtx.	Langues et noues, brls.	Sèche, qtx.	Noues, liv.	Breftin, qtx.	Merlan, qtx.	Trytte, liv.	Pletan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Binornet, brls.	Phe, liv.	Poisson commun et miel, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîtes, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.		Peaux de loup-marin, nombre.		
<i>Comté d'Halifax.</i>																									
1	Côte Nord.....		1	90		50	30	15				10						1000	10	80	1			4281 50	
2	Sainte-Marguerite-Est.....		1	60		20	30	25				4						150	2	45	8			2663 00	
3	Havre aux Sauvages.....		1	1300		250	1000	1700				40						800	30	1000	130			55407 50	
4	Anse à Peggy.....		1	150		70	120	185				13						400	25	180	25			7422 00	
5	Dover.....		20	600		250	800	300				25						300	12	800	120			19687 50	
6	Prospect.....		14	1000		500	400	900				48						15000	20	500	75			22048 50	
7	Baie Terence.....		10	1050		150	250	150				60						18000	50	800	80			22897 50	
8	Pennant.....		14	1500		80	160	50				50						5000	15	850	90			13304 50	
9	Sambro.....		10	700		200	310	175				15						3000	10	750	35			23576 00	
10	Havre de Ketch.....		3	40		40	300	450				10						600	10	300	25			5959 50	
11	Anse au Hareng.....		1	800		10	45	75				1						200	5	560	180			2045 50	
12	Anse au Hareng.....		1	10		4	45	75				1						300	3	210	1			21249 50	
13	Anse Ferguson.....		3	25		2	40	60				1						300	2	85	20			1699 00	
14	Bedford.....		3	600		1054	2	2				4						100	1	20	1			4301 00	
15	Halifax.....		222	1096		4606	2	2				4						480	4	1800	86			9033 50	
16	Passage de l'est et de l'île du Diable.....		922	1096		219	59	100				60						11455	4	580	70			3715 50	
17	Lawrencetown et Baie des Vaches.....		629	4606		20	40	500				14						10810000	3	400	60			7897 50	
18	Seaforth et Havre Trois-Brasses.....		25300	575		56	192	500				94						2380	9000	287	2000	284		30972 00	
19	Chezercocok-Ouest.....		718	575		57	58	1000				34						1400	1000	48	410	46		5273 50	
20	Chezercocok-Est.....		40416	4520		32	23	1000				407						3425	4600	12	380	44	250	10505 00	
21	Havre Fetpswick.....		50496	524		227	104	160				10						5000	1000	8	430	28		7163 50	
22	Havre Musquodoboit.....		10800	630		32	23	1000				8						2990	200	330	30	500		30491 00	
23	Jeddore.....		25536	330		73	27	290				164						5550	200	420	34	100		11581 00	
24	Havre aux Moules et Tête de Hibou.....					53	18	400				3						2090	2090	250	16	250		7372 50	
25	Havre du Navire.....																								
26	Havre de Plaisance.....																								

27	Tangier.....	598		132		28	450	2000	1000	13	16	5													7151 50
28	Havre de Pope et île Gerrard.....	437		64	12	17	100	1920			3	2													10847 00
29	Baie Surry, Tête de Taylor et Mushaboon.....	1100		128	340	22	225				4	4													36201 00
30	Sheet-Harbour et île Sobro.....	665		74	5	5	1225				30	5													20807 00
31	Havre au Castor et rivière et Saumon.....	112		7	7	4	650				1	1													2117622 00
32	Quoddy et anse Harrigan.....	75		12		12																			911887 00
33	Rivière Moser et anse Smith.....	92		14		14																			695 00
34	Baie Mitchell et Ecuin Secum.....	254		40		40		2900			2														12386 00
Totaux.....		887804	127	26362	113	4887	6645	2864	1959	7545	204803	81700	1131	6613	146	523	45000	195	17728	2005	39850	30			485,333 00
Valeur.....		\$124204	9525	118629	115	12217	3322	10024	4897	755	20480	1585	4524	4630	1460	210	2250	293	7091	3006	1930	30			

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.								Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	
		Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à éperlan.		Nasses.		Lignes traî-nantes.				
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.			Valeur.
<i>Comté de Hants</i>																		
1	Maitland à Shubénacadie					42	229	42	2480	345						15680		
2	Shubénacadie au Grand-Lac					64	272	64	1285	320						2380		
3	Noël à Walton					9	260	11	2800	835						10040	10	
4	Hants-ouest	1	8	200	2	21	685	24	2665	1000			3	250	3	4170	120	
	Totaux	1	8	200	2	136	1446	141	9230	2500			11	485	3	32270	130	
	Valeur	\$															6454	585
<i>Comté de Pictou.</i>																		
1	Pictou-ouest					135	2750	139	2659	1140	3	75			400	2100		50
2	Ile Pictou					58	1160	112	850	250								100
3	Division Centrale																	
4	Division Sud					30	580	42	3190	1955	3	24			17	102		50
5	Ile Merigomish					12	180	21	1200	2400								
6	Grève Nord					4	60	4	800	1600	1	30						
7	Etangs					17	255	30	1380	2760	1	30						
8	Lismore					10	150	15	850	1700								
	Totaux					266	5135	363	10929	11805	8	159			417	2202		43580
	Valeur	\$															8716	900

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Espèces de poisson.	ESPECES DE POISSON.															PRODUITS DU POISSON.		Numéro.				
	Hareng, frais, ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Morue, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.		Poisson employé comme boîtes, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	VALEUR.	
										487										5,084	1	
								755	94						68					1,607	2	
				63				600	10						88					3,316	3	
	8500			159	10	12270	4900	175	184					148	3700	6750				6,685	4	
	8500					222	10	12270	4900	1530	775				304	3700	6750	85		70	16,692	
	170					999	35	1227	245	153	3100				3040	185	337	127		35		
				20	402278	20		300	12000			25		6				955	1960	60,117	1	
				6	264000	10												200	1300	38,519	2	
								1000	16000	300	250	100	25	100			20	200	1300	3,505	3	
77400		18		39800	144				5300									60	200	10,702	4	
				133000					6000									90	600	21,155	5	
				188906																1,940	6	
																		110	900	29,402	7	
																				950	8	
77400		44		1027984	174		1300	39300	300	250	125	25	215				20	1415	4960	166290		
774		616		143918	783		130	1965	30	1000	500	175	2150				30	2123	2480			

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 2, Nouvelle-Ecosse, avec un état comparatif de l'augmentation et de la diminution pour les années 1893 et 1894.

Articles.	Quantités en 1894.	Taux.	Totaux.	Augmen-	Diminu-
				tion.	tion.
		\$ c.	\$	Quantité.	Quantité.
Saumon, salé..... brls.	10	16 00	160		2
do frais..... liv.	251,634	0 20	50,326		8,385
do en boîtes..... "		0 15			1,112
do fumé..... "	2,175	0 20	435	35	
Hareng, salé..... brls.	39,462	4 50	177,579	9,124	
do frais..... liv.	428,950	0 01	4,290	332,450	
do fumé..... "	19,900	0 02	398	6,900	
Maquereau, salé..... brls.	10,175	14 00	142,450		676
do en boîtes..... liv.	669,300	0 12	80,316		82,550
Homard, en boîtes..... "	3,824,512	0 14	535,433	192,669	
do frais..... tonn.	147	75 00	11,025	15½	
Morue, séchée..... qtx.	50,171	4 50	225,771		3,325
do langues et noues..... brls.	11½	10 00	115		½
Merluche, séchée..... qtx.	7,796	2 50	19,490	1,239	
do noues..... liv.	9,103	0 50	4,551		870
Egrefin..... qtx.	10,777	3 50	37,719	1,759	
Merlan..... "	4,578	2 50	11,444	1,678	
Truite..... liv.	63,390	0 10	6,339		1,240
Flétan..... "	325,717	0 10	32,571	80,626	
Eperlan..... "	207,360	0 05	10,368	27,119	
Achigan..... "	3,130	0 10	313		2,343
Gasparot..... brls.	5,230	4 00	20,920	1,109	
Huitres..... "	800	4 00	3,200	46	
Moules..... "	1,300½	7 00	9,103	76	
Anguille..... "	1,189	10 00	11,890	210	
Alose..... "	981	10 00	9,810		365
Encornet..... "	6,800½	4 00	27,202		1,145½
Plie..... liv.	53,750	0 05	2,687	11,300	
Petite morue..... "	11,050	0 05	552	8,300	
Poisson commun..... brls.	5,318	1 50	7,977	2,441	
Huile de poisson..... galls.	69,307	0 40	27,722	22,993	
Peaux de loup-marin..... nomb.	30	1 00	30		21
Poisson employé comme boitte..... brls.	20,000	1 50	30,000	4,196	
Produits du poisson empl. comme engrais..... "	17,427	0 50	8,714	13,245	
Total.....			1,510,900		

ÉTAT COMPARATIF de la valeur des pêches dans chaque comté du district n° 2, Nouvelle-Ecosse, pour les années 1893 et 1894.

Comté.	Valeur en 1893.	Valeur en 1894.	Augmenta-	Diminution.
	\$	\$	\$	\$
Antigonish.....	71,936	69,454		2,482
Colchester.....	22,448	26,506	4,058	
Cumberland.....	86,374	92,792	6,418	
Guysborough.....	593,143	653,837	60,694	
Halifax.....	498,883	485,333		13,550
Hants.....	13,014	16,692	3,678	
Pictou.....	141,807	166,290	24,483	
Total.....	1,427,605	1,510,904	99,331	16,032
Augmentation.....		83,299	83,299	

Rapport des Pêcheries.

RELEVÉ des engins de pêche du homard, etc., et autre matériel, employés pour cette industrie dans le quartier n° 2, pendant la saison de 1894.

QUARTIER.	ENGINS DE PÊCHE, ETC.				Nombre d'hommes employés.	AUTRE MATÉRIEL.							
	Trappes.		Homarderies.			Réfrigérateurs et glacières.		Boucans et poissonneries.		Jetées et quais.		Steamers et semailles.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	\$	\$			\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$		
Antigonish.....	13204	9060	6	5580	129		68	1164	3	800	3	140	
Colchester.....	2300	1500	2	500	20				1	100			
Cumberland.....	26256	14075	25	24757	439		11	110					
Guysborough.....	77750	42025	28	29500	523	22	14730	508	13281	234	7028	30	12075
Halifax.....	46360	14112	29	15775	336	9	700	959	26059	711	15780	3	1700
Hants.....								8	90	1	30		
Pictou.....	36500	17330	23	29880	434			11	795	14	1912		
Totaux.....	202370	98102	113	105992	1881	31	15430	1565	41499	964	25650	36	13915

TABLEAU du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés aux pêches du quartier n° 2, Nouvelle-Écosse, et estimation approximative de la valeur d'autre matériel de pêche, pour l'année 1894; aussi, du nombre d'hommes employés.

Articles.	Valeur
	\$
102 navires, 2,859 tonneaux.....	72,719
5,839 bateaux.....	119,632
760,367 brasses de rets à mailler.....	145,950
86 rets à pièges.....	14,700
497 seines, 47,350 brasses.....	77,610
35 nasses.....	5,738
103 rets à éperlan.....	2,284
2,148 lignes traînantes, etc.....	8,979
202,370 trappes à homard.....	\$98,102
113 établissements de conserves.....	105,992
36 steamers et semailles.....	\$13,915
31 réfrigérants et glacières.....	15,430
1,565 boucans et poissonneries.....	41,499
964 jetées et quais.....	25,650
	96,494
Total.....	748,200

Nombre d'hommes employés sur des navires.....	657
do do bateaux.....	6,888
do do pour encaquer, nettoyer et mariner le poisson...	900
do do dans les homarderies.....	1,881

10,326

NOUVELLE-ÉCOSSE.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés poisson, et du nombre total des hommes employés, etc.—

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						Saumon frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, frais, liv.	Homard, vivant ou frais, ton x.	Morue, sèche, qtx.
		Navires.			Bateaux.			Rets.		Nasses									
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.							
<i>Comté d'Annapolis.</i>			\$		\$		\$		\$		\$								
1	Margaretsville	4	98	2940	22	12	240	21	1200	600	1	300	3000	650			5	688	
2	Port-George					19	380	35	2000	1000	1	300	3000	470		1000	6	380	
3	Port-Lorne	1	22	660	4	19	380	39	3000	1500				597			6	486	
4	Hampton	1	25	750	6	17	340	26	1400	700				493			7	700	
5	Anse Phinny et anse Young					16	320	28	1700	850				300			12	900	
6	Anse Parker					16	320	29	1500	750				300			12	270	
7	Hillsboro et anse Delap					28	560	40	2800	1400				590			15	440	
8	Batture Victoria et Granville en bas	7	268	8040	80	30	600	52	3000	1500				200			7	6113	
9	Anse Thorn jusqu'à la Traverse	1	22	660	4	10	200	20	900	450	4	600		50	20000	800		50	
10	Clementsport et rivière à l'Ours	2	26	780	10	25	500	40	600	300	10	2000		50	214000	2000	2	449	
11	Annapolis-Est à la ligne du comté								3500	1700	7	350		6500					
12	Rivière Lequille									1	50			3050					
13	Rivière Round Hill et eaux intérieures													1000					
	Totaux	16	461	13830	126	192	3840	330	21600	10750	23	3300	13550	3700	234000	3800	72	10476	
	Valeur	\$												2710	16650	4680	190	5400	47142

Rapport des Pêcheries.

DISTRICT N° 3.

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de dans la province de la Nouvelle-Écosse, pour l'année 1894.

Langues et noues de ue, p.	ESPÈCES DE POISSON.														PRODUITS DU POISSON.				Valeur TOTALE.	Numéro.
	Merluche, sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egreffin, qtx.	Mentan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Alose, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guanos de poisson, ton x.			
4	125	75	2500	1850		4600												\$	c.	
2	275	100	275	190		5000							205	355	75	12		21,218	00	1
5	500	250	240	200		5800							250	425	60	22		8,138	00	2
4	570	250	540	420		5000							300	400	40	15		9,571	00	3
3	155	300	1000	340		4500							300	410	80	10		12,282	50	5
3	300	150	400	310		2000							205	300		30		7,677	00	6
2	481	350	400	400		3500							380	400		25		10,884	50	7
10	4200	2100	5000	2750		77380							1000	1200		40		76,096	50	8
	150		200	15										40	25			2,035	00	9
	800		850	220		2300							250	200	40	30		17,000	50	10
						1000												5,100	00	11
						600												1,990	00	12
						9000												1,220	00	13
34	7556	3575	11405	6695	10800	2000	2200	475	700	32	180	1000	3110	4040	370	224		184,851	50	
340	18890	1787	39918	16737	1060	11008	100	220	1900	4900	320	1800	50	1244	2020	185	5600			

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.				Numéro.					
	Navires.		Bateaux.		Refs à mailier.		Trappe à piège.		Nasses.		Seines.		Hareng.			Maquereau, saie,				
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Saie, dans la glace, liv.	Saie, bris.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Maguereau, saie, bris.	
<i>Comté de Digby.</i>																				
1	20	950	26500	231	5	145	9	375	152	2	150	4	750	1800	160	5000	2000	2000	1	
2					9	270	19	240	99	1	1000	5	840	2350	20	50	1000	800		2
3					8	240	16	470	200											3
4					10	300	20	550	200						300		1500			4
5					7	200	13	250	100						300		9000			5
6					34	1020	68	2000	844						125					6
7					16	480	30	990	405											7
8					16	480	30	990	405											8
9	1	34	1000	9	9	270	18	525	220	1	1500	2	300	250						9
10					33	990	70	1980	836						250					10
11					7	200	14	300	110											11
12					12	360	24	320	115											12
13					4	120	7	240	98											13
14					8	240	16	500	200											14
15					5	150	10	220	88	2	3200	1	500							15
16					24	700	48	390	140	1	1500	1	100							16
17					12	360	24	420	150											17
18	2	25	600	12	25	750	50	4000	1844			2	200							18
19					8	240	16	320	125											19
20					15	870	36	870	350											20
21	1	10	200	3	12	240	28	180	100											21
22	24	489	19500	176	40	3400	75	18000	7200			10	600	2500						22
23	12	363	7200	91	59	1940	118	6425	3800			5	300	1000						23
24	7	185	5200	59	36	2060	72	7000	3540											24
25	67	1996	60200	581	398	15545	861	46605	20916	4	6200	30	3390	8400	4425	2985	86500	58925	25	
															885	13432	4325	1179	250	
															Total.....		Valeur.....		\$	

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

Numéro.	District.	ESPECES DE POISSON.						PRODUITS DU POISSON.						VALEUR TOTALE.	Numéro.						
		En conser- ves, liv.	Homard. Vivant ou frais, tonneaux.	Morue.		Merluche.		Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Egrefin, expédié frais, liv.	Moules, brls.	Alose, brls.			Encornet, brls.	Huile de poisson, galls.	Merluche, fumée, boites.	Poisson employé comme botte, brls.	Poisson employé comme engrais, b.	Merluche, fumée, (conserves) liv.
<i>Comté de Digby.</i>																					
1	Digby	15108	31	3500	10	1000	7800	9600	400	51200	75				6000	1600	3400	400		98,593 52	1
2	Bayview			80	3	250	280	80	50	1000	10				280		40	30		2,568 00	2
3	Grande-Anse.			35	3	250	320	120	18	500					357		50	40		1,672 00	3
4	Rossway			120	4	500	820	150	16						800		100	50		3,335 00	4
5	Waterford			25	2	120	175	40	10						100		15	10		1,187 50	5
6	Centerville		10	300	4	2000	4500	680	40	750					2400	550	300	80	70000	23,840 00	6
7	Anse Sabieuse		6	70	2	240	275	50	40	1000					225		30	10		2,007 50	7
8	Anse au Vison.		4	100	4	800	1200	120	10	1000					800		80	50		4,320 00	8
9	Petite-Rivière.		5	250	3	1750	2750	1100	40						1750	500	180	25		13,232 50	9
10	Anse de White.			300	2	450	700	400	10	500					450		60	20		2,280 00	10
11	Gr. Grève et anse à la Baleine		10	300	2	1200	1800	200	25						1100		130	10		7,292 50	11
12	Traverse Est.		10	130	3	560	725	80	25						550		60	10		3,815 00	12
13	Baie Sainte-Marie.					100	125	25	300						250		30			3,127 50	13
14	Weymouth.		5					25	10								4			489 50	14
15	Anse de White.		5	50	2	360	500	150	40								25			2,945 00	15
16	Pointe de l'Eglise		5	125	3	80	100	80									7			1,591 50	16
17	Météghan.		3	150	2	100	125	130	400								75			4,520 00	17
18	Chéticamp		3	350	2			40	125								30			1,567 50	18
19	Sainte-Marie.		5	350	4			120									60			2,440 00	19
20	Anse de Smith.			80	1	160	200	10	16	1000	100				28000		600	150		6,167 50	20
21	Westport			375	15	8600	2000	17000	22000	56000	180000				38	28000		4200	300	289,327 00	21
22	Freeport			80	9500	12	6000	1750	9800	12000	22000				25	13500		2100	350	141,120 00	22
23	Tiverton			9500	110	3800	900	2700	8000	8000					18	5000		1800	150	75,354 50	23
	Total	24668	674	40445	93	35620	27045	42340	43575	142950	180000	185	32	81	61555	2650	13377	1685	139500	691,794 02	
	Valeur	3454	50550	182002	930	89050	135222	148190	108637	14215	3600	1295	820	324	24622	6360	6688	842	16740		

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	DISTRICT.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.							
		Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.		Nasses.		Seines.			
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	
	<i>Comté de King.</i>		\$		\$		\$	\$					\$		
1	Avonport.....				25	400	25	2000	750		1	500	300		
2	Bout Island.....									1	750	400			
3	Ile Longue.....									2	1000	500			
4	Starr's Flats.....									3	2000	1000			
5	Kingsport.....				1	25	2	600	300	2	900	500			
6	Medford.....									3	300				
7	Blomidon.....	1	19	300	4	2	50	4		2	600	300			
8	Havre de Baxter.....				19	500	36	1200	600	9	1750	2000			
9	Havre de Hall.....	4	70	1000	11	25	625	50	1800	900					
10	Pointe de la Chasse.....									1	500	250			
11	Ruisseau de Chipman.....				3	60	6	600	300	1	400	200			
12	Rocher-Noir.....				5	100	10	800	400	2	200				
13	Harbourville.....				3	60	6	1000	500	2	500	250			
14	Morden.....				3	60	6	200	100	6	1200	600			
15	Baie de Scott.....				3	60	6	100	50	2	400	200			
16	Quai Ogilvie.....	1	15	400	2	4	80	8	100	3	900	450			
17	Aylesford.....														
18	Gaspereau.....														
	Total.....	6	104	1700	17	93	2020	159	8400	3950	7	700	35	11400	6950
	Valeur.....	\$													

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouv.—Ecosse—Suite.

Saumon frais, dans la glace, liv.	Hareng salé, bris.	Hareng fumé, liv.	Homard, vivant ou frais, ton x.	Morue sèche, qtx.	Merluche sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, bris.	Alose, bris.	PRODUITS DU POISSON.			VALEUR TOTALE.	Numéro.	
													Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, bris.	Poisson employé comme engrais, bris.			
				20							1400	8				\$	c.	
												29				5,770	00	1
												22				250	00	2
												80				220	00	3
												12	40	90		800	00	4
	8			25				1000	500			9		30		483	50	5
	40			12				300	300			5		60		399	00	6
	30	12000						300				5		300		605	00	7
9000	570	8000		240		160	160							500	150	290		8
18000	900	85000	2	300		180	150					10		75	250	400		9
2000	45			25		17	15							200	30	75		10
2500	200			80		20	12							220	40	90		11
1000	500	55000	1	150		40	60							300	75	95		12
8000	600	60000		60		30	30							60	50	100		13
1800	50			50		16	12							20	40	50		14
500	60	10000	2	40		40	20					100		70	20	160		15
1400	200			70	10	25	18		700					35	40	125		16
2000								1500			1000							17
46200	3203	230000	5	1072	10	528	477	2200	1600	800	2400	271	1780	735	1565			18
9240	14414	4600	375	4824	25	1848	1193	220	160	80	9600	2710	712	367	782			

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Écosse—Suite.

District.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.				Homard.	Numero.							
	Numero.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Navires.	Bateaux.	Reis à maillet.	Reis à piège.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.			Valeur.	Saumon.	Hareng.	Maguereau, salet, bris.	Conserves, liv.	Traits ou boites, liv.	
<i>Comté de Lunenburg.</i>																					
1 Chester.....	1	30	500	8	150	3000	140	25000	4000	33	12000	12	9000	3200	110	50000	110	50000			
2 Bare Mahone et Pointe Martin.....	23	1500	58000	265	200	3000	95	16500	2400	14	5500	10	6000	1800	50	150000	50	150000			
3 Pointe au Renard.....	1	39	750	10	85	1450	118	34000	2600	14	6000	17	12500	6500	200	700	200	700			
4 Anse au Moulin.....	5	.....	.....	.....	75	1350	75	26000	1750	9	4000	15	10000	4200	150	10000	150	10000
5 Lodge.....	6	.....	.....	.....	25	750	30	20000	1200	4	1500	12	7000	3800	50	100	50	100
6 Anse Nord-Ouest.....	1	14	150	3	25	1600	60	25000	1600	2	800	20	12000	6500	175	7000	175	7000			
7 Aspotogan.....	8	.....	.....	.....	25	700	35	15000	1250	2	800	10	6000	3000	100	38400	100	38400
8 Beeches.....	9	.....	.....	.....	42	1000	52	25000	1600	12	7000	12	7000	3000	75	100	75	100
9 Blandford.....	10	.....	.....	.....	95	2300	95	65000	4000	12	4500	16	11000	5000	375	100	375	100
10 Petit-Tancook.....	45	.....	.....	.....	2000	40000	2000	6	2000	10	5000	3000	20000	75	70	10000	70	10000
11 Grand-Tancook.....	175	.....	.....	.....	6000	200130000	10000	10	4000	32	25000	10000	10000	450	300	19200	300	19200
12 Anse Profonde.....	25	.....	.....	.....	400	30	15000	800	3	800	8	5000	900	650	40	100	40	100
13 Lunenburg à l'île à la Croix.....	75	6000	450000	1200	200	9000	184	29453	17464	38	10600	4	470	750	500	211320	500	211320			
14 Rivière La Have, anse Ritecy et Dublin.....	63	4410	375000	882	254	10450	186	36000	18000	30	12000	5	550	950	223	.....	223	.....		
15 Petite Rivière à la ligne de comté.....	8	560	39000	1112	187	3610	150	24800	12400	5	2100	4	350	800	75	.....	75	.....		
Totaux.....	172	12553	923340	2480	1645	46510	1490	526753	81064	180	65800	187	116870	53400	2493	318920	2493	318920			
Valeur.....														4041	521	142110	10350	320	24930	44649	52650

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

District.	ESÈCES DE POISSON.											PRODUITS DU POISSON.				Valeur TOTALE.	Numero.			
	Sèche, qtx.	Langues et nones, bris.	Merluche, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Bperlan, liv.	Gasparot, bris.	Moules, bris.	Anguille, bris.	Encornet, bris.	Pile, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson blanc, bris.			Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guanode poisson, ton x.
Morue.																Numero.				
<i>Comté de Lunenburg.</i>																				
1 Chester	15000	3	75	60	250	1000	1200	4000	125	20	35	100	7600	750	630	130	125	.....	90,029 50	1
2 Baie Mahone et Pointe Martin	43800	100	300	70	50	250	30000	2800	15	12	15	30	4000	350	9000	2000	50	.....	219,861 50	2
3 Pointe au Renard	1300	5	125	50	250	625	1500	525	5	6	40	4500	125	45	650	175	45	.....	13,482 50	3
4 Anse du Moulin	300	.....	75	50	125	125	.....	175	.....	4	15	1500	.....	120	30	40	.....	4,824 25	4	
5 Lodge	275	.....	65	30	25	300	.....	.....	3	.....	.....	6	600	.....	150	40	.....	.....	2,738 50	5
6 Anse Nord-Ouest	320	1	80	65	70	340	.....	.....	4	.....	3	10	850	.....	160	42	.....	.....	6,699 00	6
7 Aspogan	175	.....	80	45	30	250	.....	.....	.....	5	8	650	.....	135	28	12	.....	.....	9,219 50	7
8 Beeches	230	.....	30	75	325	400	.....	.....	3	.....	4	.....	950	.....	1050	33	.....	.....	3,668 50	8
9 Blandford	850	.....	.....	75	325	2500	.....	.....	9	6	12	20	1250	150	1050	70	60	.....	2,053 00	9
10 Petite-Tancook	500	2	20	150	55	650	.....	.....	.....	4	.....	4	750	.....	240	40	30	.....	12,859 00	10
11 Grande-Tancook	625	.....	.....	400	150	725	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1000	.....	375	175	300	.....	55,914 75	11
12 Anse Profonde	40	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1250	.....	95	8	15	.....	2,483 75	12
13 Lunenburg à l'île à la Croix	87000	125	2320	4793	520	120	215000	.....	25	80	4	100	.....	120	80	45000	425	125	535,848 30	13
14 Rivière La Have, Anse de Rickey et Dublin	72373	80	435	1332	225	.....	25000	.....	25	45	10	.....	.....	725	55	27000	100	225	394,631 25	14
15 Petite-Rivière à la ligne de comté	7250	10	.....	325	25	180	8000	.....	80	30	50	20	.....	400	30	20000	160	155	80,019 50	15
Totaux	230038	326	3525	8045	2225	2300	2390665	7500	309	207	168	368	24900	3020	165	104765	3456	1220	1,453,462 80	
Valeur	1035171	3260	8812	28158	5562	230	28607	375	1236	1449	1680	1472	1245	151	990	41906	1728	610	11250	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	DISTRICT.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						Saumon.					
		Navires.		Bateaux.		Rets à mailler.		Rets à trappes.		Seines.							
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.						
<i>Comté de Queen.</i>																	
1	Liverpool et ile aux Goëlands	6	290	9600	55	81	1544	118	6958	2623	5	1800	6	657	1815	2	3296
2	Western Head et Pointe Noire					59	941	66	6160	2352	2	1000	2	230	600		
3	Pointe Blanche et Summerside					39	657	46	3160	1050							
4	Port-Joli et Le Herbert					42	1207	41	1320	508			3	310	800		
5	Port-Mouton	4	77	2600	20	112	2339	118	6840	2483							
6	Tête de l'Aigle					33	652	32	1780	712							
7	Berlin-Ouest et Est					39	613	48	2529	1006							
8	Port-Medway	2	148	6500	26	50	1064	53	2880	997	3	1100					6700
9	Milton					10	100	12	150	60							3000
10	Village du Moulin					34	340	38	690	230							4400
11	Greenfield					10	100	16									3024
	Totaux	12	515	18700	101	509	9557	538	32467	12023	10	3900	11	1197	3215	2	20420
	Valeur															32	4084

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.														PRODUITS DU POISSON.		VALEUR TOTALE.	Numéro.		
	Fumé, liv.	Haveng, salé, barils.	Maquereau, salé, bris.	Homard.		Morue sèche, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Égrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Fletan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Poisson blanc, commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.			Poisson employé comme boîte, barils.	
				En conserves, liv.	Vivant ou frais, tonnes.															
																		\$ c.		
....	1808	47	.....	.....	3257	15	88	16	4319	25	.....	9	.....	57	686	39	25,597	00	1
....	1150	32	.....	.....	390	.....	20	19	505	1	.....	.....	.....	59	292	21	7,903	30	2
....	992	39	32640	.....	308	.....	20	3	.....	.....	10	.....	.....	23	107	16	11,145	90	3
....	802	.....	6480	.....	134	.....	34	3	.....	25	6	9	.....	40	98	10	5,761	90	4
....	5473	10	36000	178	1510	8	36	10	280	.....	.....	.....	.....	8	248	60	50,289	70	5
....	454	8	58320	9	105	3	9	2	.....	.....	26	.....	.....	9	99	9	11,759	40	6
....	855	14	29376	.....	124	.....	15	.....	.....	7	.....	.....	.....	4	207	11	8,850	94	7
....	1084	6	.....	.....	2206	.....	22	.....	150	200	.....	.....	.....	.....	959	15	17,488	10	8
....	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	00	9
....	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	290	.....	20	6	.....	.....	.....	2,400	00	10
....	760	12618	156	162816	187	8034	26	244	53	5254	848	42	38	6	200	2696	181	143,653	04	11
152	56781	1560	22794	14025	36153	65	854	133	525	3392	294	380	60	1200	1078	91				

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.							
	Navires.		Bateaux.		Rets à mailier.		Nasses.		Seines.		Raunon, frais, dans la glace, liv.		Maquereau.			
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Brasses.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Harengs, salé, brls.	Saie, brls.	Frais, liv.	Numéro.
<i>Comté de Shelburne.</i>																
1	2	110	5500	22	58	1500	62	13000	1200	1	2000	350	300	.....	.....	1
2	3	79	3500	31	128	2500	130	19000	1800	1	.....	.....	1500	.....	40000	2
3	2	31	1050	16	43	1100	45	15000	1250	.....	.....	.....	600	.....	2000	3
4	2	28	600	12	40	1000	25	9000	850	.....	.....	.....	175	.....	.....	4
5	27	525	30000	270	360	7200	460	58500	6400	6	11000	.....	7000	.....	340000	5
6	2	100	3000	19	250	3500	130	50000	6000	.....	.....	.....	1650	.....	.....	6
7	3	50	1200	18	85	350	34	14500	550	.....	.....	.....	400	.....	.....	7
8	.....	.....	.....	.....	83	10,000	42	12500	900	.....	.....	.....	1100	.....	2000	8
9	.....	.....	.....	.....	58	1300	60	16500	1100	1	1500	.....	2200	.....	2000	9
10	.....	.....	.....	.....	.....	60	6	650	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
11	1	17	1000	5	13	1200	28	6400	1050	.....	.....	.....	284	.....	.....	11
12	2	35	1300	11	48	2850	75	16000	2500	.....	.....	.....	1610	.....	15	12
13	.....	.....	.....	.....	50	3600	86	15900	2500	.....	.....	.....	2746	.....	.....	13
14	.....	.....	.....	.....	45	1700	76	8300	1385	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14
15	8	462	14500	88	50	1300	74	18900	3150	.....	.....	.....	850	.....	.....	15
16	1	95	3500	22	50	1500	67	12500	2080	.....	.....	.....	2500	.....	.....	16
17	18	1060	62000	204	100	7500	240	24000	5200	2	600	500	7000	.....	.....	17
		71	2592	127150	718	1417	39160	310650	37045	8	14500	1000	33544	185	386000	Totaux
													1850	1850	19300	Valeur.

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

Numéro.	DISTRICT.	ESPÈRES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.		VALEUR TOTALE.	Numéro.					
		Homard.		Morne, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Plétam, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.			Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîte, brls.			
<i>Comté de Shelburne.</i>																				
1	Barrington.....																	1900	34,232 50	1
2	Havre de Wood.....																	4500	74,574 84	2
3	Havre Shaq.....	70176	3000	2000	250	550	1700	350	700	25	25	1300	250	250	250	250	250	650	19,113 80	3
4	Pointe-à-l'Ours.....	16320	900	150	90	90	1000	180	30			200	200	200	200	200	200	650	11,216 50	4
5	Ile du Cap.....	34000	80	500	200	200	5000	180	30			60	60	60	60	60	60	575	191,215 00	5
6	Port-la-Tour et Baccaro.....	56000	750	4000	350	120000	2500	200	200	50	50	6000	4000	4000	4000	4000	4000	7000	45,100 00	6
7	Port-la-Tour, en haut.....		400	175	275	1400	1400	450	450			350	350	350	350	350	350	450	3,905 00	7
8	Cap du Nègre et Blanche.....		500	650	150	1000	1000	475	200			200	200	200	200	200	200	475	33,167 50	8
9	Ile du Cap du Nègre.....		450	300	200	2750	2750	425	425			1800	1800	1800	1800	1800	1800	850	30,395 00	9
10	Port Clyde.....	7680	495	135	35	600	850	25	25			250	250	250	250	250	250	850	3,435 20	10
11	Havre Nord-Est.....	20928	750	586	63	1000	1000	30	30			400	400	400	400	400	400	500	13,651 00	11
12	Black-Point et Round-Bay.....		625	20	298	298	298	15	15			650	650	650	650	650	650	650	20,653 00	12
13	Roseway et Ile McNutt.....																			
14	Gunning-Cove, Churchover et Brechtown.....		382	333	533	533	533	40	40			300	300	300	300	300	300	200	15,807 50	14
15	Shelburne et Pointe de Sable.....	34608	7836	728	188	6000	4000	80	80			1600	1600	1600	1600	1600	1600	800	62,285 12	15
16	Jordan.....		2359	398	17	2500	10000	45	45			700	700	700	700	700	700	600	22,761 00	16
17	Lockeport.....	8544	19200	2676	1390	2500	12500	50	425			3000	3000	3000	3000	3000	3000	600	157,757 16	17
	Totaux.....	24822 6	50497	14352	6014	12850	154650	10830	1640	500	99	21060	8424	8424	8424	8424	8424	19800	756,677 84	
	Valeur.....	34756	227237	50232	15035	1235	15465	526	6560	5000	990	8424	8424	8424	8424	8424	8424	9900		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

District.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.			MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.					Numéro.						
	Navires.	Bateaux.		Rets à mailier.		Rets à piège.		Nasses.		Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, frais, liv.		Homard, en conserves, liv.	Homard, vivant ou frais, ton x.	Morue, sèche, qtx.			
Numéro.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		
<i>Comté de Yarmouth.</i>																			
1	16	622	18000	191	41	800	82	4000	1500	3	10000	1	80	3000	3076	120000	344544	960	31600
2	5	360	10000	92	30	400	175	14000	4000	1	1000	1	80	6000	1686	12300	36000	140	5600
3	11	794	18000	204	27	1350	50	1275	400	2	600	2	300	5000	750	3000	36000	50	1300
4	1	96	2000	22	15	750	30	560	140	1	2000	1	2000	5000	250	12000	40000	70	550
5	1	20	500	4	26	550	46	5550	2350	1	3000	1	1000	5000	8330	5000	70	550	70
6	1	12	300	2	26	800	52	3000	1000	1	3000	1	1000	5000	1530	2250	70	550	440
7	3	72	2000	22	20	250	40	1500	500	500	500	500	1000	15000	500	100	15000	115	70
8	1	13	800	5	25	200	40	1500	600	1000	1000	1000	1000	15000	500	100	15000	115	70
9	1	40	800	10	30	500	60	1000	400	2	1000	2	1000	500	7055	1800	115	230	230
10	1	10	250	5	20	150	20	2000	400	2	1000	2	1000	500	7055	1800	115	230	230
11	1	10	250	5	20	400	40	2000	500	2	1000	2	1000	500	7055	1800	115	230	230
12	41	2039	52650	557	465	7550	695	38385	12590	8	16600	5	1380	14500	19297	171350	421144	1405	52070
Totaux																86836	58960	106375	234315
Valeur																\$			

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—Suite.

Numéro.	DISTRICT.	ESPÈCES DE POISSON.												PRODUITS DU POISSON.		Valeur TOTALE. \$	Numéro.	
		Morue, langues et noues, brls.	Merluche séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Fletan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, brls.	Morue fumée, caisses.	Petite morue, gelée, liv.	Gasparot, fumé, M.			Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîte, barils.
<i>Comté de Yarmouth.</i>																		
1	Yarmouth	5	1695	2310	1336	6000	38550	4000	3500	20	40	650	25000	20	2300	800	305,885 66	1
2	Tusket					6000	70000			70	25		25000				21,660 00	2
3	Tusket Wedge		200	520	705	5000	5000			5					2000	600	39,134 50	3
4	Pubnico-Ouest.			1320	750	10000	10000								1795	660	70,880 00	4
5	Pubnico-Est.			200	300	5000	5000								250	75	19,096 50	5
6	Sandford			100		1300	1300									100	26,800 00	6
7	Port-Maitland.			486	1272							353			1200	115	23,625 20	7
8	Argyle			170	55	1000	15000	15000	300	40				8	300	120	9,156 50	8
9	Ruisseau à l'Anguille.			30	16	17	1000	4000	200	175							4,598 50	9
10	Arcadie et Petite Rivière.			40	50	800	3000	3000	50	50			15000		100		42,892 50	10
11	Rivière au Saumon						2000	2000	500	20							3,230 00	11
12	Pointe Sluice.			50		500	500	2000	200	10					50		4,395 00	12
	Total.	5	1965	5252	4485	8400	76950	100000	4750	390	25	40	983	40000	28	8175	577,444 36	
	Valeur.	50	4913	18882	11212	840	7095	5000	19000	3900	250	160	2350	2000	224	3270		

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêches pour le quartier n° 3, Nouvelle-Ecosse, 1894.

Espèces de poissons.	Quantités.	Taux.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon, mariné.....	brls. 2	16	00		32 00
do frais, dans la glace.....	liv. 128,550	0	20		25,710 00
do fumé.....	“ 3,365	0	20		673 00
Hareng, salé.....	brls. 106,927	4	50		481,171 50
do frais ou gelé.....	liv. 293,500	0	05		14,675 00
do fumé.....	“ 538,925	0	02		10,778 50
Maquereau, salé.....	brls. 2,859	10	00		28,590 00
do frais, expédié dans la glace.....	liv. 561,150	0	05		28,057 50
Homard, en boîtes.....	“ 1,175,804	0	14		164,612 56
do expédié vivant.....	tonnes 5,767	75	00		432,525 00
Morue sèche.....	qtx. 392,632	4	50		1,766,844 00
do langues et noues.....	brls. 458	10	00		4,500 00
Merluce sèche.....	qtx. 50,590	2	50		126,475 00
do noues.....	liv. 30,620	0	50		15,310 00
Egrefin séché.....	qtx. 82,166	3	50		287,581 00
do conserves, en boîtes.....	liv. 139,500	0	12		16,740 00
do expédié frais dans la glace.....	“ 180,000	0	02		3,600 00
do fumé.....	caisses 3,633	2	40		8,719 20
Merlan séché.....	qtx. 63,524	2	50		158,810 00
Truite.....	liv. 35,850	0	10		3,585 00
Flétan.....	“ 777,549	0	10		77,754 90
Eperlan.....	“ 120,030	0	05		6,001 50
Bar.....	“ 3,000	0	10		300 00
Gasparot, mariné.....	brls. 10,422	4	00		41,688 00
do fumé.....	M. 28	8	00		224 00
Moules.....	brls. 1,634	7	00		11,438 00
Anguille.....	“ 727	10	00		7,270 00
Alose.....	“ 514	10	00		5,140 00
Encornet.....	“ 489	4	00		1,956 00
Plie.....	liv. 24,900	0	05		1,245 00
Petite morue.....	“ 44,020	0	05		2,201 00
Poisson blanc.....	brls. 365	6	00		2,190 00
Huile de poisson.....	galls. 203,141	0	40		81,256 40
Poisson employé comme boitte.....	brls. 44,059	0	50		22,029 50
do do engrais.....	“ 4,840	0	50		2,420 00
Guano de poisson.....	tonnes 674	25	00		16,850 00
Total pour 1894.....					3,859,033 56
Total pour 1893.....					3,907,259 60
Diminution.....					48,226 04

Rapport des Pêcheries.

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux, rets et nasses employés aux pêches du quartier n° 3, de la **Nouvelle-Ecosse**, et estimation des autres matériaux de pêche non compris dans les relevés.

Matériel.	Valeur.		Total.	
	\$	c.	\$	c.
385 navires, tonnage, 20,260.....	1,197,630	00		
4,709 bateaux.....	124,282	00		
984,860 brasses de rets à mailler.....	178,338	00		
210 rets à enclos.....	107,000	00		
266 seines, 135,057 brasses.....	72,965	00		
5 rets à éperlan.....	270	00		
62 nasses.....	8,770	00		
180,699 trappes à homard à 80c.....	144,559	20	1,689,255	00
39 homarderies.....	31,800	00		
103 réfrigérateurs et glacières.....	12,630	00	176,359	20
1,527 boucans et poissonnières.....	85,249	00		
484 jetées et quais.....	64,345	00		
31 semaques à voiles et à vapeur.....	40,630	00		
Dragues.....	49,504	00		
			252,358	00
			2,117,972	20

NOMBRE d'hommes employés dans les pêches du quartier n° 3, **Nouv.-Ecosse.**

Sur des navires et des voiliers.....	4,580
Sur des bateaux.....	5,703
Dans des fabriques.....	587
Total.....	10,870

RÉCAPITU

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, employés, etc., dans la province de la

Numéro.	Comtés.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉ								
		Navires.				Bateaux.		Rets à mailler.		Rets à enclos.		Nasses.		Setnes		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.		
				§			§		§		§		§			
1	Cap-Breton..	11	182	3,225	55	818	21,579	1,498	68,875	30,184	1	450	68	580	1	3
2	Inverness ..	17	422	11,670	95	808	20,287	2,119	72,238	28,385	1	800	17	800	1	3
3	Richmond ..	75	2,285	35,365	504	1,305	25,185	1,930	193,680	50,501	1	800	17	800	1	3
4	Victoria	4	56	950	16	845	14,934	1,433	57,366	21,121	2	800	17	800	1	3
5	Antigonish ..					200	3,233	278	115,415	7,276			16	5,100		
6	Colchester ..					117	2,034	190	15,540	3,710			3	85		
7	Cumberland ..	2	110	400	8	197	6,940	616	3,792	1,388			5	68	79	
8	Guysborough ..	21	551	10,049	98	2,155	56,876	2,372	287,231	80,415	71	11,800	5	68	418	
9	Halifax	78	2,190	62,070	549	2,768	43,968	2,928	318,230	88,856	15	2,900	11	485		
10	Hants	1	8	200	2	136	1,446	141	9,230	2,500			11	485		
11	Pictou					266	5,135	363	10,929	11,805						
12	Annapolis	16	461	13,830	126	192	3,840	330	21,600	10,750			23	3,300		
13	Digby	67	1,996	60,200	581	398	15,545	801	46,605	20,916	4	6,200	27	3,390		30
14	King	6	104	1,700	17	93	2,020	159	8,400	3,950			7	700		35
15	Lunenburg ..	172	12,553	923,400	2,480	1,645	46,610	1,490	526,753	81,064	180	65,800				187
16	Queen	12	515	18,700	101	509	9,557	588	32,467	12,023	10	3,900				11
17	Shelburne ..	71	2,592	127,150	718	1,417	39,160	1,640	310,650	37,045	8	14,500				3
18	Yarmouth	41	2,039	52,650	557	455	7,550	695	38,385	12,590	8	16,600	5	1,380		...
	Totaux ..	594	26,064	1,321,559	5,907	14,324	325,899	19,571	2,137,386	454,479	300	123,750	165	15,088		770

LATION.

matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894.

RIEL.		ESPÈCES DE POISSON.											Numéro.
Seines.		Saumon salé, barils.	Saumon frais, dans la glace, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng frais ou gelé, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau salé, barils.	Maquereau frais ou en boîtes, liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	
Brasses.	Valeur.												
	§												
160	800	42	16,055	500	400	3,668	92,000	2,000	2,171	9,600	276,234	41	1
525	600	18	65,007	500	400	8,788	95,000	2,000	4,385	560	271,993	41	2
250	150	259	5,500	750	1,022	11,542	2,672	2,296	5,767	92,500	415,068	1	3
			37,900			1,691			347	42,000	199,200		5
			74,535					10,800		29,600	29,600		6
			5,615			494	4,200	600	5	519,602	519,602		7
5,365	3,400	10	34,024	1,050	19,168	293,200	4,981	616,300	1,160,322	20	8		8
41,985	74,210		23,710	1,125	17,779	54,150	4,798	11,000	887,804	127	9		9
			32,270			130	8,500						10
			43,580			200	77,400	44	1,027,984				11
			13,550			3,700	234,000		3,800				72
3,390	8,400		4,425			2,985	86,500	58,925	25	24,668	674	13	
11,400	6,950		46,200			3,203	230,000						5
116,870	53,400		20,205	2,605	31,580	207,000	16,000	2,493	318,920	702	15		
1,197	3,215	2	20,420	760	12,618		156		162,816	187	16		
2,200	1,000		9,250		33,544		185	386,000	248,256	2,722	17		
			14,500		19,297			171,350	421,144	1,405	18		
183,342	152,125	348	467,496	1,522	5,940	173,059	909,450	560,825	27,653	1,240,610	6,056,111		5,956

RÉCAPITU

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel, etc., dans la province de la

Numéro.	COMTÉS.	ESPÈCES DE POISSON.											
		Morue sèche, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Merluche séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Fletan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, barils.	Huitres, barils.
1	Cap-Breton..	21,116		79		3,785	143	5,340	74,730	21,275		668	39
2	Inverness ..	22,970	51	2,085	890	2,043		34,130	3,395	38,800	700	2,098	895
3	Richmond ..	37,908	25			7,906	1,728		27,868	29,552		2,021	
4	Victoria ..	19,723	5	338		1,836	70	6,100	9,700	13,339		180	778
5	Antigonish ..	905		1,399	2,458	182		3,200		13,700		254	146
6	Colchester ..	86						3,900		12,000	300	143	30
7	Cumberland ..	270				78	77	1,500	2,050	77,700		890	499
8	Guysborough ..	22,152		1,510		7,643	2,542	33,675	118,864	28,060	1,000	1,787	
9	Halifax.....	26,362	11½	4,887	6,645	2,864	1,959	7,545	204,803	31,700		1,131	
10	Hants ..	222				10		12,270	4,900	1,530		775	
11	Pictou ..	174						1,300		39,300	300	250	125
12	Annapolis ..	10,476	34	7,556	3,575	11,405	6,695	10,600	110,080	2,000	2,200	475	
13	Digby ..	40,445	93	35,620	27,045	+42,340	43,575		142,950				
14	King ..	1,072		10		528	477	2,200	1,600		800	2,400	
15	Lunenburg ..	230,038	326	3,525		8,045	2,225	2,300	286,065	7,500		309	
16	Queen ..	8,034		26		244	53		5,254			848	
17	Shelburne ..	50,497		1,888		14,352	6,014	12,350	154,650	10,530		1,640	
18	Yarmouth ..	52,070	5	1,965		+5,252	4,485	8,400	76,950	100,000		*4,750	
	Totaux ..	544,520	550½	60,888	40,613	108,513	70,043	144,810	1,218,959	430,347	6,830	20,619	2,512

† Egrefin frais, etc., évalué à \$29,059.20.

* Gasparot fumé, évalué à \$224.

Rapport des Pêcheries.

LATION.

matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894—Fin.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.								PRODUITS DU POISSON.					VALEUR TOTALE.	Numéro.	
	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Encornet, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson blanc.	Plie, liv.	Petite morue, on poisson gelé, liv.	Poisson commun, mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	P. de l.-marin, nombre.	Poisson employé comme boîte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.			Guano de poisson, ton'x.
															\$	c.
21	259	14	338				400		9,804	450	3,149	20	73	230,946	61	1
108	877		2,628	53,300				26	11,698	27	7,958	60		325,272	57	2
613	441		738					665	16,156		1,045			432,492	32	3
	176		2,070	204,800				1,193	12,115	57	2,793			188,742	05	4
	205								2,570		904			69,453	00	5
	2	500									30	150		26,506	00	6
	19	177									50	1,246	2,500	92,789	00	7
614	602		6,748			5,050	4,300	5,018	48,959		14,400	5,767		653,870	00	8
661½	146		52½			45,000		195	17,728	30	2,005	3,980		485,333	00	9
25	215	304				3,700	6,750	85				70		16,692	00	10
								20			1,415	4,960		166,290	00	11
700	32	180					1,000		3,110		4,040	370	224	184,851	50	12
185		32	81						61,555		13,377	1,685		691,794	02	13
		271							1,780		735	1,565		51,150	00	14
207	168		368			165	24,900	3,020	104,765		3,456	1,220	450	1,453,462	80	15
42	38	6				200			2,606		181			143,653	04	16
500	99								21,060		19,800			756,677	84	17
	390	25	40						8,175		2,470			577,414	36	18
3676½	3,669	1,509	13,063½	258,100	365	160,520	55,470	7,202	322,221	564	79,004	22,347	747	6,547,387	11	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches de toute la province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Prix.	Quantité.	Valeur.		Valeur totale.	
			\$	c.	\$	c.
Saumon, mariné..... brls.	16 00	348	5,568	00		
do frais..... liv.	0 20	467,496	93,498	40		
do en boîtes..... "	0 15	1,522	228	30		
do fumé..... "	0 20	5,940	1,188	00		
						100,482 70
Hareng, mariné..... brls.	4 50	173,059	778,765	50		
do frais..... liv.	.....	909,450	21,302	50		
do fumé..... "	0 02	560,825	11,216	50		
						811,284 50
Maquereau, mariné..... brls.	.....	27,653	375,706	00		
do frais..... liv.	.....	1,240,610	109,592	70		
						485,298 70
Homard, en conserves..... "	0 14	6,056,111	847,856	86		
do frais et vivant..... ton'x.	75 00	5,956	446,700	00		
						1,294,556 86
Morue, sèche..... qtx.	4 50	544,520	2,450,341	50		
do langues et noues..... brls.	10 00	550½	5,505	00		
						2,455,846 50
Merluche, séchée..... qtx.	2 50	60,888	152,220	00		
do noues..... liv.	0 50	40,613	20,306	00		
						172,526 00
Egrefin, séché..... qtx.	3 50	108,513	379,795	00		
do en conserves, en boîtes..... liv.	0 12	139 500	16,740	00		
do fumé (<i>finnan haddies</i>)..... caisses.	2 40	3,633	8,719	20		
do frais..... liv.	0 02	180,000	3,600	00		
						408,854 20
Merlan, séché..... qtx.	2 50	70,043				175,106 50
Truite..... liv.	0 10	144,810				14,481 00
Flétan..... "	0 10	1,218,959				121,895 20
Eperlan..... "	0 05	430,347				21,517 35
Bar..... "	0 10	6,830				683 00
Gasparot, mariné..... brls.	4 00	20,619	82,476	00		
do fumé..... nombre par M.	8 00	28	224	00		
						82,700 00
Huîtres..... brls.	4 00	2,512				10,048 00
Moules..... "	.....	3,676½				24,993 00
Anguille..... "	10 00	3,669				36,690 00
Alose..... "	10 00	1,509				15,090 00
Encornet..... "	4 00	13,063½				52,254 00
Poisson blanc..... "	6 00	365				2,190 00
Plie..... liv.	0 05	160,520				8,025 50
Poisson..... "	0 05	55,470				2,773 00
Poisson commun mêlé..... brls.	.....	8,493				16,210 00
Huile de poisson..... galls.	0 40	322,221				128,887 60
Poisson employé comme boitte..... brls.	.....	79,004				74,447 00
do do engrais..... "	0 50	22,347				11,174 00
do do guano..... ton'x.	25 00	747				18,675 00
Peaux de loup-marin..... nomb.	.....	564				697 50
Total pour 1894.....						6,547,387 11
do 1893.....						6,407,279 49
Augmentation.....						140,107 62

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés aux pêches de la Nouvelle-Ecosse, et estimation approximative de la valeur des autres matériaux de pêche pour l'année 1894.

Articles.	Valeur.	Total.
	\$ c.	\$ c.
594 navires, 26,064 tonneaux.....	1,321,559 00	
14,324 bateaux	325,899 00	
2,137,386 brasses de rets à mailler.....	454,479 00	
770 seines, 183,342 brasses	152,125 00	
300 rets à enclos.....	123,750 00	
165 nasses	15,088 00	
		2,392,900 00
474,581 trappes à homard.....	324,161 20	
199 homarderies	174,112 00	
		498,273 20
141 rets à bourse pour l'éperlan.....	6,463 00	
Petites lignes, lignes de fonds, etc.....	75,649 00	
134 réfrigérateurs et glacières.....	28,060 00	
3,092 boucans et poissonnières.....	126,748 00	
Steamers, semailles, etc.	64,495 00	
Jetées et quais pour la pêche.....	169,384 00	
		470,799 00
		3,361,972 20

ANNEXE N° 7.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le quartier n° 1, comprend le comté de Charlotte.—L'inspecteur est M. J. H. Pratt, de Saint-André.

Le quartier n° 2, comprend les comtés de Ristigouche, Gloucester Northumberland-Nord, Kent et Westmoreland.—L'inspecteur est M. R. A. Chapman, de Moncton.

Le quartier n° 3, comprend les comtés Albert, Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.—L'inspecteur est M. H. S. Miles, Oromocto.

QUARTIER n° 1.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 1, NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LE COMTÉ DE CHARLOTTE, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'ISPECTEUR JOHN H. PRATT.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon sixième rapport annuel sur les pêcheries du quartier n° 1 du Nouveau-Brunswick, comprenant la terre ferme et les îles du comté de Charlotte, ainsi que les pêcheries des lacs Chiputneticook, s'étendant à partir de Vanceboro dans une direction nord le long de la frontière internationale entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick.

Je vous transmets en même temps des états tabulaires de la quantité et de la valeur de la pêche de chaque espèce de poisson, ainsi qu'une analyse du rapport des employés des pêcheries. Le montant du capital placé dans les diverses pêcheries y est également consigné.

J'éprouve beaucoup de plaisir à dire que les relevés indiquent une augmentation dans la valeur de plus d'un quart de million de dollars comparativement à l'année précédente. Les chiffres sont comme suit :—

Valeur totale des pêcheries en 1893.....	\$ 771,182 32
“ “ “ 1894.....	1,101,077 29
	<hr/>
Augmentation en 1894.....	\$329,894 94
	<hr/> <hr/>

Il y a augmentation sur l'année précédente pour presque toutes les espèces de poisson, en réalité la pêche de cette saison est la meilleure que l'on ait faite depuis 1887.

La plus forte augmentation se constate dans la pêche du hareng, car le rendement a plus que doublé celui de 1893. Il est également bon de faire remarquer que la pêche de toutes les espèces de poissons est de beaucoup plus forte que le

Rapport des Pêcheries.

chiffre mentionné dans les relevés, car un grand nombre de navires d'autres postes viennent pêcher dans ce quartier pour aller disposer ailleurs de leurs chargements. C'est possible que ces navires fassent rapport de leur pêche à différents ports respectifs. On estime que la somme de \$100,000.00 représente à peine la valeur de la pêche de ces navires dans le quartier.

Je me suis rendu plusieurs fois au cours de la saison avec mon bateau sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Lunenburg même, mais cela n'a pris que fort peu de mon temps.

Le nouveau système d'employer des gardiens spéciaux que le département a inauguré a été avantageux au service des pêches.

SAUMON.

Le saumon ne fréquente qu'une couple de rivières dans ce quartier, et la plus importante est la rivière Sainte-Croix. Les maraudeurs infestant les deux côtés de la frontière internationale à Calais et Saint-Stephen, il a été employé plusieurs gardiens pour réprimer la maraude aux différents endroits les plus favorables le long de la rivière Sainte-Croix, et grâce à ce moyen il n'y a eu que peu ou point de pêche illégale. L'on a constaté une augmentation dans le nombre des saumons, nombre qui a de beaucoup excédé celui de toute année antérieure. Les sportsmen en ont pris un grand nombre à la mouche à Saint-Stephen. Très satisfaisants ont été les services rendus par les gardiens de cette rivière sous la direction immédiate du garde-pêche Todd ; ils n'ont rien négligé jour et nuit et ont fidèlement rempli leurs fonctions.

HOMARD.

Il y a augmentation dans la quantité du homard pris, ce qui est dû non seulement à ce que l'on a mieux fait la pêche, mais au fait qu'un plus grand nombre d'hommes s'y sont employés. La pêcherie de homard devient chaque année de plus en plus précieuse pour les pêcheurs de la baie de Fundy, et les prix tendent constamment à monter.

Les prix rémunérateurs que l'on obtient ont engagé un certain nombre de pêcheurs à commencer illégalement leurs opérations avant l'expiration de la saison réservée. Toutefois, grâce à la vigilance des divers fonctionnaires l'on a découvert et détruit les trappes, sauf quelques exceptions, et les coupables ont été punis. Il se fait dans ce quartier un fort travail pour obtenir par des pétitions de changer la limite actuelle de neuf pouces pour celle de dix pouces et demi. Les pétitions sont signées par un grand nombre, ce qui indique que le sentiment de la grande majorité des pêcheurs de homard du quartier est favorable au changement de la loi en vigueur.

HARENG.

La forte augmentation dans la quantité du hareng pris, quantité qui est presque le double de celle de 1893, sera saluée avec plaisir. Dans plusieurs endroits les pêcheurs affirment sans aucune hésitation que les bancs venus sur la côte renfermaient plus de hareng que depuis un grand nombre d'années. Ces rapports sont très encourageants, en présence du fait que tant de nos pêcheurs apparemment intelligents prétendent que "notre pêcherie de hareng sera bientôt une chose du passé", tout en travaillant autrément à convaincre le public que nos différentes pêches et autres industries s'en vont rapidement à la ruine. La forte augmentation dans la pêche de cette année démontre incontestablement que le hareng ne nous a pas quitté et ni nous quittera pas. Les pêcheurs n'ont à travailler que bien peu pour obtenir tout ce qu'il faut pour le marché.

Le petit hareng à sardine était en très grande abondance et la pêche a de beaucoup excédé la demande.

La concurrence pour obtenir des endroits désirables pour les nasses a été excessivement vive durant la saison, et il semble à l'observateur ordinaire que l'on a maintenant obtenu par permis à peu près tous les endroits du pays propres à cette fin. On se formera une meilleure idée des emplacements qui existent et que l'on a obtenus en sachant qu'il a été émis pendant l'année qui vient de se terminer 374 permis de nasses. Plusieurs de ces nasses ont rapporté des dividendes remarquablement bons à leurs propriétaires.

Les prix de toutes les espèces de hareng ont été un peu plus élevés que pendant la saison précédente.

MORUE, MERLAN ET ÉGREFIN.

La pêche de ces poissons accuse une forte augmentation sur 1893. Cela n'est pas dû seulement à ce que l'on s'est plus occupé de ces pêcheries, mais parce que les bancs étaient plus nombreux. La morue en particulier a donné un rendement beaucoup plus considérable qu'en 1893, alors que la pêche avait été de 6,338 quintaux. Les relevés de l'année indiquent une pêche de 30,533 quintaux.

MERLUCHE.

La pêche de ce poisson a donné à peu près le même résultat que l'année précédente. La présence d'un si grand nombre de chiens de mer dans la baie de Fundy pendant la saison de pêche nuit certainement beaucoup aux pêcheurs, autrement les relevés seraient beaucoup plus considérables.

MAQUEREAU.

Il n'a été pris que cinquante barils de maquereau dans ce quartier cette année. Cela est regrettable, parce que les propriétaires de nasses des îles du large attendaient beaucoup de la saison de pêche, dans l'espérance que des bancs de maquereau visiteraient leurs nasses comme cela arrivait souvent autrefois. Toutefois, comme ils savent bien que la migration de ces poissons est incertaine, ce désappointement ne leur a pas été trop sensible.

PASSES-MIGRATOIRES.

Les employés de ce quartier qui ont la charge de ces passes migratoires ont veillé avec soin à ce qu'elles fussent tenues en bon état pendant la saison. Sauf le nouveau barrage requis à Saint-George et quelques légères réparations à faire à quelques-unes des passes migratoires de la rivière Magaguadavic, toutes sont en bon état. La passe migratoire du cour d'eau Linton a besoin de subir quelque changement à la saison prochaine, mais il n'y aura pas lieu de faire des réparations considérables tant qu'on n'aura pas construit le nouveau barrage en aval du "notch" à Saint-Georges. Le département a déjà reçu des rapports complets relativement à la construction d'un nouveau barrage et d'une passe migratoire en aval de cet endroit. Il est donc inutile de s'étendre d'avantage sur la question, car il semble absolument nécessaire de construire ce barrage.

PÊCHE DÉFENDUE.

Il est à regretter qu'un certain nombre de personnes de ce quartier saisissent encore toutes les occasions possibles de pêcher illégalement. Toutefois, on commence à les connaître, et il n'y a pas de doute qu'à l'avenir leurs opérations seront plus limitées que par le passé. La chaloupe à vapeur qui formera partie maintenant de l'équipement du *Curlew* servira grandement à ce but. La plus grande partie de cette maraude consiste à prendre le hareng au moyen de seines, et se fait entièrement la nuit.

Rapport des Pêcheries.

FOIRE AUX POISSONS DE CAMPOBELLO.

Avant de terminer ce rapport, je dois dire que la Société des pêcheries de Campbell a de nouveau tenu cet automne une foire à poissons qui a éclipsé tout ce qu'avait déjà fait jusque-là ses vaillants employés. Des juges compétents ont déclaré que les nombreux poissons de toutes sortes exposés étaient d'une qualité qui ne pouvait être surpassée nulle part. Des prix généreux ont été accordés aux exposants. Les centaines de pêcheurs qui ont visité la foire étaient enchantés et sont partis avec la conviction que ces expositions annuelles et ces réunions avaient certainement un effet avantageux pour tous les intéressés. L'on devrait encourager ces réunions de pêcheurs comme on le fait pour les sociétés d'agriculture et autres.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le garde-pêche Campbell, de Saint-André, rapporte qu'en somme il s'est fait une bonne pêche, et qu'il n'a pas eu beaucoup de difficulté à faire observer les règlements. Les saisons réservées ont été généralement bien observées, bien qu'on ait essayé de seiner le hareng, ce qui est défendu, mais la présence du croiseur *Curlew* y a vite mis fin. Les voyages de ce navire le long de la côte aident beaucoup aux employés locaux et évitent bien des embarras. Il n'est pas venu beaucoup de hareng durant la dernière saison, mais d'un autre côté les bancs de hareng à sardine qui ont visité la baie de Saint-André ont été plus considérables que jamais auparavant. Les eaux fourmillaient de ce poisson pendant la majeure partie de l'été. L'abondance des sardines a eu pour effet d'abaisser les prix d'une façon correspondante, et bien qu'il se soit pris plus de poissons que les autres années dans les nasses les profits sont restés au-dessous de la moyenne. L'on a éprouvé un peu de difficulté pour empêcher les gens de prendre et employer ce hareng aux engrais. La pêche du homard n'a pas très bien réussi et il a été tendu moins de trappes. L'on devrait proclamer une saison close pour le homard dans la baie Saint-André pendant un couple d'années, car le crustacé se fait de plus en plus rare chaque année. Souvent l'on tue la femelle en janvier, ce qui a pour effet de diminuer le nombre des reproducteurs. La pêche à la ligne a été meilleure que l'année dernière. L'on a pris surtout la merluche et le merlan. Il y avait abondance de petit merlan, et les bancs de hareng ont probablement séjourné dans la baie grâce à la présence de ce poisson et de l'encornet. Pas de maquereau cette année, sauf quelques-uns de petite taille vers la fin de l'automne. L'éperlan était en nombre extraordinaire, mais on n'a pas fait cette pêche. L'établissement de conserves de poisson à Saint-André est d'un avantage immense pour les pêcheurs. Il leur offre un bon marché pour écouler facilement leur pêche à des prix rémunérateurs.

Par suite de raisons inconnues la pêche du saumon dans les lacs Chamcook a pu réussir. Ce poisson est très batailleur et se nourrit en grande partie des petits éperlans d'eau douce qui recherchent l'eau profonde au meilleur temps de la pêche.

Les passes migratoires de Saint-Georges sont en général en bon état; elles ont cependant besoin de quelques légères réparations. Le barrage roulant aux chutes d'en bas devra être reconstruit, car il est presque impossible au saumon de remonter cette rivière. Le saumon remontait certainement quand l'ancien barrage existait. Le montant nécessaire pour en construire un nouveau d'après l'estimation est assez peu élevé.

La pêche du quartier de Saint-André a été vendue en Canada, sauf le homard et le hareng à sardine, que l'on a presque entièrement expédiés aux États-Unis. Le poisson pêché à la ligne devient plus abondant dans la baie de Saint-André et la rivière Sainte-Croix. L'industrie des sardines ne paraît pas diminuer la quantité des petits harengs dans ce quartier, car jamais on n'en avait vu en aussi grande abondance que l'année dernière.

Le gardien spécial Cross, du havre au Castor, rapporte que les pêcheries de son quartier sont à peu près dans le même état que l'année dernière. La pêche a été d'une bonne moyenne. Les prix du hareng à sardines étaient peu élevés, et pour

cette raison l'on a fourni une plus grande quantité de hareng. La pêche à la ligne était meilleure sur la côte, mais il n'a été pris que très peu de morue. Plus d'hommes qu'autrefois s'occupent de la pêche du homard, mais le résultat n'a pas été plus considérable.

Tout le poisson pris dans le quartier a été vendu au Canada, à l'exception du homard et du hareng à sardine, qui ont été envoyés aux Etats-Unis. Il n'y a pas eu d'abus, et les rapports mentionnent peu de pêche, s'il y en a eu, en temps défendu.

Le gardien spécial Dick, de Mascarene, rapporte qu'il y a eu augmentation dans la pêche du hareng à sardines comparativement à l'année dernière; le rendement pour les autres poissons a été à peu près le même.

Le gardien spécial Frawley, de Saint-Georges, rapporte qu'il n'y a pas eu d'abus dans sa division dans le cours de l'année. Les saisons closes ont été bien observées et il n'a été fait que bien peu de pêche en temps défendu, si toutefois la chose a eu lieu; il ne croit pas même qu'on ait essayé de pêcher.

Il y a dans cette division six passes migratoires que le gardien a visité dans de nombreuses occasions, les tenant nettes et en bon état pour le passage du poisson. Il a été dépensé beaucoup d'argent pour la construction de différentes passes migratives sur cette rivière, mais toutes sont inutiles par suite de l'absence du barrage roulant qu'on devrait reconstruire en aval du *notch* en y mettant une passe migratoire. La nécessité absolue de la chose a été démontrée pendant la dernière saison, car avant son enlèvement l'on pouvait voir du saumon dans le haut de la rivière; mais maintenant ce poisson ne peut traverser le *notch* à moins qu'il y passe beaucoup d'eau. Il n'y a pas de doute qu'on a tué du saumon lorsqu'il cherchait à passer ce *notch*, car plusieurs d'un poids de 12 à 15 livres ont été trouvés morts dans la coulée en aval.

Le garde-pêche Todd, de Saint-Stephen, rapporte qu'il y a eu une augmentation de saumon dans la rivière Sainte-Croix; mais comme ces poissons sont tous pris à la ligne et à la tête de la marée seulement, en aval de toutes les scieries, le nombre de livres mentionné aux relevés n'indique aucunement le nombre des poissons qui ont remonté la rivière. Il n'est exporté aucun poisson, sauf à peu près le tiers des gasparots, tout le reste sert à la consommation locale. Les principales infractions à la loi comprenaient la pêche à la dérivette au moyen de rets et la pêche du saumon au dard dans les frayères, mais ces abus ont pris fin grâce aux excellents services des gardiens du Canada et la coopération des employés américains. Il a été confisqué deux rets tournants qui ont été détruits. Cette division renferme trois passes migratoires, qui se trouvent sur le côté canadien de la rivière et sur le ruisseau Dennis. Il y en a quatre autres du côté des Etats-Unis. Ce qu'il faut sur la rivière Sainte-Croix, aujourd'hui qu'elle se trouve bien protégée, c'est d'y déposer chaque année à sa source une abondante quantité de saumons de mer.

Le gardien spécial Hansy, des îles de l'Ouest, rapporte que la pêche de toutes les sortes de poissons a été à peu près la même que l'année dernière, à l'exception du hareng à sardine qui a diminué. Il s'est fait bien peu de pêche défendue, car on a souvent visité jour et nuit les localités dans lesquelles la chose pouvait être tentée; le *Curlew* a de plus fréquemment visité ces mêmes endroits.

Le garde-pêche Brown, de Campobello, rapporte qu'il y a eu augmentation dans la pêche de toutes les sortes de poissons. Le chien de mer était très abondant dans la baie de Fundy au cours de l'été et il y est demeuré pendant toute la saison. Augmentation très considérable de merlans comparativement à toutes les années précédentes. Ces poissons étaient très gros et de bonne qualité. Les saisons closes ont été bien observées; il y a cependant encore des pêcheurs de homards qui persistent à faire la pêche avant le commencement de la saison autorisée. Toutes les trappes qu'on a découvertes ont été détruites. Le hareng fumé et le hareng à sardines sont exportés aux Etats-Unis. Il en est de même pour le homard et un tiers à peu près de la quantité de harengs marinés. Le reste se vend au Canada.

Le garde-pêche Martin, de Grand-Manan, rapporte qu'il y a eu une très forte augmentation dans la pêcherie de hareng sur l'île, ce qu'il attribue aux bancs considérables de chiens de mer et de merluches argentées qui sont demeurés près des bancs de harengs du large pendant la saison entière. Il a été construit un plus grand nombre de nasses que l'année dernière, et plus d'hommes aussi ont travaillé, mais

Rapport des Pêcheries.

cela n'aurait pas produit la forte augmentation dans la pêche de hareng que l'on constate. Il y a également augmentation de 100 pour 100 dans la pêche du merlan, ce qui est dû au fait qu'un plus grand nombre de bateaux et de navires se sont occupés de cette pêche. Le merlan devient rapidement de plus en plus recherché, particulièrement à l'état frais ou fumé. Les prix augmentent en conséquence chaque année; de plus, comme ce qu'il en coûte pour prendre ce poisson est moins considérable que pour d'autres espèces et que sa préparation n'entraîne pas de dépenses, les pêcheurs le prisent fortement.

La pêche du merlan a augmenté, ce qui était dû aussi, croit-on, au fait que le chien de mer les retenait près du rivage. De plus le merlan suivait le hareng. Il y a eu une forte diminution dans la pêche de la merluche, bien que ce poisson fût, croit-on, aussi nombreux que jamais dans les eaux voisines de North-Head, où cette industrie est particulièrement exploitée. Le chien de mer ayant visité la côte à bonne heure cet été, une grande partie des pêcheurs qui pêchent généralement la merluche ont dû se livrer à la pêche du merlan et du hareng. On constate une légère augmentation dans la pêche du homard, parce qu'un plus grand nombre d'hommes s'y emploient pendant une plus longue période que les années précédentes. La pêcherie de Dark-Harbour a comme d'habitude donné de très bons résultats. Le seul abus c'est qu'on laisse les rets à l'eau pendant le jour, principalement lorsqu'ils contiennent du hareng, ce qui a pour effet, on le croit, d'effrayer le hareng et de le chasser au large. Cette pratique est très en vogue à North-Head. Les saisons closes ont été bien observées, et aucune infraction des règlements n'a été portée à la connaissance de cet employé dans tout le cours de la saison. Plusieurs rapports ont été faits qu'on avait pêché le dimanche à North-Head, mais lors de la visite de l'employé a découvert que ces rapports n'étaient pas exacts.

J'ai l'honneur, d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. PRATT,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 2.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 2, COMPRENANT LES
COMTÉS DE RISTIGOUCHE, GLOUCESTER, NORTHUMBERLAND,
KENT ET WESTMORELAND, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'INSPEC-
TEUR R. A. CHAPMAN.

MONCTON, 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les pêcheries du quartier n° 2, comprenant les comtés de Westmoreland, Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, ainsi que des extraits des rapports de gardes-pêche; vous trouverez également sous ce pli des états tabulaires des produits et de leur valeur par quartier et comté, en même temps qu'un relevé du capital employé à l'exploitation des pêcheries. Les relevés accusent une augmentation sur l'année dernière pour toutes les pêches réunies de \$147,215.80, et sur l'année 1890 de \$1,494,980.18, ou plus de 100 pour 100, les chiffres étant comme suit:—

En 1890.....	\$ 1,445,194 82
En 1893.....	2,792,969 20
En 1894.....	21,940,185 00

La pêche des principales espèces de poissons la première et la dernière de ces années, a été comme suit:—

	1890.	1894.
Saumon, livres.....	1,016,197	2,011,480
Eperlan “.....	3,778,952	6,723,500
Homard (boîtes), livres.....	2,365,256	2,932,500
Bar, livres.....	4,000	404,000
Maquereau, livres.....	45,520	541,700
Hareng, barils.....	57,110	159,900
Maquereau, barils.....	2,200	6,170
Morue, quintaux.....	57,400	78,650

Tandis que la pêche est demeurée à peu près stationnaire dans d'autres parties des provinces maritimes, l'augmentation notable qu'il y a eu dans ce quartier est en grande partie due, je crois, à ce que les employés de pêche et les pêcheurs ont mieux compris leurs devoirs respectifs. En effet, il est impossible d'empêcher ou de découvrir chaque infraction de la loi ou des règlements concernant les pêcheries sur des centaines et centaines de milles de rivières et de côtes où les poissons fourmillent, dans leurs saisons respectives, sans avoir beaucoup plus d'employés que le crédit me le permet. Les résultats constatés sont dues principalement à la plus grande vigilance des employés, de même qu'à l'idée qui gagne chaque année du terrain parmi la classe en particulier des gens qui se soumettent à la loi qu'il est nécessaire de protéger les pêcheries.

ALOSE.

Bien que l'on rapporte de nouveau une forte augmentation dans les quartiers du golfe Saint-Laurent, on ne peut s'attendre à aucune amélioration de la pêche de ce précieux poisson dans la baie de Fundy tant qu'il n'y aura pas de saison réservée à l'époque de la fraie.

Rapport des Pêcheries.

SAUMON.

Bien que sur la rivière Miramichi il y ait eu diminution comparativement à la pêche phénoménale de l'année dernière, l'augmentation d'un autre côté sur la rivière Ristigouche et les parties de la côte qui y conduisent a porté le total presque aux chiffres élevés de l'an dernier. Les cours d'eau étaient aussi partout remplis de saumons et de saumoneaux cet automne; l'abondance des saumoneaux est d'un bon augure pour la pêche de l'année prochaine.

HARENG.

Non seulement l'on a pris une quantité extraordinairement grande de harengs le printemps dernier (tellement que dans plusieurs endroits les rivages étaient couverts de frai), mais l'on a trouvé sur les bancs de Caraquet et de Miscou en septembre plus de poissons que depuis trente ans, et la qualité était excellente.

ÉPERLAN.

Ce poisson a quitté les rivières plus à bonne heure que d'habitude par suite d'une forte tombée de neige immédiatement après que la première glace se fut formée en décembre 1893. Toutefois il en a été pris sur toute la côte presque autant que l'année précédente, et nonobstant cette pêche énorme des deux dernières années le poisson est venu dans les cours d'eau pour frayer au printemps en plus grand nombre que depuis bien des années. Il est bon de faire remarquer qu'avant l'établissement de règlements concernant cette pêcherie qui est maintenant l'une des plus importantes du quartier, l'on employait une quantité immense d'éperlans pour les engrais, à nourrir les cochons, etc. La chose a maintenant entièrement cessé.

BAR.

Il y a eu une forte augmentation dans la pêche de ce beau poisson pendant les deux dernières années. Chaque année le poisson est de meilleure taille, ce qui provient évidemment des trois années de prohibition de la pêche sur la rivière Miramichi.

MORUE.

L'on rapporte cette année une bien plus forte pêche de ce poisson important. La morue a été extrêmement abondante jusque tard en automne sur les côtes même, en sorte que les embarcations pouvaient facilement obtenir un chargement complet en quelques heures.

MAQUEREAU.

Ce poisson abondait sur la plus grande partie de nos côtes; à quelques endroits ce n'a été que pendant un court espace de temps, c'est vrai, mais il était d'excellente taille et qualité. Le jeune poisson n'avait jamais été vu en aussi grand nombre partout le long des rivages et dans les estuaires des rivières.

HOMARD.

La mise en conserve du homard n'a pas été aussi forte que l'année dernière, mais la diminution a été constatée surtout aux endroits où les fabriques s'étaient multipliés le plus et les excès de pêche avaient eu lieu d'une manière plus manifeste.

HUITRES.

Il est fait rapport d'une augmentation, bien qu'il ne soit pas permis de les pêcher en hiver. La quantité qu'on peut prendre dans la baie du Vin et ailleurs dans l'estuaire de la rivière Miramichi paraît être illimitée. Comme le fond est favorable au développement du jeune mollusque, l'étendue des pêcheries s'accroît d'année en année.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche J. A. Verge rapporte qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche du saumon, et que celle de l'éperlan (presque nouvelle encore) a été dix fois plus importante que l'année dernière. En général les saisons réservées de même que les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Donald McLean, de Charlo, rapporte qu'il a été pris plus de saumon que depuis un bon nombre d'années pas-ées. Il a été vu cet automne un plus grand nombre de ces poissons et de saumoneaux dans tous les cours d'eau, ce qui augure bien pour l'avenir. Le homard n'a pas atteint la moyenne d'autres années. La pêche de l'éperlan en est encore à son enfance dans cette division. L'on fait de grands préparatifs pour la prochaine saison. Bonne observation de la saison réservée et des autres règlements.

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Le garde-pêche Wm Sweeney rapporte qu'il y a eu augmentation de la pêche du saumon et très abondante migration du hareng de printemps, poissons qui avec le homard (dont la pêche a été un peu moindre que l'année dernière) sont les plus importants dans sa division. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche James Hickson dit que le saumon a donné à peu près le même résultat que l'an dernier. Le hareng était excessivement abondant partout sur la côte. De même du maquereau, qui ne voulait cependant pas toucher à la boîte. Les jeunes poissons fourmillaient partout. La morue a été abondante toute la saison. L'éperlan a à peine atteint la moyenne.

Le garde-pêche James D. Thériault rapporte que la morue a abondé jusqu'à ce que la glace fut prise. Le maquereau n'a séjourné que très peu de temps. Les autres poissons ont à peine atteint la moyenne, mais le homard avait meilleure taille que d'habitude.

Le garde-pêche X. D. Albert rapporte qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche de la morue, le principal poisson de sa division, et celle du hareng de printemps et d'automne. Le hareng était de bonne qualité et plus abondant sur les bancs de Caraquet que depuis bon nombre d'années.

Le garde-pêche Arcade Landry rapporte qu'il s'est pris beaucoup de morue et de hareng. Le maquereau abondait également, et il a été pris grand nombre de très beaux poissons.

Le garde-pêche Adolphe Ache rapporte qu'il y a eu augmentation de la morue, le principal poisson de sa division. Le hareng de printemps et d'automne était également très abondant.

Le garde-pêche W^m Walsh rapporte que la pêche a été passable dans sa division. Les règlements ont été bien observés. Recommande fortement d'établir pour le gasparot une saison réservée commençant le 20 juin au lieu du 1^{er} juillet, car après cette date le poisson est de peu d'utilité et l'on prend de la truite dans les rets.

Le garde-pêche Olivier Robichaud rapporte qu'il y a eu une forte pêche de morue et d'éperlan. Le maquereau abondait mais ne voulait pas toucher à la boîte.

Rapport des Pêcheries.

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Le garde-pêche intérimaire F. Robicheaud rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon par suite du vent. Ce poisson abondait cependant pendant la saison et après. Le hareng était très abondant; il en était de même de la morue partout sur la côte. L'éperlan a donné de bons résultats et les prix étaient élevés.

Le garde-pêche J. G. Williston rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon comparativement à l'année dernière, mais que les rivières et cours d'eau fourmillaient de ce poisson cet automne. Le maquereau abondait et était de bonne taille et qualité. Les rivières et baies fourmillaient de jeunes poissons tout l'automne. La morue était extraordinairement abondante. Belle pêche d'huîtres et bons prix. Les pêcheries de sa division sont en excellent état.

Le garde-pêche Patrick Hogan rapporte qu'il y a eu une bonne pêche de saumon. La pêche de l'alose et du gasparot a été très considérable et il en a été de même du bar. Un bon nombre de saumons et de saumoneaux ont atteint les frayères.

Le garde-pêche intérimaire Robt. C. Boyes rapporte qu'il y a eu bonne pêche pendant la saison et qu'un nombre immense de saumons et saumoneaux ont monté la branche sud-ouest de la rivière Miramichi cet automne. On se plaint que la Compagnie d'Estacades bloque la rivière de troncs d'arbres tous les printemps.

COMTÉ DE KENT.

Le garde-pêche W. F. Hannah rapporte qu'il s'est fait une bonne pêche dans sa division, mais qu'il y a eu diminution considérable quant à l'éperlan comparativement à l'année précédente. Il croit que l'on a fait grand tort aux pêcheries en exemptant les scieries de sa division de l'application de l'Acte des pêches.

COMTÉ DE WESTMORELAND.

Le garde-pêche Robert Goodwin dit qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche de l'éperlan, de la truite et du saumon. Il attribue cela au fait que nos cours d'eau sont maintenant ouverts et que le poisson peut maintenant facilement se rendre aux frayères et en revenir. Il n'y a plus comme autrefois de sciure de bois ou de rebats dans les cours d'eau. Les règlements sont bien observés.

Le garde-pêche Dennis T. Cormier rapporte qu'on a pris un peu d'aloses, et il demande de nouveau qu'on établisse pour ce poisson une saison close jusqu'au 20 ou 25 juin, ce qui à son avis est le seul moyen de faire revivre cette pêche.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

R. A. CHAPMAN,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 3.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 3 DU NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LES COMTÉS DE VICTORIA, CARLETON, YORK, SUNBURY, QUEEN, SAINT-JEAN ET ALBERT, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'INSPECTEUR H. S. MILES.

OROMOCTO, 18 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon deuxième rapport annuel et la statistique indiquant sous forme de tableaux les espèces, la quantité et la valeur des produits de la pêche pendant l'année qui vient de finir; aussi le genre et la valeur du matériel employé à l'exploitation de cette industrie, plus une analyse des rapports des gardes-pêche et gardiens. Ces relevés accusent une très forte augmentation sur ceux de l'an dernier lesquels étaient incomplets par suite du renvoi et de la suspension de trois gardes-pêche. Cette année l'on a eu des relevés complets et les chiffres sont comme suit :

1893.....	\$181,969 85
1894.....	292,886 40
Augmentation.....	<u>\$110,916 55</u>

Cette augmentation est en grande partie due au fait que la valeur totale du poisson pris dans le comté de Saint-Jean a plus que doublé la pêche de l'an dernier; le gain s'est produit pour le saumon, le homard, la merluche, l'égrefin, le merlan, le flétan, le gasparot, l'alose et les sardines. Le saumon en particulier abondait tellement qu'on le détaillait à 12 centins la livre sur les marchés locaux. La pêche du gasparot a été immense. L'on a vendu ce poisson aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse pour la boîte pendant les mois d'avril, mai et juin. Il en a été aussi exporté beaucoup aux Antilles. Le gasparot prend de l'importance chaque année. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse disent que ce serait pour eux un désastre si cette pêche manquait, parce qu'ils ne pourraient obtenir une quantité suffisante de boîte maintenant que le hareng a diminué. L'augmentation du gasparot sur l'année précédente a été de 20,066 barils.

SAUMON.

Les causes auxquelles est attribuée l'augmentation de la pêche du saumon sont les suivantes :—

Le département a établi une protection excellente des différentes rivières; les alevins qu'on y dépose donnent les plus heureux résultats, et plus d'hommes que d'habitude se sont occupés de la pêche du saumon.

HOMARD.

Cette pêcherie a été entièrement exploitée depuis le commencement de la saison, et en conséquence l'on a pris un plus grand nombre de crustacés que d'habitude.

Rapport des Pêcheries.

Les pêcheurs connaissent mieux aujourd'hui les habitudes du homard, le pêchent en eau profonde pendant l'hiver, et plus près de la côte quand le temps devient beau et l'eau chaude.

HARENG.

La pêche de ce poisson a été moindre que la moyenne par suite de la grande abondance de chiens de mer, qui dans certains cas ont détruit tous les rets des pêcheurs. Quelques navires se sont occupés de cette pêche, mais ils n'ont rapporté que de légers chargements.

TRUITE.

La truite prise dans le quartier sert presque exclusivement à la consommation locale. C'est en conséquence très difficile d'estimer la pêche. Ce beau poisson se trouve en grande abondance dans plusieurs lacs, cours d'eau et ruisseaux, et la vigoureuse application de la saison close peut seule empêcher les excès de pêche.

POISSONS PÊCHÉS À LA LIGNE.

Ces poissons étaient extraordinairement abondants et les prix rémunérateurs. Plus d'hommes que d'habitude ont ainsi pêché la merluche, la morue, le fétan, l'égréfin, etc.

SARDINES.

Les sardines abondaient, mais comme il n'y a pas dans ce quartier de fabriques de conserves il n'en a été pris que pour la boîte employée à la pêche du homard et par les pêcheurs à la ligne.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le garde-pêche Sutherland Stewart, d'Alma, comté d'Albert, rapporte que le hareng, le maquereau et toutes les espèces de poissons qui se prennent à la ligne, autrefois si abondants dans le voisinage, étaient rares. Il attribue cela à la grande destruction causée par les pêches à claies et autres si abondantes sur cette côte avant qu'on eut pris des mesures pour arrêter les excès de pêche. La pêche totale dans le comté est évaluée à \$6,620, le poisson servant entièrement à la consommation locale. Les différentes saisons réservées ont été bien observées et l'on n'a pas essayé de pêcher illicitement. La passe migratoire est en bon état et le saumon de même que les autres poissons y passent librement.

Le gardien K. T. Wilbur, de Midway, Harvey, comté d'Albert, rapporte qu'il y a eu augmentation de saumons et de gasparots au ruisseau du Castor, de même que dans d'autres cours d'eaux. Il y a eu des excès de pêche à la truite pendant la saison, et l'on a en conséquence observé une diminution considérable. Aucune pêche illicite n'a eu lieu et les saisons réservées ont été bien observées.

Le gardien Wallace Taylor, de Coverdale, comté d'Albert, rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon due à ce qu'il s'en est pris un si grand nombre dans les nasses et rets de la baie. Il n'y a dans cette division qu'une passe migratoire qui est en bon état. L'acte concernant la sciure de bois a été bien observée, et il en a été de même des saisons closes.

Le garde-pêche O'Brien, de Carleton, comté de Saint-Jean, rapporte une augmentation dans la pêche des plus importantes espèces de poissons, et dit que la dernière saison a été très fructueuse pour les poissonniers, qui ont facilement écoulé leurs produits à Saint-Jean et aux Etats-Unis. Cet employé est d'avis que l'augmentation est en grande partie due à l'application des règlements pour la protection des cours

d'eau et à la rigoureuse observation des saisons closes de semaine et autres. Il s'attend qu'avant peu nos rivières fourmilleront comme autrefois de poissons.

Le garde-pêche W. H. Heine, de Norton-Station, comté de King, rapporte que la pêche du gasparot n'a pas atteint la moyenne de celle de l'année dernière par suite des vents froids de l'est qui ont régné à cet endroit pendant la saison de pêche, mais le gasparot abondait au lac de Darling et dans les marais inondés de la rivière Kennebecasis, pendant les mois de mai et de juin. Bien qu'on l'ait exploitée rigoureusement la pêcherie d'alose n'a pas donné de bons résultats, et cela a été attribué au fait qu'il n'y a pas eu de crues sur la rivière Kennebecasis le printemps dernier; de plus l'eau était remplie d'une substance vaseuse de couleur verte qui adhérait aux rets et rendait la pêche difficile. L'alose prise a été consommée dans l'endroit ou expédiée fraîche aux villes bordant le chemin de fer Intercolonial. Il n'a pas été pris beaucoup de saumon et peu ont monté la rivière avant le commencement de la saison close. Il a été pris un grand nombre de dorés dans le lac de Darling dans le cours de l'automne et l'hiver; ces poissons ont été expédiés aux États-Unis, où ils se vendent à des prix avantageux. Cette industrie prend de l'importance chaque année. Les saisons réservées ont été bien observées. La plus grande difficulté que l'on éprouve c'est de restreindre les pêcheurs au quart du cours d'eau, d'après l'article 19, paragraphe 1, des règlements des pêcheries. Neuf saisies ont été pratiquées pour infraction de cet article. Trois personnes ont été poursuivies et condamnées à payer l'amende et l'on a détruit cinq rets.

Le garde-pêche J. W. Nowlan, de Smith's-Creek, comté de King, rapporte que l'on a rigoureusement observé les lois et règlements dans cette partie du comté de King.

Le gardien Pearson, de English-Settlement, comté de King, rapporte que l'on a observé vigoureusement dans sa division les lois et règlements concernant les pêcheries. Pendant les quelques dernières années ce sont des moulins à vapeur portatifs consommant tous les rebuts qui ont fonctionné dans cette partie du pays, et il n'a pas observé d'infractions à l'acte concernant la sciure de bois. Le principal poisson est la truite, qui ne sert qu'à la consommation locale.

Mayes Case, de Wickham, comté de Queen, avait charge cette année de la rivière Saint-Jean, dans le comté de King, car il n'a pas été nommé de garde-pêche pour surveiller ce quartier depuis le renvoi du garde-pêche Belyea. Il fait rapport que la pêche a été bonne, qu'il n'a pas été commis d'infractions à sa connaissance, et que les saisons réservées ont été bien observées.

Le garde-pêche J. H. Gray, de Spingfield, comté de King, rapporte qu'il a été pris plus de saumons que de coutume, ce qu'il attribue au fait qu'un plus grand nombre d'hommes se sont livrés à cette industrie. Le bois était plus abondant et il en a été pris, plus que pendant l'année précédente. Le gasparot s'est montée lors des crues et la pêche de ce poisson a été rare jusqu'au commencement de la saison réservée. La pêche de l'alose a été bien au dessous de la moyenne par suite de la rareté du poisson. Il a été consommé au pays à peu près cinquante pour cent du poisson pris, le reste a été exporté. Les saisons réservées ont été vigoureusement observées. L'acte concernant la sciure de bois n'a pas été appliqué, les moulins d'ici sont peu importants et ne sont exploités que pendant environ deux mois de l'année.

Le garde-pêche Mayes Case, de Wickham, comté de Queen, rapporte que la pêche du gasparot a été bien au-dessous de la moyenne par suite de la faible crue des eaux au printemps. Puis lorsque la migration commença plus tard, les prix étaient si réduits sur le grand nombre de ces poissons que les pêcheurs de Saint-Jean avaient pris, que nos pêcheurs du comté de Queen n'ont pas fait cette pêche très activement. En conséquence il n'a pas été pris plus de gasparots, ou bien peu plus, que ce qu'il en a fallu pour la demande locale. Il y a eu une augmentation de la pêche du saumon, car plus d'hommes se sont occupés de cette pêche. Les anguilles causent beaucoup d'ennuis aux pêcheurs de saumons, car bien souvent le saumon pris est attaqué par des anguilles qui pénètrent dans sa bouche. Quelquefois l'on trouve dans la peau du saumon de une à sept anguilles qui ont tout dévoré à part la peau et les arêtes. Dans certains cas l'on emploie des casiers à anguilles à part les rets. Les pêcheurs attendant avec anxiété l'époque à laquelle il leur sera permis de pêcher le bar. La protection que le département accorde à ce poisson aura certainement des effets très

Rapport des Pêcheries.

avantageux, car il y a eu des excès de pêche commis par suite des prix élevés obtenus pour ce poisson aux Etats-Unis, où l'on expédie maintenant une grande quantité de dorés. Il y a eu plusieurs infractions de la saison réservée de semaine, et des poursuites seront intentées.

Le garde-pêche Hoben, de Swan-Creek, comté de Sunbury, rapporte que la pêche totale de sa division a un peu excédé celle de l'an dernier. Il a été pris moins de saumons, mais il y a eu augmentation de gasparots, d'aloses et de dorés. Le saumon et l'alose ont été consommés au pays, le doré a été exporté aux Etats-Unis. Les gasparots ont été vendus aux marchands de poissons de Saint-Jean, à part d'une quantité d'environ cinq pour cent qui a été employée à l'état frais ou fumée. Les saisons closes ont été rigoureusement observées, et l'acte concernant la sciure de bois a été passablement bien appliqué. Les deux "passes migratoires de Hockin" de cette division ne sont d'aucune utilité, car le poisson ne peut traverser par suite de la rapidité de l'eau.

Le garde-pêche Robert Orr, de Frédéricton, comté de York, rapporte que la pêche du saumon, du doré et de la truite sur la rivière Saint-Jean a été à peu près la même que l'année dernière. L'alose et le gasparot n'étaient pas en aussi grande abondance. Sur la branche sud-ouest de la rivière Miramichi le saumon entièrement développé était rare, mais il y avait de très nombreux saumoneaux. Il y a eu une forte augmentation dans la pêche du gasparot sur ce cours d'eau, l'on a pris soixante-quinze barils de ce poisson contre six l'an dernier. Cette augmentation est due au fait que l'on a protégé les années dernières le lac Brook, l'importante frayère de ce poisson. La truite et le doré ont donné à peu près le même résultat, tous ces poissons ont été consommés au Canada ou envoyés aux Etats-Unis. La pêche à la dérivette se fait assez en grand sur la rivière Saint-Jean et en amont des eaux de marée. On ne pourra réprimer cette pêche qu'en nommant plus de gardiens, et ce sera la source d'une forte dépense pour le département. Sur la rivière Saint-Jean dans les comtés de York et de Carleton l'on a rapporté des infractions aux règlements et il sera intenté plusieurs poursuites sous peu. A part les gardiens de l'Etat sur la branche sud-ouest de la Miramichi le club des pêcheurs à la ligne a employé plusieurs hommes, et le résultat en est que cette rivière est protégée d'une façon efficace. Il n'y a pas de passes migratoires dans cette division.

Le gardien Lindsay, de Highlands, comté de Carleton, rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche de cette année comparativement à l'année dernière. Le règlement qui défend de faire la pêche du saumon au rets dans la rivière Saint-Jean s'applique aussi à la rivière Miramichi dans ce comté. Comme le saumon ne mord pas à la mouche sur la rivière Saint-Jean et que les locataires tenant leur bail des propriétaires riverains ne permettent pas la pêche du saumon à la mouche sur la rivière Miramichi, il doit nécessairement y avoir une diminution dans la pêche de ce poisson. En réalité si je ne devais faire rapport que du nombre de livres des poissons pris d'une façon licite, le chiffre de cinq cents livres dépasserait le montant. Le poisson n'était nullement rare, l'exploitation moins rigoureuse de la pêche est due au fait que la loi la défend. Tout le poisson pris sert à la consommation dans le pays.

Le garde-pêche Thomas D. Ryan, de Grand-Falls, comté de Victoria, rapporte qu'il y a eu cette année sur la rivière Tobique une belle migration du saumon, cependant l'on a pris moins de poissons que l'année dernière par suite de la dépression des affaires aux Etats-Unis, ce qui a été cause que moins de sportsmen américains que de coutume ont visité l'endroit. Le club des pêcheurs de saumons de la Tobique protège cette rivière d'une manière efficace jusqu'au 1^{er} octobre. Il y a eu abondance de saumons dans la rivière Saint-Jean, en réalité jamais ils n'avaient été aussi nombreux. Dans la rivière Madawaska il s'est pris à la mouche un nombre extraordinaire de truites. Les gardiens Griffith et Raymond ont fait la patrouille sur cette rivière et il n'a pas été fait rapport de pêche illicite. Les autres eaux de cette division sont fréquentées par la truite, le poisson blanc, la perche et la carpe, et tous ces poissons sont consommés dans le pays. La pêche, etc., dans cette division, est estimée à \$10,955.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. S. MILES.

RAPPORT SUR LA PROTECTION DU SAUMON DANS LA BRANCHE SUD-OUEST DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI PAR LE SECRÉTAIRE DU CLUB.

FREDÉRICTON, N.-B., 1^{er} décembre 1894.

J'ai maintenant l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la protection de la branche sud-ouest de la rivière Miramichi pendant la saison qui vient de finir, et en ce faisant j'éprouve beaucoup de plaisir à féliciter les propriétaires de ces pêches des résultats obtenus. Continuant le travail de l'année précédente j'ai pu me rendre compte des points faibles que l'expérience et l'observation seules pouvaient faire connaître. L'on a commencé à protéger la rivière vers le même temps à peu près que l'année dernière, le 19 juin, et les gardiens ont travaillé jusqu'au 15 novembre, bien qu'on n'eût pas pensé les garder plus tard que le 1^{er} novembre. Mais comme la saison était très douce j'ai cru sage de ne pas courir le risque d'encourager les maraudeurs à nettoyer les étangs que nous avons eu tant de peine à protéger et à grands prix. Il y avait sur la rivière le même nombre de gardiens qu'à la dernière saison, et le département des pêcheries d'Ottawa nous a pleinement encouragés. Les pêcheurs à la ligne de la branche sud-ouest de cette rivière auront toujours une dette de gratitude à M. l'inspecteur Miles. Non seulement ce dernier a-t-il encouragé notre œuvre en sa qualité d'employé de l'Etat, mais il s'est toujours montré prêt à me seconder pour assurer le bien de la rivière. Son garde-pêche, Robert Orr, a passé une grande partie de son temps sur la rivière, et on lui doit ainsi qu'au principal gardien McDonald une grande partie du succès obtenu. Nos hommes avaient tous prêté serment et été nommés gardiens spéciaux de l'Etat, et ils ont travaillé de concert avec les employés du département. Suit la liste des divisions de pêche depuis Boiestown jusqu'aux fourches de la branche sud-ouest, distance de 47 milles, ainsi que les noms des gardiens :

1. De Boiestown à Tug-Pond, 9 milles—* Joseph Norrad, Wm Palmer.
2. De Tug-Pond à Burnt-Hill, 14 milles—* Robert McKay, * Edward Munn.
3. De Burnt-Hill au ruisseau McKeel, 9½ milles—Silas Standish, * Wm Green et Robert Munn.
4. Du ruisseau McKeel aux Fourches, 14½ milles, et dans le haut de la branche nord—* Donald McKay * Harvey Scott.

Les gardiens dont les noms sont précédés d'un * (sauf les derniers qui ont été à notre emploi jusqu'au 1^{er} août) ont travaillé aux frais des pêcheurs à la ligne; les autres étaient des employés rétribués par le gouvernement du Canada.

Deux de ces gardiens recevaient leur rémunération des clubs de Burnt-Hill et de Clearwater, administrés par A. T. Wood, de Boston, un pêcheur à la ligne qui a toujours eu à cœur le bien de la rivière. Un gardien était à l'emploi du club Rocky Bend, un était payé par MM. Harry et Charles Beckwith et J. H. Phair, et les deux autres par M. F. Stancliffe, de Montréal. Le montant total payé aux gardiens s'est élevé à \$754.28.

Il a été fait rapport de peu de cas de maraude pendant la saison, ce qui témoigne de la vigilance des employés. Les colons ont causé beaucoup d'ennuis aux gardiens stationnés aux fourches, et c'était l'intention du club de poursuivre ces contrevenants, mais comme il n'y avait pas de juges de paix dans le voisinage il a été impossible de porter les plaintes en temps opportun. L'on devrait adopter des mesures pour punir ces gens qui se moquent ouvertement de la loi.

Grâce à des arrangements pris avec le gouvernement fédéral j'ai demandé et disposé dans la rivière 100,000 alevins de saumons. Ces poissons jetés à la rivière en face de l'établissement avaient été obtenus de la pisciculture de Newcastle, mais c'est l'opinion de pêcheurs à la ligne d'expérience comme MM. Phair et Hanson que ce frai ayant été obtenu de poissons d'automne, les poissons qui en résulteront et se propageront ne reviendront dans la rivière que tard dans l'année, et longtemps après la saison de la pêche à la ligne. Quoi qu'il en soit, je suis d'avis qu'on obtiendra de bons résultats de ces alevins. Demande sera faite à l'Etat d'un autre nombre d'alevins

Rapport des Pêcheries.

de la pisciculture du Rapide-des-Femmes, car d'après ce que l'on apprend ces poissons sont obtenus en été et les objections comme celles faites plus haut disparaîtront.

La protection de la rivière à partir de Boiestown en descendant jusqu'à la tête de la marée, distance de 68 milles, a été, somme toute, meilleure qu'à la dernière saison, mais il y a encore lieu d'améliorer le service ici. Les gardiens, au nombre de six, sont tous rétribués par l'Etat. Il y a défaut absolu de protection systématique, mais aujourd'hui que l'on a nommé un nouveau garde-pêche, c'est l'espoir qu'il régnera un meilleur état de chose à l'avenir. Le garde-pêche Boyce a très travaillé depuis sa nomination, et d'après ce que je puis apprendre de lui il y aura à l'avenir protection systématique et sans peur dans le quartier confié à ses soins.

Le 25 juillet dernier j'ai cru à propos d'envoyer sur ces eaux le gardien Joseph Norrad, lui demandant un rapport complet sur l'état de la rivière. J'avais entendu dire précédemment qu'on y pêchait d'une façon illicite en plein jour, ce qui n'était que trop vrai comme l'a démontré l'inspection de notre gardien. Ce dernier a pratiqué plusieurs saisies, et dans bon nombre des pêcheries on voyait des preuves manifestes de pêche au dard et à l'épervier. Ces rapports m'ont été tout de suite envoyés par dépêche à Ottawa, et ils ont été suivis d'une lettre explicative portant que si l'on ne changeait pas de mode de protection, les pêcheurs à la ligne se croiraient justifiables d'abandonner ce qui avait déjà coûté si cher et de retirer leurs employés de ces eaux. Il me fait plaisir de rapporter que grâce à la prompte action du gouvernement nous avons pu permettre à nos employés d'y rester. Pendant que le gardien Norrad faisait l'inspection de la rivière, il a été insulté à Blackville par un parti de maraudeurs, et les mesures sont prises dans le moment pour poursuivre ces flagrants violateurs de la loi. J'ai toute confiance qu'avec le nouvel arrangement l'on fera bonne œuvre ici l'année prochaine.

Un grand obstacle que rencontre le poisson qui monte la rivière, c'est l'étroite passe (qui n'a pas plus de douze pieds de largeur) aux estacades en aval de la tête de marée. Ce passage étroit comprend l'espace laissé libre entre les estacades et la série extrême des rets des colons, que l'on ferme souvent pendant qu'il fait nuit. Quand les estacades sont remplies, les troncs d'arbres forment souvent embâcle jusqu'au fond de l'eau, et ce n'est pas surprenant que dans ces circonstances aucun gros poisson ne puisse remonter la rivière, et que les saumoneaux seuls y parviennent. Il y a de fortes preuves que c'est le cas, car quatre à peu près des cinq poissons qui sont pris portent les marques des rets. C'est une honte criante qu'on n'élargisse pas l'espace d'au moins deux perches (38 pieds), et si les rapports des employés sont tenus pour véridiques, le gouvernement ordonnera d'observer à l'avenir cette largeur additionnelle.

Nos gardiens ont fait pendant la saison des rapports quotidiens que le gardien-chef a transmis à son bureau à toutes les semaines. Comme d'habitude il m'a fallu faire une correspondance considérable.

En terminant j'exprimerai l'opinion que si l'on continue à protéger nos rivières d'après les conditions indiquées, je suis bien convaincu que notre rivière deviendra bientôt, comme autrefois, non pas un des meilleurs mais le meilleur des cours d'eau pour la pêche à la ligne du Nouveau-Brunswick.

Votre obéissant serviteur,

T. G. LOGGIE.

NOUVEAU-BRUNSWICK—DISTRICT N° 1.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche; des quantités et valeur du matériel de pêche; des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés dans le district n° 1, dans la province du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

District.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.					MATÉRIEL DE PÊCHE.					ESPÈCES DE POISSON.																									
	Navires.		Bateaux.			Rets à mailles.		Nasses.		Saïmes.			Saumon, fraïts, dans la glace, liv.		Hareng, saïls, barïls.		Hareng, fraïts ou gelés, liv.		Hareng, fumé, liv.		Maquereau, fraïts ou en cons. (en boîtes), liv.		Maquereau, fraïts ou en cons. (en boîtes), liv.		Homard, fraïts ou (en boîtes), liv.		Homard, vivant ou fraïts, tonneaux.		Morue, sèche, qtx.		Numéro.					
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.						
<i>Comté de Charlotte.</i>																																				
1 Lepréau à L'Etang.....	13	245	3800	59	109	1805	150	30	3900	30	870	1740	400	400	18000	3000	284	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1	290 1			
2 L'Etang à Saint-George..	4	54	1025	20	144	4190	147	66	16625	65	1769	2616	.....	.....	500	.....	69	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	1000 2	
3 Saint-George à Saint-André	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	11825	40	1310	1305	.....	.....	15000	.....	13	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	25 3	
4 Saint-George (intérieur)..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5 Saint-André (intérieur)..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6 Les-Onest.....	8	143	3225	31	505	10501	292	110	36362	110	3050	4125	.....	.....	42000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 Campo-Bello.....	13	319	6375	64	138	7444	158	16	6400	20	700	1000	.....	.....	542235	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 Grand-Manan.....	21	355	8275	65	369	36503	478	41	48900	36	1426	5905	.....	.....	6815000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	59	1116	22700	239	1139	55973	1304	306	124012	301	9125	16751	500	9514	7432755	40	2000	8000	1924	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533	30533

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—Fin.

District.	ESPÈCES DE POISSON.															PRODUITS DU POISSON.				VALEUR TOTALE.	Numéro.		
	Merluche sèche, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrehn, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Étêtan, liv.	Éperlan, liv.	Merluche fumée, liv.	Gasparot, barils.	Sardines, conserves de, en boîtes.	Moules, barils.	Moules en écalles, liv.	Encornet, barils.	Sardines, barils.	Doré, liv.	Phe, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, gall.	Poisson employé comme boîte, barils.			Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, tonn.
<i>Comté de Charlotté.</i>																							
1	3575	3575	1000	150	.....	10000	.....	.....	180000	2980	5935	15	17950	.....	3700	.....	3700	600	260	80	95,239	251
2	1102	1000	1167	1509	.....	.....	.....	.....	20000	150	15600	25	66877	.....	.....	.....	2000	1000	750	.....	157,326	002
3	45	70	45	3000	75000	25779	3800	200	15	2435	6	64,843	003
4	.....	.....	.....	.....	6000	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	640	004
5	.....	.....	4000	.....	4500	.....	.....	125	20000	50	.....	10	17278	3000	.....	500	.....	.....	.....	.....	1,400	005
6	1961	847	3945	5891	277	3000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9793	924	.....	88,666	546
7	11463	6862	10800	4846	500	21000	.....	.....	.....	.....	.....	299	4094	.....	.....	.....	.....	3701	1326	.....	219,550	507
8	4050	6075	2170	6019	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31990	1731	1300	490,812	008
Totaux.....																							
	22196	18359	19152	18460	12500	61277	4500	75000	135	220000	3130	21535	349	131978	3000	8300	500	51384	5596	4745	1,118,477	29	

* Comprenant : moules en boîtes, 15,200 liv., valeur \$760 ; aussi, 800 liv. de pétoncles, valeur \$80.

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le district n° 1, Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon frais.....	liv. 500	0	20	100	00
Hareng salé.....	brls. 9,514	4	50	42,813	00
do frais ou gelé.....	liv. 8,957,757	0	02	179,155	14
do fumé.....	" 7,432,755	0	02	148,655	10
Maquereau frais.....	" 2,000	0	12	240	00
do salé.....	brls. 40	14	00	560	00
Morue.....	qtx. 30,533	4	50	137,398	50
Gasparot.....	brls. 135	4	00	540	00
Merluce.....	qtx. 22,196	2	50	55,490	00
do noues.....	liv. 18,359	0	50	9,179	50
Homard, vivant ou frais.....	ton'x. 1,324	75	00	99,300	00
do en boîtes.....	liv. 3,000	0	14	420	00
Egrefin.....	qtx. 19,152	3	50	67,032	00
Merlan.....	" 18,460	2	50	46,150	00
Truite.....	liv. 13,500	0	10	1,350	00
Flétan.....	" 61,277	0	10	6,127	70
Merluce fumée.....	" 75,000	0	10	7,500	00
Sardine.....	brls. 131,978	2	00	263,956	00
do en boîtes.....	liv. 220,000	0	05	11,000	00
Eperlan.....	" 4,500	0	05	225	00
Moules.....	brls. 3,130	1	25	3,912	50
do en boîtes.....	liv. 15,200	0	05	760	00
do en écaille.....	" 21,535	0	05	1,076	75
Pétoncles.....	" 800	0	10	80	00
Encornet.....	brls. 349	4	00	1,396	00
Plie.....	liv. 8,300	0	05	415	00
Poisson gelé.....	" 500	0	05	25	00
Doré.....	" 3,000	0	05	150	00
Huile de poisson.....	galls. 51,384	0	40	20,553	60
Poisson employé comme boitte.....	brls. 5,596	1	50	8,394	00
do do engrais.....	" 4,745	0	50	2,372	50
Guano de poisson.....	ton'x. 86	25	00	2,150	00
Total.....				1,118,477	29
Valeur de la prise du poisson pour 1893.....				771,182	35
Augmentation en 1894.....				347,294	94

Rapport des Pêcheries.

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries
du quartier n° 1, Nouveau-Brunswick, durant l'année 1894.

Matériel.	Valeur.
	\$ c.
59 navires, 1,116 tonneaux.....	22,700 00
1,139 bateaux.....	55,973 00
26,040 brasses de rets.....	7,961 00
306 nasses.....	124,012 00
16,876 trappes à homard.....	13,026 00
2 homarderies.....	800 00
4 presses à poisson.....	400 00
301 seines, 9,125 brasses.....	16,751 00
2,000 lignes à main.....	2,000 00
500 puisettes.....	2,500 00
716 lignes de fond.....	8,463 00
3 glacières.....	1,000 00
571 boucans, avec appareils.....	132,877 00
11 steamers et semaques.....	4,200 00
246 quais et jetées.....	43,286 00
3 fabriques de conserves de sardines.....	8,700 00
1 fabrique pour sécher le poisson.....	1,200 00
Total.....	445,849 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés de poisson, et du nombre total des hommes employés, etc., dans le quartier

Numéro.	DISTRICTS.	NAVIRES ET BATEAUX.						MATÉRIEL	
		Navires.				Bateaux.		Rets à mailler.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.
	<i>Comté de Ristigouche.</i>			\$		\$			\$
1	En amont de Dalhousie				30	600	30	7090	7090
2	Dalhousie à Belledune.....				180	2000	350	18000	15000
	Totaux.....				210	2600	380	25090	22090
	<i>Comté de Gloucester.</i>								
1	Petit-Rocher.....				280	5000	540	23000	15000
2	Bathurst, etc.....				340	10000	780	20050	26500
3	Grande-Anse.....	1	24	400	3	210	3800	416	7560
4	Caraquette, en haut.....	6	74	3400	20	49	6700	82	1900
5	Caraquette.....	66	753	26900	215	46	11500	150	22400
6	Shippégan (terre ferme).....	21	246	9550	69	48	3500	108	3500
7	Shippégan (Ile).....	41	482	24600	131	121	8600	260	8700
8	Miscou et Petit-Shippégan.....	2	26	700	6	82	1820	178	1200
9	Pokemouche (paroisse d'Inkerman).....	2	25	1500	6	180	3600	280	16500
10	Tracadie (paroisses de Saumuriez et Saint-Isidore).....	7	78	2800	22	121	2500	254	28000
	Totaux.....	146	1708	69850	472	1477	57020	3048	132810
	<i>Comité de Northumberland.</i>								
1	Négusac, etc.....				175	3500	250	41000	60000
2	Baie-du-Vin, etc.....	3	65	1000	6	200	8000	500	65000
3	Chatham, etc.....	4	94	2800	20	150	3000	150	9300
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi.....				60	500	60	2500	2500
5	Bras sud-ouest de la rivière Miramichi.....				70	600	70	3000	2500
	Totaux.....	7	159	3800	26	655	15600	1030	120800
	<i>Comité de Kent.</i>								
1	Harcourt, etc.....				5	100	8		
2	Carleton.....				58	2500	86	8500	2500
3	Saint-Louis.....				150	4500	200	10500	7500
4	Richibouctou, etc.....	2	46	850	10	180	6500	300	10000
5	Boucouché, etc.....				300	10000	700	20000	6000
6	Cocagne (paroisse de Dundas).....				150	350	300	10000	3000
	Totaux.....	2	46	850	10	843	23950	1594	59000
	<i>Comité de Westmoreland.</i>								
1	Shédiac, Botsford, Moncton et Salisbury.....				750	20000	1500	25000	10000
2	Westmoreland et Sackville.....				37	1700	70	6500	2000
3	Dorchester.....				38	2300	76	9500	2500
	Totaux.....				825	24000	1646	41000	14500
	Grands totaux.....	155	1913	74500	508	4010	123170	7698	378700

Quartier n° 2.

à la pêche; des quantités et valeur du matériel de pêche; des espèces et quantités n° 2, dans la province du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Numéro.	DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON.										Numéro.
	Rets à éperlan.		Trappes à homard.		Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Saumon, en boîtes, liv.	Maquereau, brls.	Maquereau, dans la glace, liv.	Hareng, brls.	Hareng, gelé, par 100.	Hareng, fumé, en boîtes.	Gasparot, brls.	Morue, qtx.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.											
		\$		\$											
1	160	9600	20	15	90000										
2	26	1500	4000	3000	175000	1000	5000	100		3000		5000		120	
	186	11100	4020	3015	265000	1000	5000	100		3000		5000		120	
	15	750	5400	3500	130000		5000	150	7000	19000	40000			1470	
	3	100	7900	7900	964180		3400	120	30500	17000				10100	
	15	400			47000		2000	400	15000	4000				3000	
	12	480	10800	10800				250	10000	2500				6200	
	21	550	3650	3650	7500			400	4000	25000				29000	
	13	300	13250	13250				520	74000	3500	150000			5180	
	13	400	13600	13000	8000			1250	22000	4450				12400	
	75	2100	400	400	35000		800	300	25000	3700				4000	
	68	2000	3660	3660	20000		2000	120	80000	3000	10000		810	1250	
	232	7080	76160	66660	1211680		13200	4010	319500	90850	200000	30000	1610	75300	
	170	3500	2550	2550	89600			200	5000	4500		20000	250	400	
	165	5000	7700	7700	100300			100	40000	4000		14000	500	300	
	305	18000			150000			150	15000	150	15000		500	200	
					50000								900		
					50000	10000							1800		
	640	26500	10250	10250	444900	10000		450	60000	8650	15000	34000	3950	900	
	22	520	7000	7000	36200	1000									
	100	3000	5500	5500	14000			100	56200	2000			400	200	
	240	9600	13500	11000	16500			500	84000	8500	20000	20000	2200	1380	
	200	6000	13000	12000				500		6000	20000	20000	2000	100	
	60	1200	4000	4000				200	5000	4000		10000	800	150	
	622	20320	43000	39500	66700	1000		1400	147200	26800	20000	50000	6200	2130	
	120	4000	4000	4000	4000			200	15000	28000	25000	20000	1600	200	
	30	750	100	100	4000			10		2500	40000	30000	200		
					15200					100					
	150	4750	40100	40100	23200			210	15000	30600	65000	50000	1800	200	
	1830	69750	173530	159525	2011480	12000	18200	6170	541700	159900	300000	169000	13560	78650	

NOUVEAU-BRUNSWICK—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des

Numéro.	QUARTIER.	ESPÈCES DE									
		Morue, langues et noues, brls.	Merluche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Moules, brls.	Alose, brls.	Bar, liv.	Truite, liv.	Petite morue, liv.
<i>Comté de Ristigouche.</i>											
1	En amont de Dalhousie								8000		
2	Dalhousie à Belledune							10	4000	1000	
	Totaux							10	12000	1000	
<i>Comté de Gloucester.</i>											
1	Petit-Rocher		300	300				10	500	2500	1000
2	Bathurst, etc.	10					400		5000	5000	6000
3	Grande-Anse	5	300	500			300	40	1500	1500	5000
4	Caraquet en haut	4	200	200		2500	300		1500	23000	
5	Caraquet	25	300	400	300	140000	2600		2000	3000	
6	Shippégan (terre ferme)	5	1500	2800	100	5000	350	600			
7	Île Shippégan	10	530	300	350	14000	1800			3000	
8	Miscou et Petit-Shippégan		200	200		4000	50		5000	3000	5000
9	Pokemouche (paroisse d'Inkerman)	5	200	300	100	1500	125	25	2500		6000
10	Tracadie (paroisses de Saumuriez et Saint-Isidore)	4	250	300	150	1500	100		1000	2000	6000
	Totaux	68	3780	5300	1000	168500	6025	675	16000	17000	52000
<i>Comté de Northumberland.</i>											
1	Néguac, etc.		200	300	100	1000	70	40	10000	3000	2000
2	Baie-du-Vin, etc.		250	300		4000		500	55000	2500	150000
3	Chatham, etc.							400	25000	4000	1200000
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi							600	270000	20000	
5	Bras sud-ouest de la rivière Miramichi								5000	10000	
	Totaux		450	600	100	5000	70	1540	365000	39500	1370000
<i>Comté de Kent.</i>											
1	Harcourt, etc.								2000	6000	
2	Carleton		200	200				40	2000	5000	10000
3	Saint-Louis		400	400			100	100	4000	4000	30000
4	Richibouctou, etc.	5	600	1200			130	80	2000	4000	80000
5	Boucrouche, etc.		500	1200	50	1400	500		5000	3000	50000
6	Cocagne (paroisse de Dundas)		100	200			250	50	2000	3000	20000
	Totaux	5	1800	3200	50	1400	980	270	17000	25000	190000
<i>Comté de Westmoreland.</i>											
1	Shédiac, Botsford, Moncton et Salisbury		100	100			350		4000	12000	30000
2	Westmoreland et Sackville						20	300	1500	2000	4000
3	Dorchester							600	2000	2000	2000
	Totaux		100	100			370	900	6000	15500	36000
	Grands totaux	73	6130	9200	1150	174900	7445	3395	404000	109000	1649000

District N° 2—Fin.

navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Fin.

POISSON.							PRODUITS DU POISSON.				VALEUR TOTALE.	Numéro.			
Encornet, brls.	Pie, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Poisson commun, liv.	Homard, brls.	Homard, ton x.	Homard, en boîtes.	Huile de poisson, gallons.	Peaux de phoque, nombre	Guano de poisson, ton x.			Poisson employé comme boîtes, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	
		460000	100			3								\$	
		50000	50			4	35000	100			500	1000		43,025	1
		510000	150			7	35000	100			500	1000		61,530	2
														104,555	
	5000	5000	10			2	51000	600			1000	1000		134,085	1
	30	150000	100			4	125000	500			1450	14500		358,741	2
	20	18000				4	87000	500			2500	1200		69,142	3
	300	25000	50		1000			2200			1500	1500		55,500	4
	50	50000	100		200	4	100000	17500			2800	7000		306,230	5
	100	18000	72000		100	2	65800	2800			3030	2000		93,355	6
			50			2	194000	3500			3400	5200		141,800	7
		2000	270000	50		2	288000	1200			5000	500		108,120	8
		1500	152000	50		2	7200	450	10		460	2000		56,518	9
	10	10000	136000	180		3	60000	1200			1200	1000		93,715	10
	510	37500	892500	590	100	25	978000	30450	10		22340	35900		1,417,226	
		10000	560000	80	100	2	52000	400	5		2000	2500		91,655	1
		10000	337000	45		2	136000	250		500	5000	2000		169,405	2
		150000	1000000	150			400					600		165,575	3
				150										51,100	4
														20,700	5
		170000	1897000	425	100	11800	4	188000	650	5	500	7000	5100	498,435	
				400										5,000	1
			180000	50		2	126500	250			2800			60,744	2
			280000	100	1200	2	90000	400			9000	500		86,700	3
		15000	892000	250		310	4	240000	1500		2600			170,155	4
		10000	800000	150	100	2200	4	240000	1000		2700			138,350	5
		10000	230000	300		1000	2	105000	400		2000			65,235	6
		35000	2382000	1250	1300	3660	14	801500	3550		19100	500		526,184	
		5000	890000	200		300	80	930000	500		13000	5000		350,050	1
			152000	300	35	300	3		100		3000	300		33,565	2
				30					200					10,170	3
		5000	1042000	530	35	300	83	930000	800		16000	5300		393,785	
	510	247500	6723500	2945	1535	16960	133	2932500	35550	15	500	64940	47800	2,940,185	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 2, Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon, frais	liv. 2,011,480	0	20	402,296	00
do en boîtes	" 18,200	0	15	2,730	00
do fumé	" 12,000	0	20	2,400	00
Hareng	brls. 159,900	4	50	719,550	00
do frais	liv. 300,000	0	02	6,000	00
do fumé	" 169,000	0	02	3,380	00
Maquereau	brls. 6,170	14	00	86,380	00
do frais	liv. 541,700	0	12	65,004	00
Homard	boîtes. 2,932,500	0	14	410,550	00
do	ton'x. 133	75	00	9,975	00
Morue	qtx. 78,650	4	50	353,925	00
do langues et noues de	brls. 73	10	00	730	00
Merluche	qtx. 6,130	2	50	15,325	00
do noues de	liv. 9,200	0	50	4,600	00
Egrefin	qtx. 1,150	3	50	4,025	00
Truite	liv. 109,000	0	10	10,900	00
Flétan	" 174,900	0	10	17,490	00
Eperlan	" 6,723,500	0	05	336,175	00
Bar	" 404,000	0	10	40,400	00
Gasparot	brls. 13,560	4	00	54,240	00
Huitres	" 16,960	4	00	67,840	00
Moules	" 7,445	2	00	14,890	00
Anguille	" 2,945	10	00	29,450	00
Alose	" 3,395	10	00	33,950	00
Encornet	" 510	4	00	2,040	00
Plie	liv. 247,500	0	05	12,375	00
Poisson gelée	" 1,649,000	0	05	82,450	00
Poisson commun	" 1,535	2	00	3,070	00
Huile de poisson	galls. 35,550	0	40	14,220	00
Peaux de loup-marin	nomb. 15	1	00	15	00
Poisson employé comme boitte	brls. 64,940	1	50	97,410	00
do engrais	" 47,800	0	50	23,900	00
Guano de poisson	ton'x. 500	25	00	12,500	00
Total				2,940,185	00

Rapport des Pêcheries.

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, trappes, etc., employés dans les
pêcheries du quartier n° 2, Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Matériel.	Valeur.	Total.
	\$ c.	\$ c.
155 navires (tonnage collectif, 1,913)	74,500 00	
4,010 bateaux	123,170 00	
378,700 brasses de rets	296,020 00	
1,830 rets à éperlan	69,750 00	
327 rets à bar	1,635 00	
2 rets à maquereau	5,000 00	
		570,075 00
173,530 trappes à homard	159,525 00	
210 homarderies	167,500 00	
		327,025 00
10 établissements de conserves	10,000 00	
120 congélateurs et glacières	55,000 00	
390 boucans	23,500 00	
25 jetées et quais	5,000 00	
48 steamers et semailles	16,500 00	
300 lignes traînantes	6,000 00	
800 boucans à éperlan	9,500 00	
		125,500 00
Total		1,022,600 00

4,488 mains sont employées à la homarderie.

NOUVEAU-BRUNSWICK—QUARTIER n° 3.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés dans le quartier n° 3, dans la province du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.																							
	Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.			Nasses.			Seines.			Saumon frais, dans la glace, liv.			Saumon en con- serves, liv.			Hareng, salé, brls.			Hareng frais ou gêlé, liv.			Hareng, fumé, liv.								
	Nombre.	Tonnage.	Valeur. \$	Hommes.	Nombre.	Valeur. \$	Hommes.	Brasses.	Valeur. \$	Nombre.	Valeur. \$	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$	Brasses.	Nombre.	Valeur. \$						
<i>Comté de Saint-Jean.</i>																																				
1	40	800	8	175	5250	350	35000	26250	26	7800	4	160	320	84000	1000	476800																				
2	160	3200	32	44	1320	88	24000	18000	4	1200	5	200	400	24000	800	100000																				
3	60	1200	12	40	1200	80	20000	15000						96000	200	800000																				
4	80	1600	16	10	300	20	4000	3000	16	4800	6	240	480	48000	100	800000																				
5				16	480	32	9000	6750						3200	100	2000																				
6				25	750	50	2800	2100																												
	17	340	68	310	9300	620	94800	71100	46	13800	15	600	1200	179600	2200	878800																				
<i>Autres comtés.</i>																																				
7				16	320	32	970	727	5	800				106000		800																				
8				126	2520	259	4136	3102						18792		7600																				
9	12	240	4	270	5400	360	19060	14295						3840																						
10				68	1360	119	4600	3450						600																						
11				135	2700	170	5600	4200						17710																						
12				32	640	49	910	682						2000																						
3				145	2900	220	2700	2025						1300																						
	1	12	240	4	792	15840	37976	28482	5	800	10	1000	2000	54842		800																				
	18	352	7040	72	1102	25140	132776	99582	51	14600	25	1600	3200	234442	2200	879600																				

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouv.-Brunswick—Suite.

Numéro.	QUARTIER.	ESÈCES DE POISSON.													Huile de poisson, galls.	VALEUR TOTALE.			
		Homard, vivants ou frais, tonneaux.	Morne sèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Mertuche sèche, qtx.	Régren, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Fletan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Sardine, brls.			Doré, liv.	Pile, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.
<i>Comité de Saint-Jean.</i>																			
1	Havre de Saint-Jean					4050													
2	Dipper-Harbour	65	125	8	2000	700	125						21800					55	
3	Pisarmco	10	75	4	1500	400	80				1800		200					30	
4	Musquash	20																	
5	Saint-Martin et Martin's-Head	55	53	2	950	258	50						500		2000	4000		20	
6	Rivière Saint-Jean																		
	Totaux	150	253	14	4450	5408	255	1800	22500				90	2080	2500	4000		105	
<i>Autres comités.</i>																			
7	Albert	1	7																
8	King					3200										4000			
9	Queen					4560													
10	Sunbury					1710			1680										
11	York					4100			2045										
12	Carleton					26400			1976										
13	Victoria					5000			75										
	Totaux	1	7			62970			5776							3000			
	Grands totaux	151	260	14	4450	5408	255	1800	28276	5	198	3740	2500	154200	8000	229		105	292,886 40

RÉCAPITULATION

DU rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 3, Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon, salé.....	brls. 10	10	00	100	00
“ frais, dans la glace.....	liv. 234,442	0	20	46,888	40
“ fumé.....	“ 1,840	0	25	460	00
Hareng, salé.....	brls. 2,200	4	50	9,900	00
“ gelé.....	liv. 7,600	0	02	152	00
“ fumé.....	“ 879,600	0	02	17,592	00
Homard.....	ton'x. 151	75	00	11,325	00
Morue.....	qtx. 260	4	50	1,170	00
Langues et noues de morue.....	brls. 14	10	00	140	00
Merluche sèche.....	qtx. 4,450	2	50	11,125	00
Egrefin.....	“ 5,408	3	50	18,928	00
Merlan.....	“ 255	2	50	637	50
Flétan.....	liv. 1,800	0	10	180	00
Truite.....	“ 62,970	0	15	9,445	50
Gasparot.....	brls. 28,276	4	00	113,104	00
Anguille.....	“ 198	10	00	1,980	00
Alose.....	“ 3,740	10	00	37,400	00
Sardine.....	“ 2,500	1	50	3,750	00
Doré.....	liv. 154,200	0	05	7,710	00
Poisson commun et mêlé.....	brls. 229	3	00	687	00
Plie.....	liv. 8,000	0	02	160	00
Moules.....	brls. 5	2	00	10	00
Huile de poisson.....	galls. 105	0	40	42	00
Total.....				292,886	40

Rapport des Pêcheries.

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries
du quartier n° 3, Nouveau-Brunswick.

Matériel.	Valeur.	Total.
	\$ c.	\$ c.
18 navires (352 tonnes).....	7,040 00	
1,102 bateaux.....	25,140 00	
132,776 brasses de rets.....	99,582 00	
51 nasses.....	14,600 00	
25 seines (1,600 brasses).....	3,200 00	
		149,562 00
4,300 trappes à homards.....	3,261 00	
17 glacières.....	5,100 00	
58 boucans avec appareils.....	34,800 00	
3 steamers et semaques.....	3,400 00	
82 lignes traînantes.....	1,640 00	
52 quais et jetées.....	14,700 00	
		62,901 00
Valeur totale du matériel.....		212,463 00

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés, etc., dans toute la province du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Comtés.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.					
	Navires.			Bateaux.			Rets à mailier.		Nasses.		Seines.		Saumon, frais, sur la glace, liv.		Saumon, en conserves, liv.		Saumon fumé, liv.	
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.
1 Ristigouche.....			\$			\$												
2 Gloucester.....	146	1,708	69,850	472	1,477	57,020	3,048	132,810	84,130									
3 Northumberland.....	7	159	3,800	26	655	13,600	1,030	120,800	151,800									
4 Kent.....	2	46	850	10	843	23,350	1,394	59,000	23,500									
5 Westmoreland.....					825	24,000	1,646	41,900	14,500									
6 Albert.....					16	320	32	970	727									
7 Saint-Jean.....	17	340	6,800	68	310	9,300	620	94,800	71,100	5	800	15	600	1,200				
8 King.....					126	2,520	259	4,136	3,102									
9 Queen.....	1	12	240	4	270	5,400	360	19,060	14,935									
10 Sunbury.....					68	1,360	119	4,600	3,450									
11 York.....					135	2,700	170	5,600	4,200									
12 Carleton.....					32	640	49	910	683									
13 Victoria.....					145	2,900	220	2,700	2,025			10	1,000	2,000				
14 Charlotte.....	59	1,116	22,700	239	1,139	55,973	1,304	26,040	7,961	306	124,012	301	9,125	16,751				
Totaux.....	232	3,381	104,240	819	6,251	204,283	10,831	537,516	403,563	357	138,612	326	10,725	19,951	10	2,246,422	18,200	13,840

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.										Bar, liv.							
	Comtés.	Hareng salé, brls.	Hareng frais ou gelé, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau salé, liv.	Maquereau frais ou conservé en boîtes, liv.	Homard conservé en boîtes, liv.	Homard vivant ou frais, tonneaux.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.		Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Légume, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.
1	Restigouche.....	3,000	200,000	5,000	100	319,500	35,000	7	120	68	3,780	5,300	1,000	12,000	168,500	510,000	12,000	
2	Gloucester.....	90,850	15,000	30,000	4,010	319,500	978,000	25	75,300	68	3,780	5,300	1,000	17,000	168,500	892,500	17,000	
3	Northumberland.....	8,650	20,000	34,000	450	60,000	188,000	4	900	5	1,800	600	100	39,500	5,000	1,897,000	39,500	
4	Kent.....	26,800	20,000	50,000	1,400	147,200	801,500	14	2,130	5	1,800	3,200	50	25,000	1,400	2,882,000	25,000	
5	Westmoreland.....	30,600	65,000	50,000	210	13,000	930,000	83	200	200	100	100	15,500	15,500	1,042,000	15,500		
6	Albert.....	.....	7,600	800	.....	.....	.....	1	7	.....	.....	.....	3,200	.....	.....	.....	.....
7	Saint-Jean.....	2,200	.....	878,800	.....	.....	.....	150	253	14	4,450	5,408	255	1,800	.....	.....	.....
8	King.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	Queen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Sunbury.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	York.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	Carleton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	Victoria.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	Charlotte.....	9,514	8,957,757	7,432,755	40	2,000	3,000	1,324	30,533	22,196	18,359	19,152	18,460	13,500	61,277	4,500	61,277	
Totaux.....		171,614	9,265,337	8,481,355	6,210	543,700	2,035,500	1,608	109,443	87	32,776	27,559	25,710	18,715	237,977	6,728,000	185,470	237,977
Totaux.....	

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—Fin.

Numéro.	CONTÉS.	ESPÈCES DE POISSON.										PRODUITS DU POISSON.					VALEUR TOTALE.						
		Gaspardot, brls.	Huitres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Encornet, brls.	Sardine, brls.	Doré, liv.	Pile, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun ou mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boîte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.		Gnano de poisson, tonneaux.					
1	Ristigouche.....				150	10								100	500	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	104,555 00
2	Gloucester.....	1,610	1,200	6,025	590	675	510		37,500	52,000	100	100	30,450	10	22,340	35,900	35,900	35,900	35,900	35,900	35,900	1,417,226 00	
3	Northumberland.....	3,950	11,800	70	425	1,540			170,000	1,370,000	100	100	650	5	7,000	5,100	5,100	5,100	5,100	5,100	5,100	498,435 00	
4	Kent.....	6,200	3,660	980	1,250	270			35,000	190,000	1,300	1,300	3,550		13,100	500	500	500	500	500	500	526,184 00	
5	Westmoreland.....	1,800	300	370	530	900			5,000	36,000	35	35	800		16,000	5,300	5,300	5,300	5,300	5,300	5,300	393,785 00	
6	Albert.....			5	10	145			4,000		16	16										4,772 50	
7	Saint-Jean.....	22,500			90	2,080			4,000														222,367 00
8	King.....	1,680			46	463			54,400		38	38	105										19,086 40
9	Queen.....	2,045			32	660			62,200		45	45											19,369 50
10	Sunbury.....	1,976			52				16,600														9,989 00
11	York.....	75			10	300			18,000		40	40											11,922 00
12	Carleton.....				10	20			3,000		90	90											1,350 00
13	Victoria.....				10	20			3,000		90	90											4,030 00
	Charlotte.....	135		*3,130					3,000	8,300	500		51,384		5,596	4,745	86	1,118,477 29					
	Totaux.....	41,971	16,960	10,580	3,143	7,135	859	134,478	157,200	263,800	1,649,500	1,764	87,239	15	70,536	52,545	586	4,351,528 69					

* \$1,836, valeur des moules en boîtes ou dans la coquille. † \$11,000, valeur des sardines mises en conserves. \$7,500, valeur de l'égrain fumé.

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**,
pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.		Valeur totale.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Saumon, salé..... brls.	10			100	00		
do frais..... liv.	2,246,422	0	20	449,284	40		
do en boîtes..... "	13,200	0	15	2,730	00		
do fumé..... "	13,840	0	20	2,860	00		
						454,974	40
Hareng, salé..... brls.	171,614	4	50	772,263	00		
do frais..... liv.	9,265,357	0	02	185,307	14		
do fumé..... "	8,481,355	0	02	169,627	10		
						1,127,197	24
Maquereau, salé..... brls.	6,210	14	00	86,940	00		
do frais..... liv.	543,700	0	12	65,244	00		
						152,184	00
Homard, en boîtes..... "	2,935,500	0	14	410,970	00		
do vivant ou frais..... ton'x.	1,608	75	00	120,600	00		
						531,570	00
Morue, sèche..... qtx.	109,443	4	50	492,493	50		
do langues et noues..... brls.	87	10	00	870	00		
						493,363	50
Merluche, sèche..... qtx.	32,776	2	50	81,940	00		
do noues..... liv.	27,559	0	50	13,779	50		
						95,719	50
Egrefin..... qtx.	25,710	3	50	89,985	00		
Merluche, fumée..... liv.	75,000	0	10	7,500	00		
						97,485	00
Merlan..... qtx.	18,715	2	50	46,787	50		
Truite..... liv.	185,470			21,695	50		
Flétan..... "	237,977	0	10	23,797	70		
Eperlan..... "	6,728,000	0	05	336,400	00		
Achigan..... "	404,000	0	10	40,400	00		
Gasparot..... brls.	41,971	4	00	167,884	00		
Huitres..... "	16,960	4	00	67,840	00		
Moules..... "	10,580			18,812	50		
do en boîtes ou écaillées..... liv.	36,735	0	50	1,836	75		
						20,649	25
Anguille..... brls.	3,143	10	00	31,430	00		
Alose..... "	7,135	10	00	71,350	00		
Encornet..... "	859	4	00	3,436	00		
Sardine..... "	134,478			267,706	00		
do en boîtes..... liv.	220,000	0	05	11,000	00		
						278,706	00
Doré..... "	157,200	0	05	7,860	00		
Plie..... "	263,800			12,950	00		
Poisson gelé ou petite morue..... "	1,649,500	0	05	82,475	00		
Poisson commun ou mêlé..... brls.	1,804			3,837	00		
Peaux de loup-marin..... nomb.	15	1	00	15	00		
Huile de poisson..... galls.	86,989	0	40	34,795	60		
Poisson, comme boitte..... brls.	70,536	1	50	105,804	00		
do engrais..... "	52,545	0	50	26,272	50		
Guano de poisson..... ton'x.	586	25	00	14,650	00		
						4,351,528	69
Total pour 1894.....						3,746,121	40
do 1893.....							
Augmentation.....						605,407	29

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, etc., employés dans les pêcheries du **Nouveau-Brunswick**, avec valeur approximative d'autre matériel de pêche pour 1894.

Articles.	Valeur.	Valeur totale.
	\$	\$
232 navires, 3,381 tonneaux	104,240	
6,251 bateaux	204,283	
537,516 brasses de rets à mailler	403,563	
326 seines, 10,725 brasses	19,951	
357 nasses	138,612	870,649
194,706 trappes à homard	175,812	
212 fabriques de conserves de homard	168,300	
4,541 mains employées dans les fabriques de conserves.		344,112
1,830 rets à éperlan	69,750	
500 seines	2,500	
327 rets à bar	1,635	
2 rets à maquereau	5,000	
2,000 lignes à main	2,000	
1,098 lignes traînantes	16,103	
13 fabriques de conserves	18,700	
4 presses à poisson	400	
140 congélateurs et glacières	61,100	
1,019 boucans	191,177	
1 fabrique pour faire sécher le poisson	1,200	
800 huttes à éperlan	9,500	
62 steamers et semailles	24,100	
323 jetées et quais	62,986	466,151
Total		1,680,912

ANNEXE N° 8.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD
POUR 1894 PAR L'INSPECTEUR DES PÊCHERIES A. LORD.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les pêcheries de cette province pendant la saison qui vient de finir. La valeur totale pour l'année accuse une diminution comparativement à la saison précédente de \$14,000. Sauf les pêcheries de maquereau et d'huîtres les autres ont passablement réussi et les résultats sont bons.

Le hareng est arrivé sur les côtes à bonne heure et il en a été pris en grandes quantités à tous les endroits. Bien que ce poisson soit d'une grande importance pour les pêcheurs puisqu'il sert de boîte, il n'a aucune valeur commerciale, car on ne le prépare pas pour l'exportation. Le homard accuse une légère augmentation sur l'an dernier, mais cela est dû aux engins additionnels mis en usage et non pas à une amélioration de la pêche. Cette pêche cependant est passablement bien conservée, et bien qu'on n'en puisse noter d'amélioration il est satisfaisant de savoir que pendant les trois dernières années il n'y a pas eu de diminution dans la quantité des conserves. La morue accuse une diminution considérable. La pêche de la morue n'est pas faite activement, les pêcheurs préfèrent se livrer à la pêche du maquereau qui est plus lucrative. On peut trouver sur les côtes de cette province du commencement du printemps à la fin de l'automne de la morue en abondance, et si l'on pouvait gagner les pêcheurs à se fournir de bateaux convenablement équipés et à faire vigoureusement la pêche de la morue, cette pêche deviendrait l'une de nos plus précieuses industries. Le maquereau accuse également une forte diminution, et la saison, on peut dire, a manqué en tant que cette pêche est concernée. Le poisson abondait sur les principaux fonds de pêche dans le voisinage du Cap-Ouest, Mimignash, Tignish, Rustico, etc., mais il avait peur de l'hameçon et on ne peut faire rapport d'aucune bonne pêche en aucun temps de la saison. La diminution pour les huîtres a été de 5,572 barils comparativement à l'année dernière. Cette pêche est dans un état qui n'est pas du tout satisfaisant, et je dois d'une année à l'autre faire rapport d'une diminution constante de la quantité exportée. Les bancs dans les rivières et baies du comté de Queen ont donné de bons résultats, mais la pêche de la baie Richmond, dans le comté de Prince, qui a jusqu'ici fourni la plus grande partie des huîtres sorties de la province, accuse une forte diminution, et il est à craindre qu'avant peu de temps, à moins qu'on n'adopte des mesures de restriction et de protection judicieuses et décisives, les bancs seront complètement épuisés. La pêche de l'éperlan a été faite avec vigueur, et le résultat indique une augmentation considérable. L'éperlan abonde dans les grandes rivières, et chaque année il y a une plus forte pêche de ce précieux petit poisson. La pêche à la ligne a été faite pendant toute la saison, et l'on a pris 6,880 livres de truites de plus que l'an dernier. Les cours d'eau sont en bon état, et bien qu'il y ait des causes naturelles et artificielles combinées pour amener la sûreté de la truite, les règlements actuels convenablement appliqués fournissent, on le croit, une protection suffisante.

Il sera parlé dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des pêcheries de moindre importance et d'autres sujets intéressant les pêcheurs.

SAUMON.

Le saumon accuse une augmentation de 7,230 livres sur l'année dernière. La pêche se fait au moyen de rets tendus près des bancs et dans les baies et estuaires. Le saumon proprement dit ne se trouve pas dans les rivières et cours d'eau de cette province. Dans les mois de septembre, octobre et novembre le poisson se rend cependant sur les plus grandes rivières pour frayer. Il est difficile pendant cette période de protéger ces rivières contre les maraudeurs qui font la pêche au dard et aux rets aux flambeaux et répètent la chose chaque nuit. Ces hommes appartiennent à des bandes organisées, sous la direction de meneurs hardis, et causent beaucoup d'embarras aux gardiens. L'on a eu surtout de grandes difficultés à protéger la rivière Dunk à cause du grand nombre de saumons qui la fréquentent. L'année dernière on avait employé sous les ordres du garde-pêche McBride un nombre additionnel de gardiens, et l'on avait ainsi réussi à protéger comme il faut la rivière. Les maraudeurs n'ont pas été aussi hardis que dans d'autres occasions précédentes, sachant qu'ils avaient à lutter contre un plus grand nombre d'hommes, et l'on croit qu'ils n'ont pris que très peu de poissons, s'ils en ont pris. La rivière Winter a été également mieux protégée, l'on a employé un gardien de plus pendant la migration, et les résultats ont été très satisfaisants. Il n'a pas été fait rapport de maraude ni de pêche illicite. Le gardien Dingwell, de la rivière Morell, s'est procuré un bateau afin de faire la patrouille plus fréquemment sur ce cours d'eau, et il dit qu'il n'y a pas eu de cas de maraude quand les saumons ont monté la rivière en grand nombre. Cette plus grande protection que l'on accorde aux cours d'eau où la reproduction du poisson a lieu aura pour effet de peupler nos rivières, et je m'attends à ce que dans peu d'années la pêcherie du saumon dans cette province devienne une importante industrie sur plusieurs parties de la côte.

HARENG.

Le premier poisson de mer qui visite le rivage au printemps est le hareng. Immédiatement après la débâcle on trouve du hareng en grande abondance près de toutes les côtes de cette province. Les grands bancs visitent les baies, les anses et les estuaires pour frayer, et on prend le poisson au moyen de rets à mailler et de trappes. Ce poisson n'est pas préparé pour l'exportation, mais on le sale pour s'en servir de boitte dans les pêcheries du homard et du maquereau. Comme il y en avait en très grande abondance à la dernière saison les pêcheurs n'ont pas eu de difficultés à se procurer un ample approvisionnement de boitte, et ils étaient en conséquence en meilleur état de poursuivre leurs opérations.

HOMARD.

Le homard mis en conserves accuse une légère augmentation de 4,410 livres. Cette pêcherie est l'une des plus importantes de la province, le produit de la saison dernière s'élevait à 30 pour 100 de la valeur totale des pêcheries de l'île. Deux cent vingt-neuf fabriques ont été exploitées contre deux cent dix-sept l'année précédente, soit une augmentation de douze. Les pièges employés accusent également une forte augmentation, il y en a eu 230,000 en 1894, contre 215,000 en 1893. Nonobstant cet outillage additionnel considérable la pêcherie est demeurée à peu près stationnaire pendant les trois dernières années, comme le démontre le tableau suivant :

ANNÉE.	Quantité en conserves.	Nombre de pièges employés.	Produit par piège.
	Liv.	Nombre.	Liv.
1892.....	2,819,572	213,847	13½
1893.....	3,168,674	215,000	14½
1894.....	3,173,084	230,000	13½

Rapport des Pêcheries.

Le raccourcissement de la saison a sauvé cette pêcherie, mais il est évident qu'une grande partie des fabriques de conserves perdent de l'argent, et à moins qu'il ne se produise sous peu une amélioration bon nombre de gens qui se livrent aujourd'hui à cette industrie devront l'abandonner.

Les règlements qui obligent les fabriques de conserves à obtenir des permis, à marquer les caisses, et autres dernièrement adoptés, auront un bon effet pour protéger cette pêcherie, et si on les applique rigoureusement ils devront produire une amélioration et des avantages correspondants pour tous les intéressés. Sur le côté sud de l'île plusieurs paqueurs de peu d'importance ont cherché à enfreindre les règlements en paquant durant la saison close, mais on les a vite découverts et mis à l'amende. Deux saisies ont été pratiquées et il a été imposé dix-sept amendes pour pêche et paquage illicites dans le cours des mois de septembre et d'octobre. Cela, joint à la vigilance des employés résidants, a eu pour effet de réduire au minimum la pêche d'automne, ce qui devra être d'un grand avantage à cette industrie.

MAQUEREAU.

Cette pêcherie a été activement exploitée, mais n'a pas donné de résultats satisfaisants. Les relevés indiquent une diminution de 4,072 barils pour l'année. Le poisson est arrivé dans le golfe à bonne heure, mais il était sur ses gardes et difficile à prendre. Dans les comtés de King et de Queen, l'on a fait des pêches passables au commencement de la saison, et les pêcheurs avaient grand espoir d'une heureuse année. Ils ont été déçus cependant, car le poisson a continué de suivre la côte et n'a pas séjourné assez longtemps à aucun endroit pour y assurer une bonne pêche. La plus grande diminution s'est produite dans le comté de Prince, il n'a été exporté en 1894 que 4,533 barils, contre 8,075 en 1893, soit une diminution de 3,542 barils. Ce déficit réduit considérablement les relevés de l'année, et les pêcheurs l'ont vivement ressenti.

Le maquereau a des habitudes très incertaines et changeantes. Des années de grande abondance sont suivies par des périodes de rareté, et bien qu'on puisse dire que la saison de 1894 a manqué, cela ne doit pas être pris pour critérium du résultat des années qui suivront.

MORUE.

La morue a visité le rivage à bonne heure, mais la pêcherie n'a pas été activement exploitée; la pêche, en conséquence, accuse une diminution de 9,680 qtx. La première migration du poisson a lieu au commencement de juin, à peu près vers le temps où le hareng quitte la côte. A cette époque les pêcheurs s'occupent de la pêche du homard et ne font pas de cas de celle de la morue. Plus tard on suit le maquereau, en sorte que la pêche de la morue est négligée et paraît diminuer d'année en année.

Le poisson abonde cependant sur les côtes de la province, et s'ils avaient de grands bateaux bien équipés nos pêcheurs retireraient plus d'avantages de cette pêcherie que de toute autre aujourd'hui exploitée.

Une flotte considérable de petits navires et de grands bateaux venant du comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick, a pêché au large des côtes de cette île, dans le voisinage en particulier du Cap Nord, au cours de la saison, et l'on y a obtenu plusieurs chargements de morue et de merluche. Ces embarcations sont restées sur la côte jusqu'à la fin d'octobre, y faisant des voyages très profitables, ce qui prouvait l'esprit d'entreprise de ces pêcheurs et l'abondance du poisson dans l'endroit.

MERLUCHE.

La merluche accuse une augmentation de 1,858 qtx. Cette pêcherie n'a pas été exploitée vigoureusement, et c'est à peine si on doit la distinguer de la pêcherie de la morue. Sur certaines parties de la côte des gens se sont procurés des outillages distincts, comme lignes de fond, doreys, etc., et ils y ont établi une pêcherie avantageuse.

HUITRES.

La pêcherie d'huitres n'a pas été aussi fructueuse qu'autrefois, la pêche indique une diminution de 5,572 barils comparativement à 1893. Les bancs du comté de Queen accusent une augmentation considérable, mais dans le comté de Prince les relevés indiquent une diminution de 8,530 barils. Cette diminution peut être attribuée à l'épuisement des bancs de la baie Richmond. Ces derniers, qui avaient autrefois tant de valeur, sont devenus dernièrement très improductifs, et les pêcheurs ne peuvent dans une saison, avec les meilleures appareils, prendre que la moitié de ce qu'ils prenaient il y a quelques années. Cette diminution est due principalement aux excès de pêche dans le cours d'une longue saison, ainsi qu'à l'emploi chaque année d'un plus grand nombre d'hommes, de bateaux et de pinces. La pêche au printemps fait évidemment du tort aux bancs. Bien qu'il n'ait pas été définitivement réglé à quelle époque commence la fraie dans nos eaux, je suis d'avis qu'on ne devrait pas permettre la pêche dans le mois de mai. Les bancs devraient être laissés en repos pendant ce mois; en y pêchant alors cela retarde certainement, si ça n'empêche entièrement la fraie pour la saison. On se plaint également beaucoup de la drague dont on a commencé à se servir ici dernièrement. Les pêcheurs affirment qu'en employant les pinces, on ne touchait pas à un certain nombre de bancs situés dans l'eau la plus profonde, car c'était impossible de les atteindre même avec les pinces à plus longs manches employées. Dans ce cas les huîtres pouvaient se développer et fournissaient ensuite, lors de la saison de la fraie, le naissain aux bancs épuisés ou sur lesquels l'on avait fortement pêché, ce qui maintenait la balance en dépit des efforts des pêcheurs. La drague, au contraire, qui s'emploie au moyen d'une ligne attachée à un bateau, atteint les bancs de toute profondeur, et en retirant les jeunes mollusques détruit la source d'approvisionnement, ce qui aura définitivement pour effet, on le prétend, de ruiner complètement la pêche.

TRUITE.

La truite accuse une augmentation de 6,880 livres sur l'année précédente. La pêche à la ligne est un sport auquel toutes les classes se livrent ici, et pendant toute la saison bien des gens se rendent sur les cours d'eau à truite pour se récréer. La truite de mer abonde encore dans quelques-uns des cours d'eau, mais en général la pêche à la ligne n'a pas été satisfaisante.

ÉPERLAN.

Cette pêcherie a pris beaucoup d'importance depuis quelques années, et c'est maintenant une industrie précieuse qui fournit de l'occupation à beaucoup de jeunes gens durant les premiers mois de l'hiver. La production de l'année accuse une augmentation de 177,279 livres sur 1893. Les rivières de la province abondent d'éperlans de bonne taille, et l'industrie peut se développer beaucoup.

PÊCHERIES DE MOINDRE IMPORTANCE.

Les pêcheries de moindre importance comme celles de l'égreffin, du flétan, de l'anguille, etc., n'offrent pas grand changement d'une année à l'autre. La pêche de l'égreffin et du flétan n'est pas faite à titre d'industrie distincte, la quantité mentionnée dans les relevés est prise accidentellement au moyen d'hameçons à morue. On prend des anguilles dans toutes les rivières de cette province, et on les expédie à l'état frais aux États-Unis. Il en est consommé une petite quantité dans le pays.

RIVIÈRE.

Les règlements concernant la sciure de bois ont été passablement observés. Les cours d'eau sont aujourd'hui débarrassés de sciure de bois. Celle qui tombe à l'eau ci n'affecte pas la navigation, car en général les moulins sont construits sur de petits cours d'eau non navigables.

Rapport des Pêcheries.

MARCHÉS.

La production des pêcheries de cette province s'écoule comme suit :—

Saumon : 90 pour 100 sert à la consommation dans le pays.

10 do est exporté aux Etats-Unis.

Hareng—Tout est consommé dans la province comme boitte ou pour la nourriture.

Maquereau : 75 pour 100 exporté aux Etats-Unis.

5 do vendu au Canada.

Homard : 30 do exporté en Europe.

50 do exporté aux Etats-Unis.

20 do vendu au Canada.

Morue : 50 do consommé dans la province.

50 do vendu au Canada.

Merluche : 50 do consommé dans la province.

50 do vendu au Canada.

Egrefin—Tout est consommé dans la province.

Eperlan : 90 do exporté aux Etats-Unis.

10 do consommé dans la province.

Huîtres : 95 do vendu au Canada.

5 do consommé dans la province.

La saison qui vient de finir a donné un résultat moyen, mais la forte diminution des pêcheries du maquereau et des huîtres réduit de beaucoup les relevés de l'année.

Le maquereau, ainsi qu'il a été dit précédemment, ayant des habitudes incertaines et changeantes, la pêche est en conséquence sujette à des fluctuations d'année en année. On ne peut cependant en dire autant de la pêcherie d'huîtres, la diminution est graduelle et constante. La pêcherie est dans un état très peu satisfaisant, et l'on devra prendre bientôt de judicieux moyens pour la conserver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. LORD,

Inspecteur des pêcheries.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés aux pêcheries, de la quantité et de la valeur du matériel de pêche, des espèces et de la quantité de poisson, et du nombre total d'hommes employés, etc., dans la province de l'île du Prince-Edouard, pour l'année 1894.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX PÊCHEURS.		MATÉRIEL DE PÊCHE.								ESPÈCES DE POISSON.					Numéro.								
	Navires.				Bateaux.				Rets à mailier.		Seines.		Rets à éperlan.		Lignes de fond.		Saumon, frais, sur la glace, liv.	Saumon, conserves de, boîtes, liv.	Hareng, salé, barils.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau, frais ou de conserve, boîtes, liv.			
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.							Valeur.		
<i>Comté de King.</i>																								
1	26	600	3	113	3,390	169	6,750	2,353			4	160	60	900					1,400	544	1			
2				59	1,770	92	5,000	1,750											1,600	270	2			
3				44	1,500	114	5,000	1,500	1	140	400	4	100	50	1,000	8,000	300		500	350	3			
4				60	1,500	180	4,000	1,200											1,800	500	4			
5				72	1,440	164	4,320	1,440											1,700	844	5			
6				46	560	70	1,200	150			5	150	10	200					1,000	400	6			
7	248	4,900	56	130	2,340	300	2,600	1,000	3	250	500	1	20	95	1,220				5,000	300	7			
8	150	2,500	36	52	2,000	76	1,300	600											1,645	300	8			
9																			640	170	9			
			Totaux.....				1,165	30,200	10,023	4	390	900	14	430	227	3,470	8,000	300	14,285	3,678	2,400			
			Valeur.....																	64,282	51,492	288		

STATISTIQUE DU NOMBRE, DU TONNAGE ET DE LA VALEUR DES NAVIRES ET BATEAUX, DES QUANTITÉ ET VALEUR DU MATÉRIEL DE PÊCHE, ETC.—
Ile du Prince-Edouard.—*Suite.*

Numéro.	QUARTIER.				NAVIRES OU BATEAUX DE PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.						Numéro.	
	Navires.		Bateaux.		Rets à mailier.		Seins.		Rets à pièges.		Lignes de fond.		Hareng, frais, brls.	Hareng, frais ou gelé.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en conserves, liv.	Homards, en conserves, liv.							
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.					
<i>Comté de Queen.</i>																								
1	Tracadie.				44	1765	95	5900	1180	4	600	600	16	384	10	400	500	1175	20000	241	2000	86400	1	
2	New-London				85	1750	87	2760	1380	3	525	600	5	85	4	40		250	250	250	12500	88320	2	
3	Crapaud				37	1285	54	1060	840									205	205	7	7	110784	3	
4	Pointe-Prin				88	2200	120	1200	600	1	300	300	5	125	10	500		63	63	2000	60	159756	4	
5	Rustico				2	950	9	1000	5000	7	2100	210	2	30	2	40		2500	10000	1500		74496	5	
6	Charlottetown																	75	75	12				6
7	Rivière Wheatly				2	260	8	225	50													251184	7	
8	Lot 6, et île Saint-Pierre.				70	1400	96											10	10			37684	8	
9	Pownal				16	320	27											500						9
10	Baies et rivières.																							10
	Totaux	2	27	950	9	347	687	12145	9050	15	3525	3600	35	809	26	980	1000	4275	122000	2030	1456	808524		
	Valeur																200	19237	1220	28420	1747	97022		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc. —
 Ile du Prince-Edouard—Suite.

QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSONS.									
	Navires.		Bateaux.		Rets à mailier.		Rets à piège.		Seines.		Rets à éperlan.		Lignes tralant.		Saumon frais sur la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Maquereau salé, brls.			
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.						
			\$			\$		\$												
Comté de Prince.																				
1	Baie Egmont			61	1800	87	6450	3225							7474	20	1			
2	Tryon			51	1760	69	1030	275							611	.....	2		
3	Carleton			27	1000	54	840	211							440	.....	3		
4	Bras			54	1600	64	1280	256			3	60			1200	848	4			
5	Minirégash.			121	423	363	5640	1974		2	2000				3000	550	5			
6	Nail Pond			112	4000	315	5500	2250			4	700	1000		4900	745	6			
7	Narrows			17	900	41	1760	965			3	1200	900		1500	66	7			
8	Alborton			46	1450	95	1560	850			6	180	6		1997	66	8			
9	Tigrish			100	4600	162	5045	1842		2	1500				900	2208	9			
10	Grnde-Rivière.			5	150	15	250	50							394	10	10			
11	Summerside et baie Richmond.			12	250	36	200	70							1040	80	12			
12	Malpeque.			3	600	12	250	.....							200	.....	13	
13	Baies et rivières.			15	300	25	280	.....							.....	.....	.....
Totaux		8	263	5450	47	622	22025	11968	4	3500	10	2500	2500	59	1495	32	705	26482		
Valeur																		180	119169	63462

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—
Ile du Prince-Edouard—Suite.

Numéro.	QUARTIER.	ESPÈCES DE POISSON.												PRODUITS DU POISSON.			Valeur TOTALE.				
		Maguereau, frais ou en conserves, boîtes, liv.	Homard, en conserves, boîtes, liv.	Morue, sèche, qtx.	Merluche, sèche, qtx.	Nones de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gaspard, barils.	Huitres, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson mâlé, etc., barils.		Huile de poisson, gallons.	Poisson empl. comme boîtes, barils.	Grano de poisson, tonnes.	
<i>Comté de Prince.</i>																					
1	Baie Egmont.			10																	
2	Tryon	1130	357552															1250			
3	Carleton		134424										25000					1100			
4	Brae		56640																		
5	Minneapolis		54000	600	400								14000	15	346	6	2400				
6	Nat. Pond		186576	769	185	555							500								
7	Narrows	672	163008	1176									400								
8	Alb. rion		95760	620									10000								
9	Tignish		89232	262	600	4000							20000								
10	Grande-Rivière		267840	2162									82000								
11	Summerside et baie Richmond		11808	119									12000								
12	Malpeque		7192										10500								
13	Baies et rivières		74496	2250									38351								
	Totaux	1802	1498528	7856	1185	4955	15	17200	1400	320751	55	18857	162	10	29000	50	1858	5975	245		
	Valeur	216	179823	35352	3555	24775	525	1720	140	16037	220	75428	972	100	145	100	743	8962	2450		
																					511,305 85

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Ile du Prince-Edouard.

DIVISIONS.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.						MATÉRIEL DE PÊCHE.						ESPÈCES DE POISSON.																	
	Navires.			Bateaux.			Rets à mailles.		Rets à pièges.		Seines.		Rets à éperlan.		Lignes de fond.		Saumon frais sur la glace, liv.		Saumon, conserves de, boîtes, liv.		Hareng sale, barils.		Hareng, frais ou gelé, liv.		Maigrean sale, barils.		Maigrean frais ou en conserves, boîtes, liv.		Numéro.	
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Numéro.		
1 King.....	16	424	8000	95	576	14500	1165	30200	10023	.....	4	300	900	14	430	227	3470	8000	300	14285	.....	3678	2400	1	2030	14560	2	14560		2
2 Queen.....	2	27	950	9	347	19975	687	12145	9050	.....	15	3525	3600	35	809	26	980	1000	.....	4275	122000	.....	2030	14560	2	4533	1802	3	1802	3
3 Prince.....	8	263	5450	47	622	22025	1326	20555	11968	4	3500	10	2500	59	1495	32	705	900	.....	20482	.....	10241	18762	.....	4533	1802	3	1802	3	
Grands totaux.....	26	714	14400	151	1545	49500	3178	71900	31041	4	3500	29	6415	7000	108	2734	288	5155	9900	300	45042	122000	10241	18762	.....	10241	18762	.....	18762	.....

DIVISIONS.	ESPÈCES DE POISSON.																		Numéro.										
	Produits du poisson.																			Valeur totale.									
	Homard en conserves, boîtes, liv.	Morne sèche, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Merluche sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Bregfan, qtx.	Traite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Huitres, barils.	Monles, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson mêlé, etc, barils.	Huile de poisson, gallons.			Poisson employé comme boîte, barils.	Poisson servant d'engrais, barils.	Guano de poisson, tonnes.	Peaux de phoque.	Valeur totale.				
1 King.....	866032	12887	4	8258	10000	1540	13650	6000	2000	325	.....	400	610	.....	.....	.....	30	8971	19793	100	185	30	.....	859,219	74	1	859,219	74	1
2 Queen.....	808524	3233	1	190	60	100	12000	800	332918	450	5198	178	394	20	1950	.....	1370	1370	5470	.....	3330	.....	.....	249,212	48	2	249,212	48	2
3 Prince.....	1498528	7856	.....	1195	4955	15	17200	1400	320751	55	18857	.....	162	10	2300	50	1888	1888	5975	.....	245	.....	.....	511,305	85	3	511,305	85	3
Grands totaux.....	3173084	23976	5	9630	15015	1715	42850	8200	655663	830	24055	578	1166	10	20	4850	80	12199	31238	100	3760	30	.....	1,119,738	07	.....	1,119,738	07	.....

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION.

RENDEMENT et valeur des différentes pêcheries dans la province de l'Île du Prince-Edouard, durant l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.		Valeur totale.
		\$	c.	\$	c.	
Saumon, frais	liv. 9,990	0	20	1,980	00	
do en conserves	“ 300	0	15	45	00	
Hareng, salé	brls. 45,042	4	50	202,689	00	
do frais	liv. 122,000	0	01	1,220	00	
Maquereau, salé	brls. 10,241	14	00	143,374	00	
do conserves, en boîtes	liv. 18,762	0	12	2,251	44	
Homard, en boîtes	3,173,084	0	12	380,770	08	
Morue, sèche	qtx. 23,976	4	50	107,892	00	
do langues et noues	brls. 5	10	00	50	00	
Merluche, sèche	qtx. 9,633	3	00	28,899	00	
do noues	liv. 15,015	0	50	7,507	50	
Egrefin, sec	qtx. 1,715	3	50	6,002	50	
Truite	liv. 42,850	0	10	4,285	00	
Flétan, frais	“ 8,200	0	10	820	00	
Eperlan	“ 673,669	0	05	33,683	45	
Gasparot, salé	brls. 830	4	00	3,320	00	
Huitres	“ 24,055	4	00	96,220	00	
Moules	“ 578	3	00	1,734	00	
Anguille	“ 1,166	6	00	6,996	00	
Alose	“ 10	10	00	100	00	
Encornet	“ 20	4	00	80	00	
Poisson gelé	liv. 4,850	0	05	242	50	
do mêlé	brls. 80	2	00	160	00	
Huile de poisson	galls. 12,199	0	40	4,879	60	
Poisson servant de boîte	brls. 31,238	1	50	46,857	00	
do d'engrais	“ 100	0	50	50	00	
Guano de poisson	ton'x. 3,760	10	00	37,600	00	
Peaux de loup-marin	nomb. 30	1	00	30	00	
Total						1,119,738 07

RÉCAPITULATION.

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, homarderies, pièges, etc., employés dans les pêcheries de la province de l'Île du Prince-Edouard, pour 1894.

Nombre.	Articles.	Valeur.	
		\$	\$
26	Navires, 714 tonneaux	14,400	
1,545	Bateaux	49,500	
71,900	Brasses, rets	31,041	
4	Rets à pièges	3,500	
29	Seines, 6,415 brasses	7,000	
108	Rets à éperlan	2,734	
285	Lignes trainantes	5,155	
230,323	Trappes à homard	114,996	
229	Etablissements de conserves	219,475	
3	Glacières	480	
105	Poissonneries	13,175	
19	Jetées	7,280	
	Total		468,736

RELEVÉ des engins de pêche du homard, etc., dans l'Île du Prince-Edouard,
pendant la saison de 1894.

QUARTIER.	ENGINS DE PÊCHE.					AUTRE MATÉRIEL.					
	Trappes.		Homarderies.		Nombre d'hommes employés.	Réfrigé- rateurs et glacières.		Boucons et poissonneries.		Jetées et quais.	
	Nombre	Valeur.	Nomb	Valeur.		No.	Valeur.	Nomb	Valeur.	No.	Valeur.
		\$		\$		\$		\$		\$	
King.....	61,025	30,012	56	51,800	1,009	1	200	20	1,000	6	5,000
Queen.....	53,715	26,995	58	53,475	634	1	80	75	10,175	12	780
Prince.....	115,583	57,989	115	114,200	1,518	1	200	10	2,000	1	1,500
Totaux. . .	230,323	114,996	229	219,475	3,161	3	480	105	13,175	19	7,280

Rapport des Pêcheries.

ANNEXE N^o 9.

QUÉBEC.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU GOLFE SAINT-LAURENT POUR
L'ANNÉE 1894, PAR LE COMMANDANT W. WAKEHAM, Y COMPRIS
UN RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE TOUS LES GARDES-PÊCHE.

GASPÉ, 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport et la statistique des pêcheries de la division du golfe, province de Québec, pour la saison de 1894. Des résumés des rapports de tous les gardes-pêche l'accompagnent.

Le statistique démontre qu'à tout prendre la pêche a été bonne. En 1893 les relevés complets accusaient une valeur de \$1,942,755.71, tandis que pendant la saison qui vient de finir notre valeur totale est de \$1,971,199.77, une augmentation de \$28,444.06. Comme je le faisais remarquer l'an dernier, ces chiffres ne nous indiquent que la valeur du poisson et des produits du poisson réellement apporté à terre et séché sur le rivage dans la division du golfe, et ne comprennent pas la valeur du poisson pris sur les côtes de la division par les nombreux navires des États-Unis, de Terre-Neuve et des provinces maritimes. Un calcul très modéré indiquerait qu'il se prend du poisson pour une valeur d'au moins \$750,000 par les navires qui ne pêchent pas en dehors des limites territoriales, mais réellement dans les havres de la division du golfe, et dont la statistique actuelle ne nous donne aucun crédit. La saison de pêche s'est ouverte à bonne heure et a été bonne tout l'été, mais comme le temps a été très mauvais après le 20 septembre il n'y a pas eu pratiquement de pêche d'automne.

SAUMON.

La pêche du saumon au rets a commencé vers le 16 mai et les relevés indiquent qu'elle a été beaucoup plus considérable dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et dans la partie du comté du Saguenay, à l'ouest de Natashquan. De Natashquan en gagnant l'est jusqu'au détroit de Belle-Isle la pêche a manqué par suite sans doute de ce que le capelan s'est tenu au large jusqu'à la fin de la saison de pêche ordinaire du saumon. Il s'est pris à quelques endroits un nombre presque phénoménal de saumons, et les pêcheurs ont fait la remarque qu'outre l'abondance de saumon ce poisson était extraordinairement gros, quelques-uns étaient très pesants.

HARENG.

La pêche du hareng a été à peu près la même qu'en 1893, c'est-à-dire au-dessous de la moyenne. Il n'y pas de doute que les tempêtes continuelles de vents à l'automne

ont engagé le hareng à se tenir au large, en sorte que si nous avions eu la pêche habituelle de l'automne les relevés auraient indiqué au moins une bonne moyenne. Le hareng qui vient frayer au printemps était en aussi grande abondance que jamais. L'on conserve maintenant dans des glacières sur différentes parties de la côte de grandes quantités de hareng du printemps. Ce poisson sert soit de boitte pour la pêche à la morue quand l'autre boitte est rare, ou bien on l'expédie frais au marché pendant l'automne et l'hiver.

MORUE.

La pêche à la morue a commencé à bonne heure tant sur la rive sud que sur la rive nord d'en haut. A Natashquan et plus bas on a commencé tard à faire la pêche parce que le capelan est demeuré au large. Quand le capelan s'est montré, la pêche a été exceptionnellement bonne, mais dans plusieurs endroits comme à Natashquan, où la pêche est ordinairement forte, les bateaux avaient été envoyés ailleurs avant l'arrivée du poisson. L'on a fait ce qui est désigné sous le nom de pêche d'été—c'est-à-dire depuis mai jusqu'à la fin d'août. La pêche languit ordinairement après les derniers jours d'août, car la boitte est alors rare et les pêcheurs doivent aider à ceux qui travaillent sur le rivage, de sorte que, en général, la pêche ne reprend pas avant la fin de septembre. Dans les saisons ordinaires, particulièrement à Gaspé et Bonaventure, un tiers au moins de la pêche se fait en automne. Cette année il n'y a pas eu pratiquement de pêche d'automne, comme je l'ai dit plus haut, à cause du mauvais temps presque constant. Les pêcheurs se sont plus ou moins ressentis de ce que la pêche a manqué, car tandis qu'ils pêchent en été pour le compte d'importantes maisons soit par parts soit par *draft*, la pêche d'automne au contraire est à leur compte. Ils vendent leur poisson vert ou le font eux-mêmes sécher, ou l'envoie mariné ou en partie préparé à Québec ou à Montréal, en sorte que le produit de la pêche d'automne leur appartient en propre. S'il n'avaient pas aussi bien réussi à pêcher par *draft*, en été, et s'ils n'avaient eu à recevoir des balances considérables, il y aurait eu beaucoup de misère sur la côte. Le prix des provisions n'était pas élevé non plus. Néanmoins dans les circonstances les pêcheurs les moins prévoyants n'ont pas été aussi à l'aise que pendant les quelques dernières années. Sur la rive nord d'en bas la pêche a retardé parce que le capelan se tenait au large. Quand il a définitivement approché la côte le poisson était très abondant. Une flotte considérable de navires venant de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-neuve a fait la pêche de Natashquan à Blanc Sablon. La plupart de ces vaisseaux ont bien réussi. Cette pêche se fait près du rivage au moyen de rets à piège tendus du rivage même et de seincs. L'on peut dire sûrement que ces navires prennent dans les anses plus de 150,000 qtx de morue dont nous relevés ne nous donnent aucun crédit.

Le prix de la morue à l'étranger reste peu élevé. L'état de chose incertain qui règne au Brésil (notre principal marché), ainsi que les taux peu élevés du change, ont eu un effet ruineux pour nos exportateurs de poissons. Heureusement pour les pêcheurs que le prix du poisson vert ou en *draft* reste à peu près le même, tandis que la farine et les provisions en général se vendent à bon marché.

HOMARD.

La pêche totale du homard indique une diminution. La chose s'est produite dans les comtés de Bonaventure et du Saguenay. A Gaspé le relevé accuse une augmentation considérable, l'on en a pris 895,364 livres en 1894, contre 877,768 livres en 1893. Il n'y a pas eu amélioration de la pêcherie du homard, mais cela provient du plus grand nombre d'établissements de conserves. En considérant les efforts beaucoup plus grands que l'on fait pour prendre le homard et la diminution du produit, il est évident que cette pêcherie marche promptement à sa ruine.

Rapport des Pêcheries.

MAQUEREAU.

La pêche du maquereau indique une légère augmentation, les chiffres de 1894 indiquant 8,983 barils, contre 8,215 en 1893. Le maquereau n'est pris, presque exclusivement, qu'aux îles de la Madeleine, car il n'en vient pas plus de 30 barils des rivages de la terre ferme ou de Gaspé et de Bonaventure, et pas du tout du comté de Saguenay. Cela est certainement dû en partie au fait qu'on n'exploite la pêcherie du maquereau qu'aux îles de la Madeleine. Il n'y a pas de doute, je crois, que l'on prendrait du maquereau dans la baie de Gaspé et dans la baie des Chaleurs si on l'y attirait et on y créait une pêcherie régulière. Quelques bancs de maquereau ont été signalés dans le fleuve Saint-Laurent, plus haut que la pointe des Monts.

LOUPS-MARINS.

Bien que les relevés indiquent qu'il a été pris 17,774 loups marins en 1894, contre 10,629 en 1893, la chasse se trouve cependant au-dessous de la moyenne. Les seuls navires qui s'occupent de la pêcherie des loups marins sont quelques anciennes goélettes de la Pointe-aux-Esquimaux et des îles de la Madeleine. Ces navires diminuent en nombre graduellement, car on ne les remplace point quand ils se perdent ou deviennent hors d'état de service. La diminution graduelle de la valeur de l'huile de loup marin a tellement affecté les gains à faire dans cette pêche qu'on ne construira pas de nouveaux navires pour remplacer les vieux.

BOITTE.

Le hareng a été passablement abondant en tout temps au cours de la pêche du printemps et de l'été. On se sert plus généralement du hareng gelé, en sorte qu'il est perdu moins de temps pour se procurer de la boîte fraîche. L'emploi de lançons a diminué depuis que l'on a un approvisionnement de hareng gelé, et l'on peut ainsi se passer du bateau à boîte. Le capelan s'est montré tard sur la rive nord.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE BONAVENTURE—SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche J. A. Verge rapporte que les relevés des pêches de saumon, d'éperlan et de petite morue sont très satisfaisants. La pêche du saumon sur la Ristigouche, côte de Québec, accuse une augmentation de 21,924 livres, malgré qu'il y eut des rets de moins que l'an dernier. Il attribue cette amélioration à une meilleure surveillance de la rivière, à la bonne observation du règlement défendant la pêche le dimanche, et au meilleur système suivi pour obtenir les reproducteurs pour la pisciculture. Les frayères tout le long de la rivière sont bien peuplées de poissons reproducteurs, dont il y a eu une bonne migration d'automne. La pêche de l'éperlan a été bonne, et bien qu'il se commette des excès de pêche il n'y a pas eu encore cependant de diminution apparente dans la quantité de poissons sur les frayères au printemps. Il se prend aussi une grande quantité de petites morues dans les rets à poches employés pour l'éperlan. Le règlement défendant la pêche le dimanche a été bien observé, il n'y a eu qu'une infraction de commise. Sauf une exception les règlements concernant les rebuts de moulius sont suivis à la lettre. Dans les deux cas en question M. l'inspecteur Chapman a imposé des amendes, car les contraventions avaient eu lieu sur le côté du Nouveau-Brunswick de l'estuaire—

SUBDIVISION DE CARLETON.

Le garde-pêche Dagneau rapporte que la pêcherie de saumon a été meilleure qu'en 1893. La pêche de la morue a été au-dessous de la moyenne. Cette pêche n'a lieu, dans cette subdivision, qu'à l'automne, et comme le temps a été mauvais il n'y a rien été fait. Les différents règlements de pêcheries ont été bien observés, il n'y a eu qu'une contravention, une tentative de pêcher la truite sans permis. Le délinquant a été pris, on lui a fait payé l'amende entière, et le rets a été détruit.

SUBDIVISION DE BONAVENTURE.

Le garde-pêche Smith rapporte qu'il y a amélioration marquée dans la pêcherie du saumon, il en a été pris beaucoup plus que pendant les meilleures des années récentes. La pêche du homard a commencé le 1^{er} mai. Trois fabriques ont été exploitées, mais elles ont dû fermer à bonne heure par suite de la rareté du homard. La pêche de hareng du printemps a atteint la moyenne. La pêche de la morue a été passable en été, les pêcheurs obtenaient la boîte dont ils avaient besoin des congélateurs. La pêche de la morue en automne a manqué par suite du mauvais temps. On a bien observé partout les règlements concernant les pêcheries.

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL.

Le garde-pêche Ross rapporte que la saison de pêche a commencé plus à bonne heure que d'habitude, qu'il a été pris plus de saumons que depuis nombre d'années, mais que par suite des bas prix les rets ont été enlevés avant la fin de la saison ordinaire. Le hareng abondait au printemps, mais la pêche d'été et d'automne a manqué. Il a été pris presque autant de homards que d'habitude, mais ce crustacé diminue de taille chaque année. La pêche de la morue a commencé à bonne heure, et pendant l'été elle a atteint la moyenne; mais en septembre, octobre et novembre le temps a été orageux, et elle a été bien au-dessous de l'ordinaire. M. Ross n'a pas eu connaissance d'abus des règlements de pêche.

COMTÉ DE GASPÉ, SUBDIVISION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Le garde-pêche Jones rapporte que la pêche de la morue, qui a commencé à bonne heure, a été très bonne pendant l'été, mais qu'elle a manqué à l'automne, à cause des grands vents. La pêche du homard a été bonne et indique une augmentation, due en partie à l'établissement de deux nouvelles fabriques de conserves. L'éperlan a donné un bon rapport, et il a été pris un plus grand nombre de permis. Le hareng d'automne n'était pas en aussi grande abondance que de coutume, mais il y en a eu beaucoup au printemps et en été. La pêche du saumon a été la meilleure qu'il y ait eu depuis quelques années. Il n'a pas à faire rapport d'aucune infraction aux règlements.

SUBDIVISION DE GASPÉ.

Le garde-pêche Annett rapporte qu'il y a eu augmentation considérable dans la pêche du saumon. Cela est dû en grande partie, croit-il, aux vents favorables qui ont poussé la boîte dans la baie de Gaspé. Les pêcheurs prétendaient qu'une grande partie du saumon pris n'appartenait pas à l'espèce de poisson qui fréquente les rivières de Gaspé. La pêcherie du hareng accuse une diminution. Cela provient de l'insuccès de la pêche d'automne, car à certains endroits c'est à peine s'il en a été pris. La pêche du maquereau a complètement manqué, et il a été vu très peu de ces poissons dans la baie. Le homard accuse une diminution de 23,828 livres. La pêche a

Rapport des Pêcheries.

été très bonne jusqu'au milieu de juin, puis le crustacé s'est tout à coup retiré. Cet insuccès peut être difficilement attribué à l'excès de pêche, car l'absence du homard a été trop subite et générale. La pêche à la morue a été bonne. Le poisson est arrivé vers le 15 mai et a été abondant jusqu'au mois d'août, mais la pêche d'automne a été bien au-dessous de la moyenne à cause du mauvais temps, bien qu'on ait eu du poisson en abondance quand les embarcations ont pu gagner le large. La pêche à l'éperlan accuse une diminution, le poisson est venu tard et la navigation s'est fermée avant la pleine migration du poisson. Tous les règlements concernant les pêcheries ont été rigoureusement observés.

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD.

Le garde-pêche Thériault rapporte que la pêche à la morue dans sa subdivision a été à peu près la même qu'à la dernière saison. La morue a toujours été en abondance, particulièrement en novembre et en décembre, mais le temps était si mauvais et si orageux qu'après la fin de la pêche d'été l'on a très peu pêché. Le homard abondait, mais il n'y a pas dans la subdivision de fabriques de conserves. Le rivage est trop raboteux, et l'eau s'approfondit trop rapidement pour pêcher au moyen de pièges. On n'exploite qu'une petite pêcherie de saumon, car les causes qui empêchent de pêcher le homard existent également pour le saumon. Il n'y a pas de rivière à saumon dans la subdivision. Il existe quelques cours d'eau à truite que ce poisson remonte pour frayer.

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE DE LA MADELEINE.

Le garde-pêche Lemieux rapporte qu'il y a eu bonne pêche de saumon et que le poisson était de plus forte taille que d'habitude. La pêche à la morue a été bonne jusqu'à la fin d'août, mais la pêche d'automne a presque entièrement manqué. Les pêcheurs de la division attribuent cet insuccès à la présence d'un grand nombre de marsouins, mammifère qui devient constamment plus nombreux dans la rivière. Le hareng s'est montré en abondance pendant toute la saison. Après le milieu d'octobre le temps a été si rude qu'il n'a pas été fait de pêche.

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE DES MONTS.

Le garde-pêche Letourneau rapporte qu'il s'est fait une pêche passable de morue, bien que moins de bateaux que d'habitude se soient livrés à cette industrie. La pêche a été souvent interrompue par de grands bancs de marsouins qui ont chassé la morue. Après le départ des marsouins à l'automne le temps était trop rude pour pêcher. Il se fait maintenant bien peu de pêche du saumon au rets dans cette subdivision; la pêche à la ligne du saumon a été bonne. On n'a vu ni maquereau ni éperlan le long de la côte. Abondance de harengs toute la saison; ceux qu'on a pris en juillet, août et septembre étaient plus gras que d'habitude. Les règlements des pêcheries ont été bien observés.

ILES DE LA MADELEINE.

Le garde-pêche Chevrier rapporte qu'il y a eu augmentation générale des pêches due au beau temps de l'été (les îles étant exposées la pêche d'automne cependant n'y est jamais très forte). Le hareng abondait au printemps, quand le poisson est venu frayer dans la baie Plaisante. Les pêcheurs de la localité ont pris tout ce qu'ils ont voulu pour la consommation locale, la boitte, etc. Des navires de pêche de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis en ont également pris de grandes quantités. Les pêcheurs ne retirent aucun revenu de la capture du hareng par ces navires, et la

quantité prise ne figure pas dans nos relevés. On a pris plus de maquereau du printemps que de coutume, car le beau temps a permis de tendre les rets chaque jour. La pêche à la morue a été aussi meilleure aux îles Amherst et Bryon. Cette pêche a commencé beaucoup plus tôt que d'habitude. Les quelques navires qui sont allés au Labrador ont mal réussi par suite de la rareté de la boitte (capelan). La pêche d'automne du maquereau a été satisfaisante en général, bien qu'elle ait complètement manqué dans la baie Plaisante et aux environs de l'île de l'Entrée. Les pêcheurs attribuent cet insuccès au fait que les Américains font constamment usage de seines, ainsi qu'à l'étendue énorme des rets à mailler employés par les navires de la Nouvelle-Ecosse. Ces rets effrayent ou retiennent le maquereau au large, en sorte qu'il ne pénètre pas dans la baie Plaisante, où les pêcheurs de l'endroit font la pêche avec la ligne et l'hameçon. M. Chevrier est convaincu qu'on ne devrait pas employer de rets pour le maquereau du 15 juillet au 1^{er} avril, et que la pêche ne devrait être faite qu'à la ligne. Il y a eu augmentation de la quantité du homard, cela est dû au plus grand nombre de fabriques de conserves. La saison réservée a été bien observée, sauf à la baie de la Grande-Entrée où le gardien a détruit dans le cours de l'été dernier un certain nombre de pièges, mais il ne s'est pas fait de paquage illécite. Les navires qui font la chasse aux loups marins ont bien réussi lors de la formation de la glace, mais la chasse ordinaire sur la côte, sauf à l'île Bryon, a manqué. Le prix du poisson a été peu élevé toute la saison.

COMTÉ DE SAGUENAY—SUBDIVISION DE GODBOUT.

Le garde-pêche Comeau rapporte que la pêche du saumon a été bien au-dessus de la moyenne. Ce poisson est arrivé dix jours au moins plus tôt que d'habitude, et avant que les pêcheurs ne fussent prêts à tendre leurs rets, en sorte que la première migration se trouvait virtuellement finie quand on a commencé la pêche. La pêche a été également interrompue par le mauvais temps de juin, qui a fait perdre des rets et autres engins de pêche. Les pêcheurs prétendent que s'ils avaient pu tendre tous leurs rets à temps la pêche eût été extraordinaire; elle a été néanmoins encore la meilleure depuis quelques années. La pêche à la ligne a été passable, si l'on considère que la saison a été sèche, ce qui ne convient pas à la pêche à la mouche.

La morue a abondé toute la saison, elle est arrivée à bonne heure, et au moment où j'écris ce rapport, le 26 novembre, il en est pris en grande quantité quand le temps le permet. Abondance de boitte toute la saison. Le temps a été très rude en septembre et octobre. Le hareng a été également abondant, mais pas régulièrement, car les vents violents ont paru avoir pour effet de l'éloigner du rivage. Il était gras, mais de petite taille. On s'est plus occupé cette année de cette branche de pêche par suite de la plus forte demande du poisson. Le flétan augmente en nombre, bien qu'il n'y en ait pas en aussi grande abondance qu'autrefois, avant que ce poisson eût été pêché avec excès au moyen de lignes de fond par des Américains. Il n'a pas été pris de maquereau dans la subdivision, mais on a cependant vu plusieurs grands bancs de maquereau au large de Godbout en juillet et en août. L'éperlan abondait dans les rivières Manicouagan et aux Outardes.

Cette pêche se développerait et deviendrait rémunérative s'il était possible d'expédier l'éperlan sur le marché; la chose est impossible à l'heure qu'il est, car la pêche n'en commence qu'après la fermeture de la navigation. Les loups marins abondaient et les rets en ont pris un nombre considérable. La saison de 1894 a été très prospère, grâce à l'abondance du poisson et au bon approvisionnement de boitte. Le mois d'octobre a été excessivement pluvieux, en conséquence les rivières ont atteint le même niveau d'eau qu'au printemps, et comme la terre n'était pas gelée comme dans le printemps de nombreux éboulis ont eu lieu. M. Comeau croit que cela a nui gravement aux frayères de saumon. Plusieurs saumons ont été tués dans les rivières, et il a dû être détruit une grande quantité d'œufs. Les divers règlements concernant les pêcheries ont été bien observés.

Rapport des Pêcheries.

SUBDIVISION DE MOISIE.

Le garde-pêche Migneault rapporte que la pêche du saumon au rets a commencé le 18 mai. La pêche accuse une augmentation de 55,943 livres. Le saumon était très abondant du 28 mai au 22 juin. Le marsouin s'est montré dans la baie de Sainte-Marguerite pendant la migration du saumon et a nui sérieusement à la pêche. La pêche à la mouche a été mauvaise, les pêcheurs sont arrivés trop tard, car par suite du beau temps, de l'eau claire et basse, le saumon a tout de suite monté la rivière. La pêche à la morue indique une légère diminution; cela est entièrement dû au manque de capitaux au commencement de la saison et au mauvais temps de septembre et d'octobre. La morue était maigre et la proportion pour cent de l'huile contenue dans le foie peu élevée. Le hareng abondait et était gras et gros. On s'est beaucoup servi de moules pour la boîte, à défaut de capelan.

SUBDIVISION DE MINGAN.

Le garde-pêche Du Berger rapporte qu'il y a eu augmentation considérable de la pêche de la morue, la quantité prise s'élevait à 51,090 qtx. La quantité d'huile de foie de morue a été bien au-dessous de la moyenne, car le poisson était maigre et mince. La pêche du saumon au rets a été bonne et a atteint comme il faut la moyenne. La pêche à la mouche a été mauvaise, car les rivières étaient trop basses et l'eau trop claire pour ce genre de pêche. Le hareng accuse une légère augmentation sur 1893, mais la pêche a été au-dessous d'une moyenne passable. Les navires de la Pointe-aux-Esquimaux qui font la pêche du loup marin ont un peu mieux réussi que l'année dernière. Le nombre des navires qui font cette pêche ou chasse diminue graduellement. La seule infraction aux règlements des pêcheries à noter a été une tentative faite par les sauvages de Mingan de pêcher la truite; les rets ont été confisqués et détruits.

SUBDIVISION DE NATASHQUAN.

Le garde-pêche Gaudin rapporte que la pêche du loup marin sur la glace accuse une diminution, car trois goélettes n'en ont pris que 700 en tout. La pêche du saumon a été très mauvaise, la pire saison qu'on ait eu depuis les dernières sept années. La cause de cette diminution est attribuée à la rareté de la boîte, car le capelan n'est pas arrivé avant le 20 juillet, quand la saison du saumon se trouvait pratiquement finie. La pêche de la morue a été aussi beaucoup plus faible que pendant les deux années précédentes, ce qui a été également dû à la rareté de la boîte jusqu'au 20 juillet; mais quand le capelan eut commencé à donner la morue était plus abondante qu'elle ne l'avait été depuis des années. Comme la pêche à la morue se fait ici généralement en juin et juillet, soixante bateaux à peu près de la rive sud et de la côte nord, à l'ouest de Natashquan, avaient quitté pour ailleurs avant l'arrivée de la morue. Les quelques bateaux de la localité restés en arrière ont fait merveille. La pêche du hareng a été la meilleure depuis dix ans. La petite fabrique de homards à Watsheeshoo accuse une augmentation de sa production. Les règlements sont bien observés, il n'y a eu qu'une exception, un pêcheur d'Agwanus a été condamné à l'amende pour avoir jeté dans la rivière des débris de poissons.

SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN.

Le garde-pêche Legouvie rapporte que la pêche a commencé tard dans sa division du Labrador. La pêche du saumon a complètement manqué. Bien que la pêche de la morue ait commencé tard parce que le capelan manquait elle a été bonne cependant, et les relevés donnent à peu près le même résultat que l'an dernier. M. Legouvie attribue l'insuccès de la pêche du saumon à la grande quantité de déchets de poissons

jetés à l'eau par tous les navires qui pêchent la morue; cela éloigne le saumon jusqu'à ce que la pêche à la morue soit finie. Un grand nombre de navires de Terre-Neuve, plus de 300, font la pêche à la morue dans cette subdivision. Ces navires pêchent en grande partie avec des pièges et seines. L'emploi de la seine devrait être défendu, car cela a pour effet de chasser le poisson, sans compter qu'il s'en prend de beaucoup trop petits. Les terre-neuviens sont les seuls qui font usage de seines. Un grand nombre de navires de la Nouvelle-Ecosse pêchent également sur cette côte; ces navires emploient tous le piège. Le poisson pris par ces navires n'est pas compris dans les relevés.

SUBDIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE.

Le garde-pêche Whiteley rapporte que la saison de 1894 a été remarquable par l'insuccès de la pêche du saumon à tous les endroits de pêche de sa subdivision depuis Chicatica jusqu'aux Blancs Sablons, ce qui a été dû, croit-il, à ce que le capelan n'a pas visité les grèves comme de coutume. Le saumon s'est tenu avec le capelan au large et n'est entré dans la rivière qu'à la fin de la saison. La pêche de la morue a bien commencé, mais l'absence du capelan a empêché les bancs de morue de visiter comme d'habitude l'eau peu profonde. L'on a cependant fait un assez bon voyage, et comme le temps a été favorable à la préparation du poisson la saison a été passable. La pêche du loup marin au rets n'a pas réussi ni à l'automne ni au printemps, et les prix peu élevés auxquels se vendaient l'huile et les peaux n'ont pas rétribués nos pêcheurs. Quand la boîte a été abondante il y en avait en assez grande quantité. Un grand nombre de navires de Terre-Neuve ont visité la subdivision; ils ont pêché au moyen de pièges et de seines à morue et ont passablement réussi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. WAKEHAM,

Fonctionnaire préposé à la division des pêcheries du golfe.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DANS LA PROVINCE DE
QUÉBEC (À L'EXCLUSION DE LA DIVISION DU GOLFE) POUR
L'ANNÉE 1894.

RIVE SUD DU FLEUVE SAINT-LAURENT DEPUIS CAP-CHATTE JUSQU'À LA POINTE-LÉVIS.

Le garde-pêche Johnny Joncas rapporte qu'il y a eu une légère diminution dans la production des pêcheries de sa division, du saumon particulièrement, dont le résultat total a à peine excédé 10,000 livres. Cette diminution est due au fait que quatre des pêcheurs porteurs de permis ont été obligés de discontinuer leur pêche au commencement de la saison, car leurs rets étaient si vieux que le saumon pouvait facilement passer à travers. La pêche à la ligne dans la rivière Matane a été aussi bonne que l'année précédente, mais les sportsmen sont arrivés un peu tard, car la meilleure migration paraît avoir eu lieu au commencement de la saison. L'on a remarqué un grand nombre de saumons au pied du barrage jusqu'en octobre. La morue est arrivée comme d'habitude vers le commencement de juillet, mais le poisson a été dispersé par les marsouins, et à l'automne de fortes tempêtes ont fait obstacle à l'exploitation de cette pêcherie. Le hareng paraît être le seul poisson qui indique une amélioration sur l'année dernière dans ce quartier. À l'avenir il ne sera plus permis à la scierie de M. Price de jeter à l'eau sa sciure de bois et ses déchets, le gérant a décidé de faire des améliorations qui donneront ce résultat désirable. La

Rapport des Pêcheries.

valeur totale des pêcheries de cette division se chiffre par \$21,000, soit \$2,500 de moins qu'en 1893.

Le garde-pêche L. E. Grondin, qui a charge des deux divisions de Rimouski, rapporte que la production du saumon et des sardines a été inférieure à celle de 1893—pour contrebalancer ce déficit l'on a fait une très forte pêche de hareng, environ 12,000 barils de plus que l'année dernière. Cette augmentation porte la valeur totale des deux divisions à \$74,000, c'est trois fois plus que l'année précédente.

Le garde-pêche Nap. Levesque dit qu'il y a amélioration pour presque toutes les sortes de poissons comparativement à la pêche de la saison précédente. Cela est surtout attribué au temps favorable. Sauf une exception de violation de la saison close de la truite, cas où le violateur a été dûment puni, les règlements paraissent avoir été bien observés. Il n'y a pas encore de passes migratoires dans sa division. On fait peu de cas du règlement concernant la sciure de bois dans son quartier, mais avis a été donné durant l'été à tous les propriétaires de moulins de s'y conformer. La production dans cette division est évaluée à \$13,000. Un septième à peu près sert à la consommation locale, le reste est exporté.

Le garde-pêche Xavier Pelletier rapporte aussi qu'il y a eu une plus forte pêche, dans le quartier de Kamouraska, d'anguille, d'esturgeon et de hareng particulièrement. Il n'a été capturé cette année que 15 marsouins, contre 96 l'an dernier. La production totale est évaluée à \$16,800, soit près de \$5,000 de plus qu'à la saison précédente.

Le garde-pêche Octave Beaubien rapporte qu'il y a eu une forte diminution dans les pêcheries de L'Islet et de Montmagny, ce qu'il attribue au fameux éboulis de Saint-Alban qui a entraîné dans le Saint-Laurent tant de verges cubes du sol et tellement souillé ses eaux que le poisson n'a pas voulu fréquenter les rivages. L'anguille, le seul poisson que n'affecte pas l'eau vaseuse, a donné une assez bonne pêche. La pêche de l'éperlan n'a pas été faite en grand. Les saisons réservées ont été en général bien observées. La plus grande partie de la pêche, évaluée à \$21,000, est vendue sur le marché de la cité de Québec; la consommation locale est estimée à peu près à 10 pour 100.

RIVE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT DE QUÉBEC À BERSIMIS.

Le garde-pêche L. P. Huot dit qu'à l'exception du bar ou du poisson blanc, poissons qui accusent une augmentation passable, toutes les autres espèces ont considérablement diminué, le saumon et l'aloise en particulier. Il n'y a pas de cause apparente pour expliquer cette diminution générale, évaluée à près de \$5,000, comparativement aux relevés de l'année dernière. La pêche totale, évaluée à \$13,500, est toute vendue sur les marchés locaux. Il n'a pas été fait rapport d'infractions aux règlements de pêche.

Le garde-pêche Ulysse Bhéreur rapporte que la pêche a été un peu meilleure que celle de l'année dernière, la saison avait été alors très mauvaise. Les relevés des eaux intérieures du voisinage accusent environ 70,000 livres de truite. Il n'a été capturé que deux marsouins. La pêche totale est évaluée à \$8,280.

Le garde-pêche L. N. Catellier rapporte que la pêche du saumon a été meilleure que l'année dernière. Bien que plusieurs pêcheurs aient souffert de fortes pertes en juin par suite d'un violent coup de vent du nord-est, leur pêche réunie excède de beaucoup celle de 1893. Tout le saumon pris dans cette division est expédié frais à Montréal et à Québec. Les pêcheurs à la ligne ont quitté les différents cours d'eau très satisfaits de leur sport, et les gardiens font rapport que ces rivières sont bien peuplées de saumons reproducteurs, particulièrement la rivière Sainte-Marguerite et la rivière à Mars, où l'on a remarqué des bancs de 500 poissons. L'on a aussi vu des saumoneaux de quatre à huit pouces de longueur en grand nombre. Les pêcheurs de saumon sont très attentifs à observer les règlements et considèrent que leur permis de pêche est un grand bien. Les saisons réservées ont été bien observées, cet employé n'a pas eu connaissance de pêche illicite. Les autres espèces de poissons sont considérées de moindre importance et servent surtout à la consommation locale.

Le nombre de pêches à claies diminue constamment. Les deux passes migratoires de ce quartier sont en bon état et permettent au poisson de remonter le Saguenay à environ dix milles en amont de Chicoutimi. Il existe aujourd'hui une obstruction vis-à-vis la rivière au Sable, que l'on pourrait facilement faire disparaître, d'après M. Catellier, au moyen de la dynamite, ce qui ouvrirait un petit passage sur un côté de la chute et permettrait au saumon d'arriver sans obstacle au lac Saint-Jean. La valeur totale des pêcheries du quartier de Saguenay se chiffre par \$27,350, soit une augmentation de près de \$5,000 sur l'année précédente. Cela ne comprend pas le résultat de la pêche à la ligne dans les fameux tributaires du Saguenay, que l'on peut estimer à 10,000 livres.

DIVISIONS DE SHERBROOKE ET DE MÉGANTIC.

Le garde-pêche P. W. Nagle dit que la pêche a été meilleure que l'année dernière dans les eaux intérieures de sa division. Il ne sait pas qu'il se commette actuellement des abus. Les saisons réservées sont bien observées et les passes migratoires sont tenues en parfait état. Toute la pêche est consommée sur les lieux.

Le garde-pêche John McCaw dit qu'à l'exception de quelques Américains qui expédient leur pêche de l'autre côté de la frontière, tout ce qui est pris est consommé sur les lieux. Le poisson diminue à cause de la pêche excessive faite en hiver et du manque de passes migratoires convenables. Il y a sur la rivière Saint-François à partir de Richmond jusqu'au débouché du lac Aylmer quatre ou cinq barrages qui ne contiennent pas de passes migratoires.

Le garde-pêche Joel Shurtleff rapporte que le poisson est aussi abondant que jamais, et que la pêche a été plus considérable que celle des années précédentes. Il attribue cela à la protection pendant la saison réservée. M. Shurtleff a confisqué plusieurs rets, et les maraudeurs ont dû payer l'amende. Les saisons réservées sont passablement bien observées, mais la majorité des propriétaires de scieries font peu de cas du règlement concernant la sciure de bois et persistent à jeter les déchets dans les cours d'eau. Il y a dans ce quartier dix passes migratoires.

Le garde-pêche Allan McLeod rapporte que la saison de pêche a été très satisfaisante. Les sportsmen ont fait une bonne pêche d'achigan. Bien que les gens paraissent être disposés à commettre de la maraude quand l'occasion s'en présente, les frayères ont été passablement bien protégées pendant la saison réservée. Un propriétaire de moulin a payé l'amende pour avoir jeté à l'eau de la sciure de bois. Le barrage de la rivière Chaudière devrait être muni d'une bonne passe migratoire, car le poisson ne peut maintenant remonter jusqu'aux lacs. Le flottage du bois sur les rivières Victoria et Arnold fait aussi tort aux pêcheries. M. McLeod ajoute que s'il y a aujourd'hui plus grande abondance de poissons qu'il y a dix ans c'est dû à ce que l'on a disposé dans les rivières des alevins provenant des piscifactoreries.

MAGOG ET BROME.

Le garde-pêche N. A. Beach dit que les pêcheries du lac Memphremagog s'améliorent constamment. Il mentionne en particulier qu'il y a abondance de truite de lac et d'achigans dans les frayères. Les différentes amendes que l'on a imposées les années dernières ont donné d'excellents résultats, de plus la meilleure classe de la société aide à réprimer la maraude. Il espère avec l'aide des quelques employés des douanes de l'endroit et des gardiens ordinaires de contrecarrer absolument l'œuvre néfaste des violateurs de la loi. Il a confisqué un rets et quelques poissons qui avaient les ouïes marquées, et trois personnes ont été poursuivies et condamnées à payer une amende de cinquante dollars.

Le garde-pêche Horace Greene, qui est chargé du côté ouest du lac Memphremagog, a aussi remarqué qu'il y avait dans les frayères un nombre considérable de lançons. Il se prend beaucoup de poissons des espèces communes qui se consomment sur les lieux. C'est à peu près impossible avec les gardiens actuels de pêcher au

Rapport des Pêcheries.

rets ou par quelque autre moyen illicite. Quatre rets ont été confisqués et détruits au cours de la saison et trois personnes ont été poursuivies et condamnées à l'amende.

BAIE DE MISSISQUOI.

Le garde-pêche P. E. Luke dit qu'il n'a pas été permis de faire la pêche au rets dans la baie de Missisquoi, mais la pêche à la ligne ainsi que les lignes de fonds ont donné d'excellents résultats. Les saisons réservées ont été bien observées; il n'a pas eu connaissance d'aucune illégalité. Il a saisi et brûlé une seine qu'il a trouvée sur le rivage dans la baie.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le garde-pêche James Finlay dit que la pêche a été inférieure à celle d'autres années parce que l'eau était basse dans la partie d'en haut de la rivière Richelieu. Quelques pêcheurs se plaignent que l'on tende des rets à enclos à une distance de moins de 100 pieds de l'autre côté de la ligne frontière. La plus grande partie du poisson pris dans cette division est expédiée sur les marchés des Etats-Unis. M. Finlay croit qu'on ne devrait permettre que la pêche d'automne dans la rivière Richelieu. Il a détruit pendant l'été neuf verveux, quatre rets à mailler, et il a confisqué une seine employée d'une manière illicite.

Le garde-pêche J. O. Dion dit que la production du poisson, de l'anguille en particulier, excède légèrement celle de l'année précédente. L'eau a beaucoup baissé durant l'été, ce qui est défavorable à la pêche, autrement le résultat serait bien meilleur. Cet employé a saisi plusieurs lignes tendues la nuit sans permis préalable. Il recommande que l'on marque ces lignes dormantes au moyen de petites bouées pour faciliter le travail de l'employé des pêches et lui permettre de découvrir celles qui sont tendues illicitement. Il est aussi en faveur du projet de limiter le temps de la pêche sur la rivière Richelieu, au moins de la défendre entièrement d'ici à quelques années.

DIVISION DE CHATEAUGUAY.

Le garde-pêche Arthur Matte, récemment chargé de cette division, dit que le poisson ne diminue pas, bien que les relevés envoyés accusent une diminution de 50 pour 100 sur 1893. Le poisson pris dans cette division est entièrement vendu à des prix avantageux à Montréal. Deux barrages de la rivière Chateauguay, l'un à Sainte-Martine et l'autre à Howick, ne sont pas encore munis de passes migratoires. On s'est plaint qu'au moulin du premier endroit nommé on jette à la rivière de la sciure de bois et des déchets du moulin. M. Matte dit qu'un de ses voisins lui a parlé d'une nouvelle passe migratoire qu'il serait prêt à soumettre au département; cette passe pourrait facilement se construire, croît-il, elle n'est pas coûteuse et conviendrait parfaitement à ces localités.

DIVISION DE BEAUHARNOIS.

Le garde-pêche John Kelly fait également rapport d'une forte diminution de la pêche comparativement à l'année dernière. Il attribue la chose au fait que l'eau était basse et à la pêche excessive au rets au commencement de la saison dans le passé. La saison réservée a été bien observée et les passes migratoires ont été entretenues en bon état. M. Kelly demande de nouveau que l'on défende entièrement la pêche au moyen de seines ou de rets à mailler dans l'intérêt des pêcheurs à la ligne ou au moyen des lignes de fond. Les gardiens placés sous sa direction ont réussi à supprimer le massacre du poisson au moyen de la dynamite ainsi que les autres pêches illicites.

DIVISION DE LAPRAIRIE ET DE MONTRÉAL.

Le garde-pêche John Morris rapporte que la pêche est évalué à \$5,000, ce qui est environ \$1,000 de plus qu'en 1893. L'on a pris surtout l'anguille et les poissons ordinaires. Tous le poisson de ce quartier est vendu au marché de Montréal à des prix avantageux.

DIVISION DE VERCHÈRES.

Le garde-pêche Gédéon Magnan rapporte que la faible pêche des espèces ordinaires n'est évaluée qu'à \$1,500. Il n'a pas fait de rapport.

COMTÉ DE RICHELIEU.

Le garde-pêche Maxime Lavallée rapporte une faible pêche d'anguilles et des poissons des espèces communes particulièrement.

Le garde-pêche J. F. Picotin, qui est chargé de surveiller la rivière Saint-François, dit que la pêche de l'achigan a été meilleure que l'année dernière. Sauf une couple de personnes qui ont fait la pêche au doré en mai, avec des vérons, la saison réservée a été bien observée. Il n'y a pas dans ce quartier de passes migratoires convenables, et l'on devrait, croit-il, en installer une au moins au barrage de Richmond. M. Picotin aimerait que l'on dépose dans la rivière Saint-François une partie des alevins fournis par les piscifactoreries de l'Etat.

COMTÉ D'YAMASKA.

Le garde-pêche Denis Shoener rapporte qu'il y a une faible augmentation dans la production des poissons communs. La saison réservée a été passablement observée. Il déplore la pratique ruineuse de prendre le petit poisson. Bien que le poisson expédié soit celui de la plus grande taille et de la meilleure qualité, il est regrettable que les employés des pêches des grands centres de Montréal, Québec et Trois-Rivières ne puissent empêcher qu'on offre en vente ces jeunes poissons sur le marché. Si on ne pouvait les vendre, il en serait moins pris de cette taille.

Le garde-pêche J. Charbonneau dit que la pêche a été meilleure dans la rivière Yamaska que pendant la saison précédente. Il attribue cela au fait que l'eau était haute au commencement du printemps, ce qui a permis aux plus gros poissons de monter la rivière. Il a été construit cette année deux nouvelles passes migratoires sur le cours d'eau en question.

DIVISION DE NICOLET.

Le garde-pêche George Boisvert dit qu'il éprouve beaucoup de difficultés à obtenir des données sûres au sujet de la pêche, car les pêcheurs espèrent qu'en estimant leur production au-dessous de sa valeur on abandonnera le système des permis. L'anguille et l'alose sont les deux principaux poissons de cette division, mais l'on prend cependant des quantités passables de perches, esturgeons et poissons communs. La pêche entière n'a pas été aussi forte qu'en 1893. M. Boisvert est sous l'impression que l'on pêche encore au moyen des seines à mailles trop petites, celle que l'on emploie pour les vérons, mais il n'a jamais pu encore surprendre aucun tels pêcheurs. Quelques personnes ont essayé de pêcher sans en avoir obtenu au préalable des permis, mais il a vite saisi et détruit leurs engins de pêche. Les règlements ont été autrement bien observés.

DIVISION DE TROIS-RIVIÈRES.

Le garde-pêche Chas. Vadeboncoeur attribue la diminution de la petite morue au dragage à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice. La truite accuse aussi une diminution considérable, car la loi a été strictement appliquée. Les autres espèces de poissons sont à peu près les mêmes que l'année dernière. La pêche totale n'est évaluée qu'à \$2,500.

Rapport des Pêcheries.

DIVISION DE BERTHIER, MASKINONGÉ ET MONTCALM.

Les gardes-pêche *S. A. Grant et Daniel Mooney* font tous deux rapport que la production du poisson a diminué dans leurs quartiers. Le dernier dit qu'on ne prend, dans son quartier, que la truite et la carpe. La quantité a été au-dessous de celle de l'an dernier, car les commerçants de poissons ont manqué de glace avant la fin de la saison.

DIVISION DE TERREBONNE.

Le garde-pêche *Joseph Lauzon* dit que le poisson ne diminue pas dans sa division. Les pêcheurs à la ligne particulièrement ont très bien réussi. Il devrait y avoir une passe migratoire dans le barrage de Meunier, sur la rivière Jésus, afin de permettre au poisson de monter. Dans plusieurs occasions, on a remarqué qu'il y avait un si grand nombre de barbetes au pied de ce barrage, que les garçons en prenaient à la main. Les règlements de pêche ont été bien observés.

Les gardes-pêche *T. Cloutier et Joseph et Damien Filiatrault* rapportent aussi que les eaux intérieures sont en assez bon état. La quantité de truites prises dans les lacs d'en haut a été plus grande que les années passées. Il n'est pas fait rapport d'infractions à la saison réservée.

DIVISION DU LAC DES DEUX-MONTAGNES.

Les gardes-pêche *Julien Monpetit et Théo. Sabourin* rapportent une plus forte pêche que l'année dernière; elle se compose principalement de doré, brochet, esturgeon et poissons communs. Valeur totale, \$4,000.

DIVISION DE LA RIVIÈRE BEAUDET.

Le garde-pêche *Joseph Boivin* rapporte qu'il n'a été pris durant l'année qu'une petite quantité de poissons; quatre pêcheurs seulement se sont occupés de cette industrie.

DIVISION DE L'OTTAWA D'EN BAS.

Le garde-pêche *R. W. Jones* rapporte que la pêche a été moyenne et se composait en particulier d'esturgeon, brochet, doré et de poissons communs.

OTTAWA D'EN HAUT, COMTÉS D'OTTAWA ET DE PONTIAC.

Le garde-pêche *M. D. Clairoux*, qui a été dernièrement chargé de la division du comté d'Ottawa, rapporte que la pêche sur la rivière Ottawa a été faite avec plus de vigueur que pendant les années précédentes, 100 personnes à peu près ont fait la pêche, contre 30 l'année dernière. Les états ont été préparés avec soin et accusent une augmentation dans la valeur de plus de 400 pour 100. Cette augmentation se répartit parmi toutes les espèces de poissons, sauf le poisson blanc, qui diminue constamment. Bien que les pêcheurs semblent satisfaits de la pêche de l'année, ils déplorent l'absence d'une passe migratoire au barrage de Carillon. Ils se plaignent aussi qu'on permette aux importantes scieries établies sur les rivages de l'Ottawa de jeter à la rivière la sciure de bois et les déchets, ce qui endommage leurs rets chaque fois qu'il vente fortement. L'accumulation de ces déchets à l'entrée de la baie Noire l'a tellement remplie que la glace ferme maintenant complètement le passage au poisson, et une quantité énorme de poissons meurent étouffés au printemps en cherchant à atteindre l'eau profonde. On pourrait approfondir ce chenal à peu de frais; cette dépense serait même plus que compensée par le poisson ainsi sauvé dans une seule année.

PROVINCE DE QUÉ

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, Comté de Bonaventure, province

SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.	
		Navires.		Bateaux.		Rets à mailler.		Rets à tr'pes.		Seines.				
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.			Brasses.	Valeur.
Comté de Bonaventure.														
1	Tête de marée à Maguasha	20	400	24	5050	5050	53	3180					64590	

SUBDIVISION DE CARLETON

1	Maguasha et Nouvelle	60	900	130	2500	1100			6	90	60	19000	200
2	Carleton	95	1140	190	3800	1900			25	750	250	9125	450
3	Maria	120	1800	240	5400	2160			20	600	200	50585	1200
Totaux		275	3840	560	11700	5160			51	1440	510	78710	1850

SUBDIVISION DE BONAVENTURE

1	New-Richmond	18	180	18	1400	700							110	
2	Black Capes	20	160	20	2850	1730						12600	140	
3	Capelin	120	1440	140	6500	2690			12	360	175		1000	
4	Bonaventure	220	3200	290	10100	5050			55	1300	850	2000	1500	
5	New-Carlisle	110	100	3	35	330	35	1030	460	27	600	500	500	
6	Paspébiac	100	2000	250	1500	750			22	550	500		450	
Totaux		110	100	3	513	7310	753	23380	11380	116	2810	2025	15100	3350

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL

1	Hope	60	1350	152	2920	1745			10	245	289	1000	210
2	Nouvelle	60	1700	92	9	239	105						60
3	Shigawake	75	740	77	920	410			2	48	60		87
4	Port-Daniel	186	3450	250	3029	1845			16	422	500	31125	122
5	L'Anse-aux-Gascons	178	5199	203	3650	1428			20	568	754	5500	309
Totaux		559	12439	774	11249	6111			57	1522	1708	37625	788

TOTAL POUR LE COMTÉ

1	Subdivision de Ristigouche	20	400	24	5050	5050	53	3180				64590	
2	" Carleton	275	3840	560	11700	5160			51	1440	510	78710	1850
3	" Bonav'ture	110	100	3	513	7310	753	23380	11380	116	2810	2025	15100
4	" Port-Daniel	559	12439	774	11249	6111			57	1522	1708	37625	788
Totaux		110	100	3	1367	23989	2111	51379	27701	53	3180	224	5772

Rapport des Pêcheries.

BEC—Division du Golfe.

du nombre d'hommes employés, et des espèces et quantités du poisson, etc., dans le de Québec, pour l'année 1894.

(De la tête de la marée, Ristigouche, à Maguasha).

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.												PRODUITS DU POISSON.			VALEUR TOTALE.	Numéro.			
	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Homard, en conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton x.	Morue, sèche, qtx.	Morue, langues et nones, barils.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, gall.			Poisson emp. comme boîte, barils.	Poisson emp. comme engrais, barils.	
1					1													\$	c.	1
										106083				69600				21,777	15	1

(Maguasha à la Grande Rivière Cascapédia).

600						40														
8000	15	6720			25							20	8	1500	20	20	1500	5,935	00	1
15000	10				35				300			10	15	3000	12	10	2335	6,840	60	2
														2400	17	15	1090	17,008	80	3
23600	25	6720			100				300			30	43	6900	49	45	4925	29,784	40	3

(De Cascapédia à la Pointe Paspébiac).

1600																				
4000		14804			1390							4		25	6	800	934	00	1	
6500		1080			2000	4	10		650			15		15	4	600	3,504	00	2	
2000					350							130		975	300	6200	16,517	56	3	
60000	3000				3500	6	140					10		1500	500	7300	22,221	20	4	
												300		280	125	3000	4,289	50	5	
60000	17100	15884			7150	10	150		650			461		2625	875	400	23,047	50	6	
														5420	1810	18300	70,463	76		

(De la Pointe Paspébiac à la Pointe au Maquereau).

					28800	1480								74	405	60	8,738	50	1	
					16800	500								250	205	230	7,074	50	2	
					45280	713								356	520	97	6,922	90	3	
					1420	2066				39432				1815	1122	305	33,981	30	4	
														1083	1300	250	14,474	50	5	
					92300	8389				39432				4194	3552	942	71,191	70		

DE BONAVENTURE.

60000	40700	25	114904	1	15639	10	150	300	650	145515	491	43	76500	9663	5407	24167	193,217	01		

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux

Comté

SUBDIVISION DE LA GRANDE RIVIÈRE

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX DE PÊCHE.							MATÉRIEL DE PÊCHE.					
	Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.			
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	
Comté de Gaspé.													
1 Newport...					122	5750	325	2200	1870	3	122	80	
2 Pabos, Grand et Petit					60	2100	115	660	700	1	50	25	
3 Petite Rivière, ouest.					20	1325	44	700	300	5	195	150	
4 Grande Rivière.					87	4000	194	3010	1572	6	180	160	
5 Petite Rivière, est.					55	550	48	800	350	2	40	60	
6 Anse du Cap et L'Anse à Beaufile					96	4400	198	5044	1600	7	240	140	
7 Ile Bonaventure et Percé.	2	100	1200	9	138	9250	260	4980	1500	4	90	90	
8 Coin du Banc.	1	80	2000	5	10	130	20	1000	750	1	25	30	
Totaux	3	180	3200	14	588	27505	1204	18394	8642	29	942	735	

SUBDIVISION DE GASPÉ

1 Barchois					157	6990	179	1730	1630	10	350	350
2 Malbaie					55	1750	65	1210	610	3	84	125
3 Pointe Saint-Pierre					67	1660	92	2220	745	4	112	140
4 Chien Blanc					95	2550	102	1260	650	3	75	80
5 Anse au Loup-Marin					33	550	31	650	420			
6 Douglstown.					90	2950	140	1780	1180	8	240	150
7 Anse au Sable.					30	760	38	2100	2000			
8 Gaspé, Nord et Sud.					39	410	43	3264	2300	15	440	800
9 Péninsule.					18	300	29	1960	1650			
10 Cap aux Os.					28	360	38	1300	1100	1	20	8
11 Petit Gaspé.					16	270	16	394	290			
12 Grande Grève et Tête de Navire.					69	1510	72	1720	1130	7	280	230
13 Cap des Rosiers.					62	1200	84	900	250	3	60	60
Totaux					759	21260	932	20488	13955	54	1661	1943

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD

1 Anse au Jersiais.					127	2300	124	2650	1250	1	40	20
2 Anse à Grisfonds.					120	2400	116	2600	1600	2	100	100
3 Rivière au Renard.					222	6000	222	5500	3200	3	125	100
4 Petit Cap.					50	900	46	1100	600			
5 Echourie et Grande Anse.					30	550	28	628	320			
6 Pointe Jaune et Anse à Valeau.					52	1040	51	1223	547			
Totaux					601	13190	587	13701	7517	6	265	220

et matériel de pêche, etc., dans la Province de Québec—Suite.

de Gaspé.

(Pointe au Maquereau à Barchois, Malbaie).

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.															PRODUITS DU POISSON.			VALEUR TOTALE.	
	Saumon frais, dans la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conservés, en boîtes, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et notes de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Fletan, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boîte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	\$	c.		
	4400	350	50000		30644	8000	10	100	3000						2600	1600	500	47,885	16	
18000	300			3360	3000	3	50	1000	3000					1000	500		20,645	40		
	60			46200	3000	2		1000						1000	500	200	21,728	00		
2000	150			7296	12350	10	50	1000	3000					4100	2060	500	63,376	44		
	100				6000	2		250						2000	1000		29,915	00		
	200			40514	10000	10	40	800						3300	1800	200	56,251	96		
	300	20000		34350	18000	5	50	1000						5000	3000	250	94,609	00		
15000	30			9600	1500	2	10	200						500	250	100	12,009	00		
39400	1490	70000		171964	61850	44	300	8250	6000					19500	10710	1750	346,419	96		

(Barchois de la Malbaie au Cap des Rosiers).

2000	250			28320	6700					3000				3300	2400		40,709	80
563	150				7900									2200	1100		38,867	60
650	110				3300									2000	1200		18,075	00
	115			16800	2900									1500	880		17,839	50
1324	50			3360	450									220	210		3,388	20
3350	400				3850									1800	1250		22,165	00
12370	100		2		200									100	50		3,967	00
30396	11								39148	35							8,436	10
17092	50				200									100	60		4,673	40
3800	80			8160	550									270	260		5,235	40
1466	50				250									150	130		1,898	20
3054	280				2700									1350	880		15,880	80
	250				1700									860	450		9,794	00
76065	1896		2	56640	30650				42148	35				13850	8870		190,930	00

(Cap des Rosiers à la Pointe Renommée).

	175				3900	25	30	4400			110	150	2800	3000	500		25,892	50
425	500				3600	12	15	3000			100	160	2500	1400	400		25,187	50
	750				9450	25	40	5500			240	125	6200	2400	600		54,555	00
	50				1600	10	15	1600			50	120	1250	450	300		9,622	50
	40				850	5	6	1200			30	110	700	400	250		5,651	00
	65				1800	9	10	2600			50	125	1350	850	550		11,442	50
425	1580				21200	86	116	18300			580	790	14800	8500	2600		130,351	00

RÉCAPITULATION

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, etc., dans le comté de Saguenay, et le quartier du Golfe, pour l'année 1894.

TOTAL POUR LE COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS À LA PÊCHE.										MATÉRIEL DE PÊCHE.										ESPÈCES DE POISSON.				Numéro.
		Navires.					Bateaux.					Rets à maillet.		Rets à pièges.		Nasses.		Seines.		Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, sur la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.			
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Nombre.	Valeur.							
<i>Subdivisions.</i>																										
1	Godbout	2	22	500	113	3740	163	8770	6675	2	200	3	60	6	360	365	88501	984	12000	1						
2	Moisie	16	339	6850	60	3875	166	8014	6396					14	650	893	210553	239		2						
3	Mingan	19	758	17300	132	22360	1298	3800	3125	6	2300	46	2420	46	2420	3196	99	49020	685		3					
4	Natashquan	5	114	2500	122	6010	248	7000	2840					13	480	570	216	216	600		4					
5	Saint-Augustin				135	9921	185	5348	2817	21	5850			18	1815	1270	46	600	600		5					
6	Bonne-Espérance				270	13110	555	13200	6900	40	7800			40	7820	7250	43	1534	1534		6					
7	Anticosti				135	3520	205	3660	2340					2	370	135	17	1404	1404		7					
Totaux		42	1228	27150	227	55536	2750	49792	30793	69	16150	3	60	139	13715	18679	421	348074	6226	12000						

TOTAL POUR LE QUARTIER DU GOLFE—PROVINCE DE QUÉBEC.

8	Comté de Bonaventure	1	10	100	3	23989	2111	51379	27701	53	3180			224	5772	4243	196025	5988	60000	8	
9	do Gaspé	25	1207	33200	179	3091	4644	101142	183079	2	600			116	6163	8188	25	122882	14578	75340	9
10	do Saguenay	42	1228	27150	227	55536	2750	49729	30793	69	16150	3	60	139	13715	13679	421	348074	6226	12000	10
Grands totaux		68	2445	60450	409	167475	9405	202250	241873	124	19930	3	60	479	25650	26110	446	666981	26792	147340	

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, etc., dans le comté de Saguenay et le quartier du Golfe, pour l'année 1894.

TOTAL POUR LE COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro.	QUARTIER.	ESPÈCES DE POISSON.											PRODUITS DU POISSON.				Valeur TOTALE.	Numéro.					
		Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, bris.	Honard, conserves, en boîtes, liv.	Honard, vivant ou frais, tonx.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, bris.	Egrefin, qtx.	Traite, liv.	Flétan, liv.	Éperlan, liv.	Moules, bris.	Anguille, bris.	Encornet, bris.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mélange, bris.			Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boîte.	Poisson employé comme engrais, bris.	
																						\$	c.
	<i>Subdivisions.</i>																						
1	Godbout				11729		5407	16210	8500						15	6445	791	320	72		81,756	65	1
2	Moisie				6058	19	3200	13900	311						35	2015	260	1595	110		77,675	60	2
3	Mingan				51090		4550	18750							41379	41379	5231	12640			288,755	85	3
4	Natashquan			4140	4327		700	2400								4275	797	1270			31,848	35	4
5	Saint-Augustin				9680		5400									8510	1186	2310			55,887	50	5
6	Bonne-Espérance			154590	18080		1036	13110								13709	1449	6520			106,025	85	6
7	Anticosti				4199	6										3470	280	1185	520		52,378	10	7
	Totaux			158730	105163	25	20202	64370	8500	311					50	79803	9994	25849	702		694,327	90	

TOTAL POUR LE QUARTIER DU GOLFE—PROVINCE DE QUÉBEC.

8	Comté de Bonaventure	40700	25	114904	1	15639	10	150	800	650	145515	491	43	76500	9663	5407	24167			198,217	01	8	
9	do Gaspé	500	8958	895364		135386	156	1052	3150	60220	48148	602	89	925	1687	7780	38950	5385			1,083,654	86	9
10	do Saguenay			158730		105163	25		20202	64370	8500	311		50	79803	9994	25849	702			694,327	90	10
	Grands totaux	41200	8983	1168998	1	256188	191	1202	23742	125240	202163	1404	132	925	76500	1737	70206	30204			1,971,159	77	

RÉCAPITULATION

PRODUIT et valeur des pêches du quartier du golfe, province de Québec,
pour l'année 1894.

Espèces de poissons.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Saumon, salé	brls. 446	16	00	7,136	00
do frais, dans la glace	liv. 666,981	0	20	133,396	20
Hareng, salé	brls. 26,792	4	50	120,564	00
do frais, dans la glace	liv. 147,340	0	01	1,473	40
do fumé	do 41,200	0	02	824	00
Maquereau, salé	brls. 8,983	14	00	125,762	00
Homard, en boîtes	lbs. 1,168,998	0	14	163,659	72
do frais	ton ^x . 1	75	00	75	00
Morue, salée	qtx. 256,188	4	50	1,152,846	00
Langues et noues de morue	brls. 191	10	00	1,910	00
Egrefin, salé	qtx. 1,202	3	50	4,207	00
Truite	liv. 23,742	0	10	2,374	20
Flétan	do 125,240	0	10	12,524	00
Eperlan, frais, dans la glace	do 202,163	0	05	10,108	15
Moules	brls. 1,404	5	00	7,020	00
Anguille, salée	do 132	10	00	1,320	00
Encornet	do 925	4	00	3,700	00
Petite morue	liv. 76,500	0	05	3,825	00
Poisson commun et mélangé	brls. 1,737	3	00	5,211	00
Huile de poisson	galls. 176,589	0	40	70,635	60
Peaux de loup marin	pièces 17,774	1	25	22,217	50
Poisson employé comme boîte	brls. 70,206	1	50	105,309	00
do do engrais	do 30,204	0	50	15,102	00
Valeur totale pour 1894				1,971,199	77
do do 1893				1,942,755	71
Augmentation				28,444	06

Rapport des Pêcheries.

STATISTIQUE indiquant le nombre d'hommes, les quantité et valeur du matériel employé dans les pêches du quartier du golfe, saison de 1894.

Description.	Valeur.
	\$ c.
68 navires, 2,445 tonneaux, manœuvrés par 409 hommes.....	60,450 00
5,881 bateaux, montés par 9,405 hommes.....	167,475 00
202,250 brasses de rets à mailler.....	241,573 00
124 trappes et rets à poche pour éperlan.....	19,930 00
3 nasses.....	60 00
479 seines de 25,650 brasses.....	26,110 00
96 fabriques de conserves de homard employant 1,360 personnes.....	33,050 00
76,775 trappes à homard avec lignes traînantes, etc.....	44,390 00
129 congélateurs et glacières.....	9,875 00
817 boucans, etc.....	164,915 00
167 jetées et quais (privés).....	30,150 00
899 lignes traînantes (pour la morue).....	7,807 00
Valeur totale.....	805,785 00

PROVINCE DU QUEBEC—Suite—

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis Cap—

Table with 9 columns: Numéro, Pêches, ou Situées., Bateaux de Pêche (Nombre, Valeur), Espèce de Rets Employés (Rets à mailler, Nasses pour l'an guille), and Totaux. Lists various fishing boats and gear types.

* Dans tout le district de Matane, à Mechins et Capucins particulièrement, 718 barils de morue et 11,400 livres de fétan, \$4,371.

Rapport des Pêcheries.

NON COMPRIS LE QUARTIER DU GOLFE S.

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson, etc., Chatte jusqu'à la Pointe-Lévis, pendant l'année 1894.

Table with 12 columns: Espèces de Poisson (Saumon, Truite, Alose, Hareng, Anguille, Esturgeon, Sardine, Poisson blanc, Doré, Poisson commun, Poisson pour engrais), Valeur (\$, c), and Numéro. Lists various fish species and their values.

† Dans le montant du n° 26 il est compris 2 marsouins, ayant rapporté 100 galls d'huile, de la valeur de \$48. n° 28 " 13 " " 650 galls d'huile, de la valeur de \$312.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'à

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson, etc., Bersimis, dans la Province de Québec, pendant l'année 1894.

Numéro.	PÊCHES, OU SITUÉES.	BATEAUX DE PÊCHE.		MATÉRIEL DE PÊCHE.						
		Nombre.	Valeur.	Nombre de pêcheurs.	Rets à mailier.			Nasses pour l'anguille.		
					Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
	<i>Ile d'Orléans.</i>		\$						\$	\$
1	Saint-Laurent.....			13	6	2100	1520	7	1720	
2	Saint-Jean.....			13	6	1000	650	12	1635	
3	Saint-François (côté sud).....			15				15	1100	
4	Argentenay.....			9				9	510	
5	Saint-François (côté nord).....			5				5	175	
6	Sainte-Famille.....			17	2	500	600	15	1150	
7	Saint-Pierre.....			14	6	1300	1200	8	1600	
8	Sainte-Pétronille.....			2	1	200	200	1	200	
	<i>Côte nord.</i>									
9	Ange-Gardien.....			1				1	150	
10	Château-Richer.....			4				4	262	
11	Sainte-Anne.....			5				5	100	
12	Saint-Joachim.....			23				23	2070	
13	Iles Madame et aux Réaux.....			3				3	300	
14	Port aux Quilles.....							2	22	
15	Saint-Siméon.....				1	80		9	90	
16	Saint-Pidèle.....							6	70	
17	Malbaie.....				2	140	25	15	120	
18	Baie Saint-Paul et lacs environnant du comté de Charlevoix.....				13			13	50	
19	Ile aux Coudres.....				50			50	300	
20	Les Eboulements.....				45			45	300	
21	Saint-Irénée.....				15			15	130	
	<i>Division du Saguenay.</i>									
22	Eaux intérieures.....									
23	Saint-Firmin.....	4	245	5				3	60	
24	Tadoussac.....	6	225	8	3	430	260	1	25	
25	Bergeronnes.....	3	60	3	3	350	210			
26	Bon Désir.....	2	20	2	1	50	30	1	20	
27	Escoumains.....	8	120	8	4	400	240	4	80	
28	Sault-au-Mouton.....	4	80	4				4	80	
29	Mille-Vaches.....	4	80	4	1	80		3	60	
30	Portneuf.....	4	80	4	3	300	180	1	20	
31	Sault-au-Cauchon.....	1	20	1	1	100	60			
32	Ilet Jérémie.....	3	60	3	2	150	90	3	60	
33	Bersimis.....	2	40	2	1	80	50	1	20	
34	Division du lac Saint-Jean†.....			150						
	Totaux.....	41	1030	323	166	7260	5380	284	12479	

* Y compris 2 marsouins, 100 gallons d'huile, de la valeur de \$48. † Estimé. ‡ Y compris 80 marsouins de brochet, évalués à \$6,750.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.										VALEUR TOTALE,		
	Saumon, liv.	Truite, liv.	Alose, liv.	Hareng, barils.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Sardine, barils.	Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Poisson commun et petit poisson, barils.	Poisson pour engrais, barils.	\$	c.
	520		4250		16200			7920	1560			2,042	60
	624		3450		23200			10800	2100			2,692	80
					16400							984	00
					10200							612	00
					1400	200						436	00
	16		100		11600	2200		3000	1100	15		2,129	40
	72		600		20600			11040	3500	78		2,098	80
	8		80		3000			960	240			275	20
					1200							72	00
					2650	2400		3000	840	27		666	00
					1900			960	240			202	80
					15680							940	80
					8000							480	00
		2200		5								264	50
	290			6					4	20		115	00
		400		8					2	30		112	00
	300	10000		40					4	30		1,350	00
									10	100			
					56000							5,726	00
					2100							528	00
					8000							126	00
					2110							63	00
										6	30		
		25000										1,920	00
	600	1000		11								2,500	00
	20500	5000		15						100		578	50
	15000	2000								250		5,417	50
	3000											3,200	00
	10600	1000		4						50		768	00
	1400	500		25						200		2,947	50
	6000	500		30						8		789	00
	8100	1000		35						10		2,637	50
	4000	2000		7						2		1,757	50
	9200	500										1,000	00
	4000	3000		32						10		2,514	00
				15						3		1,326	50
		10000											
	84230	120100	8480	233	144240	4800	67	66560	56620	1846	400	\$12,800	00
											210	62,073	50

ayant rapporté 4,000 galls d'huile; valeur totale, \$1,920. § Y compris 100,000 brls de winninish et 15,000 liv.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux et rets, du nombre de pêcheurs, s'étendant de Québec au haut de

Numéro.	PÊCHES, où SITUÉES.		BATEAUX DE PÊCHE.		ESPÈCES DE RETS EMPLOYÉS.										
			Nombre.	Valeur.	Nombre de pêcheurs.	Rets à mailler.		Seines.		Nasses pour l'anguille.		Verveux.			
						Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		\$					\$		\$		\$		\$		\$
1	Sherbrooke et Mégantic		30		An	glin	g and	tr	olling	only					
2	Magog et Brome				do	do	do	do	do	do					
3	Baie de Missisquoi	83	800	87				680	660	8	20000	128	2000		
4	Rivière Richelieu	30	350	40	36	620	70	500	325						
5	Châteauguay	58	870	116	36	720	216								
6	Beauharnois	64	640	98	1	33	10								
7	Laprairie et Montréal	86	860	110				775	670						
8	Comté de Verchères	76	450	168				530	1660	3	20	30	60		
9	Comté de Richelieu et rivière Saint-François	58	300	136	30	350	105	12	160	5	54	95	310		
10	Comté et rivière Yamaska	70	500	68	6	110	10	400	325						
11	Comté de Nicolet	5	100	10				150	50						
12	Trois-Rivières	64	760	60	7	110	10	200	50						
13	Berthier, Maskinongé et Montcalm	176	1070	216	1	20	12	186	150	3	10	16	24		
14	Terrebonne	24	230	30	40	720	110								
15	Lac des Deux-Montagnes et Pile Perrot			4	1	10	5	90	25						
16	Rivière Beaudet	17	255	18	60	500	340								
17	Bas de l'Ottawa	105	1050	115	300	4500	1000								
18	Haut de l'Ottawa			An	glin	g and	tr	olling	ng						
19	Lacs de la Gatineau														
	Totaux	916	8235	1306	518	7693	1888	3523	3475	19	20084	322	2589		

du rendement, de la valeur et des espèces de poissons, etc., dans le quartier l'Ottawa, pendant l'année 1894.

ESPÈCES DE POISSON.											VALEUR TOTALE.		Numéro.
Truite, liv.	Alose, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Poisson blanc, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun et petit poisson, liv.	Perche, liv.			
73300	7400	9800	500	7100	12770	17250	27000	29800	29000	4300	\$	c.	1
39000		2000				17000	8000	2000	50000	25000			2
					1200	3200	3500		14500				3
		55970	2000		250	1800	2900	4310	91000	10400			4
		2600	10000		700	450		4800	106000	23600			5
		28700	15800		2600	3350	6900	13000	28750	5000			6
	10000	11000	8000	200	7000	9000	7000	12000	45000				7
		750	200	1800	1900		3460	2900	25300				8
100	1000	10850			2120	2100	6400	6700	32500				9
		36030	13240	2500	14100	5500	11860	17025	194350				10
	13400	17350	5760	500	1000	1260	1450	1850	9900	6100			11
1200	450	2000	3000	1800		200	2000	3000	5000				12
30000	300	1700	1400	130	750	110	5500	6200	170000	25000			13
27000		2520	830		865	7165	8750	5450	32200	5100			14
		2500	10750		6600	4620	11650	10500	48300				15
		3000	1200		600	1000	500	600					16
850	500	1300	18000	1500	1550	850	7000	14200	60000	1600			17
		61410	50200	12640	49620	38800	42100	67860	146300	680			18
105600				9850		13250		9250					19
277050	33050	249480	142880	38020	103625	126905	165220	202195	1085100	106780	125,730	15	

*Y compris 2,500 boisseaux de petite morue évalués à \$1,500.

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

De la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis le Cap Chatte jusqu'à la Pointe-Lévis, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.	Prix pour 1894.	1893.		1894.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		§ c.	§ c.	§ c.	§ c.
Saumon..... liv.	0 20	46,246	9,249 20	39,624	7,924 80
Truite..... "	0 10	34,200	3,420 00	35,100	3,510 00
Alose..... "	0 06	58,650	3,519 00	56,675	3,400 50
Hareng..... brls.	4 50	4,839	21,775 50	18,352	82,584 00
Anguille..... liv.	0 06	389,900	23,394 00	260,252	15,615 12
Esturgeon..... "	0 06	59,700	3,582 00	146,980	8,818 80
Sardine..... brls.	3 00	4,705	14,115 00	2,283	6,849 00
Poisson blanc..... liv.	0 08	78,102	6,248 16	26,405	2,112 40
Doré..... "	0 05	8,340	417 00	5,460	273 00
Morue..... brls.	4 50	1,364	6,138 00	718	3,231 00
Flétan..... liv.	0 10	7,500	750 00	11,400	1,140 00
Poisson commun et mêlé..... brls.	3 00	1,317	3,951 00	2,716	8,148 00
Peaux de marsouin..... nomb.	4 00	96	384 00	15	60 00
Huile de do..... galls.	0 40	4,800	1,920 00	750	300 00
Poisson pour engrais..... brls.	0 50	1,355	677 50	833	416 50
Total.....			99,540 36		144,383 12
Augmentation.....					44,842 76

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

De la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis Québec jusqu'à Bersimis, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.	Prix pour 1894.	1893.		1894.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		§ c.	§ c.	§ c.	§ c.
Saumon..... liv.	0 20	71,692	14,338 40	84,230	16,846 00
Truite..... "	0 10	84,600	8,460 00	120,100	12,010 00
Alose..... "	0 06	14,330	859 80	8,480	508 80
Hareng..... brls.	4 50	203	913 50	233	1,048 50
Anguille..... liv.	0 06	224,600	13,476 00	144,240	8,654 40
Esturgeon..... "	0 06	6,800	408 00	4,800	288 00
Sardine..... brls.	3 00	55	165 00	67	201 00
Poisson blanc..... liv.	0 08	57,848	4,627 84	66,560	5,324 80
Doré..... "	0 05	61,388	3,069 40	56,620	2,831 00
Brochet..... "	0 05	20,000	1,000 00	15,000	750 00
Winnish..... "	0 06	100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Poisson commun et mêlé..... brls.	3 00	470	1,410 00	1,846	5,538 00
Peaux de marsouin..... nomb.	4 00	155	620 00	82	328 00
Huile de do..... galls.	0 40	7 750	3,100 00	4,100	1,640 00
Poisson pour engrais..... brls.	0 50	2,045	1,022 50	210	105 00
Total.....			59,470 44		62,073 50
Augmentation.....					2,603 06

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

DE la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis Québec jusqu'au haut de l'Ottawa, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.	Prix pour 1894.	1893.		1894.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
			\$ c.		\$ c.
Truite	liv. 0 10	264,000	26,400 00	277,050	27,705 00
Alose	“ 0 06	36,630	2,197 80	33,050	1,983 00
Anguille	“ 0 06	203,430	12,205 80	249,480	14,968 80
Esturgeon	“ 0 06	141,950	8,517 00	142,880	8,572 80
Poisson blanc	“ 0 08	19,410	1,552 80	38,020	3,041 60
Maskinongé	“ 0 06	52,500	3,150 00	103,625	6,217 50
Achigan	“ 0 06	104,525	6,271 50	126,905	7,614 30
Doré	“ 0 05	170,750	8,537 50	165,220	8,261 00
Brochet	“ 0 05	185,730	9,286 50	202,195	10,109 75
Petite morue	boiss. 0 60	2,500	1,500 00	2,500	1,500 00
Poisson commun et petit poisson	liv. 0 03	1,250,660	37,519 80	1,085,100	32,553 00
Perche	“ 0 03			106,780	3,203 40
Total			117,138 70		125,730 15
Augmentation					8,491 45

RÉCAPITULATION.

TABLEAU indiquant le rendement et la valeur des pêches de la province de Québec (à l'exclusion du quartier du Golfe), pour 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.		Valeur.	
			\$ c.		\$ c.
Saumon	liv.	123,854	24,770 80		
Truite	“	432,250	43,225 00		
Alose	“	98,205	5,892 30		
Hareng	brls.	18,585	83,632 50		
Anguille	liv.	653,972	39,238 32		
Esturgeon	“	294,660	17,679 60		
Sardines	brls.	2,350	7,050 00		
Poisson blanc	liv.	130,985	10,478 80		
Maskinongé	“	103,625	6,217 50		
Achigan	“	126,905	7,614 30		
Doré	“	227,300	11,365 00		
Brochet	“	217,195	10,859 75		
Winninich	“	100,000	6,000 00		
Morue	qtx.	718	3,231 00		
Flétan	liv.	11,400	1,140 00		
Petite morue	boiss.	2,500	1,500 00		
Perche	liv.	106,780	3,203 40		
Poisson commun et mêlé	“	1,997,500	46,289 00		
Peaux de marsouin	nomb.	97	388 00		
Huile de do	galls.	4,850	1,940 00		
Poisson pour engrais	brls.	1,043	521 50		
Total pour 1894			332,186 77		
do 1893			276,149 50		
Augmentation			56,037 27		

RÉCAPITULATION.

RENDEMENT et valeur des pêches dans toute la province de Québec, pour 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.	
		\$	c.
Saumon, salé	brls. 446	7,136	00
do frais	liv. 790,835	158,167	00
Hareng, salé	brls. 45,377	204,196	50
do frais	liv. 147,340	1,473	40
do fumé	" 41,200	824	00
Maquereau, salé	brls. 8,983	125,762	00
Homard, en boîtes	liv. 1,168,998	163,659	72
do frais	ton'x. 1	75	00
Morue, salée	qtx. 256,906	1,156,077	00
do langues et noues	brls. 191	1,910	00
Egrefin, salé	qtx. 1,202	4,207	00
Truite	liv. 455,992	45,599	20
Alose	" 98,205	5,892	30
Flétan	" 136,640	13,664	00
Eperlan	" 202,163	10,108	15
Moules	brls. 1,404	7,020	00
Anguille	" 4,055	40,558	32
Esturgeon	liv. 294,660	17,679	60
Sardine	brls. 2,350	7,050	00
Poisson blanc	liv. 130,985	10,478	80
Maskinongé	" 103,625	6,217	50
Achigan	" 126,905	7,614	30
Doré	" 227,300	11,365	00
Brochet	" 217,195	10,859	75
Winninish	" 100,000	6,000	00
Encornet	brls. 925	3,700	00
Petite morue ou poisson gelé	liv. 106,500	5,325	00
Perche	" 106,780	3,203	40
Poisson mêlé et commun	brls. 17,150	51,450	00
Peaux de loup marin	nombr. 17,774	22,217	50
do marsouin	" 97	388	00
Huile de poisson	galls. 181,439	72,575	60
Poisson pour boîte	brls. 70,206	105,309	00
do engrais	" 31,247	15,623	50
Total pour 1894		2,303,386	54
do 1893		2,218,905	21
Augmentation		84,481	33

Rapport des Pêcheries.

TABLEAU

Du nombre et de la valeur des bateaux, rets et autre matériel de pêche employés dans la province de Québec (à l'exclusion du quartier du golfe) pour 1894.

Articles.	Valeur.
	\$ c.
1,200 bateaux de pêche (2,267 hommes)	20,144 00
22,324 brasses de rets à mailler	10,493 00
3,523 brasses de seines	3,475 00
605 nasses à anguille	62,325 00
322 verveux	2,589 00
Total	99,026 00

TABLEAU

Des navires, bateaux et autre matériel de pêche employés dans toute la province de Québec, pour 1894.

Articles.	Valeur.	Total.
	\$ c.	\$ c.
68 navires, 2,445 tonnes	60,450 00	
7,081 bateaux	187,619 00	
224,574 brasses de rets à mailler	252,066 00	
29,173 do seines	29,585 00	
608 nasses	62,385 00	
322 verveux	2,589 00	
124 trappes	19,930 00	614,624 00
96 homarderies	33,050 00	
76,775 trappes à homard avec lignes, etc	44,390 00	
1,360 hommes employés dans les homarderies		77,440 00
899 lignes traînantes	7,807 00	
129 congélateurs et glacières	9,875 00	
817 boucans et poissonnières	164,915 00	
167 jetées et quais (privés)	30,150 00	
Total		904,811 00

ANNEXE N^o 10

ONTARIO.

RESUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE LA PROVINCE
D'ONTARIO POUR L'ANNÉE 1894.

DIVISION DU LAC DES BOIS.

M. C. W. Chadwick, du Portage-du-Rat, qui a été nommé garde-pêche pour cette division, dit que le lac des Bois, qui contient plus de 10,000 îles, est considéré comme l'une des meilleures localités du pays pour la propagation naturelle du poisson, vu qu'il offre une ligne côtière très étendue pour les frayères. Quelques parties de ce beau lac étant très profondes, les poissons de toutes sortes y vivent en hiver dans des conditions favorables. Après le poisson blanc, dont le rendement a atteint près d'un demi-million de livres, l'esturgeon est le poisson le plus important dans ces parages. L'on devrait adopter les mesures voulues pour protéger la pêcherie de l'esturgeon. La pêche totale est évaluée à \$52,270, soit une augmentation de plus de 65 pour 100 comparativement à ce qui a été réalisé l'année dernière. Ce chiffre ne comprend pas, naturellement, le rendement de la pêche qui a été faite du côté des Etats-Unis, rendement que l'on peut porter sans exagération à 2,300,000 livres de poisson. L'île du Chêne, l'une des meilleures stations de pêche, se trouverait, au dire de quelques-uns, du côté nord de la frontière; il faudrait s'assurer officiellement de la chose. Si l'Etat du Minnesota n'adopte pas de lois pour protéger le poisson, il aura complètement disparu avant longtemps. Dans l'espace d'eau relativement restreint qui se trouve du côté de cet Etat, l'on a tendu 125 rets à enclos, tandis qu'il n'en a été tendu que 14 en tout de notre côté.

LAC SUPÉRIEUR.

Le capitaine Dunn, du garde-côte *Petrel* dit: "La pêche sur ce lac, au dire de la plupart des personnes que j'ai vues, a été faible. Si j'avais pu faire mon voyage d'inspection à une époque moins avancée de la saison, c'eût été bien préférable. L'on m'a rapporté qu'un grand nombre de pêcheurs avaient tendu des rets sans avoir obtenu au préalable les permis voulus; mais lorsque j'ai atteint le lac, ces rets avaient été enlevés. La chose s'est surtout pratiquée dans le voisinage de la baie Noire et le long de la côte nord jusqu'au havre de la Péninsule. J'ai surpris des pêcheurs qui braconnaient dans les petits lac intérieurs, à l'ouest de Port-Arthur; et bien que des saisies considérables aient été effectuées, le garde-pêche Elliott m'apprend que le braconnage continue. Si l'on ne remédie pas sans délai à cet état de choses, ces lacs seront bientôt entièrement dépeuplés. Je suis heureux de dire que la majorité des garde-pêche ont fidèlement rempli leurs devoirs."

Le garde-pêche D. F. Macdonell rapporte qu'il a été pris dans le haut du lac Supérieur à peu près la même quantité de poisson que l'année dernière. Il évalue la pêche totale dans cette région à \$93,600.

Le garde-pêche T. H. Elliott dit que la pêche dans la division du bas du lac Supérieur accuse une augmentation de plus de 200,000 livres pour le poisson blanc et de 400,000 livres pour le saumon. Quant au doré et à l'esturgeon, il y a eu une diminution de 10,000 livres pour chacune de ces espèces. L'augmentation dans le rendement du poisson blanc et du saumon est due à ce que les pêcheurs ont tendu plus de rets que d'habitude et à ce que la saison de pêche a été favorable. La diminution dans la pêche du doré et de l'esturgeon est attribuable à ce que les deux seules baies (les baies Batchewana et Goulais) où l'on prenne ces poissons ont été presque épuisées avec les rets à enclos. La production de cette section du lac est évaluée à

Rapport des Pêcheries.

\$130,500, soit une valeur totale de \$224,000 pour toute la partie du lac Supérieur comprise dans le Canada. En 1894, la valeur du rendement des pêcheries exploitées dans cette région a été de \$40,000 plus considérable qu'en 1893 ; cette augmentation porte principalement sur les pêcheries du bas du lac.

LAC HURON.

Division du Chenal du Nord ou de l'île Manitouline.

Relativement à ce district, le capitaine Dunn fait rapport comme suit :—

“J'ai constaté que sur le lac Huron le rendement du poisson avait été considérable en certains endroits et nul ailleurs. A la hauteur de Goderich et dans les eaux profondes, la pêche paraît avoir été au-dessus de la moyenne. Le long de la côte la pêche aurait été peu abondante. Au commencement d'octobre, la pêche au moyen des rets à mailler a été très abondante au large de la pointe Kettle. Dans le haut du lac, le rendement a été relativement faible, surtout dans le chenal du Nord. Dans cette région du lac Huron les pêcheurs n'ont pu encourir de dépenses et il leur a fallu se rendre ailleurs. C'est, selon toute apparence, la partie la plus dépeuplée des eaux canadiennes.”

Le garde-pêche Elliott, dont la juridiction s'étend à ce vaste district, attribue l'énorme diminution de trois quarts de million de livres qu'accuse la pêche du poisson blanc dans cette région au touage des billes sur la baie Georgienne, l'écorce détruisant les pâturages. A l'île de la Sauvagesse, il a été pris, cette année, plus de poisson blanc que l'année dernière ; c'est dû à ce que cette île se trouve située à l'ouest de la route que suivent les bateaux qui touent les billes. Peu de pêcheurs se risquent maintenant à tendre leurs rets aux endroits où passent les remorqueurs. Les rets d'un grand nombre de pêcheurs ont été avariés par des radeaux que le vent avait poussés en dehors de leur route. Grâce à la stricte surveillance qui a été exercée, la pêche à la seine ne s'est pas faite sur une aussi grande échelle que par le passé. Cela seul a dû causer une forte diminution dans le rendement, car plusieurs tonnes de poisson ont été prises, tous les ans, par ce moyen.

Les rapports accusent une augmentation d'un million de livres dans la pêche de la truite saumonée. C'est dû en partie à ce qu'on emploie plus d'engins de pêche que par le passé ; une autre cause de cette augmentation c'est que le poisson devient de plus en plus rare dans ces parages et que la truite saumonée, le hareng et d'autres poissons plus communs paraissent le remplacer. Il y a 15 ans, le poisson qui se prenait en plus grande quantité dans le chenal du Nord et aux îles du Canard, lac Huron, était le poisson blanc. Il n'entre plus maintenant dans le rendement total de ces pêcheries que pour un tiers, ce qui démontre que ce précieux poisson aura bientôt disparu de ces parages.

Les rapports accusent une augmentation de 32,940 livres dans la pêche du doré. Ce qui explique cette augmentation, c'est que dans le cours des deux dernières années on a détruit un grand nombre de trappes du genre de celles qui sont prohibées, et ce poisson s'est trouvé ainsi protégé pendant le temps du frai. En fait de hareng, il y a une augmentation de 31,100 livres. C'est dû à ce que la pêche de ce poisson est maintenant permise dans le mois de novembre.

A l'exception de 3 ou 4 tonnes de poisson qui servent à la consommation locale, tout le poisson pris dans cette division est expédié à Buffalo, à Détroit et à Chicago.

Les principaux abus qui existent à l'heure qu'il est dans ce district consistent en ce que les pêcheurs font usage de seines et de trappes ou emploient un trop grand nombre de rets. Les deux premiers de ces abus disparaissent graduellement, mais l'autre semble aller en augmentant. Il ne devrait pas être permis aux pêcheurs de se servir de plus de deux systèmes de rets par bateau. Les diverses saisons réservées ont été strictement observées. Au mois de novembre, des gardiens ont été nommés à divers endroits et le voilier du gouvernement a été chargé de faire la patrouille sur les eaux de toute la partie orientale de la division des îles Manitoulines. Pendant une partie des mois d'avril et de mai, des pêcheurs tendirent des trappes dans le voisinage des îles Bustard. Vingt et une de ces trappes furent détruites avant qu'on ne pût enlever le poisson qui s'y trouvait. Deux des personnes

surprises à pêcher ainsi illégalement furent condamnées à payer le maximum de l'amende, et les autres déguerpirent immédiatement. Dans le cours de la dernière saison, 16 bateaux et 4 remorqueurs ont été saisis; les équipages de 11 de ces bateaux et remorqueurs ont été déclarés coupables d'avoir violé les lois de pêche. Vingt-cinq trappes et trois seines ont été saisies et détruites. Un rets à enclos a été saisi parce qu'on s'en servait sans permis, et il reste encore 10 personnes à poursuivre.

L'acte concernant la protection des eaux navigables a été fidèlement observé par les propriétaires de moulins de ce district. Il ne devrait pas être permis de jeter de la sciure ou des copeaux dans les cours d'eau de cette région, vu qu'ils abondent presque tous en truite mouchetée ou truite de ruisseau.

Il n'y a pas de passes migratoires dans ce district, mais au moins trois cours d'eaux devraient en être pourvus.

La réduction dans la grandeur des mailles des rets à enclos est beaucoup à regretter. Les mailles des rets à enclos ne devraient pas avoir moins de $4\frac{1}{2}$ pouces dans cette division. Les pêcheurs se servent maintenant de rets à petites mailles en vertu des nouveaux règlements; il en résulte que des poissons blancs trop jeunes se prennent en grandes quantités. Le numérotage de tous les bateaux employés à la pêche aiderait beaucoup les gardes-pêche dans l'exécution de leurs devoirs. La chose pourrait facilement se faire sous la surveillance du capitaine Dunn avec le concours des inspecteurs. M. Elliott suggère aussi que l'on adopte un système uniforme pour les permis en ce qui concerne les bateaux de pêche. Dans la division du bas du lac Supérieur on demande \$10 par bateau, tandis que dans la division des Manitoulines, où la saison de pêche est plus longue et où les pêcheurs tendent plus de rets, on n'exige que \$5 par bateau.

On ne devrait plus accorder de permis aux maisons ni aux marchands qui font le commerce du poisson, car ils finiront par contrôler les pêcheries à l'exclusion des pêcheurs. Seuls les pêcheurs de bonne foi, ou, en d'autres termes, ceux qui tendent et lèvent eux-mêmes leurs rets, devraient avoir des permis.

Le chenal du Nord et la côte septentrionale de la baie Géorgienne, avec ses nombreuses îles, ses chenaux et ses baies profondes, offrent aux pêcheurs toutes les facilités pour éluder la loi; pour faire observer les règlements on aurait besoin d'un petit remorqueur à faible tirant d'eau. Presque tous ceux qui pêchent en violation de la loi se tiennent dans les chenaux intérieurs ou aux endroits qu'un bateau tirant plus de 4 pieds d'eau ne peut atteindre. Des bateaux de cette catégorie sont manœuvrés par deux hommes ici. Le combustible nécessaire coûte de \$1 à \$1.50 par jour; on le ramasse quelquefois le long de la côte. D'après ce qu'il a vu sur la côte septentrionale de la baie Géorgienne, cette année, M. Elliott est convaincu que la pêche en violation de la loi ne pourra être complètement arrêtée que lorsque d'autres mesures auront été adoptées.

La valeur totale des pêches de cette partie du lac Huron s'est élevée à \$294,000, soit \$40,000 de plus qu'en 1893.

BAIE GEORGIENNE.

Le capitaine Dunn fait rapport en ces termes:—

“ La pêche sur la baie Géorgienne a été faible, à peu d'exceptions près. La loi a été fidèlement observée par les pêcheurs de bonne foi, mais le braconnage a été poursuivi sur une grande échelle, surtout sur la côte nord-est, qui est si favorable à la chasse. Cette partie de la baie Géorgienne exige une surveillance stricte et constante. La patrouille faite par le *Petrel* a eu un bon effet, mais j'ai tout lieu de croire que les déprédations signalées dans le cours de cette année se répéteront l'année prochaine, à moins que, comme je l'ai déjà dit, les fonds de pêche ne soient surveillés avec soin.”

M. F. J. Smith, de Midland, qui a été nommé garde-pêche pour la rive orientale de la baie Géorgienne, dit qu'il lui a été très difficile d'obtenir des pêcheurs des données correctes. Cependant il est convaincu que les chiffres donnés, s'ils ne sont pas parfaitement exacts, sont encore au-dessous du rendement réel. La pêche totale est évaluée à \$100,000, soit une augmentation de 47 pour 100 comparativement à la valeur de la pêche de l'année précédente. Tandis que le rendement de la truite sau-

Rapport des Pêcheries.

monée a été à peu près le même qu'en 1893, celui du poisson blanc a plus que doublé. Il a été aussi pris une quantité assez considérable de dorés et de brochets.

Le garde-pêche J. Donaldson signale une diminution d'environ 20 pour 100 dans le rendement des pêcheries de sa division. Le fait que deux des principales maisons qui font le commerce du poisson n'ont employé qu'un très petit nombre de pêcheurs suffit à expliquer la chose. Les saisons réservées ont été bien observées, et aucune infraction à la loi n'a été portée à la connaissance de M. Donaldson, mais il croit que quelques propriétaires de moulins ont laissé échapper de la sciure dans les cours d'eau.

Le garde-pêche Robert Edmonstone signale aussi une forte diminution dans la pêche. Il attribue la chose à ce que le nombre des pêcheurs a été moins considérable que d'habitude. Dans son district, personne n'a demandé de permis pour faire la pêche à bord d'un remorqueur. Trois ou quatre personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché illégalement pendant le mois de novembre.

Le garde-pêche Isaac Lennox signale également une diminution dans le rendement des pêcheries situées sous sa juridiction. D'après lui, c'est dû à ce que l'on s'est livré à l'industrie de la pêche sur une moins grande échelle que par le passé et à ce que les règlements ont été plus rigoureusement appliqués. Plus de la moitié des poissons qui sont pris dans ces parages sont exportés aux Etats-Unis. Plusieurs rets du genre de ceux dont la loi défend l'usage ont été saisis et détruits, et ceux à qui ils appartenaient ont été condamnés à l'amende. M. Lennox dit que les propriétaires des moulins situés dans sa division tiennent leurs estacades de billes si longtemps dans l'eau que l'écorce s'en détache, ce qui cause sans doute du tort au poisson. Il ne sait pas comment remédier à cela.

La valeur totale du rendement des pêcheries de la baie Georgienne se chiffre par \$3,000,000, soit une diminution de 12 pour 100 comparativement au résultat obtenu l'année dernière.

DIVISION DU LAC HURON.

(Du Cap Hurd à la Pointe Édouard.)

Le garde-pêche Chas. Briggs rapporte qu'il a été pris à peu près la même quantité de poisson que l'année dernière. Il dit que la pêche aurait été beaucoup plus abondante si le temps avait été plus favorable pendant l'automne. Le rendement de la truite saumonée excède 600,000 livres. On a pris dans ces parages beaucoup moins de hareng qu'en 1893. Si le temps avait été plus beau, un meilleur résultat aurait été obtenu. M. Briggs dit qu'il se détache beaucoup d'écorce des billes lorsqu'elles sont touées sur le lac; cette écorce doit polluer les eaux et endommager les rets. Le rendement total de ce district excède \$80,000.

Le garde-pêche Hugh McFayden dit que la pêche de la truite mouchetée dans la rivière Saugeen et ses tributaires a atteint à peu près la moyenne, mais il ajoute que le poisson était moins gros que par le passé. Au commencement de la saison, le temps a été froid et humide; puis à partir du mois de juillet jusqu'à la fin de la saison le temps sec qu'il a fait a maintenu l'eau à un niveau trop bas. Il y a 4 passes migratoires sur ces cours d'eau. Les saisons réservées sont bien observées.

Le garde-pêche H. W. Ball fait rapport que dans l'ensemble la pêche a été moins abondante que l'année dernière, car il y a eu moins de personnes que d'habitude qui ont demandé des permis. La pêche avec les rets à enclos a été nulle. Environ les $\frac{2}{3}$ du produit de la pêche de cette région sont exportés. Les saisons réservées ont été fidèlement observées et aucune infraction sérieuse à la loi n'a été portée à la connaissance de M. Ball. Les propriétaires de moulins se conforment aux règlements, mais les déchets qui s'échappent des fabriques de laine et des tanneries font probablement du tort au poisson. M. Ball est d'avis que l'on devrait adopter une saison réservée pour le hareng; ce serait aussi le moyen de protéger davantage la truite et le poisson blanc.

Le garde-pêche H. B. Quarry dit que vu le petit nombre de rets qui ont été tendus et l'époque avancée de la saison où quelques-uns des pêcheurs ont commencé les opérations, les résultats obtenus sont très satisfaisants. Le poisson a été certainement

plus abondant que par le passé, surtout en fait de poisson blanc et de doré. M. Quarry attribue la chose à l'incubation artificielle.

Le garde-pêche J. C. Pollock rapporte que la pêche a été très abondante dans son district. Il est fortement en faveur de la substitution des rets à enclos aux seines. Les principaux poissons de cette division sont l'esturgeon, le doré et le hareng. Le rendement de l'esturgeon a dépassé un quart de million de livres. Un pêcheur qui avait pris 800 livres d'esturgeon en 1893 en a pris 20,000 livres cette année; un autre dont la pêche avait rapporté 1,800 livres de ce poisson il y a deux ans en a capturé plus de 40,000 livres dans le cours de la dernière saison. Les dorés étaient d'une grosse taille; il y en a eu qui pesaient 9 livres une fois nettoyés. La substitution des rets à enclos aux seines a quelque peu retardé la saison de pêche; malgré cela, la valeur de la pêche totale a été deux fois plus considérable qu'en 1893.

Le rendement du poisson pour la partie du lac Huron comprise entre le cap Hurd et son extrême point sud est évalué à \$294,000, soit une augmentation d'environ \$40,000 comparativement au résultat obtenu l'année dernière.

Pour tout le lac, y compris le chenal du Nord et la baie Georgienne, la valeur totale du rendement des pêcheries se chiffre par \$507,000, soit une diminution de \$54,000.

DIVISION DU LAC SAINT-CLAIR—Y COMPRIS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

Le garde-pêche Boismier signale une forte diminution dans le rendement des pêcheries du lac et de la rivière Détroit. Un seul rets fut tendu pour prendre du hareng et ne rapporta rien. Ce poisson ainsi que l'esturgeon semblent avoir presque complètement disparu de ces eaux. Les pêcheurs qui s'étaient munis de permis se sont conformés aux règlements. Quelques personnes ont été surprises à se servir de lignes sans permis; les lignes ont été saisies et détruites.

RIVIÈRE THAMES.

Les gardes-pêche Théo. Pelletier et P. McCann font rapport qu'il a été pris dans cette rivière une assez forte quantité de poisson, surtout en fait de doré et de poisson commun. Le rendement total est évalué à \$7,200.

M. McCann dit que la pêche tant au rets qu'à la ligne a été bonne. Le doré va en diminuant et le mullet tend à augmenter. Voici comment on explique la chose: au printemps, l'eau entraîne de la vase, qui va se déposer sur le frai des dorés et le détruit; quant aux mullets, ils frayent plus tard, et leur frai, se trouvant ainsi moins couvert de vase, échappe à la destruction. Tandis que les pêcheurs à rets se plaignent de la longueur des saisons réservées, les sportsmen y attribuent l'amélioration des pêcheries.

Quatre personnes furent condamnées à l'amende pour avoir pêché avec des dards. Le gérant de la Compagnie de gaz de London fut poursuivi pour avoir contaminé la rivière avec des substances délétères. La magistrat trouva la preuve suffisante pour condamner à l'amende le défendeur, mais celui-ci ayant promis qu'il prendrait des mesures pour ne plus contaminer les eaux, le jugement fut suspendu.

Il y a dans cette division 14 barrages tous pourvus de passes migratoires. Il a été exporté à peu près 95 % de la quantité de poisson qui a été prise dans ce district.

DIVISION DU LAC ÉRIÉ.

Le capitaine Dunn, du *Petrel* dit:—“D'après ce que l'on m'a rapporté, la pêche sur le lac Érié a été faible en général, sauf dans le voisinage de la Longue-Pointe. La loi a été observée par nos pêcheurs sur ce lac. Le poisson que l'on a pris en plus grande quantité dans les environs de la Longue-Pointe, pendant l'été, a été le hareng; l'on a aussi capturé beaucoup de doré bleu et d'autres poissons. Le poisson blanc me paraît avoir complètement disparu de tout le lac.

Au sujet des frayères de ce lac, l'extrémité occidentale semble être le principal endroit où le hareng et le poisson blanc déposent leurs œufs.

Du côté des États-Unis, les frayères se trouvent dans le voisinage des îles de Kelly et de l'Achigan, mais les eaux dans ces parages sont tellement encombrées de rets à enclos pendant tout le temps du frai que le poisson a peu de chances de

Rapport des Pêcheries.

frayer, et, en conséquence, il se rend dans les eaux canadiennes, où les pêcheurs des Etats-Unis le suivent et essayent de le prendre avec des rets à mailler. Cela nécessite une stricte surveillance pendant cette époque de l'année."

Le garde-pêche James E. Quick signale une forte diminution dans le rendement du hareng et du poisson commun autour de l'île Pelée, mais il rapporte que la pêche, en ce qui touche les autres espèces de poissons, a été aussi bonne sinon meilleure qu'en 1893. Il a été tendu 7 rets à enclos de moins que l'année dernière. Les saisons réservées sont bien observées par nos pêcheurs, mais malheureusement on ne peut pas dire la même chose de nos voisins, qui saisissent toutes les occasions favorables de braconner dans vos eaux. Le rendement des pêcheries de cette région est évalué à \$7,500 pour la saison.

Le garde-pêche E. Wigle dit que la valeur du rendement des pêcheries situées dans sa division a été de \$25,000 moindre qu'en 1893. Il attribue la chose à ce que les tempêtes ont détruit beaucoup de rets qui n'ont pu être remplacés avant la fin de la saison. Quarante et un rets à enclos ont été tendus dans ce district. Le rendement total des pêcheries situées dans ces parages est évalué à \$55,000.

Le garde-pêche H. Linley fait rapport que la pêche a atteint à peu près la moyenne. La saison a commencé de bonne heure et dans des conditions favorables, mais au mois de juillet l'eau est devenue si chaude que le poisson a quitté les rives pour se rendre dans des eaux plus profondes. Puis les pêcheurs lèvent généralement leurs rets afin de les nettoyer et de les réparer pour la pêche d'automne. Il a été pris un demi-million de livres de doré, quantité beaucoup plus considérable que d'habitude. Le hareng est le poisson le plus important de ce district; l'on en a capturé à peu près deux millions et quart de livres. La taille et la qualité de ce poisson ne laissent rien à désirer. M. Linley se plaint aussi que des braconniers étrangers se dirigent sur les frayères pendant la saison réservée. Si cet état de choses continue, nos eaux seront bientôt aussi dépeuplées que celles des Etats-Unis. La pêche d'automne n'a pas été couronnée de succès dans plusieurs parties de ce district, l'eau étant restée à une température élevée jusqu'à une époque avancée de la saison. Les nombreux pêcheurs à la ligne qui ont fréquenté l'île Rondeau pendant l'été ont pris beaucoup de poisson. Le public en général semble être d'opinion que le ministère des pêcheries a bien fait de défendre l'usage des rets dans cette belle baie. Le rendement total des pêcheries de cette division est évalué à \$107,000.

Le garde-pêche Wm. Freehand dit que, dans l'ensemble, la valeur du rendement des pêcheries qui se trouvent dans son district a été de \$15,000 plus considérable que l'année précédente. La saison s'est ouverte de bonne heure, mais le poisson a été peu abondant jusque vers le milieu de juin. Au mois d'octobre, l'on a pris du hareng et du doré en grande quantité. Le rendement du hareng a atteint près d'un million et demi de livres, et celui du doré 900,000 livres. Les pêcheurs commencent à s'apercevoir qu'il ne leur est guère profitable de continuer à pêcher après le 1^{er} novembre à cause des dommages que les tempêtes causent à leurs rets vers cette époque de l'année. La valeur du rendement total des pêcheries situées sur le littoral du comté d'Elgin a atteint près de \$100,000.

Le garde-pêche David Sharp dit que la pêche dans son district a été la plus abondante que l'on ait eu depuis douze ans. Il est vrai que le rendement du poisson blanc et de l'esturgeon n'a pas été tout à fait aussi fort qu'en 1893, mais l'on a pris beaucoup plus de hareng, de doré et de poisson commun que par le passé. C'est dû, paraît-il, à ce qu'il y a eu moins d'étrangers que d'habitude qui ont fait la pêche au large de l'extrémité de la Longue-Pointe. L'on devrait protéger l'esturgeon, qui sera avant longtemps l'un des plus importants poissons de ces parages. Les saisons réservées ont été bien observées. Trois seines et deux rets dont on se servait sans permis ont été saisis et détruits. Le rendement total est évalué à \$57,000, soit \$25,000 de plus que l'année précédente.

Le garde-pêche C. H. McCrae, dont la juridiction s'étend à une partie de la Grande-Rivière, dit que par suite des dommages causés au barrage de Dunnville les pêcheurs n'ont pu prendre que peu de poisson. M. McCrae recommande que l'on accorde aux colons établis sur les bords de la Grande-Rivière la permission de faire la pêche à la seine pour leur propre consommation, le printemps étant la seule saison de l'année où ces colons puissent prendre quelques poissons.

DIVISION DU LAC ONTARIO.

Le garde-pêche Fred. Kerr dit que plusieurs des anciennes stations de pêche de cette division accusent une diminution dans le rendement du hareng. On prétend que c'est dû aux matières délétères que vomissent les égouts de la ville de Buffalo et aux déchets qui s'échappent des moulins situés dans le voisinage. A d'autres endroits, le hareng paraît être aussi abondant que jamais, mais il est moins gros que d'habitude. Sur le lac Erié, au large du littoral du comté de Welland, la pêche du hareng a même été meilleure que par le passé. L'on attribue la chose à ce que les étrangers ont été empêchés de braconner dans ces parages, plusieurs rets ayant été saisis et détruits par l'équipage du *Dolphin*. Le hareng se prend ici pendant l'hiver et se vend à des prix rémunérateurs.

Les truites saumonées qui ont été prises à Winona et à Grimsby étaient grosses et de bonne qualité. Le poisson blanc a été rare.

La pêche de l'esturgeon a été meilleure dans le voisinage de Fort-Erié que pendant la saison précédente. La pêche du doré avec des hameçons amorcés se fait sur une grande échelle dans cette région, pas moins de 15 bateaux ayant été employés à cette pêche l'année dernière.

Comme la perche est devenue un poisson important, et est généralement considérée comme étant beaucoup plus savoureuse que le hareng, M. Kerr est d'avis qu'on devrait la protéger au moyen d'une saison réservée. A peu près la moitié du rendement de ce poisson se vend en Canada; le reste est écoulé sur les marchés de Buffalo.

Le poisson en général a été en demande, et a été vendu à des prix plus hauts qu'en 1893. La loi n'a été violée sérieusement que par quelques pêcheurs des Etats-Unis, à la Pointe-Abino, lac Erié. Un petit nombre de rets à mailles ont été confisqués le printemps dernier dans la baie Burlington, et immédiatement détruits. M. Kerr fait remarquer que dans le cours de ses divers voyages jusqu'au lac Saint-Clair il a constaté que les gardes-pêche faisaient observer les règlements plus rigoureusement qu'auparavant. La présence d'un garde-côte dans le lac Erié ne manquera de produire un bon résultat; nos voisins devront en conclure que le ministère des pêcheries est bien déterminé à protéger nos eaux. M. Kerr croit que la saison réservée par laquelle on protégeait autrefois le hareng devrait être rétablie; du moins il ne devrait pas être permis de faire la pêche au rets à enclos pendant le mois de novembre. Il est d'opinion, comme le garde-pêche Freeland, que la pêche au rets à enclos n'est guère profitable après le 1^{er} novembre, et la plupart des pêcheurs ne s'opposeraient pas à ce que cette pêche fût défendue à partir de cette date. Le hareng du lac Ontario étant plus petit que celui des autres lacs, M. Kerr demande que l'on permette de prendre ce poisson avec des rets à mailles d'une grosseur moindre que celle prescrite par les règlements actuels; il dit qu'autrement plusieurs pêcheurs vont abandonner la pêche du hareng. La restriction de l'usage de la seine dans certaines eaux est approuvée par le public en général. M. Kerr conclut en disant que les principaux gardes-pêche devraient se réunir de temps à autre à un endroit central de la province pour étudier ensemble les mesures les plus efficaces à prendre pour protéger le poisson.

Le rendement total des pêcheries du district auquel M. Kerr est préposé, est évalué à \$34 000, soit le même chiffre à peu près qu'en 1893.

Le garde-pêche Wm. Sargent dit que le hareng et le cisco vont en augmentant. Le cisco séjourne dans des eaux plus profondes que le hareng, et est plus difficile à capturer. Les pêcheurs de la division de M. Sargent et des environs ont un admirable système pour sécher le poisson. Après avoir été nettoyé, le poisson est soumis pendant 12 heures à l'action du sel; puis on le suspend et on le fume. Ainsi préparé, le poisson se vend jusqu'à 7 sous la livre sur les marchés de Toronto et de Montréal, où on l'exécute dans des paniers.

Le garde-pêche N. Simmons dit que la pêche au verveux ayant été permise dans quelques parties de la rivière Trent, le rendement du poisson commun a naturellement augmenté dans cette rivière, environ 60,000 livres en ayant été exportées au prix moyen de 4 sous la livre. Il a été pris beaucoup d'achigan et de maskinongé. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans la division de la rivière Trent est portée à \$14,340.

Rapport des Pêcheries.

Le garde-pêche Jos. Redmond, fils, fait rapport que, vu la prohibition de l'usage de la seine, la pêche dans son district a été beaucoup moins abondante que l'année dernière, mais le poisson était de bien meilleure qualité. Les pêcheries de hareng s'améliorent rapidement et prennent de plus en plus d'importance. On rencontre dans ces parages un petit poisson de qualité inférieure, qu'on emploie comme engrais. Il est défendu de prendre ce poisson avec la seine. Les habitants pauvres de la localité demandent qu'on leur permette de pêcher à la seine et d'utiliser le poisson en question au lieu de le laisser mourir et corrompre les rives. M. Redmond recommande que l'on se rende à la demande de ces gens. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans ce district ne se chiffre que par \$25,800, soit 50 pour 100 de moins que l'année dernière.

Le garde-pêche W. P. Clarke, dont la juridiction s'étend à la baie de Quinté, dit que la pêche du brochet, de la perche et des autres poissons commence à augmenter, mais que celle de l'achigan, du doré et du hareng a diminué. Le rendement du poisson blanc a été nul; il n'en a été pris que 4,000 livres en tout et partout. Ceux qui ont pêché avec des verveux sont satisfaits des résultats qu'ils ont obtenus. A l'exception du hareng, le poisson qui se prend dans ces parages est presque tout exporté aux Etats-Unis. M. Clarke est d'avis que les perches prises dans les verveux devraient être gardées, au lieu d'être remises dans l'eau. Le rendement des pêcheries de cette division est évalué à \$10,500, soit un peu moins que l'année dernière.

Le garde-pêche E. H. Sills, du district de Napanee, dit que malgré qu'on ait interdit l'usage des seines cette année, et qu'il ait été tendu moins de verveux qu'en 1893, le rendement du poisson a été un peu plus fort que l'année précédente. Il a été pris beaucoup de hareng pendant l'automne. On exporte à peu près les neuf dixièmes de la quantité de poisson qui se prend ici. Un pêcheur a été surpris à se servir d'un rets du genre de ceux dont les règlements défendent l'usage; il a été condamné à l'amende et son rets a été détruit. C'est le seul cas d'infraction à la loi porté à la connaissance du garde-pêche. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans ce district atteint presque \$9,000.

Le rendement total des pêcheries de tout le lac Ontario, y compris celles d'Amherst et de l'île Wolfe, est évalué à \$120,380, soit une diminution de 33 pour 100.

DIVISION DE FRONTENAC, LEEDS ET LANARK.

Le garde-pêche George Lake dit qu'il a été pris plus de poisson que l'année dernière, à cause sans doute du petit nombre de verveux dont l'usage a été permis cette année. Trois personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché pendant la saison réservée. Tout le poisson qui se prend dans cette région est écoulé dans les environs.

Le garde-pêche Rob. A. Gilbert rapporte que les eaux intérieures de Frontenac sont abondamment peuplées de poissons reproducteurs. Les visiteurs ainsi que les colons prennent beaucoup de poisson pendant le printemps et l'automne. Il a été pêché environ 17,000 livres de truite. M. Gilbert voudrait que l'on peuplât un ou deux des nombreux lacs de ce district avec des alevins d'achigan et de doré. La saison réservée a été bien observée.

Le garde-pêche H. R. Purcell dit que les sportsmen qui ont visité la localité ont pris assez d'achigan, de doré et même de truite. Quelques pêcheurs qui avaient violé la loi ont été punis. Les colons aiment bien à pêcher le hareng, qui fourmille dans quelques-uns des lacs de ce district et qu'on ne peut prendre qu'à l'aide de rets.

Les gardes-pêche Jeacle, Greer, Boddy, Hicks et Moorhead, dont la juridiction s'étend aux eaux intérieures de Leeds et de Lanark, y compris les lacs Charleston et Beverly, signalent une augmentation dans le rendement des pêcheries de cette division. C'est dû sans doute à ce que l'on a accordé aux colons le privilège de se servir de petits rets afin de se procurer du poisson pour leur propre consommation. Ces gardes-pêche disent que les règlements ont été fidèlement observés.

DIVISION DE GRENVILLE, DUNDAS ET STORMONT.

Les gardes-pêche Mooney, Wallace, Pools, Davis et Pattison disent que la pêche a été beaucoup plus abondante qu'en 1893. Ce qui explique sans doute la chose,

c'est qu'on leur a fourni des rapports plus complets que l'année dernière. L'augmentation porte principalement sur l'anguille, l'achigan, le brochet et le poisson commun. La valeur du rendement total des pêcheries de la division se chiffre par \$7,300, soit trois fois plus que l'année précédente. M. Mooney se plaint que la dynamite dont on se sert pour les travaux du canal qui est actuellement en voie de construction fait du tort au poisson. Plusieurs personnes surprises à tuer le poisson avec des substances explosives ont été punies.

DIVISION DE PRESCOTT, RUSSELL ET CARLETON.

Les gardes-pêche Miron, Campbell, Boucher et Riddle signalent une augmentation du rendement des pêcheries de ce district, qui s'est chiffré par \$3,780. On a pris surtout du poisson commun.

DIVISION DE RENFREW.

Les gardes-pêche M. L. Russell et Geo. Douglas rapportent qu'il a été pris peu de poisson dans ce district, où l'on ne fait guère que la pêche à la ligne.

DIVISION DE NIPISSINGUE.

Le garde-pêche J. S. Richardson dit que depuis que l'on a interdit la pêche au rets dans le lac Nipissingue, le rendement des pêcheries de ce lac a naturellement beaucoup diminué. Il porte à 18,500 livres la quantité de poisson qui a été prise à la ligne. On a surtout capturé du brochet.

DIVISION DE PARRY-SOUND ET MUSKOKA.

Le garde-pêche Geo. R. Steele dit qu'on ne s'est pas plaint de la rareté du poisson, mais en plusieurs endroits on voudrait que le ministère des pêcheries établit des passes migratoires. M. Steele préférerait que l'on repeuplât les eaux avec des alevins, là où ce serait praticable, au lieu d'établir des passes migratoires. Six personnes qui avaient pêché pendant la saison réservée ont été condamnées à l'amende. Deux rets ont été confisqués et détruits, mais on n'a pas encore pu découvrir les propriétaires.

Le garde-pêche Edmund Forsyth rapporte qu'il a été pris environ 46,000 livres de poisson dans son district. Presque tout ce poisson a servi à la consommation locale. Aucune infraction à la loi n'a été portée à la connaissance du garde-pêche. Tous les propriétaires de moulins qui ont été avertis de ne plus jeter de déchets dans les cours d'eau se sont sans délai conformés à la loi. Il n'y a pas encore de passes migratoires dans le district de M. Forsyth. Les saisons réservées ont été bien observées.

DIVISION DE SIMCOE.

Le garde-pêche Wm. McDermott dit que le rendement des pêcheries de cette division a été à peu près le même que l'année dernière. La diminution dans la pêche de la truite mouchetée est plus que compensée par l'augmentation qu'accuse le rendement de l'achigan et du brochet. Les passes migratoires ont toutes été remodélées. Les propriétaires de moulins, comprenant enfin qu'ils ne pouvaient impunément jeter leurs déchets dans les cours d'eau, se sont conformés à la loi. Cependant, quelques-uns d'entre eux déposent de la sciure beaucoup trop près des cours d'eau. Le rendement total du poisson dans ce district est évalué à \$7,300.

DIVISION DE SCUGOG.

Le garde-pêche Archibald Bradshaw dit qu'il a été pris plus de maskinongé et d'achigan dans la rivière Lindsay, ainsi que dans les lacs de l'Oie et de l'Esturgeon, que dans le lac et la rivière Scugog. Les sauvages pêchent beaucoup de ces poissons à travers la glace avec des hameçons amorcés. Le rendement total du maskinongé

Rapport des Pêcheries.

est porté à plus de un quart de million de livres, et celui de l'achigan à 150,000 livres. On a pris aussi de l'anguille, de la perche et de la barbuée en assez grande quantité.

DIVISION DE PETERBOROUGH.

Le garde-pêche George W. Fitzgerald dit qu'on ne permet que la pêche à la ligne dans les eaux de sa division. Le rendement total des pêcheries situées dans ces parages est porté à environ 270,000 livres. Ce résultat est considéré comme plus satisfaisant que celui obtenu l'année précédente. Tout le poisson qui se prend ici sert à la consommation locale. Cinq personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché illégalement, et quelques dards ont été saisis. Les propriétaires de moulins se conforment maintenant de bonne grâce aux règlements concernant la sciure, mais l'écorce qui se détache des billes reste dans l'eau. La seule passe migratoire qui se trouve dans le district de ce garde-pêche, celle de la rivière Scugog, n'est pas en bon état. M. Fitzgerald recommande qu'une autre passe soit établie à Bobcaygeon. Il est d'opinion que ceux qui résident dans la localité devraient avoir la permission de pêcher la truite saumonée, pendant le mois d'octobre, avec de petits rets. Les 11 gardiens qui sont sous ses ordres ont rempli leurs devoirs d'une manière irréprochable, et il trouve qu'ils ne sont pas rémunérés en proportion de l'importance des services qu'ils rendent.

RIVIÈRE OTONABI.

Le garde-pêche D. Breeze dit qu'il a été pris dans cette rivière plus d'achigan que jamais. C'est dû à ce que la saison réservée a commencé plus tard. L'achigan a commencé à remonter les creeks pour frayer le 11 de mai, et le maskinongé vers le 25 d'avril. Les saisons réservées ont été assez bien observées. Les propriétaires de moulins se conforment maintenant aux règlements. Au printemps, la rivière sera débarrassée de toute la sciure qui s'y trouve, mais cette sciure s'accumulera à son embouchure dans le lac. Il y a des pêcheurs qui prennent le maskinongé au piège, en hiver, dans les baies peu profondes. On découvre facilement la fraude lorsque le poisson est vendu dans les hôtels et les magasins, mais le plus souvent les braconniers l'écoulent dans les campagnes. Il n'y a pas de passes migratoires dans aucun des 8 barrages qui traversent la rivière Otonabi entre le lac du Riz et le lac Katchewanooka.

COMTÉ DE WELLINGTON ET COMTÉS VOISINS.

Le garde-pêche Joseph Graham signale une augmentation dans la pêche, qu'il attribue à la meilleure observation des règlements de pêche. Il se plaint que les propriétaires de manufactures et de tanneries laissent échapper des substances délétères dans les eaux. L'un d'entre eux a été poursuivi et la cause est actuellement pendante.

Le garde-pêche David Coleman dit que les eaux dans le haut des rivières Notawasaga et Crédit ont un fond en gravier et offrent d'excellentes frayères pour la truite de ruisseau. La plupart des étangs qui se trouvent dans ces parages sont contrôlés par des particuliers qui se procurent des alevins dans les deux piscifactoreries privées établies dans ce district. Une maison seule a distribué un quart de million d'alevins de truite dans ces eaux et en a commandé 150,000 de plus pour la prochaine saison. On voudrait que le gouvernement fédéral intervînt pour protéger ces eaux contre les braconniers pendant la saison réservée.

ONT

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs, des bateaux et des engins son prises, en ce qui concerne la province

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.						MATÉRIEL DE PÊCHE.					
		Navires ou remorqueurs.			Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à enclos.		Verveux.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
				\$		\$			\$		\$		\$
	Lac des Bois	1	48	4000	6	50	13850	3436	14	1750	2	4500	
	<i>Lac Supérieur.</i>												
1	De la riv. au Pigeon à Otter-Head.	6	160	12500	25	28	2800	56	25000	4300	29	4350	
2	Otter-Head.				3	3	500	6	6250	765			
3	Ile au Caribou	*1	160	15000	12	4	775	8	12000	1600			
4	Rivière Michipicoten				3	3	985	10	9000	1700	2	250	
5	do				2	2	400	8	6000	1570	3	1350	
6	Puckishaw				3	3	600	6	9000	1650			
7	Havre au Pilote	1	52	4500	12	2	300	4	15000	4180			
8	Gargantua				2	2	450	5	6000	1370	1	400	
9	Ile au Léopard	1	10	1000	5	13	2450	26	39000	9330	5	3000	
10	Baie Mica				3	3	600	6	9000	1350			
11	Pointe Maminse				3	3	500	5	7000	1000			
12	Baie Batchewana				3	3	500	6	1000	339	4	1500	
13	Baie Goulais				7	13	330	13	6000	900	2	800	
14	Réserve des sauvages				10	10	410	20	3000	300			
15	Gros Cap				9	9	450	18	3100	500			
	Totaux	9	382	33000	54	97	12050	197	156350	30854	45	11650	
	Valeur	\$											

* Voilier.

Rapport des Pêcheries.

A R I O.

de pêche, le nombre d'hommes employés à la pêche, et les espèces et quantités de poisson d'Ontario, pour l'année 1894.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.								Valeur TOTALE.	Numéro.	
	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.			Poisson commun, liv.
		449280	12873			162760	62010	30850	31460	\$ c.	52,273 60
275	540000		300000	960	45000	35000	43000		81590		93,595 00
	18600		41770	40							6,065 00
			168045	194							18,744 50
	23680		13420	122							4,456 40
10	34210			7		500	400				2,956 80
	14170		52671	50							6,900 70
5	42630		115820	322							18,262 40
	22763		79140	50							10,235 04
	157560		148490	243							29,883 80
13	25000		55000	138							9,010 00
	28120		21570								4,406 60
18	34400		99810	6		3900	3800				13,397 00
	25900		4600	12	400	525	2150				2,803 00
	10000		10000								1,800 00
	14300		4200								1,564 00
321	991333		1114536	2144	45400	39925	49350		81500		224,080 24
3210	79306.64		111453.60	21440	1362	2395.50	2467.50		2445		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, des bateaux et

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.				MATÉRIEL.						
		Navires ou remorqueurs.		Bateaux.		Rets à mailler.		Rets à chambres.				
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
LAO HURON												
<i>Chenal nord, île Manitouline et les environs.</i>												
1	Ile Saint-Joseph, baie Tenby				3	300	4			4	1500	
2	Ile Saint-Joseph, Milford Haven				3	550	6			4	1600	
3	Ile Saint-Joseph, Marksville				1	100	2	1500	100	2	150	
4	Mines de Bruce				1	150	2	500	25			
5	Thessalon				13	1750	21	20000	2200	10	2800	
6	Ile Cockburn	1	25	1500	5	550	11	12075	3300	4	1500	
7	Iles des Français				2	100	3			5	1200	
8	Rivière de l'Aveugle				1	175	2	1125	550			
9	Algoma Mills	1	42	1200	2	350	4	24000	1500	13	950	
10	Newport				5	600	13	6000	1200	8	3200	
11	Rivière des Espagnols				1	25	2	200	24			
12	Baie de Meldrum				5	700	11	1295	1850			
13	Cap Roberts				1	125	1	2000	180			
14	Baie Gore	1	40	1500	1	100	1	3000	600	5	2000	
15	Kagawong				8	480	13	13600	1175			
16	Little Current	1	3	500	2	250	5	11030	1200			
17	Sheguindah				1	40	2	1500	100			
18	Manitowaning				1	200	2	500	25			
19	Ile Ronde				31	2975	64	90700	9330			
20	Killarney				30	2620	56	83340	8217			
21	Ile de la Sauvagesse	2	100	10500	15	19	3840	39	81000	13400		
22	Ile Bustard	2	38	6000	11	8	1200	14	37000	6350		
23	Ile Solitaire				1	150	2	700	60			
24	Ile Club	2	20	4000	18	5	680	10	20000	2500		
25	Havre du Serpent-à-sonnettes				5	500	10	7000	1040			
26	Whiskey Harbour				3	110	6	2000	100			
27	Embouchure de la Baie du Sud	2	30	3000	12	8	850	16	31400	6235	3	600
28	Baie de la Providence				1	100	2	1000	200			
29	Ile Verte	2	22	4006	20	2	400	4	23000	2775	4	1600
30	Ile du Canard	3	7	1000	18	5	500	12	30000	3000		
Totaux		17	327	33200	117	174	20450	340	505465	67236	62	17100
Valeur												

des engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

Numéro.	ESPECES DE POISSON.											Valeur Totale.	Numéro.		
	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.			Poisson commun, liv.	
													\$	c.	
	14000	4000				100	500		25000	4000			2,966	00	1
16	16430	2700				4400	485	42	4340	930			2,002	22	2
	1800	2500		10			200	200	700	500			733	00	3
	1500	500											170	00	4
3	75770	56940						3000		40			12,553	00	5
	42600	71030		3				600					10,582	00	6
	16500	2000						20000					3,020	00	7
5	6000	4000				700							975	00	8
	20200	80000									600		10,576	00	9
2	39770	36020						6000			12000		12,742	40	10
				15		6000					84480		330	00	11
	22850	62000							1100				8,104	00	12
	800	3500											414	00	13
	12746	23332						7290					4,472	28	14
	47220	21070						805					6,025	40	15
	27830	4100		45	2000						200		2,916	90	16
	1210	2000						750					142	04	17
	131100	61320											160	00	18
	233100	60250						280		10	4750	1200	16,927	70	19
	278290	224250						225		570	3400	1180	24,937	90	20
	170700	68400		70	35								44	688	20
		1000											21,353	50	22
	29160	34660		15									100	00	23
	51960	40000											5,948	80	24
		11100									1500		8,239	30	25
	11000	417210		45	60							250	1,110	00	26
		4150		2									43,321	00	27
	42200	101600											435	00	28
	12000	335675											13,536	00	29
													34,527	50	30
27	1,308,736	1,733,307		160	140	13100	67315	782	1680	170860	8616	410	294,009	14	
270	104,698 88	173,330 70		1600	630	393	4,038 90	46 92	100 80	8543	344 64	12 30			

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.						MATÉRIEL DE PÊCHE.		Poisson blanc, bris.	
		Navires et remorqueurs.				Bateaux.		Rets à mailler.			
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.		Valeur.
<i>Division de la baie Georgienne.</i>											
1	Byng Inlet			\$		14	2100	30	42000	7000	
2	Pointe au Baril					8	1600	16	24000	4000	
3	Ile au Vison et Shawanaga	2	40	6500	12	20	3000	50	200000	12000	10
4	Ile au Parapluie					7	800	16	21000	4450	
5	Copper Head					2	350	4	6000	1000	
6	Tombe du Géant, Iles de l'Ouest et Midland	1	19	1000	5	8	800	16	39000	5000	20
7	Wanbushene	1	10	1000	2	15	1500	32	15000	3000	
8	Penetanguishene	1	5	1000	3	16	1400	38	29000	5750	10
9	Collingwood	5	50	25000	40	40	8000	80	84000	34000	
10	Pointe-William					7	670	15	17000	1650	
11	Meaford	2	24	6500	10	4	160	8	36000	7200	
12	Cap Riche					2	100	4	2500	250	
13	Owen-Sound					6	310	12	5750	575	
14	Pointe de Pyatt					2	125	4	2000	200	
15	Baie Colpoj à Cabot's Head	3	54	15000	18	20	2000	45	58000	8500	
	Totaux	15	202	56000	90	171	22915	370	581250	94575	40
	Valeur	\$									400

Rapport des Pêcheries.

et engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

ESPÈCES DE POISSON.											VALEUR TOTALE.		Numéro.	
Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, barils.	Hareng, barils.	Hareng frais, liv.	Esturgeon, liv.	Mashimongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	\$		c.
14000	10000				1000		4000	4000	4000	2000	500	2,855	00	1
90000	90000				150	100	400	40000	10000	5000	200	18,795	00	2
180000	200000	40			1000		2000	20000	10000			36,480	00	3
104000	52000											13,520	00	4
14000	16000	40										3,120	00	5
30000	80000	40	600	10000				20000	10000	2000		15,460	00	6
30000	30000	40	200	13000				30000	30000	18000	3000	10,708	00	7
14000	12000	10	20			800	4000	30000	4000	1000		3,030	00	8
623300	844700			25230	21400		2000	113750	23000	12500		143,477	40	9
	44600	80										5,260	00	10
	84000											8,430	00	11
6000	4000									1000		886	00	12
	12000			5600						200		1,428	00	13
	5000			500						2000		515	00	14
82000	284000			4000					4000	4000		35,360	00	15
1187300	1768300	250	820	58330	23550	900	12900	231750	95000	47700	3700	299,324	40	
94984	176830	2500	3690	1750	1413	54	774	11587	3800	1431	111			

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bateaux, navires et

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.						MATÉRIEL DE PÊCHE.			
		Navires ou remorqueurs.				Bateaux.		Rets à mailleur.		Rets à enclos.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	<i>Division du lac Huron.</i>			\$		\$			\$		\$
1	Du Cap Hurd à Southampton...	4	73	11000	24	48	4670	117	140900	16260	
2	Rivière Saugeen										
3	Southampton	1	30	3000	6	3	600	10	21000	4100	
4	Port-Elgin										
5	Kincardine	1	18	1500	6	2	400	6	12000	2400	
6	Port-Albert										
7	Goderich	3	85	8500	18	2	400	8	42000	8200	3 600
8	Au large de Bayfield										
9	Grand Coude										
10	Au large de la Pointe aux Roches										
11	Au large de la Pointe Bleue										
12	De la Pointe Bleue à Port-Edouard										
	Totaux	9	206	24000	54	92	9660	224	222650	34585	31 5925
	Totaux pour la baie Georgienne	15	202	56000	90	171	22915	370	581250	94575	
	do le chenal du Nord	17	327	33200	117	174	20450	340	505465	67236	62 17100
	Grands totaux pour tout le lac Huron	41	735	113200	261	437	53025	934	1309365	196396	93 23025
	Valeur			\$							

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.											VALEUR TOTALE.		Numéro.	
	Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, brls.	Truite, liv.	Hareng, brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.		\$	c.
		102700	608700	570	1413									81,144	50
			20000											2,000	00
		40000	156000			3000								18,890	00
						6000								330	00
		400	100000			8000					2000	3000		10,582	00
		4000	5000			4000			200		6000	4000		1,568	00
		2200	515000			20000		4000	1000	1000	200	5000	4000	56,883	00
		22000	58900			23600	12000		20000	1500	800	60000	50000	10,194	00
		13000	700			8000	41225					1000	1200	4,535	50
		600	300			2700	15000					7900	3000	1,495	60
						8000	30100					2250	2000	2,951	60
		2700	4475			71	98100	268350				16150	1020	23,182	30
												58300			
		187600	1469075	570	1484	181400	370675		21000	112050	1000	94380	68220	213,756	50
		40	1187300	1768300	250	820	58330	23550	900	12900	231750	95000	47700	299,324	40
		27	1308736	1733307	160	140	13100	67315	782	1680	170860	8616	410	294,009	14
67		2683636	4970682	980	2444	252830	461540	1682	35580	514660	104616	142490	71920	807,090	04
670		214690	497069	9800	10998	7585	27692	101	2135	25733	4185	4275	2157		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.				MATÉRIEL DE PÊCHE.						
		Navires ou remorqueurs.		Bateaux.		Rets à mailler.		Seines.				
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.
	<i>Division du lac Saint-Clair, y compris la rivière Détroit.</i>			\$		\$			\$		\$	
1	Rivière Thames				27	425	148				510	440
2	Baie Mitchell				5	140	10					675
3	Lac Saint-Clair				22	570	30					675
4	Rivière Détroit	1	8	900	2	240	50				900	675
	Totaux	1	8	900	2	60	1375	238			1410	1790
	Valeur	\$										
	<i>Division du lac Érié.</i>											
1	Ile Pelée				9	1200	15	1200	120			
2	Côte en face du comté d'Essex	2	106	9500	11	54	4810	75	500	175		
3	Côte en face du comté de Kent	1	198	16000	10	41	4550	55				
4	Côte en face du comté d'Elgin	6	98	14700	15	38	3525	52	1050	200		
5	Port-Burwell	2	30	3500	10	4	200	8				
6	Clear-Creek	1	6	1000	5	4	700	5				
7	Port-Rowan				11	340	33	1400	275	1400	620	
8	St. Williams				7	180	28	250	60	1400	560	
9	Pointe du Dindon				9	500	21	2150	250	900	600	
10	Longue-Pointe	3	47	5400	14	13	1700	34	4750	550	2100	1050
11	Normandale				3	70	4	1300	150	200	75	
12	Port-Dover				3	320	9	3000	360			
13	Selkirk et Rainham				4	225	9	1500	170			
14	Cayuga à la baie Moulton, y compris la Grande-Rivière	2	35	2600	7	19	920	30	7000	3000	200	290
15	Low Banks				4	300	6	2000	200			
16	Port-Colbourne				7	350	7	4000	400			
17	Ridgeway	1	12	2000	3	11	600	20	5800	550		
18	Port-Érié				15	750	26	9200	1800			
	Totaux	18	532	54700	75	256	21240	437	45100	8260	6200	3195
	Valeur	\$										

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.														Valeur Totale.	Numéro.				
	Rets à chambres.		Verveux.		Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Harang, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.						
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.																
		\$		\$											\$	c.				
1								500	910	1250	26850	3800	185910	1200	7,267	40	1			
2												1000	8620		298	60	2			
3		625	6	100				18340			200		102660		4,190	20	3			
4						17560					140	30	600		1,431	00	4			
								17560												
		625	28	460		17560			18840	910	1250	27190	4830	297790	1200	13,187	20			
								1404		1130	54	75	1359	193	8933	36				
21		6300				14720			43650	38940		13620	23000		23595		7,498	55		
41		21800				32518			705884	76280		12613	54370		625200	164020	55,506	64		
52		18250				33450			2233800	62700		8220	497800		195924	73200	106,908	92		
55		18550				39300			1470900	59100		8110	893670		27750	39500	98,004	60		
8		2400				9925			80480	9700		1050	81370	1286	26000	5040	8,904	54		
5		1500				11000			59500	11050			37700		1200		5,249	00		
									1700	4500	2460		910	28780	6000	20500	28540	3,623	40	
									50	13900	200		130	13620	1250	9800	23600	2,173	80	
										140050			2943	26700	500	16400	36500	7,320	08	
18		5400				9740	300		264450	24000	1060	7350	91460	13050	23000	121500	20,117	30		
									20050				1500	7400	510	2600	10560	1,476	70	
									36050	500		250	52700	895	5600	29000	6,335	30		
2		500				630			31350	5200		1370	7450		3020	3300	1,947	20		
										500	7500	500	150	2350	40200	6900	20900	28200	4,214	00
											6600		50	6650		3400		635	50	
											7000			2000		4000		460	00	
2		1200							29000	5000		500	31000	8000	26400			3,862	00	
									19000	95000			25900	2000	24300			8,374	00	
204		75900				153033	800		5223664	391130	1210	60966	1921770	40391	1059589	562960		342611	53	
									12242	80	156710	23467	72	3658	96088	1615	31787	16888		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.				MATÉRIEL DE PÊCHE.								
		Navires ou remorqueurs.			Bateaux.	Rets à mailler.		Rets à chambres.		Verveux.		Poisson blanc, brls.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.			
				\$			\$		\$		\$			
<i>Division du lac Ontario, y compris la rivière Niagara et autres tributaires.</i>														
1	Queenstown.....				4	120	6		‡	600				
2	Niagara.....				10	750	20	11000						
3	Port-Dalhousie.....	1	8	1200	3	500	10	8000						
4	Beamsville.....				7	350	14	6000						
5	Burlington-Beach.....				17	1285	34	25100						
6	Pêche à la ligne dans les quartiers ci-dessus.....													
7	Pêch. faisant face sur les comtés d'Halton et Peel.....				15	2200	50	45800		4700				
8	Comté d'Ontario.....				5	210	8	900		200				
9	*Comtés de Durham et de Northumberland.....				18	1200	23	13000		700				
10	*Lac du Riz.....						†							
11	Rivière Trent.....						20							
<i>Comté de Prince-Edouard.</i>														
12	Wellington-Beach.....	4	175	9000	20	60	1850	1300	22550	3000	17	340	800	
13	Weller's-Beach.....													
14	Smith's-Bay.....													
15	Baie de Quinté.....				42	1370	72	14650		1600				
16	Pêch. faisant face sur le comté de Lennox, y c. celle de la R. Napanee.....				27	600	43	3900		480		47	700	
17	Ile Amherst.....				21	315	42	5775		525				
18	Ile Wolfe.....				21	600	15	2030		150		15	225	
	Totaux.....	5	183	10200	23	252	11300	1657	158705	17025		221	5135	800
	Valeur.....											\$	8000	

* Chiffres approximatifs. † Environ 60 sauvages ont pêché à la ligne. ‡ Engins.

Rapport des Pêcheries.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

Numéro.	ESPÈCES DE POISSON.											VALEUR TOTALE.			
	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, brls.	Hareng frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	\$	c.
	1	2000				34400	250			2000	6000		16000		1,947	00
2					40000	510	25600	1500	30000		19500			5,101	60
3		5640			103000	1410			5500		2200	18600		4,073	60
4	1000	1000			114000	2600					6600	5000		4,488	00
5					194000	1200			1000		3800	3150	4500	6,513	50
6							6830		24000	130000	35000		75000	11,999	80
7	250	5000			50000	500			800		900	52000	1000	3,724	00
8					3100						200	250		106	50
9	1530	25100			18000	7000					38200	50000	5200	6,776	40
10									70000	100000				10,200	00
11		3200				15000	2000	55000	50000	40000	50000	90000		14,340	00
12			600	1000		50000	2000	1000	2000	1500	50000	65000		25,825	00
13	4050			125	22100	5320			3650	12860	59120	137400	43600	10,525	50
14	18100			67	34800	3700	800		100	19300	20700	111780	22950	8,904	40
15	32000	3800							3200	2600	2100			3,346	00
16	1000	500				2500	1000				24900	30200	8300	2,509	00
	59930	44240	600	1192	613400	86230	42240	126000	188250	247760	284720	584030	184400	120,380	30
	4794	4424	6000	5364	18402	5176	2534	7560	11295	12388	11388	17520	5532		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	QUARTIER.	NAVIRES, REMORQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.				MATÉRIEL DE PÊCHE.				Poisson blanc, liv.		
		Navires ou remorqueurs.		Bateaux.		Rets à mailler.		Verveux.				
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.		Valeur.	Nombre.	Valeur.
<i>Frontenac, Leeds et Lanark.</i>												
1	Ile Howe			5	65	5	1400	140	6	120		
2	Kingston, Storrington et Pittsburg			15	375	16	2275	136	23	345		
3	Gananoque			1	15	6			5	30		
4	Comté de Frontenac					100	320	80	4	40	1000	
5	Leeds et Lanark, y compris les lacs Charlestown et Beverly			14	210	44	900	130	34	795	1500	
	Totaux			35	665	171	4895	486	72	1330	2500	
	Valeur	\$										200
1	Fleuve Saint-Laurent en face des comtés de Grenville, Dundas, Stormont et Glengary											
2	Comtes de Prescott, Russell et Carleton											
3	Comté de Renfrew											
4	*Lac Nipissingue											
5	Parry-Sound et Muskoka										4100	
6	Lac Simcoe											
7	Lac et rivière Scugog											
8	Comtés de Peterborough et Victoria et les environs											
9	Wellington et les comtés environnants, y compris la rivière Crédi											

* Pêche à la ligne.

Rapport des Pêcheries.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—Suite.

ESPÈCES DE POISSON.										Valeur TOTALE.	Numéro.
Traite, liv.	Haveng, frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Maskimongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, lbs.	Perche, liv.		
		3350					5450	4900		\$ c.	
		3400					35200	34500	300	566 00	1
		2250	4500	550	11250	1125	20250	41120	2250	2,656 00	2
28500	6300	1200		30	16100	4600	17000	23120	2750	3,280 35	3
1030	2500	3550			19300	1300	19200	89300	3600	5,844 90	4
29530	8800	13750	4500	580	46650	7025	97100	192940	8900	5,289 00	5
2953	264	825	270	35	2799	351	3884	5788	267	17,636 25	
		14550	8300	2400	31200	3000	39000	69000	4600	7,305 00	1
		6000	400	5750	7000	6800	11500	54600	6400	3,779 00	2
600		2020	4200	1700	5180	4310	12000	9830	720	1,858 00	3
				4000	2000		10000	2500		835 00	4
24100			1200	5500	10400	13300	7500	44100	3000	6,142 00	5
15000			22000		38000	6000	35000	18000		7,340 00	6
		10400		260000	156000			60000	1000	27,414 00	7
66600		6550		114100	167250			80650	500	26,368 50	8
10500		800			2000			14000	1000	1,668 00	9

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, du nombre d'hommes employés à la pêche, des espèces et des quantités de poisson pris, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario, pour l'année 1894.

Numéro.	REMOQUEURS ET BATEAUX EMPLOYÉS.										MATÉRIEL DE PÊCHE.					
	Remorqueur.			Bateaux.			Rets à mailler.			Seines.		Rets à enclos.		Verveux.		
	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
		\$				\$					\$		\$		\$	
1	48	4000	6	50	1350	100	13850	3436	.....	.....	.....	14	1750	2	4500
2	382	33000	54	97	12050	197	156350	30854	.....	.....	45	11650	.....	.....	.....
3	735	113200	261	437	53025	934	1309365	196396	.....	.....	93	23025	.....	.....	.....
4	8	900	2	60	1375	238	.....	.....	1410	1790	3	625	28	460	4
5	532	54700	75	256	21240	437	45100	8260	6200	3195	204	75900	.....	.....	.....
6	183	10200	23	252	11300	1657	187095	17025	.....	.....	.....	.....	221	5135	6
7	.....	.....	.....	35	665	171	4895	486	.....	.....	.....	.....	72	1330	7
8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux																
Valeur																
\$ 11425																

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, etc.—Province d'Ontario—Suite.

Numéro.	QUARTIER.	ESPÈCES DE POISSON.												Poisson commun, liv.	Perche, liv.	VALEUR TOTALE.	Numéro.						
		Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Traite, liv.	Traite, brls.	Hareng, barils.	Hareng, frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Muskongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.										
																\$	c.						
1	Lac des Bois.....	449280	12873	.....	.....	.....	162760	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62010	30850	31460	69000	4600	7,305	00	8
2	Lac Supérieur.....	991333	1114536	.....	45400	.....	39925	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49350	.....	81500	54600	6400	3,779	00	9
3	Lac Huron, y comp. la baie Georgienne	2683636	4970682	980	252530	.....	461540	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	514660	104616	142490	54600	720	1,888	00	10
4	Lac Saint-Clair.....	17560	.....	.....	.....	.....	18840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27190	4830	297790	2500	.....	885	00	11
5	Lac Érié.....	153033	800	.....	5223664	.....	391130	1210	60966	.....	.....	.....	.....	.....	1921770	40391	1059589	562960	.....	6,142	00	12
6	Lac Ontario.....	59930	44240	600	613400	86280	42240	126000	188250	.....	.....	.....	.....	.....	247760	284720	584030	184400	.....	7,340	00	13
7	Frontenac, Leeds et Lanark.....	2500	29530	.....	8800	13750	4500	580	46650	.....	.....	.....	.....	.....	7025	97100	192940	8900	.....	27,414	00	14
8	Grenville, Dundas, Stormont et Glen-garry.....	.....	.....	.....	.....	14550	8300	2400	31200	.....	.....	.....	.....	.....	3000	39000	69000	4600	.....	7,305	00	8
9	Prescott, Russell et Carleton.....	.....	.....	.....	.....	6000	400	5750	7000	.....	.....	.....	.....	.....	6800	11500	54600	6400	.....	3,779	00	9
10	Renfrew.....	.....	600	.....	2026	.....	4200	4000	5180	.....	.....	.....	.....	.....	4310	12000	9830	720	.....	1,888	00	10
11	Lac Nipissingue.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10000	2500	.....	.....	.....	.....	.....
12	Parry-Sound et Muskoka.....	4100	24100	.....	.....	.....	1200	5500	10400	.....	.....	.....	.....	.....	13300	7500	44100	3000	.....	6,142	00	12
13	Lac Simcoe.....	.....	15000	.....	.....	.....	22000	.....	38000	.....	.....	.....	.....	.....	6000	35000	18000	.....	.....	7,340	00	13
14	Lac et rivière Sengog.....	.....	.....	.....	.....	10400	.....	.....	260000	156000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60000	1000	.....	27,414	00	14
15	Peterborough et comtés de Victoria et les environs.....	.....	66600	.....	.....	6550	.....	.....	114100	167250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80650	500	.....	26,368	50	15
16	Wellington et les comtés environnants, y compris la rivière Crêdit.....	.....	10500	.....	.....	800	.....	.....	2000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14000	1000	.....	1,668	00	16
	Totaux.....	1188	4361372	6289461	3724	3636	6144094	140350	1157035	523832	751726	2863175	677507	2742479	846600	1,659,968	66						
	Valeur.....	11880	348910	628946	37240	16362	184323	8421	69422	31430	45103	143158	27101	82275	25398								

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries de la province d'Ontario, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Poisson blanc	brls. 1,188	10	00	11,880	00
do	liv. 4,361,372	0	08	348,909	76
Truite	brls. 3,724	10	00	37,240	00
do	liv. 6,289,461	0	10	628,946	10
Hareng	brls. 3,636	4	50	16,362	00
do	liv. 6,144,094	0	03	184,322	82
Anguille	" 140,350	0	06	8,421	00
Esturgeon	" 1,157,035	0	06	69,422	10
Maskinongé	" 523,832	0	06	31,429	92
Achigan	" 751,726	0	06	45,163	56
Doré	" 2,863,175	0	05	143,158	75
Brochet	" 677,507	0	04	27,100	28
Poisson commun	" 2,742,479	0	03	82,274	37
Perche	" 846,600	0	03	25,393	00
Total pour 1894				1,659,968	66
do 1893				1,694,930	70
Diminution				34,962	04

ÉTAT indiquant le nombre de remorqueurs, de bateaux, etc., employés à la pêche, dans la province d'Ontario, pendant l'année 1894.

	\$	c.
75 remorqueurs ou navires (tonnage, 1,888)	216,000	00
1,187 bateaux	101,005	00
1,682,265 brasses de rets à mailler	256,457	00
7,610 brasses de seines	4,985	00
359 rets à chambres	112,950	00
323 verveux	11,425	00
	702,822	00
160 congélateurs et glacières	92,700	00
92 jetées, quais, etc.	43,500	00
Total	839,022	00

Nombre d'hommes employés à faire la pêche dans la province Ontario en 1894:—

Dans des remorqueurs	421
Dans des bateaux	3,734
Total	<u>4,155</u>

ANNEXE N^o II.

MANITOBA.

RAPPORT ANNUEL DE L'INSPECTEUR R. LATOUCHE TUPPER, CONCERNANT LES PÊCHERIES DU MANITOBA, POUR L'ANNÉE 1894.

SELKIRK, MAN., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la province du Manitoba pour l'année 1894. Ce rapport est accompagné de tableaux statistiques.

Au Manitoba, la pêche dans un but de commerce proprement dit, se fait en été; l'on permet aux colons riverains de pêcher en hiver. La pêche dans un but de commerce proprement dit est permise, seulement dans une superficie limitée, à l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, et l'on ne peut s'y livrer que pendant les mois de mai, juin, juillet et août; mais comme la loi ne s'ouvre dans la partie septentrionale que vers le commencement de juin, l'on ne peut en réalité prendre du poisson pour le vendre ou l'exporter sur une grande échelle que pendant trois mois.

Cinq compagnies exploitent ici l'industrie de la pêche. Elles ont des congélateurs, des glacières et des frais considérables à l'île Marécageuse, l'île du Renne, l'île du Cheval, aux Grands-Rapides et à Selkirk. On ne se sert que de rets à mailler. Les rets sont tendus sur une moyenne de 12 milles au large de ces endroits, et sont maniés par les équipages des remorqueurs et des voiliers. Le poisson est nettoyé, gelé, et reste emmagasiné aux stations de pêche jusqu'à ce que les chalans pourvus de congélateurs le transportent à Selkirk, où il est de nouveau placé dans des congélateurs. Lorsque le temps froid est arrivé, le poisson est expédié sur les marchés des États-Unis. Bien que les compagnies soient restreintes à 20,000 verges de rets chacune, elles n'ont pas lieu de se plaindre de cette restriction, étant donné qu'elles se procurent tout le poisson dont elles ont besoin dans à peu près la moitié du temps qu'elles ont droit de faire la pêche. Par suite de la crise commerciale qui a sévi aux États-Unis, la demande du poisson est beaucoup tombée depuis les deux dernières années, et ceux qui s'adonnent à la pêche dans un but de commerce ont sagement limité leurs opérations en attendant qu'il se produise une amélioration dans le marché.

Bien que le lac Winnipeg soit peu profond, qu'il fourmille de récifs et de bancs de sable, qu'on n'y rencontre pas de bouées ni de phares, qu'il ait 300 milles de long et qu'il mesure dans sa partie septentrionale 75 milles de largeur, malgré, en outre, que la pêche ait été faite surtout à l'île du Cheval, qui se trouve située au nord, aucun accident n'est arrivé, cette année, à la flotte de pêche.

Les tempêtes ne se font guère sentir dans le lac Winnipeg pendant les mois de juin, juillet et août. Pendant la dernière saison, le temps a été si favorable qu'il ne s'est pas du tout échappé de poisson des rets. Le poisson blanc pesait en moyenne plus de 4 livres. L'espace d'eau où l'on a pêché ne représentait pas 10 pour 100 de l'étendue du lac à laquelle la pêche dans un but de commerce est restreinte. Cependant, les pêcheurs ont pris en quantité abondante du magnifique poisson, ce qui prouve que le ministre a bien fait de défendre de pêcher aux embouchures des rivières et aux autres endroits où se trouvent les frayères. Les pêcheurs eux-mêmes

(j'affirme la chose sans crainte d'être contredit), approuvent les restrictions qui ont été imposées, parce qu'ils comprennent qu'il y va de leur propre intérêt. Le lac Winnipeg est le cours d'eau le plus abondant en poisson blanc qui se rencontre dans le monde. Les étrangers ne peuvent braconner sur ce lac, et nous ne pourrions nous en prendre qu'à nous-mêmes s'il vient jamais à se dépeupler.

L'on doit sans doute tirer le meilleur parti possible des pêcheries du lac Winnipeg, mais il ne faudrait pas aller trop loin. Je ne crois pas que la pêche telle qu'elle se fait actuellement cause du tort à ces pêcheries (le nombre de verges de rets pourrait être même doublé sans danger). Seulement, je recommande que l'on n'accorde pas de permis à de nouvelles compagnies, que le nombre des rets ne soit pas augmenté, et qu'aucun changement quelconque ne soit fait jusqu'à ce que l'on ait trouvé un marché plus favorable que celui qui existe à l'heure qu'il est.

Les mailles de la plupart des rets étaient d'une grosseur moindre que ne l'exigent les règlements, et comme le temps alloué pour la pêche était ample, personne n'a cherché à violer la loi. Le gérant d'une compagnie fut poursuivi pour avoir tendu plus de rets qu'il ne lui était permis et pour avoir pêché le dimanche. L'accusé, après avoir clairement établi son innocence, fut acquitté. Les témoignages et les autres pièces de ce procès ont été transmis au ministère.

En terminant, je dois dire que j'ai constaté qu'avant d'être expédié le poisson était nettoyé avec le plus grand soin par les employés des compagnies commerciales.

PERMIS SPÉCIALEMENT ACCORDÉS AUX COLONS RIVERAINS.

Des permis sont octroyés aux colons qui demeurent sur les bords des lacs ou des cours d'eau pour faire la pêche en hiver à travers la glace, ce qui leur permet de réaliser quelques dollars à une époque de l'année où ils n'ont guère que la pêche pour vivre. Autrefois la saison réservée s'étendait du 5 octobre au 15 décembre. Maintenant, elle se termine le 1^{er} décembre, à la grande satisfaction des pêcheurs.

Dans mon dernier rapport, je disais que le poisson blanc que j'avais pris dans mon rets à chambres avait commencé à frayer le 17 octobre et qu'il n'avait plus déposé d'œufs après le 3 novembre. J'ai constaté, cette année, que le poisson avait commencé à frayer le 10 octobre et avait cessé le 30 octobre. Je suis certain que dans le lac Winnipeg le temps du frai finit le 10 novembre. Les pêcheurs sont bien aises que la saison réservée finisse maintenant le 1^{er} décembre. Les mois de janvier et de février ont été peu favorables pour ceux qui ont fait la pêche en hiver. Le marché des États-Unis a été, par suite de la crise qui a sévi dans ce pays, plus pauvre que les années précédentes. En outre, le temps ayant été très doux, d'abord le poisson que l'on avait expédié s'est dégelé en route et ensuite la glace est disparue des lacs et des rivières des États-Unis de bonne heure, ce qui a permis d'y faire la pêche avant l'époque ordinaire et de pourvoir à la consommation locale en dehors de l'exportation.

Il est important de saisir la différence entre le poisson qui est pris l'hiver et celui que l'on prend l'été. Comme il n'y a pas de marché local, relativement parlant, le poisson que prennent les pêcheurs commerciaux en été et celui qui est pris par les colons riverains en hiver sont exportés en grande partie aux États-Unis. Le poisson pêché en été est nettoyé et préparé par les employés des compagnies importantes, qui font des dépenses très considérables pour se procurer des congélateurs, des barges, des remorqueurs, etc. Ces compagnies courent peu de risques de perdre leur poisson, vu qu'elles peuvent le conserver pendant des mois, quelque temps qu'il fasse. Par contre, le poisson pris en hiver n'est pas nettoyé mais gelé avec les tripes. Il est en conséquence facilement affecté par les variations de la température; un léger dégel à la surface du poisson en gâte l'apparence sur le marché, bien qu'il soit alors aussi bon pour l'alimentation qu'au moment de sa capture. À mesure que le dégel continue, le poisson perd sa couleur, ses yeux s'enfoncent et deviennent vitreux, et il se déforme.

Ainsi, lorsque le temps est doux en hiver les colons riverains en souffrent beaucoup. Il en a été ainsi cette année. Ajoutons à cela la crise qui a sévi aux États-

Rapport des Pêcheries.

Unis, et l'on ne s'étonnera pas que le poisson pris en hiver ait été peu recherché et se soit vendu à vil prix.

Ceux qui ont fait la pêche en hiver disent qu'ils ont pris peu de poisson. C'est dû, paraît-il, à ce qu'il est difficile de suivre le poisson avec les rets. Cette année, la glace du lac s'est brisée à un moment donné et a été entraînée sur les fonds de pêche, où elle s'est amoncelée à tel point qu'il a été presque impossible d'introduire les rets sous la glace. On prend peu de poisson blanc en hiver; les poissons que l'on prend en plus grande quantité sont le doré, le brochet, le tullipi et la perche. La loi a été bien observée. Le fait est que les pêcheurs ont eu amplement de temps pour exercer leur industrie. Au sujet des poissons qui frayent au printemps, j'attire respectueusement votre attention sur mon rapport de l'année dernière, et je recommande que la période de clôture pour les poissons en question soit étendue jusqu'au 1^{er} de juin, attendu que c'est pendant la dernière partie du mois de mai et durant tout le mois de juin qu'ils frayent. Cette année, un poissonnier de Hambourg, Allemagne, et M. B. W. Davis, de New-York, qui fait le commerce du poisson sur une très grande échelle, ont inspecté le lac Winnipeg pour déterminer dans quelle proportion l'esturgeon peuple ce lac et la valeur commerciale de ce poisson.

Ils ont trouvé sur la ligne côtière orientale du lac, sur une étendue de plus de 250 milles, de grandes quantités d'esturgeons. Il leur a été impossible d'établir ces quantités, étant donné qu'ils n'ont fait la pêche qu'à trois ou quatre endroits du lac, et ne se sont servis que de rets à mailles courts. M. Davis, dans la lettre qu'il m'a adressée de New-York, dit:—

“J'ai eu le plaisir, l'été dernier, de vous rencontrer et de faire le tour du lac Winnipeg pour m'assurer des ressources de ce cours d'eau au point de vue de la production de l'esturgeon. J'ai constaté que le lac renfermait d'énormes quantités d'esturgeons d'une qualité supérieure, mais que les règlements étaient tels qu'il était impossible d'en prendre beaucoup. S'il était permis aux habitants de la localité de faire la pêche à l'esturgeon pendant les mois de juin et de juillet, ils réaliseraient un revenu considérable, attendu que ce poisson est maintenant en demande et vaut plus sur le marché de New-York que n'importe quel autre poisson du lac. Le marché étant favorable à l'heure qu'il est, ce serait, il me semble, le moment opportun d'exporter en aussi forte quantité que possible le poisson dont il s'agit.

“Les eaux du lac Winnipeg, à ce que j'ai pu voir, fourmillent d'esturgeons, et l'on pourrait en prendre des millions avec profit pendant le printemps; mais la pêche ne peut être guère profitable après le 15 de juillet. Quand même l'on se livrerait à la pêche de l'esturgeon sur une grande échelle pendant des années, l'état actuel des pêcheries n'en serait pas sensiblement affecté.

“Dans le cas où votre gouvernement déciderait de permettre la pêche de l'esturgeon pendant la période de clôture actuelle, veuillez me le faire savoir, car je désirerais me procurer un approvisionnement de ce poisson que j'écoulerais à la place de l'esturgeon de la rivière Colombie, que je considère comme bien inférieur au vôtre.”

M. Tait, de la maison Reid et Tait, qui fait le commerce du poisson ici, a mis de notre esturgeon en conserve et a obtenu d'excellents résultats. M. Tait, qui est un fabricant de conserves d'expérience, dit que la mise en conserve de l'esturgeon deviendra bientôt une industrie importante et sera une source de profits pour vos pêcheurs.

M. Hansen, qui fait d'importantes affaires en fait de poisson à Hambourg, Allemagne, a aussi visité nos pêcheries l'année dernière. Il m'écrivit que lorsqu'il pourra le faire il viendra ici acheter de l'esturgeon et du caviar, l'esturgeon fûmé étant en grande demande tant en Allemagne qu'en Autriche.

On prétend qu'il serait dépensé de \$50,000 à \$75,000 pour l'achat de remorqueurs, de glacières, de congélateurs et pour la main-d'œuvre, si la période de clôture pour la pêche de l'esturgeon était modifiée. Comme ce poisson n'a été pris jusqu'ici qu'en faible quantité, je crois que l'on devrait en permettre la pêche pendant les mois de juin et de juillet pour un nombre limité d'années, vu surtout qu'il n'a jamais été établi à quelle époque le poisson en question fraie. On réaliserait ainsi un revenu considérable, qui est entièrement perdu à l'heure qu'il est.

RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

M. Schanus, de Fort-Alexandre, a été nommé garde-pêche pour la rivière Fisher, après le décès de M. J. B. Johnston.

M. Wm McEwan, de la Petite-Saskatchewan, a été nommé garde-pêche pour la partie centrale du lac. Son district s'étend de Doghead à la rivière Berens, sur la rive orientale du lac; de là à Dancing Point, sur la rive occidentale et au sud de Doghead. Comme les communications sont difficiles en hiver, je ne m'attends pas à recevoir son rapport avant le printemps. M. Schanus remplit bien ses devoirs. Son district s'étend de Doghead à la rivière Brokenhead, y compris Fort-Alexandre, section du territoire que surveillait feu M. J. B. Johnston. Voici son rapport:—

FORT-ALEXANDRE, 10 décembre 1894.

M. R. LATOUCHE TUPPER,
Inspecteur des pêcheries, Selkirk.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous présente mon rapport sur les pêcheries du district s'étendant de Brokenhead à Doghead, sur la rive orientale du lac Winnipeg, district pour lequel j'ai été dernièrement nommé garde-pêche. J'ai eu juste le temps, avant que la glace ne se formât sur le lac, de visiter à la hâte les pêcheries et de recueillir les renseignements nécessaires. J'ai eu quelque difficulté à faire déclarer à quelques-uns des sauvages la quantité de poisson qu'ils avaient prise, mais après leur avoir expliqué le but des statistiques, j'ai réussi à obtenir les données voulues.

A certains endroits, la pêche a accusé une augmentation, surtout en fait de doré, d'esturgeon, de brochet, de tullipi et de barbue. Cette augmentation est due à ce que les pêcheurs ont tendu plus de rets que d'habitude. On s'attendait que les prix seraient aussi hauts que l'année dernière; mais malheureusement, les prix sont tellement tombés qu'ils ne couvraient pas les frais de transport, et quelques-uns des pêcheurs ont perdu de grandes quantités de poisson. Cependant, on a recommencé à faire la pêche sur une grande échelle.

Quelques pêcheurs entreprenants ont essayé, dans le cours des mois de septembre et d'octobre derniers, de prendre de l'esturgeon entre l'île de l'Elan et la Pointe Mitasse, et bien qu'ils n'aient pas obtenu un grand succès au point de vue financier, l'expérience qu'ils ont faite démontre qu'il y a de l'esturgeon dans ces eaux, et je crois qu'il serait à propos d'établir une glacière, disons, à la Pointe Mitasse.

Sur les 530,505 livres de poisson qu'on a prises, environ 189,753 livres ont servi à la consommation locale, et le reste, soit 340,752 livres, a été vendu aux commerçants. En somme, je crois que ces chiffres sont plus bas que ceux de l'année dernière, mais il ne faut pas oublier que le district a perdu en étendue, et c'est là sans doute ce qui explique la différence.

Personne que je sache n'a violé les lois de pêche.

Il y a des sauvages qui refusent de se munir de permis pour vendre le poisson, mais je suis bien déterminé à les faire obéir à la loi.

Le propriétaire du moulin situé sur le bord de la rivière Bad Throat s'est conformé aux règlements.

Tous les pêcheurs que j'ai rencontrés paraissaient enchantés de ce que la période de clôture, pour le poisson blanc, eût été raccourcie de 15 jours, et ils m'ont fait remarquer que le poisson blanc, avait frayé environ 10 jours plus tôt que l'année dernière. Le doré a frayé à l'époque ordinaire, entre le 15 de mai et la fin de juin.

(Signé)

LÉO. SCHANUS,

Garde-pêche.

Rapport des Pêcheries.

MANITOBA (RÉGION MÉRIDIIONALE).

M. Edmund Crayston a été nommé gardien pour la région méridionale du Manitoba, et s'est fidèlement acquitté de ses devoirs. Il dit: "Les chiffres contenus dans mon rapport au sujet du rendement des pêcheries sont, je crois, à peu près exacts. Dans les lacs du Rocher, du Cygne et de Louise, on ne prend que du brochet et de la carpe."

LAC MANITOBA.

M. D. Dewlin, garde-pêche pour la partie méridionale de ce lac, dit que la loi a été fidèlement observée. Un pêcheur seulement a violé les règlements.

On a donné, cette année, deux permis pour l'usage de seines, et M. Devlin dit à ce sujet: "A mon avis, il se détruit moins de poissons invendables avec les seines qu'avec les rets à mailler. En effet, le poisson qui se prend dans une seine peut être libéré sans qu'on le manipule, tandis que le poisson qui s'engage dans un rets à mailler reçoit tant de blessures que presque toujours il ne tarde pas à mourir."

Si la pêche a été moins forte cette année que d'habitude, c'est parce que la demande du poisson a été faible par suite du temps doux qu'il a fait pendant le mois de janvier.

M. Martineau dit que le poisson a commencé à frayer plus tôt cette année que l'année dernière; le temps du frai a duré du 20 septembre au 15 octobre. Il ajoute que l'on a pu prendre le poisson par centaines cet automne, ce qui prouve que les lacs sont loin d'être dépeuplés. Chose étrange, depuis que la température s'est refroidie, la pêche est à peu près nulle. La loi a été bien observée dans ce district. L'hiver a été très doux ici comme ailleurs; aussi la pêche n'a été facile que sur une petite échelle, et le prix du poisson a baissé.

M. Charles Wood, garde-pêche à Fairford, dit que cette année, il a été pris moins de poisson que l'année dernière; la pêche du poisson blanc a été de 20 pour 100 moindre que par le passé. La loi n'a pas été violée pendant la saison réservée. Trois personnes seulement ont fait la pêche illégalement, et elles ont été promptement punies. On devrait assigner aux sauvages une certaine étendue d'eau où ils pêcheraient pendant la période de clôture. Autrement, d'après M. Wood, le poisson blanc disparaîtra complètement de ce district d'ici à quelques années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. LA TOUCHE TUPPER.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, ainsi que les espèces et les quantités de poisson prises, en ce qui concerne la province du Manitoba, pour l'année 1894.

		NAVIRES ET ENGINS DE PÊCHE.															
		Remorqueurs.			Navires.			Bateaux.		Seines.		Rets à mailler.					
Número.		Nombr.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombr.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombr.	Valeur.	Nombr.	Brasses.	Valeur.	Número.		
1	Pêche commerciale, lac Winnipeg.	11	843	63500	72	3	917	34000	11	27	7900	147	155	45250	6900		
2	Partie inférieure de la rivière Rouge et du lac Winnipeg jusqu'à la Pointe Willow, à l'ouest, et Brokenhead, à l'est.																
3	Lac Winnipeg, rive ouest, de Brokenhead à Doghead.																
4	Lac Winnipeg, rive ouest, de la Pointe Willow à Doghead.																
5	District du haut de la rivière Rouge.																
6	Lac du Rocher, Manitoba (région sud).																
7	Lac du Sud, Manitoba, de la Longue-Pointe à Totogan.																
8	Petite rivière Saskatchewan et lac St-Martin.																
9	Lac Winnipegosis et rivière de la Pointe-d'Eau.																
10	The Narrows et lac du Flux et Reflux jusqu'à la baie au Sable.																
11	Berens et rivière Fisher jusqu'à Doghead.																
	Totaux	11	843	63500	72	3	917	34000	11	618	13691	1099	7	190	587	188655	21755
	Valeur.																

Rapport des Pêcheries.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, ainsi que les espèces et les quantités de poisson prises, en ce qui concerne la province du Manitoba, pour l'année 1894.

Numéro.	DIVISIONS.	CONGÉLATEURS, GLACIÈRES, JETÉES ET QUAIS.				ESPÈCES DE POISSON.										VALEUR TOTALE.	Numéro.
		Congélateurs et glacières.		Jetées et quais.		Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tulipe, liv.	Barbue, liv.	Poisson mêlé et commun, liv.	Consommation locale, liv.			
		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.												
1	Pêche commerciale, lac Winnipeg.....	52	44500	17	5150	2370053	372530	93986	18070	434	55474	38663	3000	.....	134,476 53	1
2	Partie inférieure de la riv. Rouge et du lac Winnipeg jusq. la Pointe Willow, à l'ouest, et jusq. Brokenhead, à l'est.	.....	.....	.....	.....	.....	85000	130000	.....	18000	.....	.....	38000	65000	6,540 00	2
3	Lac Winnipeg, rive est, de Brokenhead à Doghead.....	.....	.....	.....	.....	65750	159840	52875	21000	.....	43800	12000	175430	365000	16,724 50	3
4	Lac Winnipeg, rive ouest, de la Pointe Willow à Doghead.....	2	850	1	50	187080	238000	46400	.....	.....	238750	14075	190700	350000	30,273 00	4
5	District du haut de la rivière Rouge.....	.....	.....	.....	.....	2220	50700	6000	.....	.....	.....	.....	247000	290000	7,182 00	5
6	Lac du Rocher, Manitoba (région sud).	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150000	150000	3,000 00	6
7	Lac du sud, Manitoba, de la Longue Pointe à l'otogan.....	3	10000	.....	.....	34000	104000	140465	.....	.....	4700	.....	.....	18000	7,950 30	7
8	Petite rivière Saskatchewan et lac Saint-Martin.....	.....	.....	.....	.....	199720	69280	.....	.....	.....	.....	.....	416280	489780	21,085 00	8
9	Lac Winnipegosis et rivière de la Poul-d'Eau.....	.....	.....	.....	.....	172275	22500	60000	.....	.....	.....	.....	155000	339775	15,436 50	9
10	The Narrows et lac du Flux et Reflux jusq. à la baie au Sable.....	.....	.....	.....	.....	175000	63350	210860	.....	.....	35600	.....	146300	138540	18,794 10	10
11	Berens et riv. Fisher jusq. Doghead.....	.....	.....	.....	.....	210600	93350	9200	37200	.....	.....	.....	163400	417750	20,457 00	11
	Totaux.....	57	55350	18	5200	3416698	1261050	749586	62970	13434	373324	59788	1685110	2620845	281,918 93		
	Valeur.....	.....	.....	.....	.....	1708335	37331	14991	2288	368	11350	1195	16851	26208		

- ANNEXE N^o 12.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, POUR L'ANNÉE 1893, PAR L'INSPECTEUR F. C. GILCHRIST.

FORT-QU'APPELLE, ASSINIBOÏA, 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un résumé des rapports annuels, pour l'année dernière, des gardes-pêche et gardiens de ma région.

La pêche accuse une diminution dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, sauf sur le lac Long et le lac du Pigeon, où les pêcheurs exercent leur industrie sur une plus grande échelle qu'ailleurs. Cette diminution peut être attribuée à plusieurs causes. D'abord, la Compagnie de la Baie-d'Hudson a cessé de garder des chiens de trait à plusieurs de ses postes, et les indigènes ont imité son exemple, mais dans une bien moindre mesure cependant. Il fallait pour nourrir ces chiens une quantité énorme de poisson, consistant surtout en poisson blanc. Ensuite, les lacs s'étant desséchés, le poisson a dû se diriger vers d'autres endroits, et les pêcheurs ont pu difficilement le trouver. Enfin, les règlements concernant les périodes de clôture, surtout celle pour le poisson blanc, ont été plus strictement appliqués.

Les métis de ce pays s'appauvrissent tous les ans. Les journaux annonçaient dernièrement que le révérend père Lacombe avait demandé au gouvernement de l'aider à réunir dans un endroit donné les nombreux métis qui errent sans ressources dans cet immense pays, pour leur apprendre à cultiver où à exercer un métier, et cette nouvelle a provoqué un vif intérêt chez tous ceux qui n'étaient pas indifférents au sort de ces malheureux. Il n'y a pas de doute qu'il faudra prendre des mesures pour assurer aux métis et à leurs enfants des moyens d'existence. A l'heure qu'il est les métis sont pour la plupart pauvres, sans énergie et sans espérance; or l'expérience démontre que c'est dans de telles conditions que se forment les criminels. Il semble que la pêche serait le moyen de résoudre ce sérieux problème. Si les pêcheries florissantes sont protégées et si celles qui se trouvent épuisées sont repeuplées, les métis y trouveront en abondance un aliment sain. Les métis en général n'aiment pas la culture ni les métiers; d'un autre côté, le gibier fait défaut, les animaux à fourrure se font de plus en plus rares, et les os de bison, que l'on recueille dans les prairies pour les vendre, ont presque complètement disparu. Les lacs sont la seule ressource pour plusieurs de ces pauvres gens.

Même aujourd'hui, en fait de poisson, la demande excède l'offre, et à mesure que le Nord-Ouest se peuplera le poisson de toutes espèces sera de plus en plus recherché. Le pays est actuellement dans un état de transition, aussi n'est-ce pas étonnant que la vie y soit passablement difficile. Il faut que les métis se soumettent à l'inévitable; il faut qu'ils se livrent à des occupations permanentes et abandonnent leur présent mode d'existence. Ceux qui s'adonneront à la pêche pourront vivre dans des conditions assez favorables pourvu qu'ils y mettent du système et de l'intelligence. L'année dernière et cette année, un grand nombre de métis se sont munis de permis pour faire la pêche sur le lac du Pigeon, à Alberta, et le lac Long, à Assiniboïa.

Rapport des Pêcheries.

MORTALITÉ PARMİ LES POISSONS.

L'été dernier, il mourut beaucoup de poissons dans plusieurs des lacs du Nord-Ouest, et je fus chargé de rechercher à quoi cela était attribuable. La chose fut signalée au ministère des pêcheries par M. Hayter Reed, sous-surintendant général des affaires indiennes, qui avait reçu de l'agent des sauvages au Lac-Laselle un rapport dont voici un extrait : " Dans le lac du Poisson-Blanc il se produit une chose extraordinaire. Sans qu'on puisse en expliquer la cause, les poissons blancs meurent dans ce lac par milliers. Les sauvages disent que rien de tel n'est arrivé jusqu'ici dans le lac du Poisson-Blanc, mais qu'en 1885, année de la rébellion, il est mort beaucoup de poissons blancs dans le lac Laselle, et que ses rives étaient couvertes de poissons morts."

Plus tard, M. Reed écrivit au ministère : " L'agent dit qu'il est possible que la mortalité parmi les poissons blancs de ce lac ait été déterminée par la stagnation des eaux, causée par le dessèchement des nombreux ruisseaux qui se jettent dans le lac ou qui y prennent leurs sources. On dit que les eaux du lac du Poisson-Blanc n'ont jamais été aussi basses qu'à l'heure qu'il est."

Voici le résumé de mon rapport à ce sujet : " En me rendant au lac Labiche, au mois d'octobre, il me fallut passer le lac du Poisson-Blanc, et j'en profitai pour demander à l'instructeur d'agriculture et aux sauvages des explications sur ce qui était arrivé. Je constatai qu'il y avait autant de brochets, de dorés et de carpes morts sur les rives que de poissons blancs. Depuis 5 ou 6 ans le poisson blanc a disparu graduellement du lac en question.

" Dans le lac Sainte-Anne et les lacs Qu'Appelle, où le poisson blanc se rencontre en faible quantité, ainsi que dans le lac Rond, d'où ce poisson a complètement disparu, la mortalité a été plus ou moins forte parmi les diverses espèces de poisson.

" Si la mortalité avait été restreinte au poisson blanc, il serait peut-être facile de l'expliquer, car Seth Green et d'autres pisciculteurs disent que le poisson blanc meurt dans les eaux dormantes lorsque leur température atteint 72 degrés Fahrenheit. Cela ne peut s'appliquer aux eaux courantes, et je le sais par expérience personnelle. Or, il est mort non seulement des poissons blancs, mais encore des brochets et des carpes, poissons qui peuvent vivre dans les eaux beaucoup plus chaudes et plus stagnantes que ne peut le faire le poisson blanc.

" Je suis porté à croire que la chose est due à ce que le niveau des eaux de ces lacs a extraordinairement baissé, ce qui a élevé la température des eaux en question, les a rendues stagnantes, et y a déterminé des conditions atmosphériques particulières."

Il y a deux ans, je vis un grand nombre de tullipis morts ou mourants sur la surface des eaux, à l'extrémité ouest du lac Qu'Appelle. C'était au mois d'août. Je pris des notes à ce sujet. Au moment où j'écrivais le rapport ci-dessus, je n'ai pu mettre la main sur ces notes. Je les ai retrouvées depuis, et je me permets de vous les communiquer.

La journée avait été très chaude. Vers 4 heures une tempête terrible éclata et dura plus d'une heure. Lorsque le temps se fût apaisé l'eau devint parfaitement calme, et je me dirigeai vers l'extrémité occidentale du lac. Vis-à-vis l'entrée de la rivière et dans le lac sur une étendue de 300 verges, je trouvai un grand nombre de tullipis qui gisaient morts ou mourants sur la surface de l'eau. Ceux qui étaient morts n'étaient pas encore raides, mais ils étaient étendus sur le côté, la tête et la queue en bas. Ils étaient un peu gonflés. Les poissons qui étaient mourants gisaient sur le côté; leurs nageoires s'agitaient faiblement, et ils essayaient en vain de se redresser. Ces poissons étaient d'une grosseur moyenne et avaient une belle apparence. Ils paraissaient être en bonne santé, et tout ce que j'ai remarqué c'est que les poissons morts étaient gonflés d'air et que leurs ouïes étaient fortement congestionnées de sang. Leurs estomacs contenaient suffisamment de puces d'eau; cette partie du lac, vis-à-vis de l'embouchure de la rivière, fourmillant ordinairement de ces petits crustacés. Le lac, à l'endroit où j'ai vu ces poissons, a environ 30 pieds de profondeur et présente un fond argileux. Je suis d'avis que les poissons en question ont été tués par l'électricité qui s'est développée au cours de la tempête dont je

viens de parler. C'est dans cette partie du lac que la tempête a sévi avec le plus de violence, et il n'est pas mort de poissons ailleurs.

A la fin du mois d'août dernier, le gardien Teader rapporte qu'il mourait beaucoup de brochets, de carpes et de poissons "bisons" dans le lac Wyosung, et que ce lac, par suite de la grande sécheresse qui avait régné l'été dernier, contenait peu d'eau, sa profondeur moyenne n'excédant pas 5 pieds. Le lac en question est tellement rempli d'algues sur presque toute son étendue qu'il est difficile d'y circuler avec vitesse. Le fond se compose d'une argile molle de couleur grise, qui s'attache tenacement aux rames ou aux avirons. Cette argile est formée en grande partie de matières organiques en état de décomposition, et elle sent très mauvais lorsqu'on la remue. Lorsque l'eau s'élève à une haute température, ces matières organiques se mettent à fermenter, et les gaz délétères ainsi engendrés tuent le poisson. Plusieurs de nos lacs présentent à certains endroits un fond de même nature, sauf que l'argile est noire au lieu d'être grise, a une odeur de soufre des plus désagréables, et renferme des éléments très corrosifs. Si l'on introduit un morceau d'acier brillant dans cette argile, il deviendra bleu en quelques minutes, et un morceau de fer deviendra noir. Lorsqu'un vaisseau en ferblanc devient exposé aux matières organiques dont je viens de parler, il est tout de suite attaqué, et un trou ne tarde pas à s'y produire. Même la ficelle, si elle est laissée en contact avec ces matières pendant 48 heures, prendra une couleur noire et pourrira; et une corde d'un demi-pouce deviendra noire en 12 heures et sera complètement pourrie au bout d'une semaine. Je suis porté à croire que la destruction de plusieurs des rets doit être attribuée aux éléments qui composent le fond de plusieurs de nos lacs, et non pas aux insectes aquatiques.

Lorsque les eaux des lacs deviennent surchargées de substances corrosives par suite d'évaporation ou d'insuffisance d'alimentation, ou lorsque les gaz qui s'émanent de ces substances trouvent une issue, les poissons, surtout ceux qui sont délicats, ne tardent pas à périr. Plusieurs fois, vers l'époque du mois de mai, après une violente tempête de vent de deux ou trois jours de durée, j'ai vu un grand nombre de perches et une quantité assez considérable de dorés qui gisaient morts ou mourants à la surface de l'eau ou sur les rives. Ces poissons paraissaient être en bonne santé en ce qui concernait leurs ouïes et leurs estomacs, mais leurs ovaires et leurs laites étaient beaucoup dilatés et leurs ventres étaient excessivement enflammés. Je n'ai pu extraire d'œufs ni de laite de ces poissons, mais le fait est que la plupart d'entre eux n'étaient pas encore parvenus à maturité. Parmi les poissons morts, il y avait peu de mâles. Voici comment je me suis expliqué la chose: ces poissons se trouvaient probablement près de la rive, sous le vent; un vent violent s'étant élevé tout à coup, les vagues les ont tellement ballottés que leurs organes génitaux se sont contusionnés et ils ont fini par mourir.

Il est probable que si nos lacs continuent à se dessécher comme dans le cours de ces dernières années, ils ne tarderont pas à se dépeupler.

PÊCHE DE LA BALEINE À L'EMBOUCHURE DU FLEUVE MACKENZIE.

La pêche de la baleine à l'embouchure du fleuve Mackenzie et dans la région arctique a pris beaucoup d'importance, et j'ai été chargé de préparer un rapport à ce sujet. L'attention du ministère des pêcheries a été attirée sur la chose par l'honorable John Schultz, lieutenant-gouverneur du Manitoba, qui dans ces dernières années a fait une étude sérieuse du bassin du fleuve Mackenzie et de tout ce qui s'y rattache. Il est donc en état de parler avec plus d'autorité que qui que ce soit de cette immense région. Son Honneur a eu la bonté de me communiquer toutes les données qu'il avait en sa possession relativement à la pêche de la baleine. Vous trouverez ci-après toute la correspondance qui a été échangée à ce sujet, ainsi que d'intéressants renseignements puisés dans les rapports de la commission des pêcheries des Etats-Unis et ailleurs. Je vous présenterai un rapport spécial sur cette question aussitôt que j'aurai obtenu les autres données dont j'ai besoin.

Rapport des Pêcheries.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 3 août 1894.

A l'honorable

Ministre de l'intérieur,

Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous communiquer quelques extraits d'une lettre que j'ai reçue aujourd'hui du D^r Reeve, évêque anglicain du diocèse de Mackenzie, et qui se rapporte aux bâtiments qui passent l'hiver dans le port de l'île Herchel. Le D^r Reeve dit:—

“ Je n'ai pas reçu de nouvelles directement du comte de Sainville, j'ai su qu'il avait remonté la rivière Peel, l'été dernier, dans l'espoir de trouver de l'or, mais qu'il n'avait pas réussi. On dit vu'il doit quitter le nord à bord d'un baleinier.

“ Les renseignements suivants, que j'ai puisés à diverses sources, vous intéresseront probablement.

“ L'eau est libre de glace à partir de la pointe Barrow jusqu'au cap Bathurst pendant trois mois de l'été. Les navires à vapeur passent assez facilement la pointe Barlow entre le 1^{er} août et le 20 septembre. Je ne sais trop s'il en serait de même des voiliers. Les Esquimaux ont tué à l'embouchure du fleuve plus de 50 baleines dans le cours de l'été dernier; le fait est que la pêche de la baleine paraît avoir été phénoménale l'année dernière. Les équipages de deux des navires ont pris en tout plus de 100 baleines, et ont réalisé une moyenne de 1,800 livres de fanons par tête. Il paraît que l'on ne conserve que les fanons, de sorte que presque toute l'huile est perdue. Sept navires ont hiverné à l'île Herchel, et l'on en attend encore plus cette année. Je suis porté à croire qu'il s'écoule beaucoup de spiritueux parmi les pauvres Esquimaux. Il est étrange de voir les Américains réaliser d'énormes profits en faisant la pêche dans ces eaux glacées, tandis que les Canadiens et les Anglais négligent complètement cette industrie.

“ M. Joseph Hodgson doit partir à la fin du mois prochain pour aller voir son père à Selkirk. Il a résidé à la rivière Peel pendant plusieurs années, et a visité la côte arctique. Il sera en état de vous donner d'importants renseignements si vous réussissez à le rencontrer.

“ La dernière fois que j'ai eu des nouvelles de l'évêque Bompas, il était en bonne santé; il demeurait encore à la mission de Buxton, mais il avait l'intention d'aller se fixer plus en haut du fleuve. Beaucoup de mineurs sont attendus ici cette année.”

Vous trouverez ci-inclus une autre lettre que j'ai reçue de l'évêque et qui se rapporte aux travaux des missionnaires.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

FORT-QU'APPELLE, Assiniboia, 30 août 1894.

L'honorable JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-Gouverneur du Manitoba,

Winnipeg.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu copie de votre lettre du 3 courant à l'honorable ministre de l'intérieur, concernant la pêche que font les baleiniers américains à l'embouchure du fleuve Mackenzie, lettre qui m'a été communiquée par l'honorable ministre des pêcheries pour que je prépare un rapport à ce sujet. Auriez-vous l'obligeance de me dire si vous avez d'autres renseignements,

relativement à cette question, que ceux contenus dans votre lettre, et si oui, je vous prierais de m'en faire part.

Est-ce que M. J. Hodgson, dont parle l'évêque dans sa lettre, est rendu à Selkirk? J'espère que je ne vous dérange pas trop.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) F. C. GILCHRIST,

Inspecteur des pêcheries.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 18 septembre 1894.

L'honorable ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 3 août dernier je vous écrivais au sujet des baleiniers étrangers qui passent l'hiver dans le port de l'île Herchel, et je vous communiquais des extraits d'une lettre que m'avait adressée Sa Seigneurie le docteur Reeves, évêque anglican du diocèse de Mackenzie. L'un de ces extraits se lisait comme suit :—

“ M. Hodgson doit partir à la fin du mois prochain pour aller voir son père à Selkirk. Il a résidé à la rivière Peel pendant plusieurs années et a visité la côte arctique. Il sera en état de vous donner d'importants renseignements si vous pouvez le rencontrer.”

Depuis que je vous ai écrit, M. Hodgson est arrivé chez son père et j'ai eu avec lui une longue entrevue.

M. Hodgson doit passer l'hiver avec ses vieux parents, dont il a été séparé pendant plusieurs années, ayant passé 21 ans dans le district du fleuve Mackenzie. Il a exercé pendant quelques années la charge de surintendant au Fort Macpherson, rivière Peel. M. Hodgson dit que 4 baleiniers ont passé l'hiver dans le port de l'île Herchel l'année dernière, 7 en 1892, 4 en 1891, et 4 en 1890, ce qui prouve que les renseignements qui m'avaient été fournis et que je vous ai communiqués étaient exacts. Si les baleiniers se rendent dans le port de l'île Herchel, c'est surtout, comme je l'ai déjà dit, à cause de la proximité de ce port des principaux fonds de pêche et parce que la glace part plus tôt près des diverses embouchures du fleuve Mackenzie qu'à l'est ou à l'ouest de ce fleuve. Les pêcheurs de baleine ne sont pas là spécialement pour commercer avec les Esquimaux; mais comme c'est leur occupation profitable en hiver et au commencement du printemps, ils échangent diverses marchandises contre des peaux de renard, de castor et d'autres animaux.

M. Hodgson croit que les boissons spiritueuses que l'on distribue sur une grande échelle parmi les Esquimaux sont données non pas tant comme articles d'échange que pour faciliter et développer les opérations commerciales. L'on vend aux Esquimaux des carabines du modèle Winchester à profusion; quelques-uns des sauvages riverains en possèdent jusqu'à deux ou trois avec quantité de poudre et de projectiles. M. Hodgson dit que plusieurs des embouchures du fleuve Mackenzie rencontrent la ligne côtière de l'Océan Arctique dans l'espace de 40 milles qui sépare les rives, le delta étant traversé par plusieurs chenaux transversant qui donnent naissance à un nombre presque infini d'îles basses. Tous les chenaux sont peu profonds et tortueux, sauf celui où le comte de Louisville et M. Hodgson prétendent n'avoir trouvé nulle part moins de 2½ brasses d'eau et qui se trouve près du côté oriental du delta. La navigabilité de ce chenal a été tenue secrète pour empêcher les baleiniers d'y entrer, étant donné surtout qu'il y a à l'embouchure de cette branche du delta un port offrant un excellent abri. M. Hodgson dit que plusieurs pêcheurs de baleines ont essayé de remonter le fleuve dans des bateaux, mais comme tous leurs efforts avaient été restreints au côté ouest du delta, ils n'ont pu y réussir. Le fait est que depuis les expé-

Rapport des Pêcheries.

ditions de sir John Franklin, de Dease et de Simpson, les chenaux occidentaux semblent avoir graduellement diminué de profondeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant servit^{ur},

JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 19 septembre 1894.

M. F. C. GILCHRIST,

Inspecteur des pêcheries, Fort-Qu'Appelle,
Assiniboïa, T.N.-O.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 30 août dernier, mais comme vous m'annonciez que l'on vous avait transmis une copie de ma lettre en date du 3 août à l'honorable ministre de l'intérieur, j'ai attendu, pour vous répondre, l'arrivée de M. Joseph Hodgson, que l'évêque Reeves considère comme parfaitement renseigné sur la question qui nous occupe.

J'ai eu une entrevue avec M. Hodgson et j'ai communiqué à l'honorable ministre de l'intérieur et à l'honorable ministre du commerce les renseignements que ce monsieur m'a fournis. Je vous envoie une copie de la lettre que j'ai écrite aux ministres en vous priant de me la renvoyer aussitôt que vous l'aurez parcourue.

Je dirai en passant que dans le cours des cinq dernières années j'ai attiré l'attention des autorités fédérales sur le danger que couraient nos pêcheries de baleines dans les eaux arctiques, au large de l'embouchure du fleuve Mackenzie, et sur la violation des lois de douane ainsi que des règlements relatifs aux sauvages. J'avais déjà averti le gouvernement que les baleiniers étrangers qui faisaient la pêche près de l'île du Marbre, dans la baie d'Hudson, menaçaient de détruire complètement les pêcheries les plus importantes de cette mer intérieure. Ce que m'a dit M. Hodgson, il y a quelques années, ne fait que confirmer ce que m'écrivait l'évêque Bompas, et je n'ai pas de doute que les renseignements dont m'a fait part M. Hodgson sont parfaitement exacts.

Vu la grande distance des lieux, il vous sera assez difficile de préparer votre rapport, mais j'ai une masse de renseignements que je me ferai un plaisir de vous communiquer lorsque vous viendrez à Winnipeg.

Votre dévoué serviteur,

(Signé) JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 4 janvier 1895.

M^r F. C. GILCHRIST,

Inspecteur des pêcheries,
Fort-Qu'Appelle, Assa., T.N.-O.

MON CHER MONSIEUR,—Je regrette beaucoup que ma récente maladie vous ait retenu une couple de jours dans la ville. J'ai été si faible que je n'ai pu vous recevoir avant aujourd'hui. Bien que vous me soyez inconnu, je sais que vous avez apporté dans l'exercice de vos devoirs officiels beaucoup d'intelligence et de dévouement, et

c'est avec plaisir que je vous communiquerai tous les renseignements qui pourront vous être utiles.

Comme c'est encore avec difficulté que je puis parler, j'ai chargé mon secrétaire de vous transmettre copie de ma correspondance avec vous jusqu'aujourd'hui; vous aurez ainsi une idée générale d'une des questions sur lesquelles vous m'avez spécialement demandé des renseignements. Depuis que je vous ai écrit, un des navires qui ont passé l'hiver de 1893-94 dans le port de l'île Herchel a atteint San-Francisco, et bien que je ne connaisse la valeur de la cargaison qui a été vendue par les propriétaires de ce navire que par ce qu'en ont dit les journaux de la côte de l'Ouest, il paraîtrait qu'ils ont réalisé d'immenses bénéfices. Maintenant, s'il est vrai, comme quelques-uns le prétendent, qu'il existe dans la région arctique des dépôts d'ivoire semblables à ceux qui se rencontrent sur la côte de la Sibérie, l'exploitation de ces dépôts deviendra rémunérative. Il serait donc regrettable de voir les étrangers continuer, au mépris de nos lois, à contrôler et épuiser toutes les sources de commerce sur notre côte arctique.

Un mot au sujet des poissons alimentaires d'eau douce qui se rencontrent dans la région arctique. Il est difficile d'établir d'avance la valeur que les pêcheries de cette région atteindront plus tard, mais une chose est certaine, c'est que nous possédons au nord de la ligne isotherme dans cette partie du globe une plus grande étendue de rivières et de lacs poissonneux que n'importe quel autre pays du monde, sans même excepter la Russie. L'immense région comprise entre la ligne isotherme et notre littoral arctique n'est pas surpassée sous le rapport de la quantité et de la qualité du poisson alimentaire d'eau douce, et à mesure que l'on approche de la côte arctique les pêcheries sont de plus en plus peuplées. Bien que près de notre littoral arctique la glace de quelques-uns de nos grands lacs, tel que le lac Grand-Ours, ne disparaisse jamais complètement, le poisson y abonde tout de même. Vous vous rappelez que sir John Franklin, au moment où il naviguait sur un des bras du lac que je viens de mentionner, en route pour ses quartiers d'hiver, manqua de poisson, et que, comme dernière ressource, il tendit quelques petits rets à mailler, au moyen desquels il prit une quantité énorme de poissons blancs.

Dans les cours d'eau de cette région se rencontrent des poissons de valeur: le poisson blanc, la truite de lac, ainsi que d'autres espèces de truites, et, à mesure que l'on approche de la côte, une magnifique variété d'ombre.

La plupart des rivières qui se jettent dans l'océan Arctique et au moins cinq de celles qui se déchargent dans la baie d'Hudson, du côté ouest, fourmillent d'une variété de saumon connue sous le nom de "Saumon Arctique". Il y a quelques années, le professeur Robert Bell m'a donné un spécimen de ce saumon ainsi qu'un spécimen d'ombre, que j'ai conservés depuis dans l'alcool; je me ferai un plaisir de vous en faire cadeau, car je sais qu'ils sont intéressants. Je ne parlerai pas de ce poisson particulier du fleuve Mackenzie, qui a plusieurs des mœurs du saumon et que les voyageurs arctiques appelaient, comme on l'appelle encore, "l'inconnu". Je n'en ai jamais vu de spécimen, mais il est certain qu'en amont des chutes de la rivière du Grand-Esclave, près de Fort Smith, le saumon proprement dit ne se rencontre pas, et c'est une chose étrange, étant donné que les têtes d'au moins deux des affluents occidentaux du fleuve McKenzie ainsi que des rivières Liard et de la Paix se confondent presque avec celles des rivières de la côte occidentale, qui toute contiennent du saumon. Il a quelques années, je discutais cette question avec l'honorable Edgar Dewdney, lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, et ce dernier s'accorde à dire avec moi que l'on pourrait facilement et à peu de frais prendre des saumons dans les lacs de la Colombie-Britannique, juste avant le temps du frai, et les déposer dans quelques-uns des lacs formant les eaux de tête de l'Athabasca. L'on devrait, je crois, tenter l'expérience, car ce serait le moyen de rendre plus poissonneuses les rivières Arthabasca et Grand-Esclave, ainsi que leurs affluents. Mais je vois que je m'écarte du sujet et j'aborde un des autres points sur lesquels vous me demandez des renseignements. Maintenant que des relations cordiales existent, dans une certaine mesure du moins, entre vos indigènes de l'intérieur et les Esquimaux, l'île Herchel peut être atteinte par voie de l'estuaire du fleuve Mackenzie, sans danger et avec relativement peu de difficulté, pourvu que l'on choisisse des voyageurs expérimentés et

Rapport des Pêcheries.

que l'on se mette en route à une saison favorable. Si l'on décide d'entreprendre une expédition, le voyage pourrait se faire de cette manière: on descendrait le fleuve Mackenzie jusqu'à l'embouchure de la rivière Peel, à bord du *Wrigley*, steamer qui appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson; ensuite on se rendrait en canot ou en bateau jusqu'à l'une des embouchures de l'estuaire du Mackenzie, et l'on descendrait jusqu'à la mer par l'embouchure qu'on aurait choisi, en tenant compte de la grandeur de l'embarcation, soit un parcours de 120 à 140 milles. Puis, pour atteindre l'île Herchel, il faudrait franchir une autre distance de 80 ou 120 milles, selon qu'on se dirigerait vers l'estuaire par l'embouchure de l'est ou celle de l'ouest.

Les baleiniers se rendent à cette île assez à bonne heure pour qu'on puisse visiter chaque navire et avoir le temps de retourner à Fort-Macpherson. Le concours du comte de Sainville aurait été très précieux, mais je crois que l'on pourrait s'assurer les services de M. Hodgson à peu de frais s'il revient dans le district, comme il a exprimé l'intention de le faire, et si l'on entreprend l'expédition au commencement de l'automne. Il est vrai que les baleiniers pourraient être atteints en hiver, mais je crois que le temps le plus favorable pour faire le voyage serait le commencement de l'automne.

Je termine en vous assurant que je me ferai un plaisir de vous aider à obtenir le concours de M. Hodgson et de vous être utile en quoi que ce soit.

Je demeure, cher monsieur,

Votre dévoué serviteur,

(Signé) JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

La correspondance qui précède contient à peu près tous les renseignements précis que nous avons à l'heure qu'il est sur cette question, mais avant de clore cette partie de mon rapport je me permettrai de publier quelques notes que j'ai prises concernant la valeur de la pêche de la baleine dans l'océan Arctique, le développement de cette pêche, etc., et faire quelques observations sur les espèces de baleines que l'on prend. Les sources où j'ai puisé mes notes sont les divers rapports de la commission des pêcheries des Etats-Unis; au Canada, on ne s'est guère occupé jusqu'ici de cette question.

San-Francisco est l'endroit d'où partent le plus grand nombre de baleiniers pour faire la pêche dans l'océan Pacifique, la mer Okhotsk, la mer du Japon, la mer de Behring, et l'océan Arctique. Il y a la flotte du port de San-Francisco proprement dit et celle de New-Bedford.

Importance de la pêche.—“ La pêche de la baleine que font les navires qui partent de San-Francisco est maintenant (1889) une importante industrie. Son développement pendant la dernière décade a été très remarquable et présente un contraste frappant avec le déclin qu'accuse la pêche de ce poisson dans l'Atlantique. Il est évident que San-Francisco contrôlera cette industrie tant que les principaux fonds de pêche de baleine se trouveront dans l'océan Arctique, au nord du détroit de Behring, le long de la côte nord-est d'Asie, et dans le nord du Pacifique.”

Développement de la pêche.—“ Clark fait remarquer qu'en 1879 il n'y avait que 3 navires de San-Francisco employés à la pêche de la baleine dans le nord du Pacifique (y compris l'océan Arctique). Leur tonnage total était de 1,470. En 1888, 28 navires partaient de San-Francisco pour aller faire la pêche de la baleine; leur capacité totale était de 8,278 tonneaux, et leurs équipages se composaient de 932 officiers et hommes. Ces navires se répartissaient comme suit: 8 steamers d'une capacité de 250 à 860 tonneaux chacun; 14 barques d'une capacité de plus de 300 tonneaux chacune; un brick et 5 goélettes. De ces navires, trois barques ont fait la pêche dans la mer Okhotsk et la mer du Japon, et tous les autres se sont dirigés vers l'océan Arctique. En 1889, il y avait 26 navires employés à la pêche de la baleine, savoir: 7 steamers, 12 barques, 1 brick et 6 goélettes, le tout ayant une valeur, y compris l'équipage, de près de \$940,000.” De même qu'en 1880, “l'intérêt de San-Francisco dans la pêche de la baleine ne peut se mesurer par le nombre de navires que

ses habitants possèdent, car presque tous ceux qui pêchent la baleine dans le nord du Pacifique et l'océan Arctique se dirigent vers cette ville pour équiper leurs vaisseaux et expédier de l'huile et des fanons sur la côte de l'Atlantique. Les facilités d'expédition offertes par les chemins de fer transcontinentaux ont eu une influence marquée sur cette industrie à San-Francisco, et cette ville est devenu aujourd'hui le rendez-vous le plus important du monde pour les baleiniers."

STATISTIQUE CONCERNANT LA PÊCHE DE LA BALEINE.

1887.—La valeur totale de la pêche faite par les baleiniers dans la mer Okhotsk, la mer du Japon, la mer du Behring et l'océan Arctique, s'est élevée à \$2,000,000.

1888.—Navires de San-Francisco qui ont fait la pêche de la baleine dans la mer de Behring et l'océan Arctique:—

Vingt-sept navires, y compris un chalan, ont débarqué des produits d'une valeur de \$627,345; valeur moyenne pour chaque navire, \$25,094. Huit de ces navires étaient des steamers; valeur moyenne des produits débarqués par chaque steamer, \$45,320. Presque toute la pêche de la baleine à l'embouchure du Mackenzie est faite par des steamers.

Six de ces navires ont aussi débarqué 90 peaux de renard, 48 peaux de lynx, 2 peaux d'ours, et 10 peaux de loutre; 6,000 livres de peaux de vache mariue et 1,310 livres d'ivoire; la valeur n'en est pas indiquée.

1889.—Navires de San-Francisco qui ont fait la pêche de la baleine dans la mer de Behring et l'océan Arctique:—

Vingt-trois navires, y compris un chalan, ont débarqué des produits d'une valeur de \$358,935; valeur moyenne pour chaque navire, \$15,606. L'un de ces navires ne prit rien et un autre se perdit en mer. Il y avait 7 steamers; valeur moyenne des produits débarqués par chacun d'eux, \$31,173.

Je ne donne pas de statistique concernant la flotte de New-Bedford, vu que je désire seulement attirer l'attention sur la valeur de la pêche de la baleine, et ce qui précède suffit.

Valeur du fanon.—"Le fanon est la partie la plus précieuse de la baleine, et est l'objet d'une attention spéciale. Les équipages de quelques-unes des petites goélettes ne recherchent que le fanon et ne conservent pas le blanc des baleines qu'ils prennent; ils abandonnent le blanc aux navires d'un plus fort tonnage lorsqu'il s'en trouve dans le voisinage. Lorsque la tête d'une baleine a été brisée sur le pont, on en extrait le fanon en pratiquant des incisions dans les mâchoires, auxquelles, le fanon adhère. Règle générale, les mâchoires sont coupées par sections, dont chacune contient dix lames de fanon; ces lames sont jetées dans la cale, et plus tard les fanons sont raclés, lavés et empaquetés pour le marché."

Valeur des baleines.—"Chaque baleine vaut \$5,000 lorsque l'huile et le fanon sont utilisés."

On pourra voir par ce qui suit que nos pêcheries de baleines de la côte nord ont extrêmement d'importance aux yeux des Américains, qui seuls les exploitent: "Les pêcheries du Japon, qui comprennent la région s'étendant de la côte du Japon, au sud-est des îles Bonin, jusqu'au 165° de longitude ouest, sont visitées de temps à autre, mais se sont les pêcheries de baleine de la mer Okhotsk qui sont les plus fréquentées après celles de l'océan Arctique.

Commerce avec les Esquimaux.—"Il arrive quelquefois que les baleiniers obtiennent des fourrures en commerçant avec les indigènes. On dit que les Esquimaux aiment beaucoup le commerce. Ils visitent souvent les baleiniers et leur apportent tout ce qu'ils ont à vendre. Les peaux de renard sont les principales fourrures qui se vendent de cette façon, et la quantité en est rarement considérable. L'on obtient quelquefois de 50 à 60 peaux. En 1888, la barque *Wanderer* apporta 40 peaux de renard et les fourrures de 48 lynx, 2 ours et 10 loutres." Il est probable, comme le laissent à entendre l'évêque Reeves et M. Hodgson, que le commerce avec les Esquimaux et les sauvages a pris de bien plus grandes proportions depuis 1888.

Saison de pêche de la baleine.—"La saison de pêche dans l'Arctique s'étend ordinairement du 1^{er} mai au 1^{er} octobre, bien que les navires soient restés quelquefois

Rapport des Pêcheries.

plus tard, le plus souvent au prix de grands sacrifices. Il est arrivé que des navires ont été pris dans les glaces et ont dû être abandonnés. La flotte atteint généralement le golfe d'Anadir ou ses environs vers le 1^{er} ou le milieu de mai. Les navires croisent au sud du détroit de Behring jusqu'à ce que la glace se soit assez brisée pour leur permettre de se frayer un passage à travers le détroit et d'atteindre l'océan Arctique, ce qui arrive ordinairement entre le 1^{er} et le milieu de juin. Les baleiniers entrent dans l'Arctique vers le 1^{er} du mois. Ils font la pêche le long de la côte asiatique pendant les premiers jours de la saison, étant donné que les conditions sont généralement très favorables dans ces parages, puis ils se rendent à la pointe Barrow dès que la glace s'est suffisamment détachée pour qu'ils puissent se diriger vers l'est."

A partir du moment où l'on est entré dans l'Arctique jusqu'à ce qu'on ait atteint la pointe Barrow, où les baleiniers arrivent généralement vers le 1^{er} août, la principale occupation à laquelle on se livre (la chose est considérée comme un passe-temps) consiste à chasser la vache marine, dont d'immenses troupeaux se rencontrent quelquefois sur les banquises, surtout près du cap Serdze-Kamen. Cette période de 6 ou 7 semaines s'appelle " la saison intermédiaire " ou la " saison d'été." Occasionnellement, l'on rencontre aussi des baleines.

La saison de pêche dans l'océan Arctique s'étend, à proprement parler, du milieu d'août au 1^{er} d'octobre, et c'est pendant cette période de temps que se prennent presque toutes les baleines.

Mouvements des baleines.—" Lorsque les baleines sont entrées dans l'Arctique, elles suivent la côte américaine et se dirigent vers l'est à mesure que la glace se brise. Où elles sont, personne ne le sait, mais on croit qu'elles se portent vers le grand bassin à l'embouchure du fleuve Mackenzie. La région à l'est de la pointe Barrow est très dangereuse; on n'y trouve aucun abri, car l'eau est peu profonde sur la côte. Lorsque les navires d'un fort tonnage s'avancent assez loin dans ces parages, leurs quilles traînent dans la vase. Les baleiniers qui vont faire la pêche à l'est de la pointe Barrow courent un très grand danger; pendant les steamers et les voiliers s'aventurent quelquefois dans cette région.

Le récif de Franklin est la limite extrême que l'on puisse atteindre, bien qu'en 1886 des steamers se soient rendus jusqu'à l'île Barter et aient essayé de pousser jusqu'à l'île d'Herchel, qui se trouve à une distance de 450 milles de la pointe Barrow. Si ces steamers avaient réussi à atteindre l'île d'Herchel ils se seraient trouvés enfermés pour tout l'hiver." (Extrait de *l'Arctic Alaska and Siberia*, par Herbert Z. Aldrich.)

ESPÈCES DE BALEINES.

Les espèces de baleines les plus recherchées par les baleiniers de San-Francisco sont la baleine à tête arquée (*balæna mysticetus*), la baleine grise de Californie (*rhachianectes glaucus*), la baleine franche (*balæna japonica*), et le cachalot (*phyceter macrocephalus*). On prend occasionnellement des baleines bossuées.

Baleine à tête arquée, du Groënland ou polaire.

On a longtemps confondu la baleine à tête arquée avec la baleine franche des mers tempérées adjacentes.

Distribution.—L'habitat de la vraie baleine dite *balæna mysticetus* s'étend, à l'ouest, de Nova-Zembla à la côte de l'est de la Sibérie. Les limites de son habitat au nord sont encore inconnues; on la rencontre rarement dans la mer de Behring au sud du 55° parallèle, qui est à peu près la limite sud des glaces d'hiver, bien que dans la mer d'Okhotsk on la trouve au sud du 54° parallèle. On rencontrait autrefois cette baleine au nord de Spitzbergen, mais il a été démontré par Eschricht et Reinhardt que son habitat a toujours été restreint aux mers polaires.

La baleine à tête arquée se tient parmi les banquises ou près des bords des champs de glace. Il est vrai qu'on la poursuit dans l'eau pendant l'été, mais jamais

on ne l'a vue au sud des endroits où les champs de glace se forment en hiver. Dans la mer d'Okhotsk on trouve cette baleine pendant tout le cours de la saison après que la glace a disparu ; cependant elle demeure près des banquises jusqu'à ce que le soleil d'été les ait fait fondre, et on la retrouve aux mêmes endroits lorsque la surface de l'eau s'est de nouveau congelée en hiver.

Reproduction.—Les époques et les endroits où les baleines mettent bas ne sont pas connus d'une manière certaine, mais il est probable que les baleineaux naissent dans les parties inaccessibles de l'océan Arctique.

Importance économique.—La baleine à tête arquée est la plus importante des baleines à fanons, non pas à cause de sa grosseur, car elle excède rarement 50 pieds de longueur, et ne dépasse jamais 65 pieds, mais parce qu'elle donne une grande quantité d'huile et de fanon. Elle est courte, massive et gonflée. De même que pour le cachalot, sa tête représente près du tiers de toute la longueur du corps, et c'est là son trait le plus saillant.

Grosseur.—Scammon donne les longueurs de deux baleines. L'une, prise dans l'océan Arctique en 1867, avait 47 pieds de long et rapporta 80 barils d'huile. L'autre, prise dans le même océan en 1879, avait 40 pieds de longueur et donna 60 barils d'huile et 1,050 livres de fanon.

Fanon.—Les fanons de la baleine du Groënland et de la baleine franche ayant une si grande importance au point de vue commercial, je crois qu'il est à propos que j'en dise quelques mots.

C'est une substance qui ressemble autant au crin qu'à la corne, et qui remplace les dents dans la bouche de l'animal ; c'est, comme la plupart des anatomistes l'admettent, un développement particulier de crin croissant sur le palais. Cette substance forme une espèce de tamis, composé de plusieurs rangées de lames compactes, flexibles et très rapprochées, qui prennent naissance à la circonférence et à la surface palatale de la mâchoire supérieure et pendent des deux côtés de la langue.

La baleine n'a pas d'action musculaire sur ses fanons, pas plus que les autres animaux n'en ont sur leurs dents. Lorsque l'animal ouvre la bouche pour se nourrir, les fanons se détendent en avant et en bas ; lorsque la baleine ferme la bouche, les fanons sont saisis par la mâchoire inférieure et repliés dans l'orifice de la gorge.

Nourriture.—La nourriture de la baleine à tête arquée consiste en animaux flottants. " Elle se nourrit principalement d'un petit crustacé qui n'est pas plus gros que la mouche domestique ordinaire."

Manière dont la baleine à tête arquée se nourrit.—La manière dont cette baleine se nourrit est bien décrite par le capitaine Gray : " Lorsque les animaux dont elle se nourrit sont près de la surface, la baleine choisit ordinairement un espace entre deux morceaux de glace éloignés de 300 à 400 verges l'un de l'autre, et elle nage en arrière et en avant jusqu'à ce que son approvisionnement de nourriture lui paraisse être épuisé. Lorsqu'elle circule, elle se tient souvent le bout du nez très près de la surface de l'eau. Elle se retourne avant de monter à la surface pour respirer, et reste quelque temps en repos entre chaque bouchée pour lécher la nourriture qui adhère à ses fanons. Elle continue souvent à se nourrir de cette façon pendant des heures, et ensuite disparaît sous la banquise la plus rapprochée pour dormir, je crois."

Baleines franches.

Distribution et affinités.—Il n'y a pas de groupe de mammifères aussi important que les baleines franches, mais l'on en sait très peu de chose. Les zoologistes n'ont pas encore déterminé combien d'espèces il y en a ni quelles sont les limites de leur distribution. Tout ce que l'on sait de certain, c'est que les baleines franches se rencontrent dans la partie septentrionale de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi que dans les eaux fraîches de l'hémisphère méridional.

Mœurs.—Leur manière de se nourrir et leur mode d'existence en général ressemblent aux baleines à tête arquée.

Reproduction.—Le temps de la gestation est fixé par Scammon à environ un an. Il naît des jumeaux, mais rarement. L'époque et l'endroit où ces baleines mettent bas ne sont pas connus.

Rapport des Pêcheries.

Baleine grise de Californie.

Distribution.—La baleine grise de Californie, bien qu'elle soit connue depuis longtemps des pêcheurs, a été pour la première fois décrite en 1869, d'après des spécimens apportés au musée national des Etats-Unis par le capitaine W. H. Doll. Le seul qui ait étudié ses mœurs est Scammon, que j'ai déjà souvent cité. Son habitation s'étend des mers arctiques au bas de la Californie. Du mois de novembre au mois de mai on la trouve sur la côte de la Californie, tandis qu'en été elle se porte vers l'Océan Arctique et la mer d'Okhotsk.

Mœurs.—Les baleines de cette espèce suivent de près la côte, passant souvent à travers le varech, et se réunissent dans les lagunes de la côte méridionale, où on les pêche sur une grande échelle. Scammon dit: "Ces baleines sont celles que l'on recherche le plus. Les vastes baies et lagunes où ces mammifères autrefois se réunissaient, mettaient bas et nourrissaient leurs petits, sont déjà presque désertes. On rencontre des os énormes de baleines grises de la Californie sur les côtes à partir de la Sibérie jusqu'au golfe de Californie, et avant longtemps il est probable que ce mammifère aura complètement disparu du Pacifique.

Grosseur.—Le mâle atteint une longueur moyenne de 35 pieds et la femelle une longueur de 40 pieds. Une femelle de 44 pieds de long et 22 pieds de circonférence est considérée comme grosse, bien que l'on en ait pris qui mesureraient encore plus et qui ont donné de 60 à 70 barils d'huile.

Nourriture et reproduction.—La nature de la nourriture de la baleine grise de la Californie n'est pas bien connue, mais il y a lieu de croire que cette baleine se nourrit d'animaux flottants.

La reproduction a lieu l'hiver, les femelles entrant dans les lagunes de la Californie et les mâles restant en dehors. La période de gestation est d'environ un an. Après que le petit est né, le mâle, la femelle et le baleineau se dirigent vers le nord. Scammon croit que les baleines ne mettent bas qu'une fois tous les deux ans.

Pêche.—L'habitude de fréquenter les baies peu profondes est particulière aux baleines de ce type. On les rencontre souvent parmi les écueils, où elles sont ballottées par le soulèvement de l'Océan dans ses couches inférieures et où il y a à peine assez d'eau pour les tenir à flot. La pêche de ces baleines est très dangereuse, à cause de leurs instincts féroces et du peu de profondeur des eaux où elles se tiennent. Les Esquimaux et les sauvages du Nord-Ouest en tuent beaucoup; ils se nourrissent de leur chair et se vêtent de leurs peaux.

Cachalot.

Comme le cachalot ne se rencontre pas dans la région arctique, je n'en parlerai pas ici.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE GARDES-PÊCHE ET DES GARDIENS.

Le garde-pêche R. S. Cook, de Prince-Albert, dit qu'il y a eu une forte diminution dans la pêche des poissons de toutes espèces comparativement aux années précédentes.

Voici les raisons qu'il en donne :

(1) Les restrictions imposées aux sauvages pendant les saisons réservées et la stricte application des règlements en général. Les pêcheurs indigènes des établissements, maintenant qu'il leur est défendu de pêcher pendant la saison réservée, ne trouvent pas qu'il vaudrait la peine d'aller pêcher après l'expiration de la période de clôture fixée pour le poisson blanc, vu qu'ils ne peuvent, à ce qu'ils prétendent, prendre alors assez de poisson.

(2) La Compagnie de la Baie-d'Hudson ne tient plus de chiens à ses postes dans le district. (3) Le délai des pêcheries, due à deux causes, savoir, la pêche excessive qui a été faite par le passé pendant les saisons réservées, et le desséchement des lacs.

Quelques-uns des petits lacs profonds qui ont été protégés pendant les périodes de clôture depuis les cinq dernières années se repeuplent rapidement. La laquèche a été très rare. L'esturgeon a été plus abondant que l'année dernière, mais l'application des règlements concernant la saison réservée en a considérablement réduit la pêche. Les pêcheurs indigènes se plaignent beaucoup de ces règlements, et le fait est qu'on ne peut prendre que très peu d'esturgeon après le 15 juillet; aussi la période de clôture actuelle est-elle presque prohibitive. Seize rets qu'on avait tendus pour pêcher l'esturgeon en violation de la loi ont été confisqués et détruits, et l'on ne doit pas s'étonner si ces pauvres gens, qui sont habitués à se nourrir de poisson, qui n'ont guère d'autre aliment à leur disposition, et qui se trouvent fréquemment à deux doigts de l' inanition, se risquent à faire illégalement la pêche d'un poisson qu'ils aiment tant.

Le garde-pêche Cook est heureux de dire que les sauvages de son district ont paru approuver les mesures qu'on a prises pour protéger le poisson et qu'ils se sont conformés aux règlements. Il a visité toutes les bandes de sauvages et la partie nord-ouest de son district, qui comptent en tout à peu près 650 âmes; et pour cela il a dû parcourir une distance de 670 milles à travers un pays rude et peu peuplé.

Nulle part on ne s'était approvisionné de poisson pour se nourrir pendant la saison réservée; mais les lapins et les animaux à fourrures ayant abondé, la demande du poisson a été restreinte et un rets par famille a été suffisant pour permettre aux sauvages de se tirer d'affaires jusqu'aux temps de la pêche, mais personne n'a fait de provision de poisson pour l'hiver.

Une passe migratoire *Hockin* a été établie dans le barrage qui se trouve au pied du lac de l'Esturgeon par MM. Moore et Macdonall, les propriétaires du barrage en question.

Les sauvages établis sur les rives de ce lac désireraient avoir des alevins de poisson blanc pour repeupler le lac, et le garde-pêche *Cook* dit qu'il serait de bonne politique pour le gouvernement de les aider à s'en procurer, car ils seraient alors intéressés à ce que le poisson fût protégé.

Cent trente-six permis ont été accordés à des métis et à des sauvages indigents, leur donnant le droit de prendre du poisson pour leur propre usage; 55 permis de ce genre avaient été distribués l'année dernière. Dix-huit permis domestiques ont été émis, une amende a été imposée, et 23 rets ont été saisis et détruits. Recettes totales, \$37.

La pêche pour le district de Prince-Albert et sa valeur sont portées aux chiffres suivants:—

	Livres.
Poisson blanc.....	242,000
Doré.....	36,000
Truite de lac.....	5,000
Brochet.....	149,200
Esturgeon.....	52,000
Tullipi.....	1,000
Barbue.....	100
Poisson mêlé et commun.....	16,600
	<hr/>
Total.....	501,900
	<hr/>
Valeur.....	\$15,750
	<hr/> <hr/>

DISTRICT DE BATTLEFORD.

Le gardien spécial Richardson, qui demeure à Battleford, dit que le pêche a été un peu moins forte que l'année dernière; c'est dû à ce que les pêcheurs se sont livrés à leur industrie sur une plus petite échelle et à ce que les règlements ont été plus

Rapport des Pêcheries.

strictement appliqués, surtout à l'égard des saisons réservées pour le poisson blanc et l'esturgeon. Voici les chiffres :—

	Livres.
Poisson blanc.....	46,000
Truite de lac.....	2,000
Doré.....	2,200
Brochet.....	10,000
Tullipi.....	500
Poisson mêlé et commun.....	38,000
Total.....	98,700
Valeur.....	\$3,000

DISTRICT DU LAC LA BICHE.

Il n'y a pas de garde-pêche régulier préposé à ce district, mais je l'ai visité dans le cours de la dernière saison réservée pour le poisson blanc. Il y a plus de 300 métis qui demeurent sur les rives du lac La Biche, et le plus grand nombre d'entre eux sont très pauvres. Les pêches déclinent rapidement, mais pour une raison ou pour une autre il a été difficile de les protéger. La plupart des poissons blancs de ce lac paraissent frayer du 20 au 27 octobre, mais les indigènes n'ont pas fait la pêche avant cette dernière date. On a prétendu qu'on n'avait pas assez de temps pour pêcher et qu'il serait impossible de prendre assez de poisson pour se nourrir pendant l'hiver. Je ne le crois pas ; mais comme je n'ai pas encore reçu le rapport du gardien que j'ai quitté au lac La Biche dans le cours du mois de novembre, je ne puis rien dire à ce sujet. Personne n'avait fait sécher de poisson pour se sustenter pendant la saison réservée, et la manière dont les habitants de ce district disposaient des poissons de moindre valeur, tels que le tullipi, le brochet, le doré et la carpe, m'a prouvé qu'ils étaient excessivement imprévoyants. Bien qu'ils gardent des chiens de trait et de chasse et qu'ils sachent que s'ils n'ont pas d'autre nourriture pour leurs bêtes (et ils en ont rarement) il faudra qu'ils leur donnent du poisson blanc ; bien qu'ils aient prétendu—et ils paraissaient convaincus de ce qu'ils disaient—qu'ils ne pourraient prendre assez de poisson après la fin d'octobre pour leur suffire pendant l'hiver, la majorité de ces gens ont manifesté le plus grand dédain pour tous les poissons blancs. J'ai vu une grande quantité de beaux brochets, pesant de 5 à 13 livres chacun, qu'on laissait pourrir sur les rives. Il est vrai que ce poisson n'est pas aussi délicat que le poisson blanc ; cependant, un individu qui a une provision de brochets, de dorés et de carpes pris à cette époque de l'année, alors qu'ils sont en excellente condition, n'a pas à craindre que sa famille ou ses chiens souffrent de la faim. Lorsqu'on songe au prix élevé qui est payé pour le doré et le brochet dans d'autres parties du monde (par exemple, de 6 à 9 sous à New-York), la manière d'agir de ces gens est d'autant plus à déplorer. Voici le relevé de la pêche :

	Livres.
Poisson blanc.....	140,000
Doré.....	36,000
Brochet.....	57,996
Tullipi.....	5,000
Poisson mêlé et commun.....	60,000
Total.....	298,996
Valeur.....	\$9,940

DISTRICT D'EDMONTON.

Le gardien spécial W. W. Smith, qui est un des constables du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, et qui demeure près du lac Sainte-Anne, dit que la pêche du poisson blanc dans ce lac a été très abondante au printemps et à l'automne. Pendant l'été, la pêche a été nulle. Ce printemps, il a remarqué d'immenses bancs d'alevins d'un pouce de long, et comme les jeunes poissons étaient en bien plus grand nombre que l'année dernière, il en a conclu que la chose était due à ce que la saison de la pêche avait été raccourcie. La carpe se prend au commencement du printemps, avant que la glace ait suffisamment disparu pour permettre de pêcher le poisson blanc. Cette année, on a pris de la carpe en quantité; les métis font sécher ce poisson pour en nourrir leur chiens. Les brochets et les dorés étaient très petits. On ne pêche pas ces poissons; on les prend incidemment.

M. Smith dit que dans le lac de la Baleine-Blanche la pêche a été très abondante, bien qu'elle ait été moins forte que l'année dernière. Un grand nombre de métis des environs avaient coutume de venir pêcher dans ce lac pendant l'hiver, mais depuis que les règlements sont strictement appliqués il n'en est plus de même. Le brochet est assez abondant et est très gros.

M. Smith rapporte que le poisson blanc a presque complètement disparu du lac du Diable. Le brochet abonde dans ce lac.

Le lac La Nonne contient du poisson blanc et du tullipi. Le règlement concernant la saison réservée a été strictement appliqué. Beaucoup de personnes ont violé la loi. Les indigènes prétendent qu'ils ne comptent que sur la pêche pour vivre. M. Smith dit qu'il a saisi sept rets et deux lignes dormantes qu'on avait tendus pendant la saison réservée.

Les pêcheurs prétendent que la saison réservée est trop longue, et que tous les poissons cessent de frayer avant la fin de novembre. La plupart des poissons enlevés des rets par le gardien Smith, le 28 octobre, avaient fini de frayer.

Voici le relevé de la pêche:—

	Livres.
Poisson blanc.....	120,950
Brochet.....	15,000
Tullipi.....	20,000
Poisson mêlé et commun.....	10,000
	<hr/>
Total.....	160,950
	<hr/>
Valeur.....	\$6,847

Le gardien spécial Donald Whiteford, qui demeure à Hollbroke, Alberta, dit que la pêche dans le lac au Pigeon a été très abondante l'hiver dernier, et que la qualité du poisson était excellente. Presque tout le poisson qui a été pris a été expédié par le chemin de fer de Calgary et Edmonton à Calgary, à McLeod et à Edmonton. La pêche dans un but de commerce a été faite sur ce lac principalement par des métis et des sauvages. Vingt-huit blancs et métis, ainsi que vingt-deux sauvages, ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici les chiffres:—

	Livres.
Poisson blanc.....	105,000
Doré.....	15,000
Brochet.....	36,000
	<hr/>
Total.....	156,000
	<hr/>
Valeur.....	\$6,420

Rapport des Pêcheries.

DISTRICTS DE CALGARY ET DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

Les divers cours d'eau de ces districts, à l'exception du creek des Moutons et de la rivière Haute, ont été sous la surveillance des constables du corps de la police à cheval du Nord-Ouest. Les règlements ont été mis en vigueur à quelques endroits. Malheureusement, comme les constables du corps de la police à cheval sont constamment transférés d'un endroit à un autre, je ne reçois pas de rapports réguliers. Les pêcheries de cette région ne contiennent guère que de la truite, qui se prend à la ligne. Je ne puis donner de chiffre, mais il est probable que la pêche a été très abondante.

Le garde-pêche spécial Macolm T. Millar, qui réside à Millerville, Alberta, rapporte que dans le creek des Moutons et la rivière Haute la saison réservée pour la truite a été bien observée. *M. Tineham*, le propriétaire d'une scierie qui se trouve dans ce district, a été averti de ne plus laisser échapper de sciure dans la rivière. Il a promis qu'il se conformerait à la loi.

L'eau est extrêmement basse, en automne, dans les ruisseaux des montagnes, ce qui causera du tort aux pêcheries; des quantités de truites vont se trouver emprisonnées dans les étangs peu profonds et périront lorsque ces étangs se congèleront jusqu'au fond. Le gérant du moulin situé à Kananaskis a été poursuivi pour avoir laissé échapper de la sciure dans la rivière. Les travaux d'irrigation qui ont été exécutés sur une vaste échelle au sud d'Alberta-exposent la truite à un sérieux danger. Une loi fut adoptée à ce sujet pendant la dernière session du parlement, mais des représentations ayant été faites au gouvernement on décida de ne pas appliquer cette loi avant d'avoir obtenu de plus amples renseignements. Il n'y a pas de doute que si l'on ne prend pas de mesures pour empêcher le poisson de s'engager dans les fossés d'irrigation, les pêcheries de truite dans les ruisseaux des montagnes, sauf celles qui se trouvent dans les eaux de tête, seront entièrement ruinées. Ce sujet sera traité plus au long dans un rapport spécial.

DISTRICT DU LAC LONG.

Le lac Long a été sous la surveillance du garde-pêche *John Foster*, qui demeure à Silton, Assiniboia. La pêche sur ce lac a été plus abondante que les années précédentes. Le lac Long est un cours d'eau très précieux, situé comme il est au centre d'une immense prairie et dans un pays relativement peu arrosé. Ici, l'on ne pêche pas pendant l'été. Onze personnes ont été condamnées à l'amende; dix rets et un bateau ont été saisis. Cinq sauvages et quinze autres personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici le relevé de la pêche:—

	Livres.
Poisson blanc.....	50,000
Doré.....	9,000
Brochet.....	30,000
Poisson mêlé et commun.....	30,000
	<hr/>
Total.....	119,000
	<hr/>
Valeur.....	\$3,670

DISTRICT DE QU'APPELLE.

Le gardien spécial John Teader, qui demeure sur la rive sud du lac Wyosung, dit que la pêche dans le lac Pasqua a été à peu près nulle, l'année dernière. Les sauvages ne veulent pas se procurer de permis pour pêcher et vendre du poisson, ils ne prennent pas non plus la peine de se munir de permis gratuits pour prendre du poisson pour leur propre consommation; mais ils feront la pêche lorsqu'ils croiront

qu'il n'y a personne dans les alentours pour les en empêcher. Pour cette raison et à cause de la mise en vigueur des règlements, la pêche accuse une forte diminution. Pendant les saisons réservées, M. Teader a vu des tullipis et des poissons d'autres espèces en abondance.

Le barrage que le gouvernement a fait construire à Katepwi a servi à maintenir les eaux des lacs Katepwi et de la Mission à leur ancien niveau. Dans les lacs Qu'Appelle, Pasqua et Wyosung, l'eau a été extraordinairement basse; M. Teader, dit que pendant le cours de l'été dernier il a vu dans ces lacs un grand nombre de poissons blancs, de tullipis, de brochets, de dorés, de perches, de carpes et de poissons "bisons" morts. Sauf dans les étangs, il n'y pas d'eau dans la rivière Qu'Appelle en amont des lacs. Quatre rets dont les mailles n'avaient pas la grosseur voulue et qu'avaient tendus des sauvages ont été saisis; trois personnes ont été poursuivies pour avoir violé les règlements: deux d'entre elles ont été condamnées à l'amende, et l'autre, un Sioux, a été acquitté après avoir reçu une semonce. Sept personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici les chiffres:—

	Livres.
Poisson blanc.....	3,000
Doré.....	2,000
Brochet.....	4,000
Tullipi.....	6,000
Poisson mêlé et commun.....	12,000
	<hr/>
Total.....	27,000
	<hr/>
Valeur.....	\$530

Le gardien spécial W. G. Knight, qui demeure à Swift-Current, Assa., dit que les règlements ont été strictement mis en vigueur sur le lac de la Plume-d'Aigle. On n'a pris que 200 livres de poisson blanc. Deux personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson dans ce lac pour leur propre consommation.

Le gardien spécial Gerald Fitzgerald, qui demeure au nord de Grenfell, dit que par suite de la stricte application des règlements, la pêche a été moins abondante que l'année dernière dans les lacs Croche et Rond. Il est mort beaucoup de petits poissons dans le lac Rond pendant les chaleurs de l'été. L'eau de ce lac a été très basse. Douze trappes ont été détruites et un rets à mailler a été saisi. Il n'a pas été émis de permis pour prendre du poisson dans ces lacs pour la consommation domestique.

Voici le relevé de la pêche:—

	Livres.
Doré.....	1,500
Brochet.....	3,000
Poisson mêlé et commun.....	3,000
	<hr/>
Total.....	7,500
	<hr/>
Valeur.....	\$135

DISTRICT DE CUMBERLAND.

Le caporal John A. Connor, du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, qui demeure à Cumberland-House, a eu la surveillance des pêcheries situées dans les environs de cet endroit. Il dit que personne n'a pêché dans ce district pendant le temps où c'était défendu, et que les pêcheurs ont fait sécher beaucoup de poisson pour se sustenter pendant la saison réservée.

Rapport des Pêcheries.

Il ajoute que la pêche de l'esturgeon a été beaucoup moins forte que par le passé; ce serait dû surtout à ce que le règlement concernant la période de clôture pour ce poisson a été rigoureusement appliqué. Cinq rets à mailler ont été saisis, et quatre permis de pêche pour la consommation domestique ont été accordés à la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour être distribués parmi les postes que la compagnie a établis dans diverses parties de cet immense district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. C. GILCHRIST,

Inspecteur des pêcheries.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le nombre et la valeur des bateaux et des engins de pêche, en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894.

QUARTIER.	MATÉRIEL DE PÊCHE.				
	Bateaux.		Rets à mailler.		
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
		¢			¢
Cumberland (pas de rapports).....					
Prince-Albert—					
Lac de l'Esturgeon.....	3	40	13	250	39
Lac Montréal.....	10	125	26	500	100
Lac Assiniboine.....	8	80	17	340	68
Lac du Gros-Poisson-Blanc et autres petits lacs.....	3	30	23	460	92
Lac du Pélican.....	4	40	8	160	32
Lac Vert.....	18	200	100	2,000	500
Lac de la Poule-d'Eau.....	8	80	20	400	100
Lac du Doré.....	6	60	20	400	100
Branche nord de la rivière Saskatchewan.....	9	80	30	180	60
do sud do.....	20	150	55	330	125
Totaux.....	89	885	312	5,020	1,216

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poissons qui ont été prises dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'année 1894.

DISTRICTS.	ESPÈCES DE POISSONS.							VALEUR TOTALE.
	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Tullipi, liv.	Poisson mêlé et commun, liv.	
								\$ c.
Cumberland.....	6,000,000	2,000	3,000,000	1,000,000	100,000	10,000	4,000,000	.....
Valeur.....\$	300,000	100	90,000	20,000	3,000	200	40,000	453,300 00
Prince-Albert—								
Lacs au nord de la branche septentrionale de la riv. Saskatchewan	242,000	5,000	35,900	146,000	.....	1,000	15,000	16,490 00
Branche septentrionale.	.....	.....	.....	.....	12,000	.....	300	363 00
do méridionale.....	.....	.....	1,000	3,200	40,000	.....	1,400	1,308 00
Totaux.....	242,000	5,000	36,000	149,200	52,000	1,000	16,700	.....
Valeur.....\$	12,100	250	1,080	2,984	1,560	20	167	18,161 00
Battleford—								
Lac du Brochet.....	1,000	.....	1,000	3,000	.....	500	5,000	200 00
Lac de la Tortue.....	35,000	.....	1,200	7,000	.....	.....	25,000	2,176 00
Lac de la Froid.....	10,000	2,000	.....	.....	.....	.....	3,000	630 00
Rivière Saskatchewan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000	50 00
Totaux.....	46,000	2,000	2,200	10,000	.....	500	38,000	.....
Valeur.....\$	2,300	100	66	200	.....	10	380	3,056 00
Lac La Biche—								
Lac La Biche.....	140,000	.....	36,000	57,996	.....	5,000	60,000	.....
Valeur.....\$	7,000	.....	1,080	1,160	.....	100	600	9,940 00

Rapport des Pêcheries.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le nombre et la valeur des bateaux et des engins de pêche, en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894—*Suite*.

DISTRICT.	MATÉRIEL DE PÊCHE.					
	Bateaux.			Rets à mailler.		
	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
	\$					\$
Battleford—						
Lac du Brochet.....				5	125	20
Lac de la Tortue.....				9	225	36
Lac Froid.....				10	250	40
Totaux.....				24	600	96
Lac La Biche.....	20	200	30	160	4,000	800
Edmonton—						
Lac Sainte-Anne.....	31	340	31	53	1,325	265
Lac de la Baleine-Blanche.....	10	100	10	16	400	80
Lac du Diable.....	3	35	3	4	100	20
Lac du Pigeon.....	2	30	2	66	1,650	330
Totaux.....	46	505	46	139	3,475	695
Lac Long—						
Lac Long.....	6	72	6	80	2,000	400
Qu'Appelle—						
Lacs Qu'Appelle.....	11	100	12	18	450	72
Grands totaux.....	172	1,762	194	733	15,545	3,272

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poissons qui ont été prises dans les Territoires du Nord-Ouest—*Suite.*

DISTRICTS.	ESPÈCES DE POISSON.						VALEUR TOTALE.
	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Tullipi, liv.	
Edmonton—							\$ c.
Lac Sainte-Anne.....	70,800					10,000	3,640 00
Lac de la Baleine-Blanc.....	40,000			12,000			2,240 00
Lac de La Nonne.....	10,000				20,000		900 00
Lac du Diable.....	150			3,000			67 00
Lac du Pigeon.....	105,000		15,000	36,000			6,420 00
Totaux.....	225,950		15,000	51,000	20,000	10,000	
Valeur..... \$	11,297		450	1,020	400	100	13,267 00
Lac Long—							
Lac Long.....	50,000		9,000	30,000		30,000	
Valeur..... \$	2,500		270	600		300	3,670 00
Qu'Appelle—							
Lacs Qu'Appelle.....	3,000		2,000	4,000	6,000	12,000	530 00
Lac de la Plume-d'Aigle.....	200						10 00
Lac Croche.....			1,000	1,500		1,500	75 00
Lac Rond.....			500	1,500		1,500	60 00
Lac à la Pêche et lacs sur le parcours de la riv. du Sable-Blanc.....				130,000		50,000	3,100 00
Totaux.....	3,200		3,500	137,000	6,000	65,000	
Valeur..... \$	160		105	2,740	120	650	3,775 00
Grands totaux...	6,707,150	9,000	3-101,700	1,435,196	152,000	42,500	4,219,700
do valeur. \$	335,357	450	93,051	28,704	4,560	850	505,169 00

Rapport des Pêcheries.

RÉCAPITULATION

DU rendement des pêcheries des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
	Liv.	\$ c.
Poisson blanc.....	6,707,150	335,357 00
Truite.....	9,000	450 00
Doré.....	3,101,700	93,051 00
Brochet.....	1,435,196	28,704 00
Esturgeon.....	152,000	4,560 00
Tullipi.....	42,500	850 00
Poisson commun et mêlé.....	4,219,700	42,197 00
Totaux.....	15,667,246	505,169 00

RÉCAPITULATION

DU rendement des pêcheries du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
	Liv.	\$ c.
Poisson blanc.....	10,123,848	506,191 90
Truite.....	9,000	450 00
Doré.....	4,362,750	130,882 50
Brochet.....	2,184,782	43,695 72
Esturgeon.....	228,270	6,848 10
Perche.....	18,434	368 68
Tullipi.....	420,824	12,199 72
Barbue.....	59,738	1,194 76
Poisson commun et mêlé.....	5,904,810	59,048 10
Consommation locale.....	2,620,845	26,208 45
Totaux.....	25,933,301	787,087 93

ÉTAT indiquant le nombre et la valeur des bateaux, engins, etc., employés à la pêche dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894.

Bateaux, engins, etc.	Valeur.
	\$ c.
11 remorqueurs de 843 tonneaux.....	63,500 00
3 navires de 917 tonneaux.....	34,000 00
790 bateaux.....	15,453 00
7 seines.....	190 00
1,320 rets à mailler, 204,080 brasses.....	25,027 00
57 congélateurs et glacières.....	55,350 00
18 jetées et quais.....	5,200 00
Total.....	198,720 00

ANNEXE N^o 13.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN
1894 PAR L'INSPECTEUR JOHN McNAB.

NEW-WESTMINSTER, 31 décembre 1894.

L'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la Colombie-Britannique en 1894, ainsi que des relevés tabulaires de leur rendement et de leur valeur, et un résumé des rapports des gardiens.

Quoique la capture du saumon accuse une diminution considérable si on la compare à la capture exceptionnelle de 1893, elle est néanmoins beaucoup plus forte que toutes celles qui ont précédé cette dernière.

La pêche du saumon continue d'être la plus importante des industries piscicoles de la province, et l'on constate avec satisfaction que les rivières—spécialement la Fraser—ne donnent aucun signe de dépeuplement; sous ce rapport elles sont uniques parmi les grandes rivières saumoneuses de la côte du Pacifique, sinon du monde entier. Il est également intéressant de noter que l'énorme différence qui existait autrefois dans les captures qui se faisaient chaque année sur la Fraser semble devenir moins prononcée. L'écart dans les venues annuelles du saumon n'est pas dû, selon moi, à des excentricités d'habitudes chez ce poisson, mais plutôt en partie aux conditions défavorables que présentaient les ruisseaux à l'époque de la fraie—quatre ans avant les faibles venues—telles que de fortes crues d'eau qui apportaient et déposaient de grandes quantités de vase et de débris qui, fréquemment, changeaient la situation des dépôts de gravier sur lesquels les œufs avaient été déposés, et causaient la destruction de ces derniers. Une autre cause de perte très sérieuse, et aussi difficile à vaincre que le sont des causes adverses naturelles, ce sont les nasses que les sauvages tendent dans les ruisseaux pour prendre le saumon destiné à la consommation d'hiver et qui l'empêchent de parvenir à ses frayères. Comme c'est une affaire de très grande importance, les ruisseaux les plus accessibles ont été l'objet d'une surveillance et d'une protection aussi parfaites que possible, et ces mesures, avec l'aide très appréciable de la pisciculture, égalisent graduellement, à mon avis, les "venues" annuelles du saumon dans la rivière Fraser.

Voici les chiffres qui expriment la valeur du saumon mis en conserves depuis cinq ans dans la Colombie-Britannique :—

1890	\$1,989,599
1891	1,517,060
1892	1,148,860
1893	2,916,990
1894	2,362,714

Des préparatifs considérables ont été faits le printemps dernier à Point-Roberts pour prendre du saumon dans des trappes, et comme il n'y a pas de doute que tout

Rapport des Pêcheries.

le saumon capturé ici est du poisson de la rivière Fraser, les pêcheurs de la rivière Fraser se sont alarmés de cette concurrence. Cependant, le déficit qui s'est produit là, comparé avec celui de 1893, a été dans la proportion exacte de celui de la rivière Fraser pour les mêmes années. La pêche du flétan qui jusqu'ici avait été faite sans méthode et sans profit pour les intéressés, a fini par être établie sur une base ferme; elle est maintenant faite avec vigueur et d'une manière systématique, et promet de devenir une industrie profitable pour ceux qui l'exploitent et d'une grande valeur pour la province. La courte durée de la saison de pêche a mis à la prospérité des pêcheurs un obstacle que l'exploitation des pêches maritimes va contribuer à faire disparaître en leur fournissant de l'emploi pendant l'hiver.

Le produit total des pêches, non comprise celle du saumon, a donné un surplus de \$53,921 sur l'année dernière.

La capture de phoques à fourrures par des navires canadiens a été la plus considérable dont il soit fait mention. Ce résultat prouve que les règlements répondent bien aux besoins de nos gens.

Les capitaux mis dans les pêches et le matériel de pêche, y compris la flotte de la chasse aux phoques à fourrures, l'équipement des bateaux, etc., ont été beaucoup plus considérables que l'année dernière, comme les chiffres suivants en font foi :

Capitaux placés en 1894.....	\$1,942,978
“ 1893.....	1,721,527
	<hr/>
Augmentation.....	\$221,451

Des prix plus élevés sur les marchés de l'est, où l'esturgeon était en plus grande demande, a amené un redoublement d'activité dans la pêche de ce poisson sur la rivière Fraser. Jusqu'ici la pêche de l'esturgeon avec des rets n'a guère réussi sur cette rivière.

PROTECTION DES PÊCHERIES.

Le service de protection des pêcheries a, en somme, donné satisfaction. Cependant, à part la chaloupe à vapeur *Claymore*, il faudra, l'année prochaine, un bateau plus grand et plus puissant pour faire observer les règlements sur la rivière Fraser et prévenir la maraude au dehors.

RAPPORTS DES GARDIENS.

J'ai à consigner ici le décès du gardien C. D. Grant, un vieil employé du ministère. Le capitaine Grant avait charge de la chaloupe à patrouille *Claymore* sur la rivière Fraser entre le 1^{er} mars et le 1^{er} juillet, et du steamer *Evangeline* entre le 1^{er} juillet et le 30 août. Il était actif dans l'accomplissement de ses fonctions, et il a signalé un certain nombre d'infractions pour lesquelles des amendes ont été imposées.

Rivière Skeena.—Le gardien W^m Roxburgh fait rapport que le paquage du saumon a été au-dessous de la moyenne sur la rivière Skeena; que les règlements concernant la clôture hebdomadaire, la dimension des mailles et la longueur des rets, et la disposition des déchets, ont été violés, et que dans chaque cas les délinquants ont été condamnés à l'amende.

Rivers Inlet.—Le gardien Adamson dit que la campagne de pêche a été très fructueuse dans son quartier, que toutes les fabriques de conserves ont obtenu un bon paquage de saumon, et que les règlements ont été bien observés.

Rivière Naas.—Le gardien Spain rapporte que le saumon était rare dans la Naas, mais que deux fabriques de conserves ont fait des opérations, et que leurs paquages ont été faibles.

Rivière Fraser.—Le gardien McNeish, qui avait charge de la chaloupe à patrouille *Claymore* pendant les mois de juillet et août, rapporte qu'un certain nombre d'infractions aux règlements concernant la clôture et les déchets ont été

commises dans son quartier, et des plaintes portées en conséquence devant le juge Pettendreich; et que, selon lui, dans une localité où la pêche est faite par un aussi grand nombre de bateaux montés par des individus de toutes nationalités, dont quelques-uns n'ont aucun respect pour la loi et ne sont retenus de la violer que par la crainte d'être pris sur le fait, il faudrait un bateau plus grand et plus rapide que la *Claymore* pour faire la patrouille, attendu qu'il y a plus de soixante milles de rivière à protéger.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries.

Rapport des Pêcheries.

A.—LISTE des fabriques de conserves de saumon dans la Colombie-Britannique, pendant la saison de 1894.

Propriétaire ou agent.	Nom de la fabrique.	Première année en exploitation.	Nombre de bateaux.	Paquage en boîtes de 1 liv.		
				1892.	1893.	1894.
<i>Rivière Fraser.</i>						
Cie de pêche Bon-Accord.....	Sea-Island.....	1890	20	384,480	2,100,600	1,216,704
J. H. Todd et Fils.....	Beaver.....	1888	20	609,600	1,573,536	1,210,560
do	Richmond.....	1882	20			
Ewen et Cie.....	Ewen.....	1876	20	384,000	2,112,000	1,200,000
Cie de paquage de la C.-B., Londres	Fabrique de la rivière Fraser.....	1876	20	36,400	640,900	360,000
	Harlock.....	1882	20	200,064	722,640	484,368
	Delta.....	1887	20	204,000	872,960	521,904
Cie de paquage Victoria, T. E. Ladner, agent.	Wellington.....	1880	20	288,000	615,200	706,752
	Laidlaw.....	1878	20	192,800	610,122	286,704
	Holly.....	1890	20	180,000	662,400	545,520
	Wadham.....	1887	20			
	Col.-Britannique.....	1887	20			
	Amériq.-Britann.....	1887	20			
Cie de paquage Anglo-British Columbia (limitée), H. Bell-Irving, agent.	Passé du Canot.....	1888	20	1,532,208	6,296,832	4,021,200
	Phoenix.....	1887	20			
	Pointe Gary.....	1889	13			
	Annandale.....	1891	20			
	Dumfries.....	1891	20			
Cie de paquage de Terra Nova.....	Terra Nova.....	1892	20	216,000	794,400	432,000
Cie de paquage de l'île Lulu.....	Ile Lulu.....	1893	20		1,032,000	753,600
Cie de paq. de la côte du Pacifique.	Côte du Pacifique.....	1893	20		736,800	636,480
Cie de paquage Steveston.....	Steveston.....	1883	20		1,056,000	837,216
Short et Squire.....	Impériale.....	1893	20		816,000	598,320
Cie de paquage Canadian-Pacific	Canadian-Pacific.....	1893	20		1,296,000	988,180
Cie de paquage de Brunswick	Brunswick.....	1893	20		816,000	792,000
Cie de paquage Fisherman.....	Fisherman.....	1894	20			549,744
Cie de paquage du Golfe de Georgie	Golfe de Georgie.....	1894	20			884,640
Good Murphy, Densmore et Cie.....	Good Murphy.....	1894	20			425,280
Cie de paquage Victoria.....	Standard.....	1890	20	540,000	354,432	317,952
Cie de paquage Balmoral.....	Balmoral.....	1886	20	540,000	305,856	307,200
Cie de paquage Royal Canadian.....	Royal Canadian.....	1892	20	576,000	456,000	331,200
Cunningham et Fils.....	Skeena.....	1883	20	540,000	387,120	336,000
Cie de paq. Anglo-British Columbia do do	Amériq.-Britann.....	1883	20	540,000	364,800	360,000
	Pacifique-Nord.....	1889	20	540,000	355,200	456,000
Cie de paq. de la C.-B. (lim.), Londres	Windsor.....	1878	20	540,000	321,600	445,488
Turner, Beeton et Cie.....	Inverness.....	1878	20	540,000	288,000	374,400
Cunningham et Rood.....	Fab. de Lower Inlet	1890	.....	540,000	420,144	360,000
<i>District de Rivers-Inlet.</i>						
Cie de paq. de la C.-B. (lim.), Londres do do	Fab. de Rivers Inlet	1882	20	264,000	720,000	820,800
	Fabriq. de Victoria	1882	20	230,400	500,000	524,400
R. P. Rithet et Cie, agents.....	Warnock.....	1884	20	223,440	480,000	582,528
Cie de paquage de la Baie Alerte.....	Fab. de la B. Alerte	1881	.....	206,400	177,936	.....
<i>District de la rivière Naas.</i>						
Cie de paquage Fédération..... do do	Fédération.....	1888	20	540,000	360,000	960,000
	Mill Way.....	1889	20	352,800	192,000	
	Grands totaux.....	.....	.....	11,588,592	29,169,908	23,627,140

B.—RAPPORT de la capture, etc., par la flotte de voiliers de la Col.-Britann., saison 1894.

Navires.	Capitaines.	EQUI-PAGES.				CAPTURE.						
		Tonnage.	Blancs.	Sauvages.	Bateaux.	Canots.	Côte de la C. B.	Côte du Japon	Proximité de Pile Copper.	M. de Behri'g		Totaux.
										Hommes.	Femmes.	
Enterprise.....	O. Scarf	69	22		8		1,254	314				1,568
Rosie Olsen.....	A. Whedden	39	6	16	2	8	1,043			425	431	1,899
Umbrina.....	C. Campbell	99	25		8		2,588	153		30	30	2,810
Oscar and Hattie.	A. Folger	81	24		7		1,733	176				1,909
Diana.....	A. Nelson	50	19		6		1,964	433				2,394
Brenda.....	C. E. Locke	100	26		8		2,383	343				2,726
Arietas.....	A. Douglas	86	25		8		1,197			39	52	1,288
Casco.....	O. Buckley	63	22		6		1,926					1,926
Dora Seeward.....	A. Cole	94	26		8		2,584					2,584
W. E. Earl.....	L. Magnesen	68	8	20	2	10	1,471			155	517	2,143
Dawn.....	M. Keefe	59	6	18	1	9	911			310	336	1,557
Agnes McDonald.	M. Cutler	107	26		8		1,707	471				2,178
W. P. Hall.....	J. B. Brown	99	24		7		710					710
Mermaid.....	W. M. Whitley	73	25		8		1,603	505				2,108
City of San Diego.	M. Pike	46	16		5		1,304	250				1,554
Mary Taylor.....	E. Robbins	43	19		5		874	250				1,124
Libbie.....	J. Hackett	93	22		7		1,010	200				1,210
May Belle.....	E. Shield	58	14		6		925	197				1,122
Mary Ellen.....	W. C. Hughes	63	23		7		1,909	86		105	352	2,452
Viva.....	J. Anderson	92	26		7		1,437					1,437
W. P. Sayward.....	C. Ferry	60	20		6		606	35				641
Penelope.....	L. McGrath	70	20		7		1,306	296				1,602
Vera.....	W. Shields	60	19		6		1,075			80	115	1,270
Charlotte Cox.....	W. Byers	76	26		7		1,947					1,947
Triumph.....	C. Cox	98	8	36	3	17	1,320			1,163	2,077	4,560
Otto.....	J. McLeod	86	25		8		1,014	623				1,637
E. B. Marven.....	C. J. Harris	96	23		7		2,118					2,118
Sapphire.....	W. Cox	109	8	32	4	16	535			1,226	879	2,640
Annie E. Paint.....	A. Bissett	82	26		9		1,497	531				2,038
Geneva.....	W. O'Leary	92	27		9		1,092	558				1,650
Teresa.....	F. Gilbert	63	25		7		1,102	120				1,222
Ocean Belle.....	T. O'Leary	83	22		6		530	274				804
Sadie Turple.....	C. L. Blaine	56	22		8		1,783	171				1,954
Maud S.....	R. McKeil	97	24		8		1,343	86				1,429
Aurora.....	H. J. Lund	41	18		5		693	21		79	138	931
F. M. Smith.....	J. Allen	99	27		8		96	81				177
Beatrice.....	D. MacAulay	66	5	22	1	11				342	818	1,518
Mascot.....	H. F. Seeward	40	4	16	1	7		558		299	246	1,103
Favourite.....	L. McLean	80	5	37	1	18	606			752	488	1,846
Annie C. Moore.....	C. Hackett	113	8	37	1	18	309			938	1,009	2,256
Labrador.....	J. J. Whittemay	25	5	14	1	7	308			179	381	868
Wanderer.....	H. Paxton	25	2	7	1	5	400					400
Pioneer.....	W. E. Baker	66	24		6		418			1,163		1,681
Saucy Lass.....	R. E. Crowell	38	7	17	2	8	170			290	378	838
Borealis.....	C. Meyer	37	6	20	1	10	303			90	1,059	1,452
Catharine.....	J. Gould	82	6	26	1	13	269			490	567	1,328
Arinoko.....	G. Hestor	75	5	22	2	11	467			1,092	565	2,124
Kate.....	M. Moss	58	5	23	1	10	79			303	564	946
Shelby.....	J. Searle	16	5	10	1	5	34			232	145	411
Venture.....	J. Mohrhouse	48	3	17	1	9				417	492	909
— Rich.....	S. Balcom	76	9	25	2	13	691			1,000	749	2,440
Mountain Chief.....	J. Jameson	23	1	13		6	175					175
Fisher Maid.....	C. Chepps	21		8		4	92					92
Minnie.....	J. Jacobson	46	6	20		12	488			679	986	2,153
San Jose.....	M. Foley	31	5	14	2	7	20			256	593	869
Kilomeng.....	J. Jameson	19	2	12		6				307	327	634
Henrietta.....	J. Daley	31	5	17	1	8	315			427	340	1,082
C. D. Rand.....	— Westerhouse	51	7	22	2	11	357					357
Beatrice.....		49	21			6						1,703
Capture en canot par les sauvages.....							3,989					3,987
Totaux.....		3,866	888	578	266	259	11,703	48,993	7,437	11,705	14,636	94,474

Rapport des Pêcheries.

VALEUR DES NAVIRES ET BATEAUX.

59 navires, 3,866 tonneaux.....	\$386,600
266 bateaux et gréements.	26,600
259 canots, \$25 chaque.....	6,475
Grand total.....	<u>\$419,675</u>

SOMMAIRE DE LA CAPTURE DE PHOQUES, CAMPAGNE DE 1894.

Capture sur la côte de la Colombie-Britannique.....	11,213
“ “ du Japon.....	49,483
Autour de l'île Copper.....	7,437
Mer de Behring.....	26,341
Grand total.....	<u>94,474</u>

Capture des navires des Etats-Unis débarquée à Victoria, 375 peaux.

C.—RELEVÉ du nombre et de la valeur des navires et bateaux, du nombre d'hommes employés dans les pêcheries, de la quantité et de la valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poissons, etc., dans la province de la Colombie-Britannique, pour l'année 1894.

Numéro.	NAVIRES ET BATEAUX EMPLOYÉS.				MATÉRIEL DE PÊCHE.				ESPÈCES DE POISSON ET PRODUITS DU POISSON.					Numéro.				
	Navires.	Bateaux.			Rets à maillet.		Seines.		Valeur des lignes de fond.		Saumon, bris.	Saumon, frais, liv.	Saumon, fumé, liv.		Saumon, en boîtes, liv.	Esturgeon, liv.	Flétan, liv.	
	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	
1	36	150800	114	1010	64400	7754	250000	187500	1800	2000	600	1800	1250000	20000	17451172	452106	1123000	1
2	4	6400	10	160	6400	634	14900	10895	220	330	150	10000	150000	6000	1327728	.....	250000	2
3	9	36530	28	391	5755	1752	70570	52928	500	750	2000	150000	8000	.....	3288240	.....	20000	3
4	1	2500	3	90	3600	350	19000	14250	.....	.....	100	8000	10000	.....	960000	.....	10000	4
5	.....	.....	.....	25	3750	110	2500	2500	250	350	2000	50	1000	2000	.....	.....	23000	5
6	.....	.....	.....	20	2000	60	1200	900	300	450	500	25	23000	5500	.....	.....	15000	6
7	.....	.....	.....	12	1000	30	600	400	300	450	500	25	500000	5000	.....	.....	1000	7
8	52	10400	156	60	3600	120	1200	750	4000	7000	4000	100	500000	5000	.....	500000	500000	8
9	5	1500	15	16	1100	45	750	750	1000	1500	5000	100	25500	10000	.....	.....	2500	9
10	3	750	9	15	750	40	1500	1000	100	200	200	600	2500	2000	.....	.....	10000	10
	110	208880	335	2399	92355	10915	361820	271853	8470	13030	12550	4825	1970000	60500	23627140	502106	1729500	
	Totaux.....																	

QUARTIER.

District de la rivière Fraser, y compris le détroit de Howe et Burrard-Inlet.....
 Du détroit de Howe à RIVERS-INLET.....
 De RIVERS-INLET à la rivière Skeena.....
 De la rivière Skeena à la frontière d'Alaska.....
 Côte Est des îles de la Reine-Charlotte.....
 Côte Ouest des do.....
 Du Cap Scott à Comox.....
 De Comox à Victoria.....
 De Victoria au Cap Beale.....
 Du Cap Beale au Cap Scott.....

Rapport des Pêcheries.

C.—RELEVÉ du nombre et de la valeur des navires et bateaux, etc.—Province de la Colombie-Britannique—Fin.

Numéro.	LOCALITÉ.	ESPÈCES DE POISSON ET PRODUITS DU POISSON.												Valeur.	Numéro.	
		Hareng, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Oulachan, fumé, liv.	Oulachan, frais, liv.	Oulachan, salé, brls.	Oulachan, fumé, liv.	Truite, liv.	Poisson assorti ou mélangé, liv.	Eperlan, frais, liv.	Morne, liv.			Morne noir, brls.	Peaux de pique à fourrure, nombre.	Peaux de loup-marin, nombre.	Peaux de loure de mer, nombre.	Huile de poisson, galls.
1	District de la rivière Fraser, y compris le détroit de Howe et Burrard Inlet.	2000000	500	500	56250000	1000	25000	150000	27900	127200	5	10000	1,930,658 50	1		
2	Du détroit de Howe à RIVERS Inlet.	5000	100	10000	100	10000	200	1400	3500	3000	400	3000	139,784 80	2		
3	De RIVERS Inlet à la rivière Skeena.	5000	200	10000	200	10000	1000	300	2000	14000	1000	14000	362,874 00	3		
4	De la rivière Skeena à la frontière d'Alaska.	2000	400	50000	400	50000	600	9500	2000	85000	200	85000	108,929 00	4		
5	Côte Est des îles de la Reine-Charlotte.	15000	300	300	300	300	300	45000	10000	25	1000	55000	26,485 00	5		
6	Côte Ouest des îles de la Reine-Charlotte.	14000	800	300	300	300	300	9500	9500	25	500	12000	10,055 00	6		
7	De Cap Scott à Comox.	120000	100	12000	50	60000	5000	230000	20000	150000	160	20000	8,030 00	7		
8	De Comox à Victoria.	10000	7000	250	1000	1000	5000	18000	8000	6000	5	1500	88,680 00	8		
9	De Victoria au Cap Beale.	7000	250	1000	1000	1000	8500	9000	6000	9000	5	10000	5,420 00	9		
10	Du Cap Beale au Cap Scott.	378000	510	17600	866	155000	8500	54500	471700	52900	318200	3200	12,110 00	10		
Totaux													2,752,976 30			
La flotte canadienne de pêche aux phoques.														944,740 00		
Huîtres, 4,000 boiss., \$8,000; moules, 12,000 bciss., \$8,000; mollusques, \$480; crevettes et salicoques, \$5,000.														22,080 00		
Crabes, \$18,000; abalones, 3,000 à 20c., \$600; colle de poisson, \$750.														19,350 00		
Guano de poisson, 30 tonneaux à \$20 par tonneau.														600 00		
Estimation des div. espèces de poissons consommés par les sauv. et autres dans l'intér. de la prov., n. non comp. ci-dessus.														200,000 00		
11,300 liv. de caviar à 25 centins la liv.														2,825 00		
Os d'esturgeon, 809 liv.														407 00		
Valeur des peaux de phoques à fourrure prises par des navires américains et débarquées à Victoria, C. B.														3,942,978 30		
														3,750 00		
Arrivées des bancs et expédiées à l'est, depuis la compilation des relevés, 150,000 liv. de flétan.														3,946,728 30		
														7,500 00		
Grand total.														3,954,228 30		

D.—RÉCAPITULATION du rendement et de la valeur des pêcheries de la Colombie-Britannique, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Prix.		Valeur.	
		\$	c.	\$	c.
Salmon, en boîtes de 1 livre.....	23,627,140	0	10	2,362,714	00
do frais..... liv.	1,970,000	0	05	98,500	00
do salé..... brls.	4,825	8	00	38,600	00
do fumé..... liv.	60,500	0	08	4,840	00
Esturgeon, frais, préparé.....	502,106	0	05	25,105	30
Flétan do.....	1,879,500	0	05	93,975	00
Hareng do.....	378,000	0	03	11,340	00
do fumé.....	17,600	0	10	1,760	00
do salé..... brls.	510	6	00	3,060	00
Oolâchan, frais..... liv.	155,000	0	05	7,750	00
do fumé.....	8,500	0	08	680	00
do salé..... brls.	866	10	00	8,660	00
Truite, fraîche..... liv.	54,500	0	10	5,450	00
Poisson assorti et mélangé.....	471,700	0	03	14,151	00
Eperlan, frais.....	52,900	0	06	3,174	00
Morue, fraîche.....	318,200	0	06	19,092	00
Morue noire, salée..... brls.	60	8	00	480	00
Phoques à fourrure..... nomb.	94,474	10	00	944,740	00
Loups-marins.....	3,260	0	75	2,445	00
Peaux de loutres de mer.....	12	125	00	1,500	00
Huitres..... boiss.	4,000	2	00	8,000	00
Moules.....	12,000			8,600	00
Mollusques.....	600			480	00
Crabes.....	600,000			18,000	00
Abelones..... liv.	3,000	0	20	600	00
Crevettes et salicoques.....				5,000	00
Caviar..... liv.	11,300	0	25	2,825	00
Os d'esturgeon.....	809			407	00
Colle de poisson.....				750	00
Huile de poisson..... galls.	143,000	0	40	57,200	00
Guano de poisson..... ton'x.	30	20	00	600	00
Valeur du poisson consommé dans l'intérieur de la province et non incluse dans l'énumération ci-dessus.....				200,000	00
Peaux de phoques à fourrure prises par des navires américains et débarquées à Victoria.....				3,950,478	30
				3,750	00
Grand total.....				3,954,228	30

Rapport des Pêcheries.

E.—CAPITAL placé dans les pêcheries et le matériel de pêche de la **Colombie-Britannique**, pendant la saison de 1894.

Matériel.	Valeur.	Total.
	\$	\$
45 fabriques de conserves de saumon, complètes.....	20,000	900,000
12 fabriques d'huile.....	600	38,000
4 glacières et emmagasinage au froid.....	6,500	18,000
14 stations de salaison.....		8,400
110 navires (1,650 tonneaux).....		208,280
2,399 bateaux employés à faire la pêche.....		92,355
361,820 brasses de rets à mailler.....		271,853
8,470 do seines.....		13,030
do lignes de fond.....		12,550
Chalans.....		2,800
		1,565,268
59 navires employés à faire la chasse aux phoques.....	386,600	
266 bateaux do do do.....	26,600	
259 canots do do da.....	6,475	
		419,675
Grand total.....		1,984,943

Pêcheurs employés à faire la pêche en bateaux.....	10,915
do do navires.....	335
Matelots et chasseurs de la flotte de voiliers—	
Blancs.....	882
Sauvages.....	518
	12,650

ANNEXE N^o 14.

PISCICULTURE

1894.

RAPPORT DE M. SAMUEL WILMOT, SURINTENDANT GÉNÉRAL DE LA
PISCICULTURE AU CANADA, POUR L'ANNÉE 1894.OTTAWA, 1^{er} janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,— Je vous présente plus loin les détails complets des opérations qui ont été faites dans les différentes piscifacures du Canada en 1894. Le succès de ces opérations a été très satisfaisant.

Les poissons élevés dans les piscifacures des différentes provinces appartiennent aux plus importantes espèces indigènes des rivières et des grands lacs du Canada, et constituent le principal trafic pour fins commerciales et pour la consommation domestique. A part ces poissons il y a les alevins de homard qui sont sortis de ces établissements et ont été déposés dans les eaux du détroit de Northumberland, en Nouvelle-Ecosse, car ils forment une partie considérable du rendement brut de cette année, lequel s'est élevé au chiffre énorme de 254,919,000 poissons de toutes sortes.

Ci-suit une classification des espèces d'alevins qui sont sortis des piscifacures cette année.

Saumon de l'Atlantique (<i>Salmo salar</i>).....	6,868,000
Saumon du Pacifique (<i>Nerka</i>).....	6,300,000
Traite saumonée, grands lacs (<i>Naymacush</i>).....	5,601,000
Poisson blanc, " (<i>Coregonus</i>).....	76,100,000
Homard (<i>Homarus</i>).....	160,000,000
Total.....	<u>254,919,000</u>

Rapport des Pêcheries.

Le tableau qui suit indique en colonnes séparées le nom et la localité de chaque piscifaculture, les quantités de jeunes poissons et d'œufs à demi-éclos sortis de chacune, et la description des alevins et des œufs distribués dans le cours de la saison de 1894. Il indique aussi le nombre d'œufs embryonnaires qui ont été transférés de certaines piscifacultures à d'autres :

Numéro.	Nom de la piscifaculture.	Nombre d'alevins sortis des piscifacultures.	Œufs semi-éclos envoyés à d'autres piscifacultures.	Œufs semi-éclos reçus d'autres piscifacultures.	Espèce de poisson.
1	Rivière Fraser, C.-B.....	6,300,000			Saumon <i>Sockeye</i> .
	do	1,500,000		2,000,000	Poisson blanc.
2	Sydney, N.-E.	288,000		300,000	Saumon de l'Atlant.
3	Bedford, N.-E.	545,000		300,000	do
	do	260,000		500,000	Truite des grands lacs
	do	3,000,000		3,000,000	Poisson blanc.
4	Rivière Dunk, I.P.-E.		Non en opération.		
5	Rivière Saint-Jean, N.B.	1,120,000			Saumon de l'Atlant.
	do	276,000		500,000	Truite des grands lacs
	do	2,700,000		3,000,000	Poisson blanc.
6	Miramichi, N.-B.	1,010,000	300,000	50,000	Saumon de l'Atlant.
7	Ristigouche, Qué.	1,080,000	350,000		do
8	Gaspé, Qué.	850,000			do
9	Tadoussac, Qué.	1,975,000			do
10	Magog, Qué.	1,200,000		2,000,000	Poisson blanc.
	do	835,000		1,000,000	Truite des grands lacs
11	Newcastle, Ont.	3,200,000	3,200,000		do
	do	2,800,000		3,000,000	Poisson blanc.
12	Sandwich, Ont.	47,000,000	15,000,000		do
13	Ottawa, Ont.	3,400,000		4,000,000	do
	do	1,080,000		1,200,000	Truite des grands lacs
14	Bay-View, N.-E.	160,000,000			Homard.
15	Selkirk, Man.	14,500,000	2,000,000		Poisson blanc.
	Totaux	254,919,000	20,850,000	20,850,000	

Le tableau suivant fait connaître le nombre total des alevins de toutes espèces qui ont été distribués des diverses piscifacultures depuis leur origine jusqu'à ce moment, y compris l'année 1894:—

ÉTAT indiquant les localités où les diverses piscifactories ont été placées et les années annuellement par chacune d'elles depuis qu'elles

ANNÉE.	ONTARIO.			QUÉBEC.			
	Newcastle.	Sandwich.	Ottawa.	Magog.	Tadoussac.	Gaspé.	Ristigouche.
	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.
1 1868-73..	1,070,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 1874....	350,000	.....	.....	.....	.....	.....	100,000
3 1875....	650,000	.....	.....	.....	60,000	110,000	600,000
4 1876....	700,000	8,000,000	.....	.....	150,000	50,000	300,000
5 1877....	1,300,000	8,000,000	.....	.....	1,180,000	1,051,000	600,000
6 1878....	2,605,000	20,000,000	.....	.....	707,000	650,000	1,015,000
7 1879....	2,602,700	12,000,000	.....	.....	1,250,000	1,597,000	1,470,000
8 1880....	1,923,000	13,500,000	.....	.....	1,155,000	730,000	1,500,000
9 1881....	3,300,000	16,000,000	.....	200,000	334,000	500,000	740,000
10 1882....	4,841,000	44,000,000	.....	975,000	660,000	530,000	1,400,000
11 1883....	6,053,000	72,000,000	.....	250,000	995,000	520,000	300,000
12 1884....	8,800,000	37,000,000	.....	100,000	985,000	859,000	940,000
13 1885....	5,700,000	68,000,000	.....	300,000	720,000	290,000	660,000
14 1886....	6,451,000	57,000,000	.....	1,400,000	1,627,000	576,000	1,380,000
15 1887....	5,130,000	56,500,000	.....	675,000	900,000	630,000	1,500,000
16 1888....	8,076,000	56,000,000	.....	3,475,000	850,000	300,000	1,720,000
17 1889....	5,846,500	21,000,000	.....	2,800,000	1,600,000	450,000	1,280,000
18 1890....	7,736,000	52,000,000	5,733,000	2,875,000	1,700,000	806,000	2,396,000
19 1891....	7,807,500	75,000,000	7,043,000	3,050,000	1,300,000	1,000,000	1,750,000
20 1892....	4,823,500	44,500,000	4,909,000	2,400,000	624,000	965,000	1,240,000
21 1893....	9,835,000	68,000,000	6,208,000	3,600,000	2,060,000	910,000	883,000
22 1894....	6,000,000	47,000,000	4,480,000	2,035,000	1,975,000	850,000	1,080,000
23 Totaux.	101,600,200	775,500,000	28,373,000	24,135,000	20,777,000	13,874,000	22,854,000

NOTE.—Les espèces particulières des alevins énumérés ci-dessus étaient comme suit :—

Salmonidae—Saumons de l'Atlantique et du Pacifique, truite saumonée des grands lacs et truite do Poisson blanc (*Coregonus*) de la région des grands lacs.....
Percidae—Doré (*Lucioperca*) et achigan.....
 Alevins de homard (*Homarus Americanus*).....

Grands totaux de toutes espèces.....

NOTE.—En sus des 101,600,200 alevins sortis de l'établissement de Newcastle, il y a annuellement de tures des provinces de l'est. La piscifactorie de Sandwich envoie de même annuellement de grandes La piscifactorie de Bay-View, N.-E., est entièrement consacrée à l'incubation du homard.

Rapport des Pêcheries.

où elles ont commencé leurs opérations, ainsi que le nombre d'alevins distribué sont établis, y compris l'année 1894.

NOUV.-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ECOSSE.			ILE DU P.-E.	COLOMBIE-BRITANNIQUE.	MANITOBA	TOTAUX.
Miramichi.	Rivière St-Jean.	Bedford.	Sydney.	Piscifac. de hom. de Bay-View.	Rivière Dunk.	Rivière Fraser.	Selkirk.	
Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.
								1,070,000
60,000								510,000
150,000								1,570,000
60,000		395,000						9,655,000
320,000		1,000,000						13,451,000
665,000		1,400,000						27,042,000
1,025,000		1,740,000						21,684,100
805,000	170,600	730,000			500,000			21,013,700
770,000	50,000	680,000			375,000			22,949,000
640,000	588,000	850,000	315,000		1,060,000			55,805,500
925,000	72,600	800,000	659,000		1,210,000			83,784,600
795,000	811,000	1,000,000	853,000		1,000,000			53,143,000
900,000	155,000	670,000	772,000		1,100,000	1,800,000		81,067,000
945,000	2,181,000	960,000	1,179,000		400,000	2,625,000		76,724,000
900,000	2,479,000	4,230,000	1,415,000		500,000	4,414,000		79,273,000
1,290,000	4,142,000	4,390,000	1,559,000			5,807,000		88,109,000
850,000	3,570,000	3,850,000	2,034,500			4,419,000		47,699,000
1,022,000	3,492,000	3,860,000	1,953,000			6,640,000		90,213,000
1,503,000	3,165,000	2,550,000	1,000,000	7,000,000		3,603,800		115,771,800
1,310,000	2,378,000	2,620,000	690,000	63,500,000		6,000,000		135,959,500
975,000	3,299,000	3,180,000		153,600,000		5,764,000		258,314,000
1,010,000	4,096,000	3,805,000	288,000	160,000,000		7,800,000	14,500,000	254,919,000
16,920,000	30,629,200	38,710,000	12,717,500	384,100,000	6,145,000	48,872,800	14,500,000	1,539,727,700

mouchetée des ruisseaux.....	275,176,300
.....	670,230,000
.....	210,221,400
.....	384,100,000
.....	<u>1,539,727,700</u>

grandes quantités d'œufs semi-éclos de toutes espèces qui sont transférés de cette institution aux piscifac-quantités d'œufs fécondés à d'autres établissements, à l'exclusion des 775,500,000 alevins indiqués ci-dessus.

Au présent rapport sont joints ceux des directeurs de piscifactories dans les différentes provinces du Canada. Ces rapports individuels donnent des détails complets sur les opérations de chacune d'elles, ainsi que sur leur condition présente et les réparations et améliorations dont elles ont besoin pour leur bon fonctionnement à venir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT,

Surintendant en chef de la pisciculture en Canada.

ANNEXES.

RAPPORTS DES DIRECTEURS DES PISCIFACTURES DANS LES DIFFÉRENTES PROVINCES, POUR 1894.

1.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE FRASER—COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les opérations de notre établissement ont été cette année très fructueuses.

Comme résultat de ces opérations 6,300,000 jeunes saumons *sockeye* (*Nerka*) pleins de vie ont été distribués, durant les mois de mars et d'avril, aux endroits suivants:

Rivière Harrison	4,000,000
Lac Pit.....,	1,800,000
Rivière Stave.....	500,000

Le 4 mars je reçus de la piscifactory de Selkirk, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique, une consignment de deux millions d'œufs de poisson blanc pour l'établissement que je dirige. Aussitôt que possible j'ai fait installer les incubateurs en verre qui étaient arrivés avec les œufs et dans lesquels ces derniers furent transférés des auge. Les œufs étaient arrivés en bonne condition, si l'on tient compte de la longueur du trajet parcouru. L'éclosion eut lieu avec peu de pertes, et le 17 avril j'envoyai environ 1,200,000 alevins au lac Long, O'Kanagan, sous les soins du gardien de la piscifactory, et le reste, environ 300,000, au lac Coquitlam. Les alevins destinés à O'Kanagan furent envoyés à Sicamous par le chemin de fer canadien du Pacifique, et de là à Vernon par le chemin de fer Shuswap et O'Kanagon, plus de 350 milles en totalité. Ils n'ont pas bien supporté les fatigues du voyage, car plusieurs étaient faibles quand ils furent déposés dans le lac.

Le 21 septembre j'envoyai des hommes avec des matériaux au creek Morris, rivière Harrison, pour y construire une trappe et faire les préparatifs nécessaires pour capturer du saumon reproducteur et recueillir des œufs. Le 2 octobre le premier lot d'œufs, 1,344,000, fut reçu à la piscifactory; le 20, il en fut reçu 848,000, et le 25, le dernier lot de 944,000 arriva; soit une quantité totale de 6,754,000 œufs, tous de la variété *sockeye*. Les reproducteurs furent tous capturés dans une trappe formée de piquets de 4 pieds de long, $1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{2}$ pouce, avec espace de $1\frac{1}{2}$ pouce entre les piquets; elle avait 12 pieds carrés, avec entrée en forme de V. A côté de l'extrémité d'amont de cette trappe, un enclos des mêmes dimensions et matériaux avait été construit. Le saumon entra dans la trappe plusieurs jours avant que ses œufs fussent tout à fait mûrs, et afin de lui donner plus d'espace et de faciliter l'opération du cueillage des œufs, les mâles furent levés au moyen d'épuisettes et transférés dans l'enclos. Autrefois on se servait de rets à mailler pour prendre les reproducteurs; mais j'ai complètement laissé cet appareil de côté; à mon avis, les œufs sont en bien meilleure condition et l'éclosion est accompagnée d'une bien plus faible proportion de pertes quand les œufs ont été détachés d'un poisson qui est entré de son plein gré dans la trappe et il ne se perd point de reproducteurs, comme la chose est inévitable lorsqu'ils sont capturés par des rets à mailler ou par des filets dérivants. Les femelles prises étaient au nombre de 2,000; elles ont donné une moyenne de 3,500 œufs chacune. Pour féconder ces œufs il a fallu 1,200 à 1,400 mâles. Les reproducteurs—mâles et

femelles—lorsqu'ils ont été remis en liberté, ont paru peu fatigués par l'opération et leur captivité dans les enclos. Les œufs, dans la pisciculture, sont en condition superbe; le nombre des œufs non fécondés paraît plus petit que je ne l'ai vu jusqu'ici.

La pisciculture se trouvant à plus de 70 milles de l'endroit où la plus grande partie des alevins sont remis en liberté, on est obligé de les remorquer dans des chalans contre le courant de la rivière Fraser, sur une distance de 60 milles, par bateaux à vapeur, jusqu'au confluent de la rivière Harrison, puis par bateaux à rames sur une distance de plusieurs milles en remontant la rivière, ce qui cause des pertes considérables, plus considérables sans aucun doute qu'elles le seraient si la pisciculture était située en amont des rapides de la rivière Harrison.

La pisciculture, ses dépendances et son outillage sont dans un état avancé de déperissement. Cette condition et la situation défavorable de l'établissement m'ont fait restreindre au plus bas chiffre possible les dépenses nécessitées pour les réparations. Je doute fort, cependant, qu'il soit sage de continuer ces déboursés une autre année, car je suis d'avis que si une autre pisciculture n'est pas construite il faudra des sommes considérables pour mettre l'établissement actuel en état de poursuivre sans danger ses opérations.

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries et directeur de la pisciculture de la rivière Fraser.

M. SAMUEL WILMOT,

Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

2.—PISCIFACTURE DE SYDNEY—NOUVELLE-ÉCOSSE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de cet établissement en 1894.

Au cours de l'automne de 1893 il n'a pas été pris de saumons reproducteurs dans les eaux du Cap-Breton pour nous approvisionner d'œufs. Le 30 mars 1894, sur l'ordre du surintendant en chef, 300,000 œufs embryonnaires nous ont été envoyés par la pisciculture de Miramichi, et ils ont été placés, en excellente condition, dans nos auges à incubation. L'éclosion s'est faite heureusement, et vers le milieu de juin les alevins furent placés dans les rivières suivantes du comté de Victoria, C.-B.

Rivière du Nord, baie Aspy.....	110,000
Rivière de Clyburn.....	58,000
Rivière du Nord, Sainte-Anne.....	50,000
Rivière Baddeck.....	70,000
Total.....	288,000

Les alevins furent transportés aux trois premières dans le remorqueur à vapeur *Merrimac*, et de là en voiture jusqu'aux sources des rivières, où on leur donna la liberté. Jamais, auparavant, notre établissement n'avait fourni d'alevins à la baie Aspy et à la rivière Ingonish. Ce sont d'excellentes frayères, et dès qu'on les y eut déposés les alevins disparurent de vue; ils se réfugièrent incontinent sous les roches et les cailloux, prouvant ainsi qu'ils avaient été mis à l'eau en excellente condition. Les 70,000 alevins déposés dans la rivière Baddeck furent transportés en chemin de fer jusqu'à Grand-Narrows, de là en bateau à Baddeck, puis en voiture jusqu'à la rivière, où on les déposa en condition de premier ordre.

Je suis d'opinion que les alevins produits par la pisciculture de Sydney devraient, pour l'avantage d'un commerce progressif, être déposés dans les rivières du nord du comté de Victoria et dans la rivière Margaree, comté d'Inverness, car c'est là que la pêche du saumon est exploitée avec le plus d'activité.

Rapport des Pêcheries.

Le mode le plus rapide de transporter les alevins aux rivières est le meilleur, et même s'il est plus dispendieux il donne compensation par la condition plus favorable dans laquelle les alevins sont remis en liberté.

L'une des boîtes de fer blanc qui contenaient des alevins de la piscifacure avait un fond en fer galvanisé. Nous étions rendus loin dans le trajet, lorsque je m'aperçus que ces alevins n'étaient pas aussi alertes que ceux qui se trouvaient dans les autres boîtes. Mais à force de bons soins et en changeant l'eau fréquemment, ils furent conservés en bon état. Ils furent les premiers à recouvrer leur liberté.

Il n'a pas été pris, cet automne, de reproducteurs dans les eaux du Cap-Breton, pour fournir des œufs à la piscifacure pour l'année prochaine, le ministère ayant décidé de vous en faire envoyer par d'autres établissements. Notre institution a été mise en bon ordre pour les recevoir.

Lorsque la distribution des alevins sera faite l'année prochaine, des réparations considérables devront être faites à la piscifacure.

Il faudra des auges neuves (36 en tout), outre une demi-douzaine d'auges de rechange. Celles qui servent actuellement ont besoin d'être rapiécées pour arrêter les fuites d'eau, car elles pourrissent. J'estime à \$85 le prix des auges nouvelles. Il faudra aussi un plancher neuf pour l'année prochaine, car le plancher actuel est tout usé; de ce chef une autre dépense de \$175. Nous avons encore besoin d'une nouvelle soute à charbon, et la clôture qui entoure la piscifacure a besoin d'être réparée; soute et réparations coûteront probablement \$70—ce qui porte à \$330 le total des frais de réparation générale. Cette dépense mettrait l'établissement en bonne condition de produire l'éclosion de 900,000 œufs. M. Dunlop, le gardien, est un employé capable, laborieux et attentif.

Je recommanderais qu'une pleine quantité d'œufs fût annuellement déposée dans notre piscifacure afin de repeupler les rivières pour les fins du commerce. En ces quelques dernières années plusieurs maisons ont acheté dans ce district, de pêcheurs faisant usage de rets à mailler, du saumon qu'elles ont expédié, gelé, aux marchés du Canada et des États-Unis, ce qui a forcé cette pêcherie plus qu'auparavant. L'équilibre devrait être rétabli par votre établissement.

Il est donc naturel de conclure que, sans les alevins fournis par la piscifacure de Sydney, la pêche donnerait ici des résultats de plus en plus faibles, surtout dans les rivières de la partie septentrionale du comté d'Inverness.

A. C. BERTRAM,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

3.—PISCIFACURE DE BEDFORD—NOUVELLE-ECOSSE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les opérations de la piscifacure de Bedford en 1894.

Comme j'en ai précédemment informé le ministère, nous nous sommes procuré à Merigomish un approvisionnement d'œufs de saumon venant des rivières du Français et de Barney; 35 femelles et 19 mâles ont été capturés, et les premières ont fourni 300,000 œufs. Avant de frayer deux saumons qui avaient été blessés avant leur capture sont morts dans le réservoir de réception, et deux autres moururent après avoir frayé.

Les 50 autres furent libérés en très bonne condition dans le havre de Merigomish. 300,000 œufs embryonnaires de saumons ont été reçus de la piscifacure de Ristigouche, N.-B., et 400,000 œufs de truite saumonée des grands lacs et 3,000,000

d'œufs de poisson blanc ont aussi été reçus des établissements de Newcastle et Sandwich, Ontario.

La distribution commença le 10 mai et se termina le 18 juin.

Voici la quantité d'alevins produits, et les lacs et rivières dans lesquels ils furent déposés :—

SAUMON DE MER (*Salmo salar*).

Rivière Annapolis, comté d'Annapolis.....	70,000
“ Gaspereau “ King.....	70,000
“ du Français, comté de Pictou.....	65,000
“ de Barney “ “.....	65,000
“ Pompket, comté d'Antigonish.....	60,000
“ Tracadie “ “.....	60,000
“ Pennant “ d'Halifax.....	30,000
“ La Have “ (en haut) de King.....	70,000
“ Quoddy “ Halifax.....	55,000
Total	<u>545,000</u>

TRUITE SAUMONÉE OU DES GRANDS LACS (*Naymacush*).

Lac Rocheux, comté d'Halifax.....	50,000
“ Round-Hill, comté d'Annapolis.....	30,000
“ de la rivière du Sud, comté de King.....	60,000
“ George, comté de King.....	60,000
“ Annapolis, comté d'Annapolis.....	60,000
Total	<u>260,000</u>

POISSON BLANC (*Coregonus*).

Lac Saint-Joseph, comté d'Antigonish.....	1,000,000
“ Lochaber “ “.....	700,000
“ Paradise “ Annapolis.....	1,000,000
“ Sable “ Halifax.....	300,000
Total.....	<u>3,000,000</u>

La distribution s'est opérée sans la moindre perte; tous les alevins déposés étaient en excellente condition.

Les boîtes et barils dont on se sert maintenant pour distribuer les alevins conviennent parfaitement à cette opération.

ŒUFS DÉPOSÉS EN 1894.

Les œufs de saumon reçus du réservoir de Carleton, N.-B., et déposés ici dans le cours du mois dernier, se portent assez bien.

Les auges à incubation ont tous été réparés et peints, en sorte qu'ils passeront la saison, je crois, mais il en faudra des neuves pour l'année prochaine.

L'extérieur de la bâtisse a grandement besoin d'être réparé, car il se détériore d'année en année, ce qui rend les réparations de plus en plus difficiles. On estime que les auges et les réparations coûteront à peu près \$250.

Rapport des Pêcheries.

Nous avons eu beaucoup de peine, l'hiver dernier, à empêcher la congélation de l'eau de la pisciculture. Cette année toute la bâtisse a été entourée de sciure de bois, et nous avons pris toutes les précautions contre la possibilité de pareil accident.

Dans le cours de l'été on a terminé le mur de pierre autour des terrains, prolongé la clôture jusqu'à l'extrémité du mur, planté des arbres et donné un air respectable aux terrains, et si nous obtenons la permission de faire réparer et peindre l'extérieur de la bâtisse, ces améliorations ajouteront beaucoup à l'apparence de tout l'établissement.

Comme résultat des opérations de notre pisciculture, je viens de recevoir un superbe poisson blanc mesurant 21 pouces de long et pesant 3 livres, pris le 25 novembre dans le lac Saint-Joseph, comté l'Antigonish, par M. Duncan Fraser, qui dit y avoir vu un grand nombre de ces poissons durant la dernière saison. Primitivement le poisson blanc n'était pas indigène de ce lac.

ALFRED OGDEN,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

4.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE DUNK, I. P.-E.

Pas en opération.

5.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE SAINT-JEAN, N.-B.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux accomplis en 1894 par cette pisciculture, située aux Rapides des Femmes, sur la rivière Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Je commence par dire que les opérations ont été très heureuses cette année.

Le 26 octobre 1893 je partis de Grand-Falls pour Carleton, Saint-Jean, après en avoir reçu l'ordre du surintendant et avoir été averti par M. Joseph O'Brien, le garde-pêche en charge de l'étang, que le saumon était prêt à frayer. Arrivé à Carleton, je rencontrai M. Alexander Mowat, de la pisciculture de Ristigouche, qui avait reçu instruction d'aider à la fraie du saumon. Le 1^{er} novembre, le premier lot d'œufs, composé d'environ 650,000, fut transporté sous mes soins à notre établissement. Le 7 novembre, M. Mowat et mon aide arrivèrent avec le reste des œufs, quelques 750,000, ce qui faisait en tout à peu près 1,400,000 œufs. Tous furent déposés en bonne condition dans notre pisciculture, et nous les avons manipulés avec le plus grand soin et la plus grande vigilance. Le 3 mars un envoi composé de 3,000,000 d'œufs de poisson blanc et de 500,000 œufs de truite saumonée nous arriva de Sandwich et de Newcastle, Ontario. Cette grande quantité d'œufs remplit l'établissement dans son entier, et il a fallu une attention et des soins incessants pour les conserver en bon état jusqu'au moment de l'éclosion. Il est très heureux que nous ayons ici un bon approvisionnement d'eau pour durant toute la saison; la température de cette eau se maintient très basse jusqu'à une époque avancée du printemps. On a constaté qu'elle est très favorable au jeune poisson; en effet les alevins sont toujours plus sains et plus forts dans cette eau. Les résultats obtenus des œufs de saumon le printemps dernier ont été très satisfaisants: la proportion des éclosions a varié de 85 à 90 pour 100. Le poisson blanc a également bien réussi, mais la truite saumonée n'a pas donné autant de satisfaction. Le 7 mai nous avons commencé la distribution du

poisson blanc, et nous l'avons continuée jusqu'à la fin du mois. Les lacs et les étangs suivants ont reçu des alevins dans les quantités que voici :—

ALEVINS DE POISSON BLANC.

Lac Harvey, comté de York.....	320,000
Lac George, “ “	320,000
Lac Yohoe, “ “	320,000
Lac Oromocto, “ “	320,000
Lac Témiscouata, comté de Témiscouata, P. Q.....	320,000
Lac Long, comté de Victoria.....	240,000
Lac Jones, “ Carleton.....	240,000
Lac Lakeville, “ “	240,000
Étang de Byram comté de Madawaska.....	120,000
Déposés dans la rivière Saint-Jean à la piscifaculture.....	320,000
Total.....	2,760,000

ALEVINS DE TRUITE SAUMONÉE.

Barrage d'Oromocto, comté d'York.....	36,000
Lac Squatook, comté de Témiscouata.....	48,000
Lac Frédérickton, comté d'York.....	36,000
Lac Yohoe, “ “	36,000
Lac Long, comté de Victoria, 36,000; rivière Saint-Jean, 60,000	96,000
Donnés à différentes personnes sur demande.....	24,000
Total	276,000

SAUMON DE MER (*Salmo salar*).

Rivière Oromocto, comté d'York.....	80,000
Rivière au Saumon, comté de Victoria.....	80,000
Rivière Musquash, “ Queen.....	40,000
Toby Guzzle, “ York.....	30,000
Rivière Mispec, “ de Saint-Jean.....	40,000
Lac Long, Rivière Madawaska, comté de Victoria.....	40,000
Rivière Saint-Jean (avec l'aide de surintendant-chef Wilmot).....	810,000
Total.....	1,120,000

RÉCAPITULATION.

Alevins de poisson blanc.....	2,760,000
“ de truite saumonée.....	276,000
“ de saumon de mer.....	1,120,000
Total.....	4,156,000

Cette grande quantité de poisson a été distribuée sans perte très importante; la seule perte produite a été occasionnée par un accident survenu au train et qui a causé un retard de plusieurs heures.

On suggère qu'à l'avenir le département notifie ceux qui demandent des alevins que si les eaux dans lesquelles ils se proposent de les mettre ne sont pas à une distance raisonnable de la piscifaculture, et s'ils n'ont point des moyens de transport rapides, leur demande ne peut être accordée. Il est inutile d'essayer à transporter

Rapport des Pêcheries.

des alevins à de grandes distances, à des endroits à peu près inaccessibles, uniquement pour faire plaisir à des solliciteurs qui portent des plaintes graves contre les employés de piscifactories s'il survient des accidents dans le transport souvent difficile et dangereux des alevins.

RÉPARATIONS.

Dans le cours de l'été et de l'automne derniers, quelques réparations furent faites à la piscifactory, notamment au crépi du plafond de la chambre d'incubation et des deux tuyaux de cheminées ; sur le côté est de cette chambre on a, au moyen de planches, protégé le crépi du mur contre l'action de l'eau et de la gelée ; on a donné quelques couches de peinture et de vernis aux auges, aux plateaux et au réservoir. Dans son ensemble l'établissement est maintenant dans un excellent état et peut soutenir avantageusement la comparaison avec toutes les autres piscifactories du pays.

CEUILLAGE D'ŒUFS.

Le 11 octobre dernier le surintendant-chef Wilmot me donna instruction de me rendre à Carleton, Saint-Jean, pour aider le directeur Mowat à manipuler le saumon qui avait été mis dans l'enclos. Le 29 nous commençâmes les opérations, et le 1^{er} novembre je partis avec quatre boîtes d'œufs qui furent placées, la même nuit, dans les auges à incubation. Le lendemain je repartis pour Carleton, et le 6 novembre, par une tempête terrible, j'apportai cinq autres boîtes d'œufs, ce qui fait en tout à peu près 1,800,000 œufs. Le reste des œufs cueillis à Carleton, environ 1,000,000, furent emportés à la piscifactory de Bedford, Nouvelle-Ecosse, par le directeur Mowat. Nombre total de saumons manipulés cette année: 489—dont 367 femelles et 132 mâles—qui ont donné 2,800,000 œufs, soit une moyenne de 7,845 par chaque femelle. Nous avons trouvé les saumons de l'étang en bonne condition et plus gros qu'à l'ordinaire: il y en avait quelques-uns extraordinairement gros, les plus gros que j'aie jamais vus. Ils furent remis en liberté en aussi bon état, apparemment, qu'ils étaient lorsque nous les sortîmes de l'étang; nous n'avons vu que deux morts pendant l'opération. L'officier O'Brien, chargé de surveiller le saumon dans l'étang, avait tout préparé pour que nous pussions nous mettre à l'œuvre en arrivant, et avait mis à notre service des employés intelligents et obligeants. Un grand changement pour le mieux a été fait à l'étang: l'établissement de réservoirs d'eau douce et d'autres accessoires pour laver et rincer les œufs, ainsi que plusieurs autres améliorations, ont beaucoup contribué au succès des opérations qui se font aujourd'hui à l'étang de Carleton. Les œufs qui se trouvent actuellement dans cette piscifactory ont belle apparence et portent des signes évidents d'embryons. Quand viendra l'éclosion, je crains qu'il y ait encombrement d'alevins; s'il se produisait, il serait à peu près impossible d'éviter l'étouffement de quelques alevins. Pour cette raison je ne crois pas qu'il serait prudent de nous envoyer de Newcastle, cette année, la quantité ordinaire d'œufs de truite saumonée: cela augmenterait d'autant la difficulté que nous pourrions avoir de mettre les alevins à l'abri des pertes que causerait un encombrement.

AUGMENTATION DE POISSON.

Je ne possède pas de données très authentiques sur lesquelles je pourrais baser un rapport exact au sujet de l'augmentation de certaines espèces de poissons que l'on trouve aujourd'hui dans nos eaux; mais il est généralement admis par les pêcheurs à la ligne et par d'autres personnes que l'accroissement du saumon dans la rivière Saint-Jean et quelques-uns de ses tributaires a été très remarquable, spécialement dans la Tobique. Cette rivière devient fameuse pour la pêche à la ligne; elle fut visité l'été dernier par bon nombre de pêcheurs de Toronto et de Montréal, et par les membres suivants du *Tobique Salmon Club*: MM. W. H. Ingram et Fils, W. D. Winsor, C. S. Sterns et Fils, et C. Wood, de Philadelphie; J. Crosby Brown, de New-York; Edward Brooks, de Boston; Col. J. J. Tucker, de Saint-Jean, et W. Turney Whitehead, de Frédéricton, et d'autres encore. D'après ce que j'ai pu voir, le nom-

bre de saumon pris à la mouche a été de 130, et la plus grosse de ces pièces pesait 26 livres.

J'ai nommé spécialement cette rivière parce qu'elle offre un exemple frappant des bons résultats obtenus par notre établissement en y déposant des alevins produits artificiellement ici. C'est également ainsi que le public explique l'abondance de saumon qu'il voit dans la rivière Tobique. A l'appui de ce jugement je dois dire que, il y a quelques années j'ai, en compagnie de pêcheurs expérimentés, parcouru cette rivière sur toute sa longueur sans pouvoir y capturer un seul saumon; plus tard encore, à l'époque où j'étais garde-pêche sur la même rivière, on avouait qu'il était impossible d'y prendre un saumon à la mouche, tandis que maintenant le saumon y est capturé en nombre suffisant pour satisfaire les appétits raisonnables des sportsmen. Aujourd'hui la rivière Tobique est bien protégée, et le saumon était abondant tout le long de la rivière Saint-Jean l'été dernier, mais il a été tué illégalement et sans remords. En effet la loi concernant l'emploi de rets n'est qu'une plaisanterie sur cette rivière; il n'y a point de gardiens dans le comté d'York, de Carleton et de Victoria; ou, s'il y en a, ce sont certainement des employés négligents, car ils ne font rien pour contrôler les pêcheurs et prévenir la maraude. Des mesures devraient être prises pour mettre fin à la barbare destruction du poisson au moyen du dard.

CHAS. McCLOSKEY,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,

Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

6.—PISCIFACTURE DE MIRAMICHI—NOUVEAU-BRUNSWICK.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de cette pisciculture en 1894.

Le travail, en général, a été accompli avec autant de succès que les années passées.

Dans l'automne de 1893 nous avions ici 1,575,000 œufs. Cette quantité étant beaucoup trop considérable pour être placée sans danger dans notre établissement, il fut jugé prudent d'en transférer environ 300,000 à un autre moins bien pourvu. En conséquence ordre fut donné par le département d'envoyer cette quantité à la pisciculture de Sydney, Cap-Breton. Le transfert s'est opéré dans les derniers jours de mars, alors que les œufs étaient embryonnaires. Après cet envoi, il nous restait 1,275,000 œufs de saumon. A part cela, nous en reçûmes 50,000 de la pisciculture de Ristigouche. Ce dernier envoi nous a été fait afin de nous permettre de continuer l'expérience que nous voulons faire en introduisant dans les eaux de la Miramichi le saumon plus gros de la rivière Ristigouche. Ajoutant les 50,000 œufs reçus de Ristigouche à ceux qui nous restaient après notre envoi à Sydney, nous nous sommes trouvés avec 1,325,000 œufs. L'éclosion de cette grande quantité d'œufs s'est faite heureusement; les pertes totales, depuis le moment du ceuilage jusqu'à celui de la distribution, n'ont été que de 75,000, un peu plus de 5½ pour 100—laissant une quantité de 1,250,000 alevins qui ont été distribués comme suit:—

Rivière Miramichi nord-ouest.....	450,000
Adams et chutes Nord-ouest (alevins de la Ristigouche).....	50,000
Grande rivière Miramichi sud-ouest.....	150,900
Petite " ".....	350,000
Rivière Grande Sevogle.....	75,000
Rivière Barnabé.....	75,000
Ruisseau de Stewart.....	25,000
Rivière Renous.....	75,000
Total.....	1,250,000

Rapport des Pêcheries.

Cette quantité d'alevins a été distribuée sans encombre sur presque tous les points accessibles le long des différentes rivières. Quoique le mode de distribution sur ces rivières entraîne beaucoup de lenteurs, il a été invariablement couronné de succès depuis cinq ou six ans. Les chemins raboteux, dans le haut des rivières, nécessitent l'emploi de voitures à bois dont la marche est très lente; puis, comme l'eau est très basse et le fond des cours d'eau très rocheux, les alevins ne peuvent pas être distribués sur les frayères dans des chalans, ainsi que le font d'autres piscifactures. Cependant, comme le transport des alevins s'est fait depuis quelques années avec beaucoup de succès avec les moyens qui sont présentement à notre disposition, je ne vois pas qu'il me soit possible de suggérer un mode qui donnerait plus de satisfaction.

CAPTURE DE POISSONS REPRODUCTEURS.

Comme nous avons fait pendant l'été les préparatifs que nécessite cette partie de nos travaux, les opérations commencèrent le 3 septembre sur les mêmes fonds de pêche et de la même manière que les années précédentes. Elles furent momentanément suspendues le 16 octobre par une très forte crue d'eau qui emporta les rets et permit au saumon de monter la rivière au delà de notre atteinte. Cependant, comme le poisson abondait dans les rivières avant la crue, nous pûmes nous en procurer un bon nombre. Mon aide et les pêcheurs disent que vers la fin de septembre il y avait une grande abondance de gros saumons et une quantité innombrable de saumoneaux dans les étangs et les rapides. La capture de saumon par nos rets est une preuve que le poisson était abondant: entre le 3 septembre et le 16 octobre ils en ont pris 317, dont 190 étaient des femelles et 127 des mâles.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

La récolte des œufs commença le 20 octobre, et fut heureusement complétée avant le 1^{er} novembre. Tous les poissons emprisonnés dans l'enclos furent manipulés, puis libérés en bon état—sauf dix qui étaient faibles lorsqu'ils furent mis dans l'enclos, par suite de blessures qu'ils s'étaient faites dans les rets. La quantité totale d'œufs retirés des femelles s'est chiffrée par 1,200,000, donnant une moyenne d'un peu plus de 6,300 par femelle. Les œufs furent placés dans les auges à incubation, où ils sont restés jusqu'ici en excellente condition. Nous pourrions en céder environ 200,000 à la piscifactory qui en aurait besoin; nous aurions ainsi plus de place pour les alevins après l'éclosion.

RÉPARATIONS.

Des réparations complètes ayant été faites l'année dernière, la piscifactory et ses accessoires sont aujourd'hui dans une condition de premier ordre. Le barrage et les installations générales ont été minutieusement inspectés, et toutes les réparations dont ils pouvaient avoir besoin furent exécutées durant l'été. Donc, tout ce qui se rapporte aux opérations de l'établissement est maintenant en bon ordre, et, à moins d'accidents imprévus, il y aura, d'ici à quelque temps, peu de déboursés à faire pour réparations.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les pêcheurs à la ligne disent avoir fait des captures de saumon très satisfaisantes sur les différents bras de la rivière Miramichi pendant la dernière saison. La pêche aux rets dans les parties de la rivière et de la baie où la marée se fait sentir a été très rémunérative, aussi la capture du poisson destiné au commerce a égalé celle de l'année précédente. Les nouvelles reçues de pêcheurs et d'autres sources me démontrent d'une façon évidente que la pêche du saumon sur la Miramichi s'est merveilleusement améliorée depuis six ans.

L'introduction du gros saumon de la Ristigouche dans ces eaux s'est accomplie avec succès par l'installation d'alevins de la Ristigouche produits à votre établissement dans les sources de la rivière Miramichi. Plusieurs de ces gros saumons ont été pris dans les rets, ainsi que par les pêcheurs à la ligne durant les deux ou trois dernières années. Le nombre en a été cette année beaucoup plus grand qu'auparavant.

Une autre preuve de l'abondance du poisson réside dans la certitude et la facilité avec lesquelles des reproducteurs peuvent être capturés en peu de temps pour notre pisciculture. Cette année près de 320 saumons ont été pris au moyen de petits rets dans les rapides en un peu plus de deux mois, et dans le même temps les pêcheurs ont redonné la liberté à des centaines de saumoneaux. Il y a six ans on prenait deux fois cet espace de temps et on travaillait deux fois plus pour obtenir un peu plus de la moitié du nombre de reproducteurs qui ont été pris cette année.

L'état prospère de la pêche du saumon et le grand nombre de reproducteurs que l'on peut voir à l'époque de la fraie sont des témoignages suffisants des bons résultats que ces eaux ont retiré de la culture artificielle du saumon à notre établissement.

ISAAC SHEASGREEN,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

7.—PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon quatorzième rapport annuel, qui couvre les opérations de cet établissement en 1894.

Un million dix-huit mille alevins provenant de notre pisciculture ont été distribués, le printemps dernier, dans la rivière Ristigouche et ses tributaires, comme suit:—

Rivière Kedgwick.....	200,000
“ Ristigouche, en amont des Fourches Kedgwick..	200,000
“ “ depuis la pisciculture jusqu'aux	
Fourches Kedgwick.....	193,000
“ Upsalquitch.....	200,000
“ Métapédia.....	225,000
Total.....	<u>1,018,000</u>

En outre, 350,000 œufs embryonnaires de saumon ont été transférés aux piscicultures de Miramichi et de Bedford: ce qui fait un grand total de 1,368,000 alevins et œufs embryonnaires sortis de notre établissement en 1894.

Rapport des Pêcheries.

Voici un relevé des saumons reproducteurs qui ont été capturés par les rets du gouvernement ou achetés de pêcheurs, et mis dans le réservoir à la tête du courant de marée pour les besoins de la pisciculture pendant la présente saison:—

Date.	Ile Murray, rets du gouver- nement.	Crique de Pitt, rets du gouver- nement.	Achetés de M. Adams, pêcheur.
29 mai.....	2		7
30 ".....	6		3
31 ".....	4		1
2 juin.....	12		2
5 ".....	10		
6 ".....	6		5
7 ".....	16		7
8 ".....	13	6	6
9 ".....	7	3	4
12 ".....	15	39	9
13 ".....	13	13	
14 ".....	6	7	8
15 ".....		14	7
16 ".....	8	10	3
19 ".....	17	5	
20 ".....	10	4	
21 ".....	11	3	2
22 ".....	16	14	4
23 ".....	29	5	2
26 ".....	7		4
27 ".....	11	3	
28 ".....	10	7	1
29 ".....	9	8	1
30 ".....	10		
3 juillet.....	7	4	
4 ".....	11	5	
5 ".....	16	5	
6 ".....	24	5	
7 ".....	12	5	
10 ".....	12	4	
11 ".....	7	8	
12 ".....	5	6	
14 ".....	13	6	
18 ".....	5		
20 ".....	2		
24 ".....	1		
25 ".....	1		
28 ".....	3		
1er août.....	1		
3 ".....	1		
6 ".....	2		
Totaux.....	371	189	76

Ce tableau donne un total de 637 saumons reproducteurs placés dans le réservoir.

Les notes consignées au journal accusent une perte de 70 poissons qui ont été blessés par les rets et qui ont contracté la maladie du champignon. 311 femelles et 251 mâles ont passé par la manipulation; les femelles ont donné 3,000,000 d'œufs, soit près de 10,000 œufs chacune. Ces œufs furent transportés à la pisciculture dans des remorqueurs, et placés sans aucune perte dans les auges à incubation. Après la fraie, les reproducteurs furent remis en liberté dans la rivière.

En ce moment, 31 décembre, les œufs qui se trouvent dans l'établissement sont en bonne condition; les embryons sont très visibles, en sorte que nous pouvons espérer une éclosion considérable. Je suggère que 500,000 œufs embryonnaires soient transférés en temps opportun à quelqu'une des autres piscicultures, afin de diminuer notre quantité et prévenir l'encombrement ou des pertes possibles lorsque viendra le temps de l'éclosion.

PRODUCTION D'ALEVINS, 1894.

La distriction des alevins s'est faite très heureusement le printemps dernier ; l'emploi des boîtes à claire-voie flottantes, qui avaient donné jusque-là des résultats satisfaisants, a été accompagné, cette fois, de très peu de pertes.

Toutefois, une amélioration trouverait place dans cette partie de nos opérations, et elle devrait être faite tout de suite. Au lieu de mettre 100,000 alevins dans une grande boîte ou caisse à claire-voie ayant plusieurs subdivisions, on devrait employer des baquets en ferblanc perforés. Ces baquets devraient avoir $2\frac{1}{2}$ pieds de large, 3 pieds de long et 8 pouces de profondeur, être divisés au milieu et perforés aux deux bouts ; chaque boîte à claire-voie contiendrait 12 des baquets dont on se sert actuellement, et chaque baquet pourrait contenir de 18,000 à 20,000 alevins. Dans le remorquage il y aurait, de la sorte, un courant d'eau incessant et on pourrait transporter une plus grande quantité d'alevins à moins de frais. Ce mode de transport opérerait une économie considérable, car les baquets ne coûteraient, que \$3 ou \$3.50 chaque, et les boîtes à claire-voie que nous employons maintenant pourraient servir encore pendant quelques années. Mais si l'amélioration que je suggère n'est pas faite, il nous faudra pour la distribution du printemps prochain quatre nouvelles boîtes qui coûteront à peu près \$25 ou \$30 chacune.

NOUVEAUX RÉSERVOIRS.

Nous aurons certainement besoin d'une autre demi-douzaine de réservoirs en fer galvanisé pour les alevins le printemps prochain ; ils coûteront à peu près \$5 chaque. Il nous faudra aussi, pendant l'hiver, 1,000 ou 1,500 pieds de bois pour conduits de distribution, et autres installations qui seront nécessaires aux alevins après l'éclosion du printemps prochain. La pisciculture aura besoin de quelques réparations générales le printemps prochain : le plancher est pourri, et un nouveau conduit de distribution est nécessaire. Le gardien pourra exécuter ces travaux, si on lui en fournit les matériaux. Les terrains de l'établissement devraient être arpentés et entourés de clôtures, car le propriétaire du terrain voisin empiète sur la propriété du département. Le gardien pourrait aussi construire la clôture si on lui en fournissait les matériaux, qui coûteraient une centaine de dollars.

Il faudra pour le printemps prochain quelques 200 brasses de rets à saumon pour les deux fonds de pêche de Tide-Head : ils coûteront à peu près \$140. Le vieux rets que nous avons aurait besoin de réparations pour une vingtaine de dollars. Il nous faudrait aussi, pour la prochaine campagne, 500 piquets à rets qui coûteraient environ \$40.

Suivant instructions officielles, je quittai cette pisciculture le 27 octobre pour aller donner un coup de main à l'établissement de Carleton, où 389 saumons furent manipulés ; ils rendirent à peu près 2,800,000 œufs. Sur cette quantité, 1,800,000 furent portés à la pisciculture des Rapides des Femmes en haut de la rivière, et 800,000 à la pisciculture de Bedford, Nouvelle-Ecosse.

Tous les pêcheurs s'accordent à dire que la rivière Ristigouche a été remontée cette année par un plus grand nombre que jamais de poissons exceptionnellement gros. Pêcheurs aux rets et pêcheurs à la ligne ont opéré des captures importantes ; on dit aussi qu'il s'est fait beaucoup de pêche illégale tout le long de la rivière. Des mesures sévères devraient être prises pour prévenir ces illégalités à l'avenir.

ALEXANDER MOWAT,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

Rapport des Pêcheries.

8.—PISCIFACTURE DE GASPÉ—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport annuel sur nos opérations en 1894.

En regardant au rapport de 1893, vous verrez que le nombre d'œufs placés dans notre piscifactory pendant l'automne de cette année-là était de 910,000. L'ancien directeur rapporte que ces œufs ont produit 850,000 alevins qui ont été distribués comme suit.

Rivière Saint-Jean.....	200,000
Rivière York.....	50,000
Rivière Dartmouth.....	600,000
Total.....	850,000

CAPTURE DE REPRODUCTEURS.

En arrivant de Miramichi pour prendre charge de cet établissement, le 15 août, je constatai que l'époque de la capture de saumons reproducteurs pour la manipulation était passée, et que le nombre de ceux qui étaient retenus captifs dans l'étang était de 134. La plupart de ces poissons avaient été pris au moyen de rets à chambres tendus dans la rivière Dartmouth à l'endroit où la marée commence, et le reste avaient été achetés d'un pêcheur ayant permis. Depuis le moment où le premier saumon fut placé dans l'étang jusqu'à celui où ils en furent retirés immédiatement avant la fraie, quatorze sont morts de blessures qu'ils avaient reçu dans les rets qui les avaient pris. Il ne restait plus que 120 reproducteurs, dont 67 femelles et 53 mâles.

QUEILLAGE D'ŒUFS.

Il est à remarquer que la durée de la fraie est comparativement plus longue ici, car près d'un mois s'est écoulé entre le temps où les premiers poissons ont été dépouillés de leurs œufs et celui où les derniers furent libérés après avoir rendu leur frai. Voici les dates où le cueillage s'est fait et le nombre d'œufs obtenu chaque jour :—

Date.	Nombre de poissons.	Nombre d'alevins.
10 octobre.....	9	108,500
11 ".....	5	59,500
15 ".....	12	126,000
19 ".....	6	87,500
23 ".....	11	119,000
27 ".....	8	67,000
31 ".....	8	66,000
2 nov.....	8	66,500
Totaux.....	67	700,000

On voit par ce tableau que la moyenne d'œufs par femelle a été de 10,450.

Le travail de la manipulation se fait à l'étang, dans le haut de la rivière Dartmouth, à 7 milles de la piscifactory. Les œufs furent placés sur les plateaux, puis mis dans des boîtes et transportés en canots de l'étang à la piscifactory, où

ils furent placés dans les auges à incubation : ils étaient en très saine condition. Les reproducteurs furent rendus à la liberté peu après la manipulation.

AMÉLIORATIONS.

Il n'y a pas de doute que le mode que nous suivons actuellement pour nous procurer des reproducteurs pourrait être amélioré de façon à nous en donner un plus grand nombre. Jusqu'ici le nombre moyen de poissons manipulés dans notre établissement a été de 150. Ce nombre devrait être doublé, ce qui aurait pour effet de multiplier nos opérations et de faire parmi les rivières, le long de la côte, une plus large distribution d'alevins. Au lieu d'acheter comme maintenant quelques poissons d'un seul des pêcheurs qui ont des permis, à part ceux qui sont capturés par le rets du département, il a été suggéré de prendre un ou plusieurs des fonds autorisés et de les faire exploiter par nos propres employés. Avec de bons rets nous pourrions ainsi avoir un beaucoup plus grand nombre de reproducteurs que maintenant, et cela sans augmenter sensiblement les frais, car le nombre des employés resterait le même.

2. Une amélioration devrait aussi être faite à l'étang situé sur un petit cours d'eau qui se jette dans la rivière Dartmouth. Actuellement, deux barrages pratiqués à travers le cours d'eau forment l'étang dans lequel les reproducteurs sont enfermés. On se demande s'il ne serait pas mieux d'établir l'étang à l'embouchure du cours d'eau, où le fond est plus sablonneux. Le poisson aurait en cet endroit l'avantage d'un plus gros volume d'eau, car chaque marée pénétrerait dans l'étang. Ce changement pourrait être opéré par un autre barrage dont la construction ne dépasserait pas \$150, avec d'autres améliorations.

RÉPARATIONS.

Avant le placement des œufs dans la pisciculture cette année, des réparations furent faites à l'intérieur de la bâtisse ; mais comme des réparations générales seront nécessaires l'année prochaine nous n'avons fait que ce qui était strictement urgent pour cet hiver. Un examen minutieux a fait voir que les murs de la salle aux couvées et les appuis de la maison étaient très détériorés. Il y avait encore d'autres travaux à exécuter, car il n'existe pas d'issue par laquelle l'eau puisse s'écouler après avoir passé par la salle aux couvées. Il faudra donc, après que les alevins auront été distribués le printemps prochain, enlever les auges de la maison et refaire celle-ci complètement.

OBSERVATIONS.

Tant que ces réparations et améliorations n'auront pas été faites et tant que la pisciculture n'aura pas été complètement équipée, la production d'alevins ne saurait guère augmenter. Si nos travaux doivent avoir des résultats appréciables, il importe que la pisciculture et tout ce qui s'y rattache soient en bonne condition.

Bien que les rivières de cette partie du pays voient chaque année s'opérer de bonnes captures de saumon, il n'y a pas de raison pour que le rendement ne soit pas considérablement augmenté par la culture artificielle, dont les bienfaits sont déjà si clairement démontrés.

Les avantages que nos rivières ont retiré de la pisciculture, ainsi que de la pisciculture en général, sont hautement appréciés par les pêcheurs et d'autres encore. Si donc le département exécute les réparations suggérées et qui donneront un plus vaste champ aux opérations, l'utilité de notre établissement sera augmentée et il donnera des résultats plus satisfaisants.

WM. SHEASGREEN,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

Rapport des Pêcheries.

9.—PISCIFACTURE DE TADOUSSAC—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel au sujet de nos opérations en 1894.

Les 2,094,200 œufs de saumon qui avaient formé la cueillette d'octobre et de novembre 1893, commencèrent à éclore vers la dernière semaine d'avril 1894, et 1,975,000 alevins furent distribués pendant le mois de juin, parmi les cours d'eau suivants :—

Rivière Sainte-Marguerite.....	500,000
do Upper Baude.....	500,000
do Chisholm.....	400,000
do Old Mill.....	100,000
do A Mars.....	50,000
do Du Loup.....	15,000
Lacs de Mowat.....	400,000
Lacs de la piscifactory.....	10,000
Total.....	<u>1,975,000</u>

CAPTURE DE SAUMONS REPRODUCTEURS.

Quatre cents soixante et onze saumons furent capturés, dont cent vingt furent relâchés des rets parce qu'ils n'avaient pas la taille voulue; il en est donc resté trois cent cinquante et un pour l'usage de la piscifactory.

Ces derniers furent gardés dans l'étang tout près de la piscifactory, où l'eau de marée passe de la rivière Saguenay par un grillage en fer. Les reproducteurs furent pris au moyen de deux rets tendus et manœuvrés par deux employés du département durant les trois mois de la pêche au saumon.

De ces 351 saumons, 215 étaient des femelles, et 135 des mâles. Les opérations de la manipulation commencèrent le 22 octobre, et se terminèrent le 13 novembre, alors que ces reproducteurs furent rendus en bonne condition à la rivière. Le cueillage a produit 2,295,000 œufs qui ont été mis dans la piscifactory. Cette quantité représente une moyenne de 10,675 œufs par femelle.

Durant tout le temps de la captivité des saumons reproducteurs dans l'étang, c'est-à-dire depuis le mois de mai jusqu'à celui de novembre, un seul, un mâle, est mort.

Quelques jours après leur remise en liberté, ils ont été vus: ils étaient en aussi bon état qu'avant la manipulation.

Les œufs qui se trouvent en ce moment sur nos claies progressent favorablement.

DISTRIBUTION DES ALEVINS.

La distribution des alevins a été faite avec succès dans le haut du Saguenay et aux alentours de Tadoussac. Le transport aux rivières Sainte-Marguerite, Baude, Chisholm, et aux lacs Mowat, s'est opéré en barouches. Je dois beaucoup à M^r D. W. Blanchard, de Boston, le locataire du bras nord-est de la rivière Sainte-Marguerite, qui a eu l'obligeance de me prêter les services de ses hommes et de ses canots lorsque j'ai déposé des alevins dans la rivière Sainte-Marguerite.

N'ayant pu avoir à temps le remorqueur de MM. Price, Frères et C^{ie}, il m'a été impossible de distribuer toute la quantité d'alevins que je destinais à la partie supérieure du Saguenay; je l'ai partagée entre les rivières Sainte-Marguerite, Baude, Chisholm, et les lacs Mowat.

CONDITION DES OEUFs ET RÉPARATIONS.

La pisciculture est en bon état. La salle des couvées est vaste et peut contenir deux millions et demi d'œufs de saumon. Il faudra pour l'année prochaine les réparations ordinaires, telles que le peinturage de l'extérieur des auge et du grand réservoir, et le vernissage des cloisons. Un bidon de cinq gallons de vernis et deux bidons de blanc de plomb seront nécessaires : peinture, vernis et travail ne coûteront pas plus de trente dollars.

Nous aurons aussi besoin de 25 autres grandes boîtes pour la distribution d'alevins de saumon, 200 grandes claies ou 300 petites en ferblanc perforé ; plus, cent cinquante livres de ficelle pour les rets à saumon qu'un coup de vent a grandement avariés l'été dernier.

RÉSULTATS DE LA PISCICULTURE.

La meilleure preuve des bons résultats obtenus par la pisciculture de Tadoussac réside dans les captures de saumon infiniment plus considérables que les pêcheurs aux rets et à la ligne font dans les rivières où des alevins ont été déposés depuis huit ou neuf ans. C'est un témoignage que tous les pêcheurs se plaisent à rendre, et ils espèrent que la production de notre établissement se chiffrera par plusieurs millions de plus.

L'article suivant du *Progrès du Saguenay*, publié au mois de juillet dernier, fait connaître les services rendus par notre pisciculture :—

“ Toutes nos rivières à saumon, tributaires du Saguenay, telles que Sainte-Marguerite, petit Saguenay, Saint-Jean, Eternité, à Mars et Shipshaw, sont bien remplies de saumons reproducteurs. Un citoyen, M. O. Côté, ancien député provincial, nous disait au mois d'octobre que nous ne saurions nous faire une idée de la quantité de saumons reproducteurs que contient la rivière à Mars. Ce monsieur est propriétaire d'une grande partie de la rivière à Mars. Il dit aussi que la pêche à la mouche a été splendide, et il l'attribue, ainsi que la grande augmentation du saumon, entièrement aux alevins que la pisciculture de Tadoussac dépose chaque année dans cette rivière.”

Les membres du club Sainte-Maguerite, sur le bras nord-ouest de cette rivière, et deux citoyens de Boston, MM. W. M. Brackett et D. W. Blanchard, sur le bras nord-est, dont ils sont locataires, ont pris à la mouche autant de saumons qu'ils ont voulu. On dit que sur la rivière Saint-Jean, le propriétaire, l'honorable John Evan Price, a pris, également à la mouche, vingt-deux saumons dans deux jours. Lesaumon monte maintenant jusqu'à la rivière Shipshaw, où M. Joseph Villeneuve, un citoyen absolument digne de foi qui réside tout près de là, dit en avoir vu plusieurs. Si un passage était pratiqué au moyen de la dynamite dans les grandes chutes de la rivière Saguenay à 12 ou 15 milles en amont de Chicoutimi, le saumon pourrait se rendre jusqu'à la grande décharge du lac Saint-Jean. Comme le désir général des pêcheurs de saumon est maintenant de voir augmenter les piscicultures, et comme les résultats de l'établissement de Tadoussac sont devenus si évidents, nombre de gens qui étaient hostiles aux piscicultures il y a quelques années sont aujourd'hui les plus désireux de voir la pisciculture se développer par n'importe quels moyens. On est d'avis qu'un très grand établissement ichthyogénique, d'une capacité de cinq ou six millions d'œufs, serait d'un immense avantage pour cette partie du pays, car il augmenterait la production du poisson sur la côte. Il y a ici tout ce qu'il faut pour cela : de beaux fonds tout près de Tadoussac pour capturer le saumon reproducteur, et un bon étang pour le garder jusqu'à ce qu'il soit prêt à payer.

L. N. CATELLIER,

Directeur

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

Rapport des Pêcheries.

10.—PISCIFACTURE DE MAGOG—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—Voici le rapport sur les opérations de la pisciculture de Magog en 1894.

Les œufs de truite saumonée et de poisson blanc sont arrivés ici, à l'état embryonnaire, le 1^{er} mars 1894 : ils venaient des établissements de Newcastle et de Sandwich, Ontario. Celui qui en avait charge a déclaré que l'envoi contenait environ 2,000,000 d'œufs de poisson blanc et 1,000,000 de truite saumonée. Les alevins sont éclos en temps sans accidents et ont été déposés en parfaite condition dans les nappes d'eau suivantes :

POISSON BLANC.

Lac Oxford, comtés de Brome et Sherbrooke.....	100,000
do Mégantic, comté de Mégantic.....	100,000
do Memphremagog, comtés de Stanstead et Brome.....	700,000
do Brome do de Brome.....	100,000
do Massawippi do de Stanstead.....	100,000
do Trowsers Leg do de Brome.....	50,000
do Long do de do.....	50,000
Total.....	<u>1,200,000</u>

TRUITE SAUMONÉE.

Lac Oxford, comtés de Brome et Sherbrooke.....	100,000
do Massawippi, comté de Stanstead.....	50,000
do Mégantic do de Mégantic.....	50,000
do Brome do de Brome.....	50,000
do Memphremagog, comtés de Stanstead et Brome.....	400,000
do Trowsers Leg do de Brome.....	25,000
do Long do de do.....	25,000
Key Pond, comté de Sherbrooke.....	50,000
Lac Stoke.....	10,000
do Peoples, comté de Stanstead.....	75,000
Total.....	<u>835,000</u>

La pisciculture est annuellement fournie d'œufs à l'état embryonnaire par Newcastle et Sandwich, Ontario. Les alevins ont été heureusement transportés aux eaux qui devaient les recevoir ; il en est mort très peu.

Si les boîtes de distribution ne sont pas encombrées et si on les entretient bien d'eau fraîche et d'air, il y a très peu de mortalités.

La pisciculture est en bonne condition, et elle n'aura probablement pas besoin de réparations importantes cette année.

Il nous faudra, pour l'année prochaine, environ sept cordes de bois de chauffage de deux pieds ; il coûte \$1.50 la corde.

Nous pouvons nous passer d'appareils à incubation cette année.

Après avoir interrogé plusieurs pêcheurs et employés aux pêcheries, j'ai appris que la truite saumonée et le poisson blanc sont très nombreux dans les eaux où les alevins ont été déposés. J'ai demandé des certificats à cet effet ; on m'en a promis, et je vous les enverrai dès que je les aurai reçus.

D'après mes propres observations et d'après mes renseignements reçus, je crois que les règlements de pêche sont beaucoup mieux vus qu'autrefois. La pêche illégale en "temps de clôture" a certainement diminué de 75 pour 100 dans le cours des trois dernières années. La prompte exécution des lois a un effet salutaire.

A. H. MOORE,

Directeur,

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture.
Ottawa.

11.—PISCIFACTURE DE NEWCASTLE—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de cet établissement pendant l'année dernière.

Comme je vous l'ai dit déjà, la quantité d'œufs de truite saumonée obtenue et déposée ici dans l'automne de 1893 s'est chiffrée par 9,000,000. Subséquentement j'ai reçu, de la part de la piscifactory de Sandwich, un autre envoi de 3,000,000 d'œufs de poisson blanc.

La proportion des éclosions a été pour le moins égale à la moyenne des années passées, bien que la saison ait été positivement défavorable. Il est tombé bien peu de neige dans cette localité l'hiver dernier, et le sol est resté exposé aux pluies et aux dégels, qui ont été fréquents; il en est résulté que de grandes quantités de matières sédimentaires se sont introduites dans les auges à incubation et déposées sur les œufs. Pour les enlever et empêcher les œufs d'être étouffés, il a fallu les arroser ou les laver presque continuellement. Cela, joint à la manipulation un peu rude qu'ils avaient subie et aux secousses d'un transport en chemin de fer, fait qu'une grande partie des œufs se sont gâtés.

Il serait très important de trouver un moyen de filtrer l'eau qui passe dans cette piscifactory: une bonne filtration épargnerait beaucoup de travail, et il y aurait moins de pertes dans les éclosions. J'ai conçu à cet effet un plan dont je vous exposerai plus tard tous les détails.

DISTRIBUTION D'ALEVINS.

La distribution d'alevins s'est faite comme suit, d'après vos ordres:—

POISSON BLANC.

Lac Ontario, Hamilton	300,000
do Toronto.....	300,000
do Cobourg.....	300,000
do Picton.....	300,000
do Consecon	300,000
Baie de Quinté, Belleville.....	300,000
Lac Simcoe, Barrie ..	250,000
Lac Couchiching, Orillia.....	250,000
Lac Rosseau, Rosseau	250,000
Lac à l'Achigan, Orillia	250,000
Total.....	<u>2,800,000</u>

Rapport des Pêcheries.

TRUITE SAUMONÉE.

Baie Georgienne, Warton.....	200,000
do Collingwood	100,000
do Midland.....	100,000
Lac Huron, Southampton.....	100,000
do Kincardine	100,000
Lac Simcoe, Barrie	100,000
do Orillia	100,000
Lac à l'Achigan, Orilia	100,000
Lac de Hall, Aurora.....	100,000
do Rosseau, Rosseau.....	100,000
do Crow, Marmora	100,000
do Jameson, Ormsby	100,000
do Rock, Verona.....	100,000
do Slates, Sydenham	100,000
Baie de Quinté, Belleville	100,000
Lac Ontario, Hamilton	100,000
do Toronto	100,000
do Cobourg	100,000
do Picton	100,000
do Consecon	100,000
do Newcastle	1,000,000
Lac Vert, Caledon.....	100,000
Total.....	3,200,000

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Grand-Falls, Nouveau-Brunswick	500,000
Magog, Québec.....	1,000,000
Bedford, Nouvelle-Ecosse	500,000
Total.....	2,000,000

Ce qui fait un grand total de 8,000,000 d'œufs embryonnaires et d'alevins sortis de notre établissement le printemps dernier. Le transport de cette énorme quantité de poissons à leur destination s'est opéré avec le plus grand succès; ils ont été déposés, en bonne et saine condition, dans les différentes eaux auxquelles ils étaient destinés.

A propos de ces distributions faites par notre pisciculture, permettez-moi de dire que je les crois un peu trop générales, dans l'intérêt de l'œuvre elle-même. A moins qu'elles ne soient faites dans un simple but d'expérimentation, je ne crois pas qu'il soit sage d'implanter des alevins de truite saumonée et de poisson blanc dans un aussi grand nombre de petits lacs de la province. Un très petit nombre de ces eaux, si même il en est, conviennent à ces poissons, et il est fort douteux qu'elles possèdent les conditions nécessaires à leur subsistance et à leur développement. La truite saumonée et le poisson blanc ne sauraient être considérés, non plus, comme des poissons francs; conséquemment, les espérances du sportman ne sauraient être réalisées, quand même un faible succès couronnerait la tentative d'en peupler ces petits lacs, tandis que le peu d'étendue de ces nappes d'eau et l'absence d'une pâture qui leur convienne empêcherait, je le crains, la création d'une pêcherie d'une certaine importance.

Nos lacs plus grands constituent l'habitat et les frayères naturelles de ces poissons, et quoique nous sachions que la reproduction naturelle dans ces eaux ait constamment diminué depuis plusieurs années, il semblerait à propos de borner là les efforts que nous faisons pour aider la nature.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

Comme d'habitude, le cueillage des œufs dont nous avons besoin pour nos opérations de cette année s'est fait à Wiar-ton, sur la baie de Colpoy. Deux rets à enclos furent mis en œuvre, et la pêche commença le 16 octobre. Le poisson ne s'est pas approché de terre en aussi grand nombre que l'année dernière, puis de grands vents de nord-est et de grosses mers ont rendu la saison exceptionnellement défavorable; de sorte que nous n'avons pu nous procurer le nombre ordinaire de reproducteurs, et il en est résulté que les œufs que nous avons obtenus ont été en bien plus faible quantité. Dans l'espoir de nous refaire un peu, la pêche fut continuée jusqu'au 27 novembre, mais sans plus de succès. Bref, nous n'avons recueilli que 7,000,000 d'œufs qui sont, du reste, dans une condition excellente.

RÉPARATIONS.

Il faudra nécessairement faire quelques réparations aux auges et aux planchers pour nous permettre de continuer nos opérations avec succès. Le plancher de la salle du second étage a besoin d'être complètement refait, car l'eau qui s'échappe des auges, passant à travers ce plancher, rend la salle d'en bas absolument inserviable. Dès le commencement du printemps j'ai demandé l'autorisation de faire exécuter ces réparations, mais elle ne m'a pas été donnée. Je me permets d'insister pour qu'elles soient faites dans le cours de l'été prochain, sans quoi il ne sera plus possible d'utiliser la pisciculture. Les soliveaux qui supportent ce plancher sont en partie pourris, et si on retarde d'avantage la réparation demandée, il faudra les remplacer par d'autres qui ajouteront encore aux frais.

Quelques petites réparations ont été faites au barrage principal; il sera nécessaire, l'année prochaine, de renouveler le bordage du conduit en bois et de réparer les réservoirs en fer galvanisé.

A. B. WILMOT,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

12.—PISCIFACTURE DE SANDWICH—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet de nos opérations en 1894.

Nous avons distribué comme suit 47,000,000 de petits poissons blancs et 15,500,000 œufs embryonnaires:—

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Ottawa, Ont.....	4,000,000
Newcastle, Ont.....	3,000,000
Magog, Qué.....	2,000,000
Bedford, N.-E.....	3,000,000
Saint-Jean, N.-B.....	3,000,000
Total.....	15,000,000

Rapport des Pêcheries.

ALEVINS.

Pointe Edouard, lac Huron.....	3,000,000
Baie de Mitchell, lac Saint-Clair.....	3,000,000
Ile aux Pêches, do do	2,000,000
Belle-Ile, rivière Détroit.....	2,000,000
Ile de la Bataille, rivière Détroit.....	5,000,000
Baie en aval de l'île de la Bataille.....	4,000,000
Ile de Pierre, rivière Détroit.....	2,000,000
Ile du Bois-Blanc.....	5,000,000
Dans le lac Erié en aval de l'île du Bois-Blanc.....	2,000,000
Baie du Pigeon, lac Erié.....	2,000,000
Pointe de la Barre, lac Erié.....	2,000,000
Colchester, do	2,000,000
Kingsville, do	1,000,000
Leamington, do	1,000,000
Rondeau, do	1,000,000
Port-Stanley, do	1,000,000
Niagara, lac Ontario.....	1,000,000
Toronto, do	1,000,400
Dans la rivière à la pisciculture.....	7,000,000
Total.....	47,000,000

Les alevins furent déposés dans ces différentes eaux en bonne et saine condition. L'expérience m'a démontré que le meilleur mode de distribuer les alevins est par bateau, et lorsqu'il est absolument nécessaire de les distribuer par chemin de fer, le département devrait avoir un wagon spécial pour cela.

Je recommande de nouveau l'achat d'un petit remorqueur pour l'usage de notre établissement. Il coûterait à peu près \$900. Il est difficile, dans la plupart des cas, d'en louer un bon lorsque nous en avons besoin.

Je désire faire quelques observations au sujet de l'incubation de l'année dernière. Vous remarquerez par les chiffres qui précèdent que la quantité n'a pas égalé la moyenne des années précédentes. En voici la raison :

La plupart des reproducteurs furent capturés de bonne heure à l'automne, et par suite il a fallu les parquer longtemps avant de les dépouiller de leur frai ; aussi plusieurs ont souffert de cette longue captivité dans les étangs.

Cet automne nous avons mis sur les claies de la pisciculture 100,000,000 d'œufs de poisson blanc cueillis aux endroits suivants :

REPRODUCTEURS CAPTURÉS.		ŒUFS CUEILLIS.
Ile du Bois-Blanc	1,400	13,000,000
Jetée n ^o 1, île de la Bataille.....	2,539	27,000,000
do n ^o 2, do	2,115	20,000,000
do n ^o 3, do	2,282	26,000,000
do n ^o 4, do	1,500	14,000,000
Total.....	9,836	100,000,000

Je suis heureux de dire que ces œufs sont en bonne condition, et tout indique qu'ils vont produire une très grande proportion d'alevins.

REPRODUCTEURS LIBÉRÉS APRÈS LA MANIPULATION.

Ile du Bois-Blanc.....	1,000
Jetée n ^o 1, île de la Bataille.....	1,000
do n ^o 2, do	900
do n ^o 3, do	1,200
do n ^o 4, do	800
Poissons salés.....	200
do morts.....	100
do vendus.....	4,636
Total.....	<u>9,836</u>

CAPTURE DU POISSON DANS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

La pêche a donné de bons résultats l'automne dernier, bien que nous ayons pris moins de poissons que l'année précédente, pour la raison que nous trouvant avec assez de reproducteurs pour les besoins de l'établissement, nous avons cessé de pêcher; je suis certain que si nous avions continué jusqu'à la fin de la saison, nous aurions fait ce qu'on appelle une bonne campagne. Ce résultat est très encourageant et parle hautement en faveur des excellentes choses accomplies par la pisciculture, surtout si l'on considère que nous n'avons pas pêché le dimanche, ce qui a considérablement diminué nos captures. Ainsi, par exemple, un dimanche, pendant que nous nous reposions, nos cousins américains, qui pêchaient à l'île aux Herbes, prenaient 75 poissons à chaque coup de filet.

Tous nos reproducteurs sont capturés au moyen de seines.

RÉPARATIONS NÉCESSAIRES.

L'état général de la pisciculture est bon. Voici un relevé de ce dont nous avons besoin pour l'année prochaine, avec une estimation des frais :—

Réparation des pompes.....	\$25 00
Réparation des fondations sous les supports des bocaux à incubation.....	20 00
25 nouveaux bocaux à incubation.....	35 00
Nouvelles lignes et réparation des rets.....	100 00
Remise des chantiers en place.....	100 00
Peinturage de l'intérieur de la pisciculture.....	50 00
Peinturage des chaloupes.....	25 00
Total.....	<u>\$355 00</u>

LES CHANTIERS DE PÊCHE.

Je recommande fortement que les chantiers de pêche soit établis sur des flotteurs. Ces derniers pourraient être facilement remorqués sur les fonds et ramenés à l'établissement lorsque la campagne de pêche serait finie. Les frais seraient d'à peu près \$100 par flotteur. Nous avons construit nos chantiers sur des jetées pour commencer la pêche et nous les démolissions une fois nos opérations terminées. Si nous les laissons sur les jetées quelques jours seulement après notre départ, ils étaient enlevés ou mis en pièces par les pirates de rivière. La construction et la démolition de ces chantiers entraînent chaque année de grandes dépenses. Je suggère que pour l'année prochaine le département construise deux flotteurs, afin d'y établir les chantiers pour les jetées n^o 1 et n^o 2, à l'île de la Bataille.

Rapport des Pêcheries.

RÉSULTATS DES PISCIFACTURES.

D'après mes propres observations et d'après l'opinion impartiale de pêcheurs bien connus dans cette partie de la province, c'est un fait acquis que les piscifactures atteignent le but pour lequel elles ont été fondées. Il y a quelques années on prenait le hareng en abondance; aujourd'hui il ne s'en prend presque plus, et on peut dire qu'il est disparu de la rivière Détroit. Il en est de même de presque toutes les autres espèces de poisson commun. C'est une assez bonne preuve en faveur de la production artificielle du poisson blanc, car il est à peu près le seul poisson que l'on prenne aujourd'hui dans la rivière Détroit.

Cet automne le poisson est venu dans la rivière plus tard que l'année dernière. Nous n'avons eu à les garder dans les enclos que très peu de temps avant de les dépouiller de leurs œufs. Aussi les œufs que nous nous sommes procurés rapidement étaient d'une meilleure qualité que l'année dernière. Les reproducteurs que nous avons remis en liberté étaient en bonne et saine condition.

WILLIAM PARKER,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

13.—PISCIFACTURE D'OTTAWA—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture d'Ottawa en 1894.

Le 26 novembre 1893 nous avons reçu de l'établissement de Newcastle 1,200,000 œufs de truite saumonée que nous avons déposés avec soin dans les auges de notre piscifacture; et le 4 mars 1894 nous avons reçu de Sandwich 4,000,000 d'œufs de poisson blanc. Tous étaient en bonne condition.

Aux mois d'avril et de mai suivants les alevins sont éclos sains et vigoureux, et furent distribués avec succès.

M. James Robertson, un employé du ministère des pêcheries, fut chargé de faire cette distribution, sur l'ordre du surintendant de la pisciculture. Il fit ensuite rapport qu'il avait déposé, sans pertes sensibles, les alevins dans les eaux suivantes:—

POISSON BLANC.

Lac de Meach, comté d'Ottawa, P. Q.....	480,000
Grand Lac, comté d'Ottawa, P. Q.....	280,000
Lac de la Montagne-Brulée, comté d'Ottawa, P. Q.....	320,000
Belleville.....	800,000
Deseronto.....	320,000
Picton.....	320,000
Trenton.....	480,000
Lac Sharbot.....	400,000
	<hr/>
	3,400,000
	<hr/>

TRUITE SAUMONÉE.

Lac de Sable, Sainte-Agathe, P. Q.....	100,000
Grand Lac, comté d'Ottawa, P. Q.....	80,000
Lac de la Montagne-Brulée, comté d'Ottawa, P. Q.....	70,000
do Sharbot, comté d'Addington.....	100,000
do Charleston, comté de Leeds... ..	100,000
do à la Loutre.....	50,000
do Collins, comté de Frontenac.....	50,000
do Rideau.....	150,000
do à l'Achigan.....	40,000
do de Sable.....	40,000
do Meache.....	100,000
do Lancaster.....	100,000
do Saint-Francis, Glengarry.....	100,000
	<hr/>
	1,080,000

De plus, à la demande de M. George Taylor, un certain nombre de saumoneaux de l'Atlantique, âgés de trois ans, furent enlevés des réservoirs de cet établissement et déposés dans le lac Charleston.

Le 20 novembre nous avons reçu 1,500,000 œufs de truite saumonée de la pisciculture de Newcastle, et plus tard 4,500,000 œufs embryonnaires de poisson blanc furent obtenus de la pisciculture de Sandwich. Ils furent déposés dans les auges à incubation, et ils se portent bien.

Comme notre pisciculture se trouve dans la capitale fédérale et qu'elle est visitée durant chaque session par les ministres et les membres du parlement, ainsi que par des milliers d'étrangers pendant l'année, je demande humblement que les murs et le plafond de l'établissement soient peints en blanc, afin de donner plus de jour dans la salle; et puis, c'est nécessaire, car les murs sont présentement en un très mauvais état.

A titre de témoignage du succès qui a couronné la dissémination du jeune poisson blanc produit dans notre établissement, j'insère ici la lettre suivante du D^r Aimé Trudel, d'Ottawa.

JOHN WALKER,

Directeur.

SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

OTTAWA, 27 avril 1894.

CHER MONSIEUR WALKER,
Pisciculture d'Ottawa.

Il me fait plaisir de vous apprendre que les efforts tentés par votre département pour peupler le lac à Meache de poisson blanc ont été couronnés de succès. Le 24 mai dernier je suis allé, avec le R. P. Gonthier et M. Alphonse Villeneuve, faire la pêche sur ce lac, et dans un très court espace de temps nous avons pris des douzaines d'un poisson blanc qui paraissait âgé d'une couple d'années; il était en si grande quantité que souvent nous ne nous servions pas d'amorces pour le prendre.

AIMÉ TRUDEL, M.D.,

94 Avenue Victoria.

Rapport des Pêcheries.

14.—HOMARDERIE DE BAY-VIEW, PICTOU, N.-E.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les opérations de la homarderie de Bay-View, en 1894.

Le 24 mai j'arrivai à l'établissement de Bay-View, et commençai l'installation de l'appareil ; le 28 tout était en bon état d'exploitation. Ce jour là nous reçûmes les premiers œufs de la fabrique voisine.

Comme la quantité en était beaucoup plus faible, quoiqu'on y eut apporté un plus grand nombre de homards que les années précédentes, le steamer *Caberfeidh* partit le 4 juin, pour aller chercher des œufs dans d'autres fabriques sur le détroit de Northumberland.

Le 23 juin, nous avions un approvisionnement d'œufs complet. Le même jour les premiers alevins commencèrent à se montrer dans les bocaux, et le 9 juillet tous les œufs étaient éclos : ils ont produit 160,000 d'alevins qui furent distribués entre le cap George, comté d'Antigonish, et le cap John, comté de Pictou.

La distribution fut faite principalement par steamer, et lorsqu'ils furent mis à l'eau les alevins étaient forts et alertes. Très peu de pertes dans cette distribution.

Les œufs cueillis par les employés de la homarderie et apportés par steamers étaient en excellente condition : très peu de stériles.

La homarderie est en bon état, et si les réparations que j'ai recommandé de faire au quai sont exécutées, les dépenses de l'année prochaine seront insignifiantes.

Durant la campagne de pêche on a constaté que le homard était plus abondant qu'il ne l'avait été depuis plusieurs années.

De bien faibles captures après le 1^{er} juillet, et plusieurs fabriques établies sur le rivage durent fermer leurs portes, faute de homard.

Les paqueurs et les pêcheurs reconnaissent les bons résultats de la homarderie, car de grandes quantités de petits homards ont été vus durant la dernière saison, sur des fonds où il n'y en avait pas auparavant.

Je vous inclus des lettres approbatives de MM. McLure et Leslie : le premier est l'un des plus importants paqueurs de la province, et le second était autrefois l'un de nos meilleurs pêcheurs, et il est aujourd'hui surintendant de la fabrique de Caribou. Je vous envoie aussi l'extrait d'une lettre de M^r J. W. Hogg, un paqueur considérable de Pictou, N.-E.

Ces messieurs ont porté un vif intérêt à la homarderie, ils ont observé de près ses opérations dès le début, et ils sont en mesure de juger de son utilité. Je donne leur lettre comme une preuve des heureux résultats des opérations qui se font à la homarderie.

ALFRED OGDEN.

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant général de la pisciculture,
Ottawa.

ILE PICTOU, N.-E., 17 juillet 1894.

M. A. OGDEN,
Homarderie de Bay-View,

MONSIEUR.—Notre campagne étant terminée, et comme nous réglons nos affaires, je prends la liberté de vous adresser des félicitations sur le succès qui a couronné les travaux de la homarderie, car ayant de forts intérêts dans le paquage du homard, je suis en mesure de dire que c'est un succès. Nul doute que l'énorme quantité de jeunes homards que la homarderie a distribuée va remplir les fonds de pêche ; je le sais par l'expérience que j'en ai faite cette année, car nos pêcheurs qui étaient

personnellement intéressés à voir arriver votre bateau m'ont dit qu'ils avaient vu de grandes quantités de jeunes homards de 2 à 3 pouces de long qu'ils déclarent devoir à la homarderie. Espérant que celle-ci fera, l'année prochaine, des opérations dans la pleine mesure de sa capacité, je demeure.

Respectueusement à vous,

WM. McLURE.

ILE PICTOU, N.-E., 15 septembre 1894.

M^r A. OGDEN,
Homarderie de Bay-View.

MONSIEUR,—J'ai observé depuis plus d'un an les opérations qui se font à la homarderie de Bay-View, et je désire dire que l'œuvre de cet établissement est, suivant moi, d'un grand avantage pour l'industrie du homard dans notre région. J'ai fait quatorze campagnes de pêche à la fabrique de MM. Burnham et Morrell, Bay-View, et l'été dernier j'avais charge de la fabrique Tanner, située sur l'île Caribou. Les pêcheurs m'ont dit qu'il y a cette année une quantité beaucoup plus grande de petits homards que jamais il n'a été vu dans les casiers; c'est aussi l'avis d'autres pêcheurs qui travaillent pour les différentes fabriques de conserves, et j'attribue ce fait à l'œuvre de la homarderie de Bay-View.

Très sincèrement à vous,

ALEX. LESLIE.

(Extrait d'une lettre de M^r J. W. Hogg, datée de Pictou, 18 décembre 1894.)

“ Les succès de la homarderie de Bay-View démontrent d'une façon évidente l'immense avantage qu'un certain nombre de ces institutions, judicieusement placées, seraient pour l'industrie du homard. Le merveilleux travail opéré à Bay-View par l'éclosion de plus de 95 pour 100 de 160,000,000 d'œufs en une seule saison démontre que la production artificielle du homard est parfaitement praticable. Dans le cours de l'été dernier mes pêcheurs ont observé un nombre extraordinairement considérable de jeunes homards, et je partage entièrement leur opinion que c'est le résultat direct de la homarderie.

15.—PISCIFACTURE DE SELKIRK, MANITOBA.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—Je vous présente mon second rapport annuel sur les travaux de notre piscifactory.

Je suis heureux de dire que les œufs déposés l'année dernière, et dont j'ai fait mention dans mon précédent rapport, sont heureusement éclos, et les alevins ont été distribués comme suit :—

Dans les lacs qu'Appelle, 3,000,000; dans la rivière Rouge et le lac Winnipeg, 11,000,000. Tous les alevins étaient en très bonne condition lorsqu'ils furent délivrés. L'envoi qui en avait été expédié à M. Gilchrist, l'inspecteur des pêcheries, pour les lacs Qu'Appelle, est, me dit-on, arrivé en bon état à destination. Ainsi que j'en avais reçu l'ordre du département le 28 février dernier, j'ai envoyé 2,000,000 d'œufs à la Colombie-Britannique pour la piscifactory de la rivière Fraser. Ces œufs étaient dans un état assez avancé lorsqu'ils sont partis, et ils ont été emballés avec le plus grand soin. J'ai aussi envoyé les bœaux, robinets et tubes en caoutchouc néces-

Rapport des Pêcheries.

saires à l'incubation des œufs dans cet établissement. J'ai accompagné cet envoi de toutes les instructions, préparées par le surintendant en chef, pour le directeur de la pisciculture de la Colombie-Britannique. J'ai eu la satisfaction d'apprendre que les œufs étaient arrivés à bon port sans accidents, et avaient produit des alevins robustes qui ont été déposés dans les lacs Okanagan.

Le premier alevin est éclos ici le 8 mars, mais l'éclosion n'est devenue générale que le 10 avril.

Lorsque la rivière commença à se débarrasser des glaces le 17 avril, les alevins me donnèrent beaucoup d'ennuis, et comme la rivière devient très vaseuse au printemps, j'ai craint des dangers. Les bœaux au fond des tubes furent embarrassés par des matières sédimentaires, et nous ne pûmes y attacher des tamis assez fins pour protéger les alevins; si nous n'avions pu avoir de l'eau du puits artésien en y fixant une pompe, il nous aurait été impossible de soustraire les alevins à des pertes que l'eau boueuse de la rivière rendait inévitables.

La température de la rivière n'a pas varié de tout l'hiver; elle est restée ferme à 33°. La température du puits artésien (profond de 300 pieds) était de 45°. Cette élévation de température a fait éclore les œufs très rapidement, et le 25 avril tous les alevins étaient sortis et pleins de vie. Le 28 ils furent, ainsi que nous en avons reçu l'ordre, expédiés aux lacs Q'Appelle. Les derniers éclos furent distribués le 4 mai.

Ci-jointes deux lettres que l'on trouvera intéressantes. L'une est de M. Overton, directeur de la Compagnie de poisson du Manitoba, et l'autre du capitaine Black, du dragueur *Sir Hector*, qui fait partie de la flotte de dragage du ministère des travaux publics. Leur témoignage a une grande valeur, car tous deux sont pêcheurs habiles et observateurs attentifs.

CEUILLAGE D'ŒUFS.

Les appareils de pêche et les rets à enclos qui avait servi au Grand Marais furent tendus, et tous les préparatifs furent faits pour que la pêche commençât le 15 septembre.

Deux rets furent tendus afin d'obtenir un nombre suffisant de reproducteurs (ce qui n'avait pas été le cas l'année dernière). J'ai cru devoir essayer encore une fois la pêcherie du Grand Marais avant de l'abandonner, parce que la frayère la plus rapprochée se trouve deux fois plus loin que le Grand Marais de l'embouchure de la rivière Rouge. Cependant, après ce nouvel essai, je ne pus plus compter sur le Grand Marais pour avoir un approvisionnement de reproducteurs, et il a fallu tenter l'aventure en d'autres endroits du lac. M^r J. Gignac fut chargé de poser les piquets et d'installer les rets. Un rets fut tendu au même endroit que l'année dernière, et le second à deux milles plus loin au nord. Le premier avait 80 verges de guideau, le second 30 verges. Le 8 octobre les rets furent levés pour la première fois, on en enleva le poisson commun, et un rets spécial fut tendu pour les reproducteurs.

Le premier poisson chargé de frai avait été pris le 10 octobre l'année dernière; cette année il le fut les 17 et 18 octobre. Pendant une semaine le poisson s'est rapproché en grand nombre des rets et nous a fait espérer que tous les bœaux de la pisciculture seraient remplis, mais le 24 un violent vent du sud le chassa loin du rivage et le temps de la pêche était fini. Le 29 tous les poissons dans les rets avait frayé, et la fraie du poisson blanc était terminée dans toutes les parties du lac le 30, une semaine plus tôt que l'année dernière. Aucun poisson blanc n'étant entré dans les rets pendant toute une semaine, nous levâmes les rets et nous revînmes le 30. Le nombre de poissons manipulés fut de 1,600 femelles et 1,600 mâles, nombre d'œufs déposés dans la pisciculture, 25,600,000; nombre moyen par femelle, 16,000.

Les machines de l'établissement fonctionnent bien en général. Dans un rapport séparé je donnerai une liste des améliorations dont le besoin se fait sentir.

Le public a manifesté cette année un vif intérêt pour la pisciculture et ses opérations. Plus de deux mille visiteurs se sont inscrits, et un plus grand nombre sont venus sans mettre leur nom sur le registre.

Il nous vient du Manitoba méridional de nombreuses demandes d'alevins de différentes espèces pour peupler les eaux de cette région, et nous espérons que le départe-

ment nous donnera instruction de produire, l'année prochaine, du doré qui sera distribué dans les localités où les eaux sont favorables à sa propagation. Le doré est tenu pour un poisson ayant une grande valeur commerciale. Ci-jointes les lettres en question.

R. LATOUCHE TUPPER,

Directeur.

SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

SELKIRK, 30 janvier 1895.

M^r R. LATOUCHE TUPPER,
Pisciculture fédérale, Selkirk, Man.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la question que vous me posez au sujet des alevins de poisson blanc que vous avez déposés dans la fondrière près de Selkirk, le printemps dernier, je vous dirai que, comme on s'y attendait, ils sont restés là jusqu'à l'automne, alors qu'ils sont allés dans des parties plus profondes du lac.

J'ai une très longue expérience comme pêcheur, et ayant habité pendant plusieurs années les bords de la rivière Déroit, je connais parfaitement le fonctionnement des piscicultures canadiennes et américaines établies là. Aussi j'ai suivi avec un vif intérêt les débuts de l'œuvre de la pisciculture ici. Comme des centaines d'autres personnes, j'ai observé les alevins déposés près de nos réfrigérants durant l'été, ainsi que leur croissance. A cette époque de l'année il n'aurait pu y avoir, dans la rivière, du poisson blanc venant d'une autre source, bien qu'autrefois il eût l'habitude de remonter la rivière Rouge pour frayer, mais depuis plusieurs années l'eau était trop sale pour lui. Donc il n'y a pas d'erreur possible: les alevins qui ont été vus venaient de votre pisciculture.

Je crois que la bonne place pour déposer des alevins se trouve dans les endroits abrités, où il y a peu de courant, et non sur les bords du lac. Les alevins sont très petits, et dans une tempête les vagues peuvent les jeter sur le rivage et les y laisser, si c'est dans un exdroit exposé. C'est dans la rivière qu'ils se développent le mieux, et lorsque je l'ai vu autour de nos quais l'automne dernier, ils étaient de taille à pouvoir prendre soin d'eux-mêmes.

Je suis convaincu que votre pisciculture va faire beaucoup de bien et qu'elle n'a pas été trop tôt établie.

A vous,

W. OVERTON.

SELKIRK, 22 décembre 1894.

M^r R. LA TOUCHE TUPPER,
Pisciculture fédérale, Selkirk, Man.

MONSIEUR,—Vous me demandez quelle espèce d'alevins de poisson blanc j'ai vus à l'embouchure de la rivière Rouge pendant que je commandais le remorqueur *Sir Hector* occupé au dragage en cet endroit. C'était, je crois, des alevins venant de la pisciculture fédérale de Selkirk et qui avaient été déposés à l'embouchure de la rivière Rouge dans les premiers jours du mois de mai 1894. La première fois que je les ai observés en quantité appréciable, c'était au commencement de juin, lorsque nous sommes descendus avec le dragueur. Jamais auparavant je n'avais vu d'alevins de poisson blanc, et, d'après mes observations, je suis certain que ceux que j'ai vus sont des alevins déposés par la pisciculture de Selkirk. Je n'ai jamais remarqué des alevins d'autres poissons près l'embouchure de la rivière avant la fin d'août ou le commencement de septembre. J'ai vu les petits poissons blancs tard dans le mois d'août; ils avaient atteint la taille de 1 à 1½ pouce.

Votre, etc.,

ADAM BLACK.

SUPPLÉMENT AU RAPPORT DU MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR 1894

RAPPORT DU COMMISSAIRE

SUR

LE TARIF DU FRET SUR LE BÉTAIL

U

PORT DE MONTRÉAL AUX PORTS EN EUROPE



OTTAWA :

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

1895

TARIF DU FRET SUR LE BÉTAIL.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Relativement à l'arrêté du conseil du 25 août dernier, me nommant commissaire pour faire une enquête sur les faits se rattachant aux plaintes formulées au sujet des tarifs du fret exigés par les propriétaires des steamers faisant le transport du bétail entre le port de Montréal et l'Europe, j'ai l'honneur de vous soumettre, avec la présente, la correspondance échangée entre moi et les agents des steamers et le président et le secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*.

Vous remarquerez que les agents des steamers ont refusé de désigner une date pour faire l'enquête, ou d'y assister si une date était fixée, prétendant que s'il existait quelques griefs on devrait les formuler, et déclarant que lorsque ces griefs seraient formulés ils assisteraient à l'enquête et répondraient aux accusations.

La correspondance avec la *Dominion Live Stock Association* commença le 24 septembre dernier. L'association considérait que l'enquête devait être remise jusqu'après la clôture de la saison de navigation, et je partageai cette opinion.

Le 30 novembre, je me mis en rapport avec le président de l'association, en le priant de fixer une date pour commencer l'enquête; mais jusqu'à présent, comme vous le verrez par la correspondance, l'association n'a pas fixé de date pour entendre les témoignages des expéditeurs de bétail.

Comme j'aimerais connaître vos désirs relativement à l'impression de la correspondance pour l'information et la convenance du parlement, et en vue de l'incertitude où je suis de savoir si l'association fixera une date, je juge qu'il est opportun de clore l'affaire et de soumettre mon rapport.

Le tout respectueusement soumis.

W^m L. MAGEE,
Commissaire.

OTTAWA, 17 janvier 1895.

EXTRAIT d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 25 août 1894.

Vu le rapport, daté du 2 août 1894, du ministre de la marine et des pêcheries, attirant l'attention sur les plaintes portées par les expéditeurs de bétail du Canada aux ports d'Europe, relativement aux tarifs de fret exigés par les différentes compagnies de steamers faisant ces opérations.

Le ministre fait observer que ce commerce a pris de très grandes proportions, et les expéditeurs prétendent que les tarifs qu'on exige d'eux sont excessifs et inutiles, et si l'on permet aux compagnies de continuer à établir les tarifs, cette branche du commerce canadien devra cesser d'exister.

Le ministre dit de plus que durant la récente session du parlement, des assurances furent données au nom du gouvernement qu'une enquête serait instituée sur le fonctionnement de cette industrie, et particulièrement sur la question des tarifs du fret; et il est d'avis qu'une telle enquête peut mieux se faire par un commissaire spécialement nommé à cette fin, et qu'il serait opportun et convenable que la personne ainsi nommée ait le pouvoir de faire venir des témoins, et de prendre les témoignages sous serment.

Le ministre recommande que monsieur William Loftus Magee, premier commis du département de la marine et des pêcheries, soit nommé pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada, et sur les faits se rapportant aux plaintes formulées relativement aux tarifs du fret exigés par les propriétaires de steamers faisant ce commerce, et qu'en sa qualité de commissaire, on lui confère tous les pouvoirs qui peuvent être conférés à des commissaires sous l'autorité du chapitre 114 des statuts révisés du Canada, intitulé: "Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques, et les divers actes qui le modifient."

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.

OTTAWA, 18 septembre 1894.

MESSEURS,—Je vous prie de me fournir les noms et adresses des administrateurs des compagnies de steamers faisant le commerce du bétail; aussi, les noms des expéditeurs de bétail, et celui du secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W^m SMITH.

MM. E. B. MORGAN ET G. H. POPE,

Inspecteurs du bétail, Montréal, P.Q.

EXPÉDITION DU BÉTAIL SUR PIED,

BUREAU DES INSPECTEURS,

MONTRÉAL, 21 septembre 1894.

MONSIEUR,—En réponse à votre honorée du 18, n^o 12105, nous avons l'honneur de vous inclure une liste des agents de steamers et des expéditeurs de bétail, autant que nous puissions nous en assurer d'après nos livres et après renseignements pris auprès des expéditeurs.

L'opinion unanime est que M. Magee est le meilleur homme que le gouvernement pouvait choisir, mais tous sont d'opinion qu'il lui sera nécessaire de venir ici tenir les réunions, parce que le centre de ce commerce est ici. Si vous décidez dans ce sens, vous jugerez peut-être que notre bureau est l'endroit convenable pour tenir ces réunions, et nous serons heureux de rendre à M. Magee tous les services en notre pouvoir.

Nous avons l'honneur d'être,

Vos obéissants serviteurs,

POPE ET MORGAN,

Inspecteurs.

EXPÉDITION DU BÉTAIL SUR PIED,

BUREAU DES INSPECTEURS,

MONTRÉAL, 21 septembre 1894.

Adresses des agents de steamers et des expéditeurs de bétail.

Agents de steamers, Montréal, Qué.:—

H. et A. Allan.....	Lignes Allan.
D. Torrance et C ^{ie}	Ligne Dominion.
H. E. Murray.....	Ligne Beaver.
J. Thom.....	Hamburg Am. Packet Co.
R. Reford et C ^{ie}	Lignes Donaldson, Thompson et Ross.
McLean, Kennedy et C ^{ie}	Ligne Columbia.
Harling, Ronald et C ^{ie}	Agents généraux.
Munderloh et C ^{ie}	do do
H. G. Johnston.....	Ligne Johnston.

Tarif du fret sur le bétail.

Expéditeurs de bétail dans l'Ontario:—

Thos. O. Robson, prés. <i>Live Stock Association</i>	Sainte-Marie, Ont.
Hugh Gilchrist, secrétaire do	Montréal, Qué.
James Eakins.....	Port-Hope, Ont.
I. et E. Groff.....	Elmira, Ont.
A. Elliott.....	Kingston.
J. W. Elliott.....	do
R. Winters.....	Seaforth.
A. Rawlings.....	Forest.
McKinley, Frères.....	do
T. Conners.....	do
D. Hamilton.....	do
Frayne, Frères.....	do
E. Snell.....	Galt.
J. Brown.....	do
J. Scott.....	do
J. Coughlin (Grigg House).....	London.
Stroud et Fils.....	Hamilton.
Williams et Hall.....	Bowmanville.
J. Clegg.....	Brussels.
D. McNichol.....	Washington.
Hearn et Barbour.....	Guelph.
Robson et Sparling.....	Sainte-Marie.
J. Restorick.....	Watford.
W. C. Edwards, M.P.....	Rockland.
T. Ballantyne.....	Hensall.
Aikens et Flannigan.....	Toronto (marc. d'an.)
J. Lunnis.....	do
A. J. Thompson.....	do
J. Sheridan.....	do
J. Dunn.....	do
Harry Dean.....	do
Rogers et Halligan	do
Thomas Peers.....	do
L. Coffee	do
J. T. Gordon.....	Pilot-Mound, Man.
R. G. Robinson	Calgary, Alta.
R. Bickerdike	Montréal, Qué.
C. E. Telfer.....	do
J. Ryan.....	Lennoxville.
Lewi Delorme.....	Montréal.
A. McIntosh.....	Maisonneuve, Qué
James Kerr, 239 rue Wellington.....	Montréal.
C. Coughlin, édifice de la chambre de commerce.....	do
M. Green do do	do
W. W. Craig.....	do
W. Cunningham.....	do
W. Price.....	do
T. Luddington.....	do
Gordon et Ironsides	do
N. Kennady.....	do
J. Henry Smith	do

GEO. H. POPE,
E. B. MORGAN.

OTTAWA, 24 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe, au sujet des tarifs du fret exigés par les compagnies de steamers, j'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier j'ai été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada, et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes. Je vous serais donc très obligé si vous vouliez avoir la bonté de vous mettre en rapports avec les expéditeurs de bétail et avec les agents des compagnies de steamers faisant le transport du bétail en Europe, et vous efforcer de fixer une date convenable pour faire l'enquête à Ottawa.

Je dois ajouter que les témoignages seront pris sous serment.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M. Hugh Gilchrist, secrétaire, *Live Stock Association*.

OTTAWA, 24 septembre 1894.

MESSIEURS,—Relativement aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe, au sujet des tarifs du fret exigés par les compagnies de steamers, j'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier j'ai été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes. Je vous serais donc très obligé si vous vouliez avoir la bonté de vous mettre en rapports avec les représentants des autres compagnies de steamers faisant le transport du bétail en Europe et avec le secrétaire de la *Live Stock Association*, de Montréal, et vous efforcer de fixer une date convenable pour tenir l'enquête à Ottawa.

Je dois ajouter que les témoignages seront pris sous serment.

Bien à vous,

W^m MAGEE.

A H. et A. ALLAN,
D. TORRENCE et C^{ie}.
H. E. MURRAY et C^{ie}.
J. THOM.
R. REFORD et C^{ie}.
MCLEAN, KENNEDY et C^{ie}.
HARLING, RONALD et C^{ie}.
MUNDERLOH et C^{ie}.
H. G. JOHNSTON.

EDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

MONSIEUR,—Répondant à votre lettre n° 12105, du 24 courant:

Nous ne pouvons prendre part à l'enquête qu'on se propose de tenir sur le fonctionnement du commerce d'exportation du bétail du Canada, tant que nous ne serons pas informés qu'une plainte a été faite, et que les détails ne nous seront pas fournis.

Bien à vous,

H. E. MURRAY, *administrateur général*.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Tarif du fret sur le bétail.

MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous accusons réception de votre lettre du 25 du courant, et nous y donnerons notre meilleure attention. Nous n'avons pas entendu parler des plaintes que vous mentionnez, et nous ne pouvons nous imaginer pourquoi des plaintes seraient formulées, voyant que nos tarifs, et nous le croyons, ceux des autres lignes de steamers, ont été inférieurs à ceux qui existent dans les principaux ports américains, tandis que nos dépenses sont plus fortes à cause des règlements du gouvernement canadien. Avant de convenir de donner des renseignements (ce que nous ne sommes pas forcés de faire nous le supposons) nous aimerions à être informés de la nature exacte des plaintes formulées, afin de pouvoir les examiner et de savoir comment y répondre. Nous aimerions aussi à savoir pourquoi l'enquête est limitée aux tarifs de fret des steamers seuls, voyant que les steamers ne sont que des associés des chemins de fer pour le transport du bétail entre les points d'où le bétail est expédié en premier lieu et ceux où il est finalement vendu. Nous croyons qu'une enquête démontrerait que les chemins de fer ont eu des tarifs beaucoup plus rémunérateurs que les steamers, et qu'ils n'ont pas été entravés comme l'ont été les compagnies de steamers par les dispendieux règlements du gouvernement. Nous croyons aussi que Montréal serait le meilleur endroit pour tenir une telle enquête, les bureaux, livres, etc., des parties intéressées étant ici, et se trouvant à leur disposition pour la consultation sur un si grand nombre de questions qui surgiront inopinément si l'enquête doit être minutieuse et faire quelque bien. Les propriétaires et agents de steamers n'ont pas grand temps à perdre, et aller à Ottawa signifie passer la plus grande partie de la journée dans le train et un temps très court et très peu satisfaisant à Ottawa, sans que rien puisse être discuté à fond ou entendu.

Nous sommes, bien à vous,

ROBERT REFORD ET C^{IE}.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

13 RUE ST-JEAN, MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

CHER MONSIEUR—J'ai reçu votre lettre du 24 courant annonçant que "vous aviez été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes".

Quant aux prétendues plaintes, cela faciliterait beaucoup les choses si nous savions exactement quelles sont ces plaintes, et je serai heureux si vous vouliez bien me dire en quoi elles consistent, ces renseignements me permettraient de répondre plus facilement à ces plaintes. Je présume qu'en vertu de votre commission, en obtenant tous les faits se rapportant au commerce d'exportation des bestiaux, il sera de votre compétence d'examiner les tarifs de fret exigés par nos chemins de fer, des points de l'intérieur jusqu'à Montréal. Je considère qu'il est tout aussi important d'appeler les employés des chemins de fer que d'assigner seulement les représentants des steamers, attendu que d'après les déclarations des expéditeurs de bétail je suis d'avis que les tarifs entre les endroits de l'intérieur et Montréal sont beaucoup plus élevés, comparativement, qu'entre ces mêmes endroits de l'Ontario à un port américain, par exemple, Boston.

Quant à tenir une enquête à Ottawa, je sou mets respectueusement que Montréal est l'endroit où l'enquête devrait se faire, parce que si nous avons besoin de témoins ou de papiers dans nos bureaux, ils se trouveraient à une distance convenable.

Je suis, cher monsieur,

Bien à vous,

JAMES THOM,

Administrateur.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries.

EDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 28 septembre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre n° 12105, datée du 24 septembre 1894, dans laquelle nous remarquons que vous avez été nommé commissaire, en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier, pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada.

Quant aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe à propos des tarifs de fret exigés par les compagnies de steamers, nous désirons dire que nous ne voyons pas quelles raisons de plaintes il leur serait possible de formuler en ce qui concerne la présente année, lorsque la moyenne des tarifs exigés par les compagnies de steamers de Montréal, nous compris, depuis l'ouverture de la navigation, est de cinq chelins par tête de moins que le tarif moyen exigé entre les Etats-Unis et l'Angleterre durant la même période. Nous pouvons prouver cela par les archives conservées dans nos bureaux à Baltimore, Boston et ici.

Nous avons peu ou pas d'expérience des tarifs de fret qui ont pu être exigés à partir de Montréal dans les années passées, parce que c'est la première année que nous faisons ces opérations à Montréal.

Nous avons vu les représentants des autres compagnies de steamers, et il nous semble qu'il serait opportun d'aviser davantage les lignes intéressées sur les questions sur lesquelles elles seront appelées à rendre témoignage.

Les désavantages que subissent les lignes de Montréal comparées aux lignes faisant le même commerce aux Etats-Unis ont été pleinement exposés dans le mémoire daté du 1^{er} février 1895, adressé à l'honorable sir John Thompson par les agents de steamers intéressés, et ces désavantages existent encore.

Si vous avez besoin de quelques autres renseignements qu'il soit en notre pouvoir de vous donner, nous serons heureux de le faire.

Nous sommes, vos dévoués,

W^m JOHNSTON ET CIE, (A RESP. LIM.)

H. G. JOHNSTON, *directeur local*.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries.

MONTRÉAL, 28 septembre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu votre estimée du 24 du courant, nous informant que vous aviez été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada, et plus particulièrement sur certaines plaintes formulées par divers expéditeurs de bétail sur les tarifs excessifs exigés par les lignes de steamers pour le transport de leurs animaux de Montréal aux ports d'Europe; et nous demandant de nous entendre avec les autres compagnies de steamers ici, et essayer de fixer une date convenable pour tenir l'enquête à Ottawa.

En prenant des renseignements auprès des divers agents de steamers nous avons trouvé que vous aviez adressé à chacun d'eux une lettre semblable à celle dont nous accusons réception, et qu'un grand nombre d'entre eux prépareraient leur réponse. Voyant que les prétendues plaintes des expéditeurs devaient nécessairement être personnelles à chaque plaignant et s'appliquer à des expéditions particulières par des navires particuliers, il paraîtrait que la conduite la plus raisonnable serait que chaque agent répondît pour lui-même seul et non pas l'un pour l'autre.

Quant à nous, nous désirons dire qu'aussitôt que quelques plaintes auront été portées contre nous devant nous, et que les faits essentiels auront été prouvés à votre satisfaction, nous serons très heureux de comparaître devant vous et de vous exposer notre côté des questions en litige avec les preuves à l'appui.

Nous incluons pour votre information certaines pièces imprimées se rapportant à la question en général, et nous serions heureux de savoir si vous avez intention de

Tarif du fret sur le bétail.

faire une enquête sur toutes les questions soulevées à ce propos ou seulement sur celles qui se rapportent au coût du transport des animaux de l'intérieur en Europe.

Nous supposons qu'une enquête sur toutes les grandes questions soulevées par les expéditeurs dans leur lettre au premier février 1893, dépasserait l'étendue de votre commission.

Nous sommes vos obéissants serviteurs,

H. et A. ALLAN.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONTRÉAL, 29 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous devons accuser réception de votre lettre du 24 du courant nous avisant que vous aviez été nommé, par arrêté du conseil en date du 25 août dernier, commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur tous les faits se rapportant aux prétendues plaintes, et nous demandant de nous entendre avec les représentants des autres compagnies de steamers faisant le transport des animaux en Europe et avec le secrétaire de la *Live Stock Association* ici, dans le but de fixer une date convenable pour tenir une enquête à Ottawa, et nous notons de plus que les témoignages devront être pris sous serment.

Avant de prendre part à l'enquête, nous aimerions à connaître quelque chose des prétendues plaintes, et en quoi elles consistent, et nous aimerions de plus à savoir si les chemins de fer, qui sont si intéressés dans ce commerce, et qui ont exigé des expéditeurs des tarifs très élevés, seront compris dans l'enquête.

Il n'y a aucun doute que les tarifs de Montréal ont été depuis quelques temps beaucoup moins élevés qu'à aucun autre port sur l'Atlantique, tandis que les frais se rattachant aux règlements du gouvernement sont beaucoup plus onéreux, et le nombre des animaux qu'on a la permission de prendre est considérablement moindre.

Nous voudrions aussi savoir si notre présence à Ottawa pour les fins de cette enquête est obligatoire, et nous devons ajouter que nous sommes d'avis que l'enquête pourrait se faire ici beaucoup mieux qu'à Ottawa, car toutes les compagnies ont leurs livres et leurs papiers ici, où ils serait plus facile de les examiner si c'était nécessaire.

Bien à vous,

DAVID TORRANCE ET C^{IE},

Agents.

M^r W^m L. MAGEE, commissaire,

Dépt. de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, 2 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 29 du mois dernier, demandant des renseignements sur la nature des plaintes prétendues avoir été formulées contre les compagnies de steamers faisant le transport du bétail entre Montréal et l'Europe, et en réponse je vous inclus un exemplaire du bill présenté au parlement à la dernière session par M. Mulock, et intitulé "Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail", dont le préambule dit que par suite des coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur le bétail a généralement été excessif et toujours incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs mais aussi à ceux du commerce de tout le pays.

L'enquête se fera à Ottawa, mais la présence ne sera pas forcée, parce qu'on considère que si les affaires dont on se plaint sont quelque peu fondées les parties intéressées n'auront pas besoin d'être forcées d'y assister.

Je serai heureux de recevoir de nouvelles lettres de vous et de savoir si vous avez eu quelques communications de la part du secrétaire de la *Live Stock Association* sur ce sujet.

Je suis messieurs,
Votre obéissant serviteur,

W^m L. MAGEE.

D. TORRANCE et C^{ie},
WM. JOHNSTON et C^{ie},
ROBERT REFORD et C^{ie},
M. JAMES THOM,
M^r H. E. MURRAY.

Montréal, P. Q.

OTTAWA, 2 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 29 du mois dernier, demandant des renseignements sur la nature des plaintes prétendues avoir été formulées contre les compagnies de steamers faisant le transport du bétail entre Montréal et l'Europe, et en réponse je vous inclus un exemplaire du bill présenté au parlement à la dernière session par M. Mulock et intitulé "Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail", dont le préambule dit que par suite des coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et toujours incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs mais aussi à ceux du commerce de tout le pays.

L'enquête se fera à Ottawa, mais la présence se sera pas forcée, parce qu'on considère que si les affaires dont on se plaint sont quelque peu fondées les parties intéressées n'auront pas besoin d'être forcées d'y assister.

Je vous suis obligé pour les imprimés transmis, et je partage votre opinion que les grandes questions soulevées par les expéditeurs dans leur lettre au premier ministre en date du 1er février 1893, dépasse l'étendue de l'enquête proposée.

Bien à vous,

WM. L. MAGEE.

MM. H. ET A. ALLAN, agents de steamers, Montréal, P. Q.

BILL.

ACTE CONCERNANT LE TARIF DU FRET TRANSATLANTIQUE SUR LE BÉTAIL.

CONSIDÉRANT que l'élevage du bétail pour l'exportation du Canada au Royaume-Uni a pris de grandes proportions et constitue aujourd'hui l'une des principales industries canadiennes; et considérant que le transport de ce bétail est presque entièrement restreint à la route du Saint-Laurent; et considérant que, par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs, mais aussi à ceux du commerce de tout le pays; et considérant que, pour prévenir un plus grand préjudice aux intérêts du public et pour encourager l'industrie de l'élevage du bétail, il est nécessaire de mettre un terme à ces taux excessifs de fret et à leur accroissement inattendu. A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le gouverneur en conseil fixera au besoin le tarif du fret qui pourra être exigé ou recouvré pour le transport du bétail entre les ports du Canada et ceux du Royaume-Uni.

Tarif du fret sur le bétail.

2. En fixant ce tarif, l'on devra tenir compte des intérêts des personnes engagées dans l'industrie de l'élevage du bétail aussi bien que de celles qui sont intéressées dans le commerce du transport.

3. Avant d'établir ou de modifier ce tarif, il devra être fourni à tous les intéressés l'occasion de faire des représentations au gouverneur en conseil au sujet de ce tarif.

4. L'arrêté en conseil fixant ce tarif désignera une date à laquelle il entrera en vigueur et sera publié dans la *Gazette du Canada*; et le tarif ainsi fixé sera le seul exigible ou recouvrable pour le transport du bétail comme susdit, jusqu'à ce qu'il soit modifié par un arrêté en conseil publié de la même manière.

5. Personne ne pourra, au nom d'aucun navire, ou d'aucun patron de navire, ou de qui que ce soit ayant possession, commandement ou contrôle d'aucun navire, ou au nom de qui que ce soit étant propriétaire, armateur ou créancier hypothécaire d'un navire, ou autrement intéressé dans un navire, stipuler d'autres taux pour le transport du bétail comme susdit, supérieurs à ceux fixés par arrêté du conseil.

6. Personne ne fera aucun contrat pour louer de l'espace dans un navire pour le transport de bestiaux comme susdit sans en même temps mentionner dans ce contrat le taux du fret exigible pour ce transport.

7. Personne ne chargera ou n'autorisera de charger ou garder à bord d'un navire aucun bétail destiné à être transporté par ce navire d'un port du Canada à un port du Royaume-Uni, à moins qu'il n'ait été passé un contrat par lequel il sera stipulé qu'aucun taux de fret pour le transport de ce bétail ne sera exigible ou recouvrable supérieur au taux fixé comme susdit.

8. Nulle personne comme susdit ne devra, soit directement, soit indirectement, recevoir aucune somme en sus du montant mentionné au contrat pour le transport du bétail mentionné dans le contrat; et tous deniers directement ou indirectement payés à l'égard de bestiaux transportés ou destinés à être transportés comme susdit seront réputés avoir été payés à compte des taux convenus.

9. Aucun préposé des douanes ne donnera de congé à un navire ayant du bétail à bord pour être transporté à un port du Royaume-Uni, à moins qu'il ne se soit convenu que les dispositions du présent acte à l'égard du fret sur ce bétail ont été suivies.

10. Le Gouverneur en conseil pourra établir des règles et règlements pour la gouverne des préposés des douanes dans l'exécution de leurs devoirs en vertu de l'article précédent.

11. Tout individu comme susdit qui, au nom d'un navire, ou d'un patron de navire, ou de qui que ce soit ayant possession, commandement ou contrôle d'un navire, ou au nom de qui que ce soit étant propriétaire, armateur ou créancier hypothécaire d'un navire, ou ayant quelque intérêt dans un navire, stipulera dans un contrat des taux de fret pour le transport de bestiaux comme susdit supérieurs à ceux fixés par arrêté en conseil comme susdit, ou qui louera de l'espace dans un navire pour le transport de bestiaux comme susdit sans en même temps stipuler dans le contrat le prix du fret pour ce transport, ou qui chargera ou permettra de charger ou de garder à bord d'un navire des bestiaux destinés à être transportés par ce navire à quelque port du Royaume-Uni comme susdit, sans avoir au préalable passé un contrat par lequel le taux du fret exigible ou recouvrable pour le transport de ces bestiaux ne sera pas limité à un taux fixé ne dépassant pas le tarif établi par arrêté en conseil comme susdit,—ou qui, directement ou indirectement, recevra sciemment quelque somme pour le transport de bestiaux comme susdit, lorsque cette somme avec toute autre somme reçue ou à recevoir pour le même compte dépassera le prix exigible ou recouvrable en vertu des prescriptions du dit arrêté en conseil,—sera coupable d'un acte criminel; et le navire sera aussi passible d'une amende de cinq mille piastres, et pourra être saisi et retenu par tout employé supérieur des douanes en quelque temps et lieu qu'il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de saisie aient été payés.

12. Aucune poursuite en vertu du présent acte ne sera intentée sans le consentement du ministre de la marine et des pêcheries.

13. Outre les peines et amendes susdites, tout individu trouvé coupable comme susdit sera passible d'une amende de pas moins du double de la somme perçue ou demandée comme fret, selon le cas, en sus du prix autorisé comme susdit, laquelle amende sera remise à l'expéditeur des bestiaux au sujet desquels ce surplus aura été payé ou demandé; et, sauf cette restriction, toutes les amendes recouvrées sous l'empire des dispositions du présent acte seront versées à la caisse du ministre des finances et receveur général, et formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

MONTRÉAL, 3 octobre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu ce matin votre lettre du 2 du courant sur ce sujet.

Dans notre lettre du 28 du mois dernier, nous n'avons pas demandé "de renseignements plus précis sur les prétendues plaintes formulées contre les compagnies de steamers". Il est probable qu'un ou plusieurs de nos voisins ont pu demander cela et dans ce cas cette partie de votre lettre répond plutôt à leurs demandes qu'aux nôtres.

Nous notons que quelques-unes des allégations contre nous sont que nous avons formé une coalition avec les autres agents de steamers de cette ville; que nos tarifs de fret sont en général excessifs et en tout temps incertains; et que cela a gravement nui au commerce du pays.

Aussitôt que ces accusations ou d'autres auront été portées contre nous et qu'on aura apporté des preuves à l'appui, nous serons prêts à comparaître devant vous et vous exposer notre côté de la question en litige.

Nous demeurons vos obéissants serviteurs,

H. ET A. ALLAN.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

13 RUE SAINT-JEAN, MONTRÉAL, 4 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 2 du courant renfermant un exemplaire d'un bill présenté au parlement à sa dernière session par M. Mulock, intitulé "Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail".

L'accusation "Considérant que par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain".

A ce qui précède, je dois offrir une dénégation générale quant à son exactitude. Si des accusations spéciales doivent être portées contre notre compagnie, nous serons prêts à les réfuter aussitôt qu'elles auront été formulées. En attendant, nous ne considérons pas que les accusations soient basées sur des faits, et par conséquent nous ne nous proposons pas d'aller à Ottawa.

Nous n'avons eu aucune communication avec le secrétaire de la *Live Stock Association*.

Nous sommes, cher monsieur, bien à vous,

JAMES THOM, *administrateur*.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, 5 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 3 courant et je prends note de ce que vous dites au sujet de votre consentement à comparaître et à répondre à toutes accusations formulées contre vous, lorsque des témoignages dignes de foi auront été donnés à l'appui de ces accusations.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

MM. H. et A. ALLAN, propriétaires de steamers, Montréal.

Tarif du fret sur le bétail.

OTTAWA, 5 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 24 septembre dernier, au sujet de l'enquête projetée sur de prétendues plaintes formulées contre les compagnies de steamers à propos des tarifs du fret transatlantique sur le bétail, je vous inclus aujourd'hui, pour l'information de l'association, un exemplaire du bill présenté au parlement à sa dernière session par M. Mulock, dont le préambule dit que par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux de fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain.

Je serai heureux d'entendre dire par vous, lorsqu'il vous conviendra, si l'association a quelques preuves à donner sur ce sujet, et si quelque arrangement a été fait pour fixer la date où se fera l'enquête.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M. HUGH GILCHRIST, secrétaire, *Live Stock Association*, Montréal.

MONTRAL, 4 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre du 2, renfermant un exemplaire du bill proposé par M. Mulock au sujet du tarif du fret transatlantique sur le bétail. Ils recevront toute notre attention. Nous avons naturellement eu connaissance de ce bill, mais nous ne l'avions pas encore vu, parce que nous supposions que c'était un simple truc d'élection pour obtenir des votes, et nous ne pouvons supposer que le gouvernement a sérieusement intention d'étudier ce bill, même en supposant qu'il y ait des motifs de plaintes, qui n'existent pas.

Il nous semble qu'on pourrait tout aussi bien adopter des bills pour régler le prix du blé, du porc, des loyers, et toutes autres choses ayant une valeur sur le marché! Une semblable mesure serait peut-être possible en Chine, mais certainement pas au Canada ou dans aucune colonie britannique. Nous avons assurément le droit d'obtenir le prix le plus élevé que nous pouvons pour l'espace dans nos navires, et les expéditeurs de bétail ne sont pas forcés de le prendre s'ils ne le veulent pas. Si une telle loi était possible, tous les expéditeurs de grain, de farine, de planches, de pommes, etc., voudraient faire adopter une loi semblable en leur faveur et les navires seraient simplement obligés de cesser de naviguer, comme ils seront probablement obligés de le faire en tous cas à cause des tarifs peu rémunérateurs qui existent aujourd'hui et qui ont existé depuis quelques temps. De plus il n'y a absolument aucun fondement à l'assertion que nous avons exigé et que nous exigerons des tarifs excessifs; il n'y a non plus, et il n'y a eu depuis des années, aucune coalition pour élever et maintenir les tarifs, de la part des propriétaires de navires, et le commerce du bétail, pas plus que les intérêts des cultivateurs ou du commerce du pays, n'ont été aucunement lésés. Toutes ces assertions sont entièrement fausses. Au contraire, dans les deux dernières années nous avons accepté des tarifs souvent de beaucoup inférieurs à ceux qui existaient dans les principaux ports américains, avec de forts décomptes résultant des règlements que nous impose le gouvernement canadien, comme par exemple de placer des évents pour la ventilation dans les navires, de donner inutilement plus d'espace aux taureaux, et autres choses dont sont exemptés les navires qui font le service des ports américains.

Les tarifs du fret dans les deux dernières années n'ont pas atteint en moyenne 50 chelins par tête—nous croyons plus près de 40 chelins,—et nous croyons que c'est un tarif excessivement bas, trop bas pour faire des bénéfices, et plus bas que celui qu'on exige pour presque tous les autres frets. Une tête de bétail occupe 200 pieds cubes. Sur le fret de 50 chelins il faut retrancher les frais d'aménagement, disons 10 chelins; frais des bouviers et contremaîtres, transportés en Angleterre, et leur retour, au moins 3 chelins par tête de bétail; l'embarquement et le débarquement, le nettoyage du steamer, et autres menus frais, 2 chelins par tête, ou 20 chelins par tête en tout, laissant au steamer 30 chelins net par tête pour transporter le bétail à 3,000 milles.

Deux cents pieds cubes, l'espace occupé par une tête de bétail, équivalent à 5 tonnes cubes—40 pieds à la tonne, de sorte que le steamer n'a qu'un équivalent de 6 chelins par tonne. Nous comprenons que le taux pour le bétail entre l'Irlande et l'Angleterre, 40 ou 50 milles—aucun aménagement nécessaire et pas de fourrage à transporter—est de 10 à 12 chelins et 6 pence par bête, et 15 chelins du Danemark, 200 à 300 milles.

Les chemins de fer canadiens de plus reçoivent proportionnellement des taux beaucoup plus élevés que les steamers, et se coalisent pour maintenir les tarifs élevés, et les ont maintenus et les augmentent constamment; pourquoi ne sont-ils pas compris dans le bill de M. Mulock.

Oui; les tarifs sont très incertains, de même que toutes les autres choses affectées par la hausse et la baisse du commerce et des marchés, mais les compagnies de steamers doivent être prises en pitié, et non blâmées, pour cette incertitude. Elles établiraient volontiers, comme les chemins de fer, un tarif annuel pour le bétail—et chaque éleveur et expéditeur du Canada peuvent aujourd'hui, et ont pu dans les années passées rétablir un tarif positif et fixe pour toutes leurs expéditions du 1^{er} mai au 1^{er} décembre. Ils ne l'ont pas fait parce qu'ils désiraient courir la chance de voir baisser les tarifs—et attraper ainsi les steamers, comme ils ont souvent réussi—bien plus souvent que les steamers les ont attrapés par une hausse.

Le bill veut imposer une pénalité pour toute infraction de la loi par les steamers qui accepteront des taux plus élevés que ceux fixés par la loi, mais il n'y a aucune pénalité contre l'expéditeur qui casse les prix et expédie son bétail au dépens du tarif établi par la loi. Voilà un bel exemple de justice.

Nous présumons que ce bill de M. Mulock est simplement destiné à faire du capital pour lui-même et pour son parti aux prochaines élections, et nous aimerions à aider le gouvernement à déjouer cette tactique, et nous n'avons pas le temps d'aller et de rester à Ottawa pendant un temps illimité, et cette enquête, si elle se fait même avec une véritable apparence d'affaires, prendrait des semaines, une enquête faite sans soin et d'une manière inefficace pourrait faire beaucoup de tort à nos opérations, en laissant circuler au loin de faux rapports et aussi aider M. Mulock,—une enquête soignée ici, pourrait faire du bien si elle était faite après la clôture de la navigation, disons en décembre; nous n'avons pas le temps de nous en occuper avant ce temps.

Nous n'avons reçu aucune communication du secrétaire de la *Live Stock Association*, et nous ne nous intéresserons à aucune enquête qui ne comprendra pas les chemins de fer et les autres intéressés dans le transport et la manipulation du bétail d'exportation. Nous voulons que tous les faits soient connus, afin d'y apporter les remèdes convenables—si c'est nécessaire.

Nous sommes, bien à vous,

ROBERT REFORD ET CIE.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

ST-MARY'S, 13 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Une communication a été envoyée à H. Gilchrist, secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*, mais comme ce gentleman est au Manitoba depuis quelques temps les communications m'ont été adressées. Elles ont rapport aux tarifs du fret transatlantique sur le bétail; j'ai parlé à plusieurs membres du conseil exécutif qui font le commerce d'exportation, et nous avons décidé de convoquer une réunion du comité bientôt, et de lui exposer l'affaire.

Ceux que j'ai vu ont cru que le meilleur temps pour faire l'enquête serait après la clôture de la navigation. Cependant, nous nous mettrons en rapport avec vous aussitôt après notre réunion, et dans l'intervalle nous pourrions nous entendre avec les agents des steamers pour fixer une époque satisfaisante.

Je suis, sincèrement à vous,

T. O. ROBSON, *président*.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Tarif du fret sur le bétail.

OTTAWA, 15 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 13 du courant au sujet des tarifs du fret sur le bétail, et disant que vous aviez parlé à plusieurs membres du conseil exécutif qui font le commerce d'exportation, et que vous aviez décidé de convoquer une réunion du comité bientôt, mais que vous croyiez que le meilleur temps pour faire l'enquête serait après la clôture de la navigation; et en réponse je dois vous informer que je partage parfaitement votre opinion que le meilleur temps pour tenir l'enquête serait après la clôture de la navigation.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M^r T. O. ROBSON, président de la *Dominion Live Stock Association*, St-Mary's.

OTTAWA, 30 novembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 13 du mois dernier, au sujet des tarifs du fret sur le bétail, dans laquelle vous dites que vous avez parlé à des membres du comité exécutif qui font le commerce d'exportation, et que vous aviez conclu que le meilleur temps pour tenir une enquête serait après la clôture de la navigation, je dois vous informer que vu que les expéditions de bétail ont cessé, je serais très obligé si les expéditeurs veulent fixer une date pour tenir l'enquête à Ottawa.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M^r T. O. ROBSON, président de la *Live Stock Association*, St-Mary's.

OTTAWA, 30 novembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à une lettre reçu de M^r T. O. Robson, président de la *Live Stock Association*, de Montréal, du 13 du mois dernier, au sujet des tarifs sur le bétail, dans laquelle il dit qu'il a parlé à plusieurs membres du comité exécutif qui font le commerce d'exportation, et qu'ils avaient conclu que le meilleur temps pour tenir l'enquête serait après la clôture de la navigation, je dois vous informer que vu que les expéditions de bétail ont cessé, je serais bien obligé si les expéditeurs de bétail voulaient fixer une date pour tenir l'enquête à Ottawa.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M. HUGH GILCHRIST, secrétaire de la *Live Stock Association*, Montréal.

ST-MARY'S, 3 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 30 du courant, et en réponse je vous dirai que j'ai convoqué le comité exécutif de la *Live Stock Association* pour vendredi prochain, le 7 décembre, à laquelle réunion l'affaire à propos de laquelle vous m'avez écrit, savoir, les tarifs océaniques, sera étudiée et qu'une époque sera désignée afin que les exportateurs puissent vous rencontrer à Ottawa.

Notre secrétaire vous communiquera de suite le résultat de notre réunion.

Bien à vous,

T. O. ROBSON,
Président, *D.L.S.A.*

M^e W^m L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

“DOMINION LIVE STOCK ASSOCIATION”, BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 3 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, je dois vous informer que l'assemblée annuelle de cette association aura lieu à l'hôtel Albion, Toronto, le vendredi, 7 du courant, à deux heures de l'après-midi, et le sujet mentionné dans votre lettre sera soumis à l'assemblée. Nous serons heureux que vous y assistiez si cela vous convient.

Le président m'a demandé de vous prier de vouloir bien envoyer une copie de la commission, afin que l'assemblée puisse voir sur quels sujets portera l'enquête.

Veillez l'adresser à Toronto aux soins de M^r A. J. Thompson, exportateur de bétail, et j'aurai le document à l'assemblée.

Aussitôt qu'une date aura été fixée pour l'enquête, je vous la ferai connaître.

Bien à vous,

H. GILCHRIST,
Secrétaire.

M^r W^m L. MAGEE, département de la marine, Ottawa, Canada.

OTTAWA, 4 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 3 du courant, m'informant que vous aviez convoqué le conseil exécutif de la *Live Stock Association* pour le 7 du courant, et en réponse je dois vous dire que j'ai écrit aujourd'hui au secrétaire de l'association pour lui transmettre une copie de la commission.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE,

M^r T. O. ROBSON, président, *Live Stock Association*, St-Mary's, Ontario.

OTTAWA, 4 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 3 du courant, m'informant que l'assemblée annuelle de l'association aura lieu à Toronto, le 7 du courant, et qu'on y décidera la question de fixer une date pour tenir l'enquête dont il est parlé dans la correspondance antérieure.

Je vous remercie de votre bonne invitation d'assister à l'assemblée de l'association, mais je regrette que mes fonctions officielles m'empêchent de m'accorder ce plaisir.

Je vous inclus une copie de la commission que vous m'avez demandée.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M^r H. GILCHRIST, secrétaire, *Dominion Live Stock Association*.

OTTAWA, 18 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 3 du courant au sujet de l'enquête à faire sur la question des tarifs de fret sur le bétail, je dois vous prier de vouloir bien m'informer si l'association a fixé une date pour tenir l'enquête en question.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M^r H. GILCHRIST, secrétaire, *Live Stock Association*, Montréal, P. Q.

Tarif du fret sur le bétail.

“DOMINION LIVE STOCK ASSOCIATION,” BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 26 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 du courant, je dois vous informer que l'assemblée annuelle a nommé un comité qui a été chargé de fixer une date, et de suggérer la ligne de conduite à suivre et nommer les personnes qu'il serait bon d'appeler à rendre témoignage. On avait intention de désigner une date vers le milieu de janvier. Aussitôt que j'aurai reçu des instructions définitives je vous les communiquerai.

Bien à vous,

H. GILCHRIST,
Secrétaire.

M. W^m L. MAGEE, Ottawa, Ont.

OTTAWA, 28 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 26 du courant, m'informant que l'association à son assemblée annuelle avait nommé un comité pour décider la ligne de conduite à suivre et fixer une date pour l'enquête à faire sur les tarifs du fret sur le bétail, et qu'aussitôt que vous auriez reçu des instructions définitives vous me les communiqueriez.

Je serai heureux de recevoir de vos nouvelles aussitôt que vous aurez reçu de nouvelles instructions sur le sujet.

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

M^r H. GILCHRIST, secrétaire,

Dominion Live Stock Association, Montréal, P. Q.

(Lettre imprimée.)

“DOMINION LIVE STOCK ASSOCIATION,” BUREAU DU SECRÉTAIRE.
MONTRÉAL, 12 janvier 1895.

A une assemblée du comité exécutif de cette association tenue à Toronto, le 11 du courant, la résolution suivante a été unanimement adoptée :—

“Que ce comité est d'avis qu'il n'est pas nécessaire dans l'intérêt du commerce de bétail sur pied du Canada, que cette association, telle qu'actuellement constituée, continue d'exister, et recommande fortement de la dissoudre; et le secrétaire est par le présent autorisé à convoquer une réunion de l'association à une date rapprochée dans le but d'étudier et d'approuver cette recommandation si elle le juge opportun.

Il est de plus résolu, et ce comité recommande que tous les fonds maintenant sous le contrôle de l'association ou du comité, ainsi que les livres de minutes et autres livres, formules et papeterie, soient remis entre les mains de F. Hunnisett, de Toronto, pour les administrer pour le bénéfice de tous les intéressés, ou selon que l'association pourra déterminer à son assemblée.”

Vous êtes instamment prié d'assister à une assemblée générale spéciale de l'association à l'hôtel Albion, Toronto, mardi le 22 du courant, à 1 heure de l'après-midi, pour discuter la résolution ci-dessus.

Fidèlement à vous,

H. GILCHRIST,
Secrétaire.

PARC À BESTIAUX DU GRAND-TRONC,
MONTRÉAL, 6 mars 1895.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu instruction d'un certain nombre de personnes qui étaient membres de cette association de vous informer qu'elles n'ont aucunement retiré leurs accusations contre les compagnies de steamers qui transportent

le bétail entre ce port et les ports britanniques. Ils ont vu dans les journaux une affirmation disant que l'association n'avait pas comparu devant le commissaire et que celui-ci avait fait un rapport dans ce sens au gouvernement. Ils disent que c'est une erreur, parce qu'aucun des exportateurs de bétail n'avait reçu avis de cette enquête et n'avait été assigné à comparaître. Ils désirent que je vous informe qu'ils sont pleinement persuadés qu'ils peuvent prouver toutes les accusations contenues dans leur manifeste du 11 avril 1894. J'ai compris qu'ils désiraient faire reprendre cette enquête (s'il y en a eu une). Si c'est possible de la rouvrir, je suggérerais d'assigner les personnes suivantes à rendre témoignage : Thos Crawford, Jno. Dunn, A. J. Thompson, Toronto, Ont. ; R. Bickerdike, C. Coughlin, Montréal. Je vous transmets sous ce pli une lettre de M. Crawford qui vous fera voir les opinions sur cette affaire. Si elle ne vous est pas utile, veuillez me la renvoyer. Le manifeste que je viens de mentionner pourrait suggérer d'autres personnes qu'il serait peut-être bon d'appeler à rendre témoignage.

J'espère qu'on pourra leur donner une occasion de prouver ces accusations.

Respectueusement soumis,

H. GILCHRIST

Ex-sec. D. L. S. A.

P. S.—La lettre ci-incluse marquée B m'a été régulièrement adressée, mais comme il y avait quelques personnes qui croyaient que l'enquête ne pourrait faire que peu de bien elle n'a pas été expédiée, à cause de l'état incertain dans lequel se trouvait alors l'association. C'est la liste des témoins suggérés par le comité.

Je biffe mon propre nom.

H. G.

W^m L. MAGEE, département de la marine, Ottawa.

B.

TORONTO, 11 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Le comité nommé à l'assemblée générale de l'association au sujet des tarifs océaniques s'est réuni aujourd'hui, et a décidé que vous donneriez avis au comité nommé par le gouvernement pour faire une enquête sur les tarifs océaniques, qu'une réunion de ces comités soit convoquée entre le 1^{er} et le 15 janvier 1895, pour entendre les témoignages sur le sujet, et que les messieurs ci-dessous nommés soient assignés à comparaître pour rendre témoignage :

M. C. Coughlin,

M. Robert Bickerdike, Montréal ;

M. A. J. Thompson,

M. John Dunn, Toronto ;

M. John Coughlin, London ou Saint-Thomas ;

M. J. W. Elliot, Kingston ;

M. John Scott, Galt ;

M. John Brown, Galt ;

M. A. Rowlings, Forest.

Fidèlement à vous,

THOMAS CRAWFORD.

M^r H. GILCHRIST, secrétaire, *Dominion Live Stock Association*, Montréal.

Tarif du fret sur le bétail.

OTTAWA, 8 mars 1895.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu votre lettre du 6 du courant, disant que vous aviez reçu instruction d'un certain nombre de personnes qui était ci-devant membres de la *Dominion Live Stock Association*, de m'informer qu'elles n'avaient aucunement retiré leurs accusations contre les compagnies de steamers qui transportent le bétail entre Montréal et les ports britanniques, et qu'elles avaient vu dans les journaux des affirmations disant que l'association n'avait pas comparu devant le commissaire et que ce dernier avait fait un rapport dans ce sens au gouvernement. De plus, qu'ils sont parfaitement prêts à prouver toutes les accusations contenues dans leur manifeste du 11 avril 1894, et que vous avez compris qu'ils désiraient faire rouvrir l'enquête, et que s'il était possible de le faire, vous suggéreriez d'appeler certains gentlemen à rendre témoignage.

Je remarque aussi que vous dites que la lettre marquée B, datée du 11 décembre 1894, vous avait été envoyée, mais que vu qu'il y avait quelques expéditeurs de bétail, membres, je présume, de l'association, qui croyaient que l'enquête ne pourrait faire que peu de bien, vous ne me l'aviez pas envoyée, à cause de l'état incertain dans lequel se trouvait alors l'association.

En réponse, je dois dire, comme vous le savez, que je n'ai pas correspondu individuellement avec les expéditeurs de bétail, mais que j'ai correspondu avec vous et avec M. Robson, le président de l'association, et si les expéditeurs de bétail qui vous donnent maintenant instruction de m'écrire ignoraient le fait que j'avais les moyens de faire l'enquête, les raisons de ce manque d'avis peuvent être plus facilement expliquées par vous et par le président que par moi.

Quant au manifeste du 11 avril 1894, je dois dire que je n'en connais rien. Je n'ai jamais vu de copie de ce manifeste, bien que j'eusse été content d'en recevoir une.

Quant à leur désir de rouvrir l'enquête, je dois dire qu'ayant attendu très longtemps que l'association nommât une délégation de ses membres pour comparaître devant moi, et me fournir les preuves qu'ils avaient à donner, et ayant remarqué que l'association était sur le point de se dissoudre, et pour des raisons relatives à l'impression de mon rapport et de son dépôt devant le parlement, j'ai jugé à propos de ne pas laisser l'affaire plus longtemps ouverte, et je suis d'opinion que lorsque j'ai clos et présenté mon rapport au ministre de la marine et des pêcheries, j'ai remis les pouvoirs que je pouvais avoir comme commissaire, et je suis par conséquent incapable de rouvrir l'affaire. Comme je l'ai dit plus haut, la correspondance s'est faite entre vous, le président de l'association et moi, et je suis porté à croire que vous conviendrez avec moi que si les expéditeurs de bétail prennent connaissance de la correspondance, ils verront sur qui retombe la faute dans cette affaire.

A votre demande je vous renvoie les documents inclus. Je serai heureux de savoir s'il y a quelque espoir de réorganiser l'association ?

Bien à vous,

W^m L. MAGEE.

H. GILCHRIST, ex-secrétaire, *Dominion Live Stock Association*, Montréal.

SUPPLÉMENT

DU

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1894.

M A R I N E

RAPPORTS

DU

PRÉSIDENT DU CONSEIL

D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR

DES

COMMISSAIRES DE HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES, BELLEVILLE, SYDNEY-NORD ET PICTOU

DES

COMMISSAIRES DES PILOTES, DES MAITRES DE HAVRES ET DES PRÉPOSÉS À
L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS,
AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS

Jusqu'au 31e jour de décembre 1894

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT



O T T A W A

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

1895

Inspection des bateaux à vapeur.

OTTAWA, 26 mai 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine, pour l'année 1894. Ce supplément contient le rapport de la marine marchande, l'inspection des bateaux à vapeur, et une statistique des naufrages et accidents; une liste des certificats accordés aux mécaniciens des bateaux à vapeur et aux capitaines et seconds; les rapports des commissaires de havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord; le rapport du maître de havre d'Halifax; une liste des maîtres de havres; les rapports des maîtres de havres généralement; les rapports des commissaires de pilotage; les rapports des gardiens de port, et une liste des préposés à l'engagement des matelots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

WM SMITH,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

B.

	PAGE.
Baie Glacée, commission de pilotage de la.....	180
Bathurst, commission de pilotage de, rapport de la.....	195
Belleville, commissaires du havre de, rapport des.....	117
Burrard-Inlet, gardien de port de, rapport du.....	250

C.

Cap-Hopewell, N.-B., gardien de port de, rapport du.....	243
Caraquette, commission de pilotage de, rapport de la.....	197
Certificats des capitaines et seconds—	
de capacité, long cours et étranger.....	255
de capacité, intérieur et cabotage.....	257
de service, do.....	261
Charlotte, commission de pilotage du comté de, rapport de la.....	205
Chatham, N.-B., gardien de port de, rapport du.....	240
Commissaires de havres, rapport des—	
Belleville.....	117
Montréal.....	66
Pictou, N.-E.....	133
Québec.....	104
Sydney-Nord.....	128
Toronto.....	97
Trois-Rivières.....	122
Commission de pilotage, rapport de la—	
Baddeck.....	220
Baie-Glacée.....	180
Baie-Verte.....	221
Bathurst.....	195
Caraquette.....	197
Comté de Charlotte, N.-B.....	205
Comté de Prince, I.P.-E.....	218
Crapaud, I.P.-E.....	208
Harvey.....	217
Halifax.....	173
Louisbourg.....	184
Miramichi.....	200
Montréal.....	144
Nanaimo.....	210
Pictou.....	185
Pugwash.....	187
Québec.....	155
Richibouctou.....	218
Saint-Jean, N.-B.....	176
Shédiac.....	207
Sydney-Nord.....	188
Tatamagouche.....	222
Victoria et Esquimalt.....	214
Westminster et Yale.....	211
Crapaud, I.P.-E., commission de pilotage de, rapport de la.....	208

E.

Engagement et congé des matelots.....	140
---------------------------------------	-----

G.

PAGE.

Gardiens de port, rapport des—

Annapolis, N.-E.	230
Burrard-Inlet, C.-B.	250
Cap-Hopewell, N.-B.	243
Chatham, N.-B.	240
Halifax.	231
Hillsborough.	242
Ile du Prince-Edouard.	249
Moncton.	244
Montréal.	223
Nanaimo, C.-B.	254
Newcastle, N.-B.	245
Pictou, N.-E.	233
Port-Hastings.	234
Port-Hawkesbury.	235
Port-Mulgrave, N.-E.	237
Québec.	227
Richibouctou, N.-B.	246
Rimouski.	229
Shédiac.	248
St.-Andrews, N.-B.	247
South-Bar, N.-E.	241
Sydney.	238
Sydney-Nord.	232
Victoria.	253
Yarmouth.	237

H.

Halifax, commission de pilotage d', rapport de la.	173
Halifax, gardien de port d', rapport du.	231
Hillsborough, N.-B., gardien de port de, rapport du.	242

I.

Inspection de: bateaux à vapeur—

Bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest et Huron, inspectés, par John Dodds.	1
do do Jas Johnston.	5
do do Thos Harbottle, inspecteur des coques.	8
do Ontario-Ouest, etc., non inspectés.	4
do do coques.	10
do Ontario-Est, inspectés par Edward Adams.	11
do do do Thos Donnelly.	15
do do non inspectés par Edward Adams.	14
do do do Thos Donnelly.	15
do division de Montréal, inspectés par William Laurie.	16
do do non inspectés par William Laurie.	20
do division de Québec, inspectés par Jos. Samson.	21
do division de Québec et Montréal, inspectés par Pierre Brunelle, inspecteur de coques.	25
do division de Québec, non inspectés par Jos. Samson.	24
do division de Québec et Montréal, non inspectés par Pierre Brunelle.	28
do division des provinces maritimes, inspectés par Douglas Stevens.	29
do do do W. L. Waring.	37
do do do S. R. Hill, inspecteur des coques.	32
do do non inspectés par Douglas Stevens.	31
do do do S. R. Hill.	35
do do do I. J. Olive.	40
do do inspectés par I. J. Olive.	39

Inspection des bateaux à vapeur.

	PAGE
Bateaux à vapeur, division des provinces maritimes, inspectés par W. L. Waring.....	36
do do non inspectés par W. L. Waring.....	38
do division du Manitoba et du Nord-Ouest, inspectés par Chs E. Robertson.....	46
do do non inspectés par Chas E. Robertson..	47
do division de la Colombie-Britannique, inspectés par J. A. Thompson.....	41
do do do R. Collister ..	44
do do non inspectés par J. A. Thompson.....	43
do do non inspectés par R. Collister.....	45
do ajoutés à la flotte canadienne dans la division d'Ontario-Ouest et Huron, par John Dodds.....	51
do do dans Ontario-Ouest, inspectés par Jas Johnston.	50
do do dans Ontario-Ouest, inspectés par Thos Harbottle, inspecteur de coques.....	52
do do dans Ontario-Est, inspectés par Edward Adams..	53
do do do inspecté par Thos Donnelly ..	54
do do division de Montréal, inspectés par Wm Laurie.	55
do do division de Québec, inspectés par Jos. Samson et P. Brunelle.....	56
do do dans les provinces maritimes, inspectés par Douglas Stevens.....	57
do do dans les provinces maritimes, inspectés par W. L. Waring.....	59
do do dans les provinces maritimes, inspectés par S. R. Hill.....	58
do do dans les provinces maritimes, inspectés par I. J. Olive.....	60
do do dans la Colombie-Britannique, inspectés par J. A. Thompson	61
do do dans la Colombie-Britannique, inspectés par C. Collister.....	62
do do dans le Nord-Ouest, inspectés par C. E. Robert- son.....	63
do déséparés et impropres au service.....	48
L.	
Liste des certificats accordés aux mécaniciens.....	64
Louisbourg, commission de pilotage de, rapport de la.....	184
M.	
Mâitres de havres, liste des, et ports proclamés.....	135
Mécaniciens, liste des certificats de capacité accordés aux.....	64
Miramichi, commission de pilotage de, rapport de la.....	200
Montréal do do	144
Montréal, commissaires du havre de, rapport des.....	66
Montréal, gardien de port de, rapport du.....	223
Moncton do do	244
N.	
Nanaïmo, commission de pilotage de, rapport de la.....	210
Nanaïmo, C.-B., gardien de port de, rapport du.....	254
Naufrages et accidents—	
Navires de long cours.....	264
do de l'intérieur.....	272
Supplément.....	269
Newcatsle, N.-B., gardien de port de, rapport du.....	245
P.	
Pictou, commissaires du havre de, rapport des.....	135

	PAGE.
Q.	
Québec, commissaires du havre de, rapport des.....	104
Québec, commission de pilotage de, rapport de la.....	155
Québec, gardien de port de, rapport du.....	227
R.	
Richibouctou, gardien de port de, rapport du.....	246
Rimouski do do	229
S.	
Saint-André, N.-B., gardien de port de, rapport du.....	247
Saint-Jean, N.-B., commission de pilotage.....	176
Sainte-Marie et Liscombe, commission de pilotage.....	193
Shédiac, commission de pilotage.....	207
South-Bar, N.-E., gardien de port de, rapport du.....	241
Sydney, commission de pilotage de, rapport de la.....	188
Sydney, gardien de port de, rapport du.....	238
Sydney-Nord, commissaires du havre de, rapport des.....	128
Sydney-Nord, gardien de port de, rapport du	232
T.	
Toronto, commissaires du havre de, rapport des.....	97
Trois-Rivières do do	122
V.	
Victoria, C.-B., gardien de port.....	253
Victoria et Esquimalt, commission de pilotage.....	214
Y.	
Yarmouth, gardien de port de, rapport du.....	239

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o I.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Lorraine.....	Rem. de p.	7 juillet...	23	6 84	A hélice, lac Erié.
A. H. Jennie.....	Fret.....	11 " ".....	148	16 84	" lacs.
Hazard.....	Rem. de p.	11 " ".....	34	7 72	" lac Erié.
*Maid of the Mill.....	" "	12 " ".....	8	11 28	" " "
Ivey Alderson.....	" 85	12 " ".....	39	8 04	" Pt.-Dover et Pt.-Rowan.
A. J. Tynon.....	398	17 " ".....	194	23 52	" Toronto et Wilson.
Lillie Smith.....	Fret.....	20 " ".....	275	27 00	" Windsor et B. Georgien.
Despatch.....	Rem. de p.	21 " ".....	33	7 64	" lac Huron.
Kittie Haight.....	Remorq...	21 " ".....	60	9 80	" " "
Snowstorm.....	Rem. de p.	25 " ".....	17	6 36	" " Erié.
Enterprize.....	" "	26 " ".....	18	6 44	" " "
Lottie Maud.....	" "	26 " ".....	10	5 80	" " "
Conservative.....	" "	26 " ".....	7	5 56	" " "
Kingfisher.....	" "	27 " ".....	14	6 12	" " "
Ida Bell.....	" "	27 " ".....	6	5 48	" " "
Nina.....	Remorq...	2 août.....	11	5 88	" rivière Sydenham.
Willie Scagel.....	" "	2 " ".....	22	6 76	" " "
W. S. Ireland.....	Fret.....	3 " ".....	105	13 40	" " Détroit.
Ariadne.....	Remorq...	16 septembre	38	13 04	" " Sydenham.
Harry Sewell.....	" "	4 août.....	25	7 00	" " "
Ripple.....	" "	4 " ".....	15	6 60	" " "
Euna.....	" "	5 " ".....	6	5 48	" " "
City of Mt. Clemens.....	Fret.....	5 " ".....	102	13 16	" " Détroit
Frankie.....	Yacht.....	5 " ".....	24	6 92	" " Sydenham
Byron Trerice.....	378	27 juin.....	268	29 44	" pts Wallaceb'g et lac Erié
St. George.....	Remorq...	8 août.....	21	6 60	" lac Ontario.
Juno.....	Fret.....	11 " ".....	210	21 80	" Buffalo et b. Georgien.
Energy.....	" "	11 " ".....	116	14 28	" lac Erié et riv. Détroit.
LaBelle.....	" "	12 " ".....	75	11 00	" rivière Détroit.
Chub.....	" "	15 " ".....	57	9 56	" lac Ontario.
R. Kendrick.....	" "	18 " ".....	15	6 20	" " Simcoe.
Minota.....	Yacht.....	22 " ".....	29	7 32	" " "
Queen.....	20	22 " ".....	7	5 56	" Bell Ewart et Roaches Pt.
Daisy.....	Remorq...	23 " ".....	11	5 88	" lac Huron.
Juno.....	Rem. de p.	28 " ".....	28	7 24	" " "
Clucas.....	" "	28 " ".....	28	7 24	" " "
Sea Queen.....	" "	29 " ".....	17	6 44	" " "
Sea Gull.....	" "	29 " ".....	19	6 52	" " "
Anderson.....	" "	29 " ".....	16	6 28	" " "
Masonic.....	Yacht.....	13 sept.....	39	8 12	" " Ontario.
Arabian.....	10	20 " ".....	1,073	93 84	" Montréal et Duluth.
Nellie Bly.....	Rem. de p.	21 " ".....	6	5 48	" lac Ontario.
Coponaning.....	Remorq...	25 " ".....	18	6 44	" rivière des Français.
Maggie McLean.....	" "	25 " ".....	37	7 96	" " "
Nocross.....	" "	25 " ".....	20	6 60	" " "
Lilly.....	" "	26 " ".....	22	6 76	" " "
Vera.....	" "	5 octobre..	14	6 12	" " Thames.
Dominion.....	Fret.....	5 " ".....	138	16 04	" " Détroit.
Owen.....	" "	6 " ".....	103	13 24	" " "
*W. F. McRae.....	Remorq...	7 " ".....	46	17 36	" lacs.
Lewis Shickluna.....	" "	19 " ".....	16	6 28	" lac Ontario.
Nautilus.....	" "	17 novembre	9	5 72	" canal Welland.
Fanny Moore.....	Remorq...	Aucun rapp.	4	5 32	" lac Erié.

BATEAU à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*,

CHAUDIÈRES ET MACHINES

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Susan C. Doty.....	Remorq ..	20 novembre	26	7 08	A hélice, baie Georgienne.
Sea Gull.....	" ..	Aucun rapp.	9	5 72	" " "
Minnie Martin.....	" ..	21 novembre	10	5 80	" " "
Sweet Mary.....	" ..	21 " "	13	6 05	" " "
		1895.			
Morning Star.....	Fret.....	8 mars.....	5	5 40	" lac Ontario.
Ontario.....	400	17 " "	1,615	137 20	A aubes, Windsor et Détroit.
Michigan.....	400	17 " "	1,730	146 40	" " "
Lakeside.....	319	21 " "	348	35 84	A hélice, Pt-Stanley et Cleveland.
Wales.....	Remorq ..	3 avril.....	350	33 00	" lacs.
Home Rule.....	" ..	4 " "	81	11 48	" lacs.
Tecumseh.....	Fret.....	6 " "	840	67 20	" Kingston et Duluth.
Frank Jackman.....	Remorq ..	7 " "	39	8 12	" lac Ontario.
Electric.....	Yacht.....	10 " "	23	6 84	" " "
T. J. Collop.....	Fret.....	11 " "	63	10 04	A aubes, Chatham et Detroit.
United Lumberman.....	" ..	5 " "	399	36 92	A hélice, Montréal et Duluth.
Africa.....	" ..	12 " "	482	43 56	" Kingston et Pt-Arthur.
W. B. Hall.....	" ..	16 " "	608	53 64	" " Duluth.
Dolphin.....	Remorq ..	16 " "	13	6 04	" baie Georgienne.
Garden City.....	700	17 " "	637	58 96	A aubes, Toronto, St-Catherines.
Augusta.....	Remorq ..	17 " "	57	9 56	A hélice, Canal Welland.
Harvey Neelon.....	" ..	17 " "	65	10 12	" " "
Erin.....	10	17 " "	651	60 08	" Montréal et Duluth.
Mary.....	Remorq ..	18 " "	62	9 96	" Canal Welland.
Inez.....	" ..	18 " "	59	9 72	" " "
Sylvester Kneeland.....	" ..	18 " "	46	8 68	" " "
Golden City.....	" ..	18 " "	35	7 80	" " "
Hector.....	" ..	18 " "	43	8 44	" " "
Alert.....	" ..	18 " "	47	8 76	" " "
Abino.....	Rem. de p.	19 " "	8	5 64	" lac Érié.
St. Magnus.....	Fret.....	21 " "	853	73 24	" Montréal et Duluth.
Lake Michigan.....	" ..	21 " "	573	50 84	" " "
Evelyn.....	Remorq ..	23 " "	85	11 80	" rivière des Français et ses environs.
Lurline.....	Yacht.....	23 " "	66	10 28	" lacs.
Saginaw.....	Remorq ..	24 " "	357	33 56	" " "
Harold Gauthier.....	Rem. de p.	24 " "	9	5 72	" lac Huron.
Walter Scott.....	" ..	24 " "	26	7 08	" " "
Gordon Gauthier.....	" ..	24 " "	26	7 08	" " "
Chas. E. Armstrong.....	Remorq ..	26 " "	49	8 92	" canal Welland.
Escort.....	" ..	26 " "	40	8 20	" " "
Wm. Wilson.....	Rem. de p.	26 " "	12	5 96	" lac Érié.
Jas. Norris.....	Remorq ..	27 " "	50	9 00	" canal Welland.
United Empire.....	295	28 " "	1,961	164 88	" Sarnia et Duluth.
		1894.			
Monarch.....	332	11 sept.....	2,017	169 36	" " "
		1895.			
Jessie.....	Remorq ..	30 avril.....	118	14 44	" lacs.
Ocean.....	100	1 mai.....	684	62 72	" Montréal et Hamilton.
Union.....	300	3 " "	267	29 36	A aubes, Black Rock et Ft-Erié.
Jessie Hume.....	Remorq ..	4 " "	58	9 64	A hélice, lacs.
City of Chatham.....	553	5 " "	341	35 28	" Chatham et Détroit.
Vick.....	Remorq ..	5 " "	13	6 04	" rivière Thames.
Acadia.....	100	7 " "	806	72 50	" Montréal et Duluth.
Onaping.....	Remorq ..	9 " "	256	25 48	" lacs.
City of Dresden.....	100	9 " "	194	23 52	" Windsor et lac Érié.
City of Windsor.....	400	29 " "	511	48 88	" Toronto et Ste-Catherine.
L. Shickluna.....	Fret.....	11 " "	445	40 60	" Montréal et Duluth.
Ada Alice.....	40	12 " "	15	6 20	" Pt-Dalhousie et Ste-Cathe-
Acacia.....	165	14 " "	55	9 41	" baie Hamilton. [rine.
A. J. Tymon.....	398	15 " "	194	23 32	" Buffalo et Pt-Colborne.
Hiawatha.....	300	16 " "	163	20 96	" Sarnia et Pt-Huron.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Phoenix.....	Remorq ..	17 mai	37	7 96	A hélice, lac Huron.
George Swann.....	Rem. de p.	17 "	18	6 45	" " "
Sea Shell.....	Remorq ..	17 "	7	5 60	" " "
Shamrock.....	360	18 "	154	20 32	A aubes, baie de Toronto.
Chicoutimi.....	267	16 "	110	16 80	" " "
Eurydice.....	550	19 "	590	55 20	" Toronto et Lorne-Park.
John Hanlan.....	169	19 "	37	7 96	A hélice, baie de Toronto.
Thames.....	300	21 "	82	11 56	A aubes, Londres et Springbank.
Mazzeppa.....	300	22 "	146	19 65	A hélice, baie de Burlington.
Island Queen.....	140	18 "	23	6 84	" " Toronto
Luella.....	122	18 "	38	8 04	" " "
Cleopatra.....	Yacht.....	22 "	104	13 32	" grands lacs. "
Esperanza.....	"	23 "	17	6 36	" " "
Ella Taylor.....	Remorq ..	24 "	34	7 72	" canal Welland.
Joe Milton.....	200	29 "	93	12 44	" Pt-Stanley et Cleveland
Joe Mac.....	Remorq ..	1er jum.....	44	8 44	" canal Welland.
M. R. Mitchell.....	"	2 "	40	8 20	" " "
Elite.....	Rem. de p.	5 "	22	6 76	" lac Huron.
Evelyn.....	"	5 "	32	7 56	" " "
Sea King.....	"	5 "	26	7 08	" " "
W. H. Siebold.....	"	5 "	22	6 76	" " "
Imperial.....	40	6 "	150	20 00	" Sarnia et îles Pelée
Luther Westover.....	Remorq ..	7 "	127	15 16	A aubes, lac Huron.
Jno. Lee, aîné.....	40	13 "	52	9 16	A hélice, Wallaceburg et voisinage
E. Windsor.....	Fret.....	14 "	86	11 88	" Détroit et riv. Sydenham.
Messenger.....	Remorq ..	14 "	15	6 20	" " "
Grace Darling.....	"	14 "	26	7 08	" " "
Elmer.....	"	19 "	38	8 04	" lac Huron.
A. Chambers.....	Rem. de p.	19 "	23	6 84	" " "
Welcome.....	"	19 "	21	6 68	" " "
Iris.....	Yacht.....	19 "	9	5 72	" " "
Killarney Belle.....	Rem. de p.	20 "	28	7 24	" " "
John Logie.....	"	20 "	29	7 32	" " "
Earl.....	"	20 "	18	6 44	" " "
J. W. Steinhoff.....	377	25 "	312	32 96	" Grimsby et Parc Victoria.
J. C. Clark.....	40	28 "	145	19 60	" Courtwright et Saint-Clair
G. P. McIntosh.....	Rem. de p.	29 "	58	9 64	" lac Erié.
			25,118	2,838 62	

JOHN DODDS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
			— Cause de la non-inspection et classe du bateau.	
			\$ c.	
Ontario	1,338	910	.....	A hélice, passagers. Non employé.
Huron	1,052	688	.....	A double hél., passeur de wagons "
International	851	539	.....	" " " " "
Meteor	337	181	.....	A aubes, remorqueur "
Cecebe	11	8	.....	A hélice " "
Herbert M.	26	18	.....	" " " " "
Mary of Pt. Stanley	4	3	.....	" " " " "
Rosamond	23	13	.....	" yacht. " "
Siesta	3	2	.....	" " " " "
Adrelexaj	15	10	.....	" " " " "
Evangeline	24	16	.....	" " " " "
City of Stratford	4	3	.....	" " " " "
Ranger	8	5	.....	" " " " "
Campana	1,679	1,267	.....	A double hélice, passagers.
Queen of the Isles	40	27	.....	A hélice " "
Baltic	1,324	834	.....	A aubes " "
Alfred Wilson	33	22	.....	A hélice, remorqueur. "
Albani	5	4	.....	" yacht " "
Blandina	46	32	.....	" " " " "
Hope	170	115	.....	" passeur. " "
Grace Darling	28	19	.....	" rem. de pêche. " "
Gertrude A. Rennie	14	9	.....	" " " " "
Persia	757	500	.....	" passagers. " "
Scotia	458	269	.....	" fret. " "
*Zypher	19	11	.....	" yacht. Quitté cette division.
*Mary A. Day	45	36	.....	" rem. de pêche. " "
*Siskiwit	47	34	.....	" remorqueur. " "
*Mabel McDonald	42	28	.....	" " " " "
*Minnie Kidd	18	12	.....	" " " " "
*C. H. Merritt	122	83	.....	" passagers. " "
Sarah E. Day	5	4	.....	" rem. Pas de demande d'inspection.
A. M. Petrie	20	13	.....	" yacht. " "
Douglas	5	4	.....	" remorqueur. " "
Ocean Lilly	3	2	.....	" " " " "
Ethel May	4	2	.....	" yacht. " "
Port Elgin Queen	37	25	.....	" remorqueur. " "
Rover	51	35	.....	" " " " "
Severn	44	30	.....	" " " " "
Verbena May	5	3	.....	" " " " "
Victoria	3	2	.....	" " " " "
Mary Arnot	8	6	.....	" " " " "
Ontario	57	30	.....	" " " " "
	8,492	5,650		

* Les 6 steamers qui ont quitté la division, d'après les rapports, ainsi que leur tonnage brut, ne sont pas comptés dans le Tableau "A."

JNO. DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	c.	
		1894.				
Rescue.....		7 juillet...	7	5	56	A hélice, remorqueur.
Chippewa.....	1,813	10 "	1,514	129	12	A aubes, passagers.
Cleopatra.....		11 "	104	13	32	A hélice, yacht.
John William.....		17 "	14	12	24	" remorq., 2 ans d'arréage
Mayflower.....		17 "	14	6	12	" remorqueur.
Waubaushene.....		17 "	97	12	76	" "
Meganetawa.....		17 "	187	29	52	" "
Equal Rights.....	12	17 "	6	5	46	" passagers.
H. L. Lovering.....		18 "	55	9	40	" remorqueur.
J. C. Else.....		18 "	32	7	64	A aubes "
Fred Davidson.....		19 "	43	8	46	A hélice "
Alfred Morrell.....		20 "	40	8	76	" "
Minniehaha.....		20 "	35	7	56	" "
Mizpah.....	20	21 "	18	6	44	" passagers.
Carlton.....		21 "	8	5	72	" remorqueur.
Osprey.....	50	22 "	39	8	12	" passagers.
Pochahontas.....		24 "	32	7	56	A aubes, remorqueur.
A. V. Crawford.....		1er août	51	9	16	A hélice "
Agnes.....		1er "	23	6	92	" "
Arbutus.....		1er "	49	8	92	" "
James Clarke.....		2 "	48	8	92	" "
J. H. Jones.....	60	2 "	151	17	24	" passagers.
Naiad.....		5 "	29	7	32	" yacht.
Onagamoh.....	25	23 juin	19	6	52	" passagers.
Rosseau.....		5 août.	52	9	24	" remorqueur.
Edith May.....	40	7 "	45	8	60	" passagers.
Southwood.....		7 "	19	6	52	" remorqueur.
Kate Murray.....		7 "	3	10	48	" "
Jennie Wilson.....		8 "	7	5	56	" "
Sunbeam.....		8 "	3	5	32	" "
Ontario.....		8 "	11	5	88	" "
Mary Louise.....	40	10 "	64	10	12	" passagers.
Florence.....		"	27	7	16	" lacs Muskoka, non certif.
Lady-of-the-Lake.....	Remorq	11 "	10	17	40	" " " "
Excelsior.....	40	11 "	96	12	68	" " " "
Erastus Wiman.....	35	12 "	53	9	32	" " " "
Northern.....	Remorq	12 "	99	62	14	A aubes " " "
Ada Alice.....	"	16 "	15	6	20	A hélice, baie de Toronto.
Adam Ainslie.....	"	18 "	59	9	72	" baie Georgienne.
Heather Bell.....	Rem. de p.	18 "	20	6	60	" " "
Scotch Thistle.....	Remorq	19 "	17	6	36	" lac Huron.
James Storey.....	"	21 "	48	8	84	" " "
Rival.....	"	21 "	125	15	00	A aubes " " "
Delight.....	"	23 "	26	7	08	A hélice " " "
Vixen.....	"	23 "	68	20	88	" " " "
Edgar P. Sawyer.....	"	24 "	52	9	16	" " " "
W. A. Rooth.....	"	26 "	52	9	16	" " " "
Alpha.....	"	26 "	34	7	72	" " " "
Clara Hickler.....	"	28 "	42	8	36	" " " "
Surprise.....	"	29 "	19	6	52	" " " "
Annie Clark.....	"	31 "	51	9	08	" " " "
Hattie Vinton.....	"	1er sept.	55	9	40	" " " "
Gordon Jerry.....	"	9 "	124	14	92	" lac Ontario.
Great Western.....	200	14 "	1,080	94	40	A aubes, pass. wag., Wind'r et Dé
Lansdowne.....	200	14 "	1,571	133	68	" " " "
Mascott.....	Remorq	19 "	21	6	68	A hélice, baie Georgienne.
Spray.....	"	20 "	15	6	20	" " " "
Bertha Endress.....	"	28 "	32	7	56	" rivière Sainte-Marie
Eagle.....	15	29 "	12	5	96	" baie Georgienne.
Stella.....	Remorq	29 "	16	6	28	" " "
P. S. Hiesordt.....	"	30 "	45	8	60	" lac Huron.
Ann Long.....	"	30 "	44	8	60	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	c.	
		1894.				
Advance	Remorq	30 sept	72	10	76	A hélice, lac Huron,
Fanny Arnold	"	30 "	73	10	84	" "
Garnet	"	30 "	19	6	52	" remorqueur.
Yacht Maida	"	2 oct	2	5	24	" "
P. M. Campbell	"	2 "	48	8	92	" fret.
Edward Blake	"	2 "	22	6	76	" remorqueur.
Frank Reed	"	3 "	34	7	72	" "
Georgia	"	Non émis		7	24	" "
Bruce	"	3 oct	16	6	28	" "
John Harrison	"	4 "	44	8	52	" "
Maggie May	"	17 "	45	8	68	" "
W. J. Aikens	"	15 nov	42	8	36	" "
Tender	"	16 "	30	7	48	" "
Purvis	"	23 "	13	18	12	" "
		1895.				
Dalton McCarthy	"	2 avril	54	9	32	" "
Fred. Hodgson	"	2 "	63	10	04	" "
Bob Foote	"	3 "	39	8	20	" "
Ethel	"	4 "	13	6	04	" "
John Hunter	"	4 "	32	7	56	" "
Niagara	"	4 "	468	42	44	" fret.
Alberta	500	5 "	2,282	190	50	" passagers.
Manitoba	500	5 "	2,616	217	28	" "
Athabasca	500	5 "	2,269	189	52	" "
Algonquin	"	5 "	1,806	149	48	" fret.
Macassa	519	6 "	459	44	72	" passagers.
Madjeska	720	6 "	678	62	24	" "
Cuba	120	6 "	931	92	48	" "
Rosedale	"	9 "	1,507	125	56	" fret.
Seguin	"	12 "	818	73	44	" "
Myles	"	16 "	1,211	101	88	" "
Cambria	318	16 "	937	82	96	A aubes, passagers,
Dominion	"	16 "	478	43	24	A hélice, fret.
Pacific	292	17 "	918	81	44	" passagers.
Atlantic	683	17 "	683	62	64	" "
Nothern Belle	216	17 "	514	49	04	" "
Favourite	311	17 "	491	47	28	" "
Saucy Jim	"	17 "	93	12	44	" remorqueur.
City of Collingwood	380	18 "	1,387	118	96	" passagers.
Truant	40	18 "	23	6	84	" "
City of London	"	Non émis	516	49	28	" "
Manitou	300	18 avril	497	47	76	A aubes
City of Midland	410	18 "	974	86	92	A hélice
Reliance	"	19 "	311	29	88	" remorqueur.
Nosbonsing	"	21 "	24	7	00	" "
Booth	"	21 "	235	23	72	A aubes
Dauntless	"	23 "	8	5	64	A hélice
Sparrow	"	24 "	25	7	00	" "
Camilla	"	24 "	54	9	32	" "
Empress	"	26 "	35	7	88	" "
Clinton	"	13 "	430	39	40	" fret.
Metamora	"	1er mai	239	24	12	" remorqueur.
Yacht O'Dessa	"	2 "	12	5	96	" yacht.
C. W. Chamberlain	"	3 "	485	35	80	" fret.
Superior	"	4 "	88	12	12	" remorqueur.
Chicora	872	5 "	555	82	48	A aubes, passagers.
Chippewa	2,000	7 "	1,513	129	12	" "
Cibola	1,176	7 "	961	84	88	" "
Ongiara	244	7 "	98	12	84	A hélice
Greyhound	481	8 "	337	34	96	" "
Turtle	"	12 "	33	7	64	A aubes, remorqueur.
James Playfair	"	14 "	26	7	08	A hélice
Charlton	"	15 "	261	36	12	" "

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Carmona.....	492	16 mai.....	980	86 40	A aubes, passagers.
Primrose.....	863	17 ".....	189	23 12	" " "
Mayflower.....	867	17 ".....	189	23 12	" " "
Thistle.....	345	17 ".....	77	11 24	" " "
Kathleen.....	196	17 ".....	110	16 80	A hélice, "
Gertrude.....	171	17 ".....	75	11 08	" " "
Mascott.....	127	17 ".....	49	8 92	" " "
Arlington.....	100	17 ".....	23	6 84	" " "
Jessie McEdwards.....	100	17 ".....	21	6 68	" " "
Uncle Jim.....		19 ".....	11	5 88	" remorqueur.
W. L. Davis.....		22 ".....	46	8 64	" " "
Telegram.....	330	23 ".....	198	23 84	" passagers.
Maggie A. Bennett.....	29	29 ".....	34	5 72	" remorqueur.
Viola.....		30 ".....	68	10 44	" yacht.
John J. Long.....	30	2 juin.....	201	24 08	" passagers.
Shawanaga.....		5 ".....	96	12 66	" remorqueur.
Gypsy.....		6 ".....	20	6 60	" yacht.
Longford.....	40	6 ".....	53	9 24	" passagers.
Orillia.....	234	6 ".....	134	18 80	" " "
Lorna Doone.....		7 ".....	5	5 40	" yacht.
Comet.....		7 ".....	20	6 60	" remorqueur.
Sontag.....		9 ".....	7	5 56	" yacht.
Conqueror.....	64	13 ".....	24	14 00	" passagers.
Seaflower.....		13 ".....	7	11 12	" yacht.
Lillie.....	49	13 ".....	49	9 00	" passagers.
Wenonah.....	96	15 ".....	161	20 88	" et à aubes, passagers.
Emulator.....		16 ".....	25	7 00	" remorqueur.
Glenrosa.....	34	16 ".....	63	10 04	" passagers.
Medora.....	328	18 ".....	298	31 92	" " "
Nipissing.....	385	18 ".....	275	30 00	A aubes, "
Oriole.....	40	18 ".....	75	11 00	A hélice, "
Georgia.....		22 ".....	28	7 24	" remorqueur.
Orcadia.....		25 ".....	26	7 08	" " "
Halcro.....		28 ".....	8	5 64	" yacht.
Equal Rights.....	12	28 ".....	6	5 46	" passagers.
Geraldine.....	40	28 ".....	64	10 28	" baie Georgienne.
Home Rule.....	Rem. dep.	28 ".....	3	10 52	" " "
Maud.....	80	28 ".....	40	8 18	" " "
Mary Beck.....	Rem. dep.	29 ".....	16	6 28	" " "
Fly.....	" "	29 ".....	27	7 16	" " "
Emma.....	100	30 ".....	74	11 00	" " "
Ripple.....	Yacht...	30 ".....	5	5 40	" " "
Maud S.....	Rem. dep.	30 ".....	14	6 12	" " "
Maid of the Mist.....	80	17 mai.....	62	9 96	" rivière Niagara.
			39,650	4,278 98	

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	c.	
	300	1894.				
Union	40	5 juillet...	266 96	21	36	Fort-Erié et Rocher Noir.
John Lee, aîné	300	11 " "	51 89	4	16	Wallaceburg et riv. Sainte-Claire.
Hope	328	10 " "	169 96	13	60	Windsor et Détroit.
Medora	398	14 " "	298 51	23	92	Gravenhurst et lacs Muskoka.
A. J. Tyman	335	17 " "	193 85	15	52	Toronto et Alcott.
C. H. Merritt	78	17 " "	121 58	9	68	Kingst. et end'ts sur le St-Laur't.
Ivy Alderson	1,813	18 " "	38 67	3	04	Port-Dover et Port-Rowan.
Chippewa	40	20 " "	1,513 60	121	12	Toronto et Lewiston.
Geraldine	12	21 " "	65 44	5	28	Parry-Sd. et îles du voisinage.
Equal Rights	100	21 " "	5 73	0	46	Pénétang et hôtel de Pénétang.
Uno	40	26 " "	75 47			Rivière Sydenham.
Highland Maid	40	1er août...	106 24	8	48	Portage-du-Rat et Fort-Francis.
Shanrock	40	1er " "	79 84	6	40	" " "
Kenina		2 " "	41 86	3	36	" " et Keewatin.
Minnetonka		4 " "	68 34			" " riv. de-la-pluie.
Monarch		4 " "	167 64	13	44	" " Fort-Francis.
Kakabaka	314	5 " "	112 67	9	04	Port-Arthur et lac Supérieur.
Cambria		5 " "	937 25	74	96	Windsor et Sault-Sainte-Marie.
J. H. Jones		16 " "	152 41	12	24	Warton et endr. à Manitouline
R. Kendrick	40	18 " "	14 96	1	25	Lac Simcoe.
Lillie	280	18 " "	49 53	4	00	Barrie et Grande Pointe de la Baie
Enterprise	20	18 " "	148 19	11	84	Barrie et endroits sur lac Simcoe.
Mizpah	50	21 " "	18 05	1	44	Parry Sd. et îles du voisinage.
Osprey	40	21 " "	39 33	3	12	Midland et Muskoka Mill.
Edith May	40	24 " "	44 88	3	60	Pt. Sandfield et end. sur lac Musk.
Excelsior	40	25 " "	95 75	7	68	Huntsville au Portage.
Mary Louise		24 " "	63 62	5	12	Portage et endroits au lac Trading
Florence	35	24 " "	27 08	2	16	" " "
Erastus Wiman	20	25 " "	53 53	4	32	Huntsville et end. aux environs
Queen	332	5 " "	6 63	0	56	Belle Eau et Pointe-de-Roche.
Monarch	300	11 " "	2,017 41	161	36	Sarnia et Duluth.
Hiawatha		12 " "	162 62	12	96	" " Port-Huron.
Masonic	10	18 sept	39 24	3	12	" " "
Arabian		20 " "	1,073 49	85	84	Montréal et Duluth.
Lillie Smith	200	22 " "	375 41	22	00	Windsor et ports sur la baie Geor.
Great Western	200	23 " "	1,080 33	86	40	" " Détroit.
Lansdowne		23 " "	1,570 90	125	68	" " "
Juno		12 oct 1893.	290 50	16	88	Buffalo et baie Georgienne.
Ontario	400	20 mars	1,615 40	129	20	Windsor et Détroit.
Michigan	400	20 " "	1,729 80	138	40	" " "
Great Western	300	20 " "	1,080 33	86	40	" " "
Lakeside	319	3 avril	348 24	27	84	Port-Stanley et Cleveland.
Niagara		4 " "	468 00	37	44	Montréal et Duluth.
United Lumberman		5 " "	398 91	31	92	" " "
Macassa	562	10 " "	459 06	36	72	Toronto et Hamilton.
Africa		12 " "	482 39	38	50	Kingston à Port-Arthur.
Tecumseh		14 " "	839 65	67	20	" " Duluth.
Myles		16 " "	1,210 63	96	88	" " "
Dominion		16 " "	478 13	38	24	" " "
Cambria	318	14 " "	937 27	74	96	Windsor et Sault-Sainte-Marie.
Algonquin		17 " "	1,805 61	144	48	Tous les lacs.
Alberta	500	17 " "	2,282 14	182	56	Owen-Sound et Fort-William.
Manitoba	500	17 " "	916 48	209	26	" " "
Athabasca	500	17 " "	2,268 63	181	52	" " Port-Arthur.
Erin	10	19 " "	650 73	52	08	Montréal et Duluth.
Cuba	120	19 " "	931 13	74	48	" " "
W. B. Hall		20 " "	607 70	48	64	Kingston " "
Pacific	292	21 " "	918 08	73	44	Collingwood et Sault-Ste-Marie.
Atlantic	300	21 " "	682 63	54	64	" " "

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	c.	
		1895.				
Northern Belle.....	216	21 avril.....	513 58	41	04	Collingwood et baie Georgienne.
City of Midland.....	410	21 ".....	974 22	79	92	" Sault-Sainte-Marie.
City of Collingwood...	380	23 ".....	1,387 46	101	94	" "
Favourite.....	311	23 ".....	491 33	39	28	" baie Georgienne.
Manitou.....	300	23 ".....	497 11	39	76	Midland et Parry-Sound.
Fruant.....	40	23 ".....	23 31	1	84	Spanish Mill et Webwood.
St. Magnus.....	24	24 ".....	852 85	68	24	Montréal et Duluth.
Lake Michigan.....	24	".....	573 28	45	84	" "
Clinton.....	26	".....	430 00	34	40	" "
United Empire.....	295	28 ".....	1,960 65	156	88	Sarnia " "
Ocean.....	150	1er mai.....	683 72	54	72	Montréal et Hamilton.
Rosedale.....		2 ".....	1,506 13	120	56	Kingston et Duluth.
C. W. Chamberlain.....		4 ".....	384 93	30	80	" baie Georgienne.
Cibola.....	1,176	5 ".....	961 47	76	80	Toronto et Lewiston.
Chicora.....	872	6 ".....	930 50	74	48	" "
City of Windsor.....	400	9 ".....	410 52	40	88	" Sainte-Catherine.
City of Chatham.....	553	9 ".....	340 54	27	28	Chatham et Detroit.
Ada Alice.....	40	11 ".....	15 43	1	20	Port-Dalhousie et Ste-Catherine.
Greyhound.....	481	11 ".....	337 03	26	96	Toronto et Grimsby.
Seguin.....	20	15 ".....	818 07	65	44	Kingston et Duluth.
Acacia.....	165	14 ".....	55 16	4	41	Hamilton et Burlington-Beach.
Chicoutimi.....	267	16 ".....	110 47	8	80	Toronto et Ile.
A. J. Tyman.....	398	16 ".....	193 85	15	52	Buffalo et Port-Colborne.
Union.....	300	17 ".....	266 96	21	36	Black Rock et Fort-Erié.
Maid of the Mist.....	80	17 ".....	61 97	4	96	Clifton et les chutes.
Island Queen.....	140	18 ".....	23 31	1	84	Toronto et Ile.
Luella.....	122	18 ".....	37 83	3	04	" "
John Hanlon.....	169	19 ".....	36 96	2	96	" "
Mayflower.....	900	19 ".....	189 40	15	12	" "
Primrose.....	900	19 ".....	189 40	15	12	" "
Thistle.....	345	19 ".....	77 53	6	24	" "
Kathleen.....	196	19 ".....	109 82	8	80	" "
Thames.....	300	21 ".....	81 72	6	56	London et Spring-Bank.
Carmona.....	492	22 ".....	979 93	78	40	Toronto et Rochester.
Mazeppa.....	300	23 ".....	145 59	11	65	Hamilton et Burlington-Beach.
Eurydice.....	546	23 ".....	589 89	47	20	Toronto et parc Lorne.
Shanrock.....	360	25 ".....	154 18	12	32	Ile "
City of Dresden.....	100	29 ".....	193 87	15	52	Windsor et ports du lac Erié.
Joe Milton.....	200	29 ".....	93 30	7	44	Port-Stanley et Cleveland.
Acadia.....	100	30 ".....	806 36	64	50	Montréal et Duluth.
Chippewa.....	2,000	31 ".....	1,513 60	121	12	Toronto et Queenston.
Ongiara.....	244	31 ".....	97 77	7	84	Niagara et Lewiston.
J. L. McEdwards.....	100	1er juin.....	21 40	1	68	Toronto et Ile.
Nautilus.....	25	5 ".....	8 65	0	72	Port-Robertson et Port-Colborne.
Imperial.....	40	6 ".....	149 82	12	00	Sarnia et Ile Pelée.
Garden City.....	700	7 ".....	637 25	50	96	Toronto et Sainte-Catherine.
John J. Long.....	30	8 ".....	295 95	16	08	Collingwood et baie Georgienne.
Mascott.....	127	9 ".....	48 94	3	92	Toronto et Ile.
Arlington.....	100	9 ".....	23 37	1	84	" "
Osprey.....	50	12 ".....	39 33	3	12	Penetang et Muskoka-Mill.
Orillia.....	234	12 mai.....	134 51	10	80	Orillia et endroits sur le lac Simcoe.
Longford.....	40	12 juin.....	53 29	4	24	" Longford.
Gertrude.....	171	13 ".....	75 54	6	08	Toronto et Ile.
Melbourne.....	125	16 ".....	894 43	71	28	Montréal et Duluth.
Modjeska.....	720	18 ".....	678 05	54	24	Toronto et Hamilton.
Winonah.....	96	19 ".....	160 60	12	88	Burk's-Falls et Magnattawan.
Glenrosa.....	34	20 ".....	63 18	5	04	" "
Conqueror.....	64	20 ".....	24 53	2	00	Barrie et Big Bay Point.
Enterprise.....	280	20 ".....	148 19	11	84	" endroits sur le lac Simcoe.
Lillie.....	40	21 ".....	49 53	4	00	" Big Bay Point.
J. W. Steinhoff.....	377	25 ".....	311 80	24	96	Grimsby et parc Victoria.
Medora.....	328	26 ".....	298 51	23	92	Gravenhurst et lacs Muskoka.
Mink.....	40	26 ".....	13 32	1	04	Port-Carling "

BATEAUX à vapeurs inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ cts.	
Onaganah	25	27 juin	18·73	1 52	Port-Cockburn et lac Muskoka.
Edith May	30	27 "	44·88	3 60	Port-Sandfield " "
Kenozha	200	28 "	191·58	15 28	Gravenhurst " "
Muskoka	137	28 "	98·98	7 92	" " " "
Oriole	40	28 "	74·79	6 00	" " " "
Nipissing	380	28 "	275·45	22 00	" " " "
Total	29,107		57,680·88	4,718 21	

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Campana	1,287·09	875·62	.....	Non employé, A. 1.
Ontario	1,103·91	750·95	.....	" " B. 1.
City of London	515·77	293·98	.....	" " A. 2½.
Baltic	1,323·77	833·97	.....	" " B. 1.
Persia	756·64	499·86	.....	" " A. 2.
Scotia	458·33	268·54	.....	" " B. 1½.
	5,445·51	3,522·02		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				\$	c.	
		1894.				
Corella	4	juill.	3 81	5 32		A hélice, yacht.
Echo	5	"	6 06	5 48		" " "
Transit	450	6 "	140 81	19 28		A deux hélices, passagers, Kingston et Prescott.
Pomona	6	"	4 88	5 40		A hélice, yacht.
Triton	25	7 "	11 11	5 88		" passagers, Rockport et Cornwall.
Myra	8	"	73 21	10 84		" remorqueur.
City of Belleville.	250	13 "	101 17	16 08		" passagers, Kingston et Montréal.
Umbria	10	"	42 98	8 44		" remorqueur.
Dorothy	10	"	10 09	5 80		" yacht.
Montmorency	11	"	17 81	6 44		" remarqueur.
D. P. Dey	11	"	11 26	5 88		" " "
Hubert Larkin	12	"	48 73	8 92		" " "
Rigaud	13	"	46 54	8 76		" " "
Sunbeam	20	"	13 43	6 04		" " "
Pearl	20	"	7 70	5 64		" " "
Daisy	40	21 "	7 20	5 56		" passagers, lac du Riz.
Beaver	75	22 "	18 00	6 44		" " "
Sunbeam	200	24 "	111 89	16 96		A aubes, passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Golden City	175	24 "	68 02	10 45		A hélice " " "
Undine	20	25 "	13 81	6 12		" " " "
Mary Ellen	130	25 "	44 50	8 60		" " " "
Zetta Bruce	25	26 "	8 75	5 72		" " " "
Waterwitch	26	"	9 20	5 72		" remorqueur.
Stranger	27	"	53 41	9 24		" " "
Alice Ethel	175	27 "	71 75	10 76		A aubes, passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Myrtle	28	"	27 46	7 16		" remorqueur.
Crandella	400	29 "	266 20	29 28		" passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Express	20	29 "	3 90	5 32		A hélice " " "
Esturion	325	31 "	118 36	17 44		A aubes " " "
Columbian	375	31 "	271 30	29 68		" " " "
Dawn	40	1er août.	20 20	6 60		A hélice " " "
Beaubocage	150	1 "	129 00	18 32		A aubes " " "
Maple Leaf	70	2 "	26 08	7 08		A hélice " " "
Dominion	2	"	45 88	8 68		A aubes, remorq., co. de Victoria et Peterboro'.
Bella Fair	3	"	6 60	5 56		A hélice " " "
Marquis of Lorne	7	"	20 19	6 60		" yacht.
Robert Anglin	8	"	97 18	12 76		" fret, canal Rideau.
Bertha	40	10 "	17 64	6 44		" passagers, Trenton et Prescott.
Iona	25	11 "	231 53	26 56		" passagers et fret, tous les lacs.
Bluebell	14	"	11 97	5 96		" yacht.
Olivia Gordon	14	"	36 07	7 88		" remorqueur.
South Eastern	600	16 "	395 31	39 60		A hélice jum'le, passagers, Prescott et Kingston.
Sarah Daly	17	"	24 61	7 00		A hélice, remorqueur.
Albert Wright	18	"	29 00	7 32		" " "
C. F. Dunbar	18	"	32 86	7 64		" " "
A. B. Cook	18	"	34 17	7 72		" " "
H. C. Curtis	19	"	36 19	7 88		" " "
Mona	19	"	24 87	7 00		" " "
Grenada	175	18 "	57 00	9 56		" passagers, Kingston et Montreal.
Princess Louise	100	19 "	26 36	7 08		" " "
Ivy	35	18 "	7 43	5 56		" Cornwall et lac Saint-Francis.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Sandy.....		21 août.....	29 57	7 32	A hélice, remorqueur
Gilbert.....		23 ".....	40 83	8 28	" " " "
Alaska.....	100	21 ".....	48 74	8 92	" passagers, Kingston et Montréal.
Alert.....	40	22 ".....	49 83	9 00	" " " "
Fearless.....		27 ".....	46 38	8 68	" remorqueur.
Eva.....		27 juillet.....	33 60	7 72	" " " "
Golden Eye.....		21 ".....	287 60	23 04	A aubes " "
C. Anderson.....		27 août.....	105 18	13 40	A hélice " "
Enterprise.....		20 sept.....	60 38	9 80	A aubes " "
Elsie Ross.....		20 ".....	9 83	5 80	A hélice, yacht.
May Flower.....		21 ".....	4 20	5 32	" " " "
Nellie.....	25	21 ".....	6 82	5 56	" pass., Kingston et Ottawa.
Tropic.....	35	22 ".....	8 86	5 72	" " " "
Prince Edward.....		29 ".....	18 22	6 44	A aubes, traversier, Tyendinaga.
John Thomson.....			5 16	5 40	A hélice, remorqueur, baie Quinze
		1895.			
Pierepont.....	415	14 mars.....	251 98	28 16	A aubes, passagers, Trenton et Prescott.
Chieftain.....		21 ".....	434 68	39 80	" remorqueur.
Maud.....	390	24 ".....	292 81	31 44	" passagers, Trenton et Prescott.
Hero.....	475	29 ".....	342 12	35 36	" " " "
D. D. Calvin.....		2 avril.....	749 53	65 00	A hélice, fret, tous les lacs.
Armenia.....		2 ".....	642 67	56 44	" " " "
Ella Ross.....	300	4 ".....	324 88	34 00	A aubes, passagers, Brighton et Prescott.
D. R. VanAllen.....		4 ".....	317 95	30 44	A hélice, fret, tous les lacs.
Ranger.....		5 ".....	13 83	6 12	" remorqueur.
Reliance.....	25	5 ".....	239 14	27 12	A hélice, jumelle, tous les lacs.
Deseronto.....	85	6 ".....	67 91	10 44	A hélice, pass., Trenton et Prescott
Nile.....		6 ".....	96 30	12 68	" fret.
Active.....		7 ".....	301 70	29 16	" remorqueur.
H. F. Bronson.....		7 ".....	137 12	15 96	" " " "
Orion.....		11 ".....	590 99	52 28	" fret, tous les lacs.
Petrel.....		11 ".....	345 76	32 68	A hélice jumelle, remorqueur.
City of Owen Sound.....	15	12 ".....	731 77	66 56	A hélice, pass. et fret, tous les lacs
Thistle.....		12 ".....	36 02	7 88	" remorqueur.
Water Lily.....		13 ".....	95 09	12 60	" fret.
Aberdeen.....		13 ".....	141 86	16 36	" " " "
North King.....	525	14 ".....	872 95	77 84	A aubes, passagers, lac Ontario.
Hiram A. Calvin.....		16 ".....	300 00	29 00	" remorqueur.
Traveller.....		16 ".....	207 52	21 64	" " " "
Glengarry.....		16 ".....	732 41	63 56	A hélice, fret, tous les lacs.
Jessie Hall.....		17 ".....	56 54	9 56	" remorqueur.
James A. Walker.....		17 ".....	183 58	19 72	" " " "
Bannockburn.....		19 ".....	1,619 56	134 60	" fret, tous les lacs.
Magnet.....	400	20 ".....	1,029 47	90 32	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
Arabian.....	10	20 ".....	1,073 49	93 84	A hélice, pass. et fret, tous les lacs
Alexandria.....	450	21 ".....	863 15	77 04	A aubes, passagers, Charlotte et Montréal.
Princess Louise.....	240	23 ".....	114 88	17 20	A hélice, pass., Trenton et Prescott
Lorelei.....	100	23 ".....	44 29	8 52	" " " "
James Swift.....	150	23 ".....	265 92	29 28	" " Kingston et Ottawa.
Maud L.....		24 ".....	14 05	6 12	" remorqueur.
David G. Thomson.....		26 ".....	185 05	19 80	" " " "
Glide.....		26 ".....	77 90	11 24	" " " "
Rescue.....		27 ".....	52 29	9 16	" " " "
Armenia.....	100	27 ".....	109 99	16 80	" passagers, Trenton et Dick- inson's-Landing.
Ometa.....		28 ".....	18 68	6 52	" yacht.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite*.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Annie Lake.....	40	28 avril.....	18 52	6 52	A hélice, passagers, Brighton et Prescott.
Titania.....		9 juin.....	16 83	8 36	" yacht.
Reginald.....		2 mai.....	186 26	19 88	" remorqueur.
Rideau Belle.....	175	3 ".....	130 59	18 48	" passagers, Kingston et Ottawa.
Antelope.....	40	4 ".....	19 59	6 60	" passagers, Trenton et Prescott.
Quebec.....		9 ".....	108 31	13 64	" fret.
Spartan.....		8 ".....	1,168 92	101 52	A aubes, pass., Toronto, Montréal.
Columbian.....	{ lac 400 r v. 950 }	8 ".....	703 90	64 32	A hélice, jumel., Buffalo, Montréal.
Reindeer.....	165	11 ".....	58 29	9 64	" pass., Trenton, Prescott.
Varuna.....	240	11 ".....	134 04	18 72	" " Brighton, "
Empress of India.....	680	12 ".....	579 05	54 32	A aubes, passag., Toronto, Port-Dalhousie.
C. H. Merritt.....	350	15 ".....	121 58	17 76	A hélice, pass., Brighton, Prescott.
John Haggart.....	250	15 ".....	201 60	24 16	" " Kingston, Ottawa.
Geraldine.....		16 ".....	17 00	6 44	" yacht.
Eva Belle.....		16 ".....	10 10	5 80	" "
Resolute.....	25	19 ".....	371 86	37 76	A hélice, jumelles, tous les lacs.
Siesta.....	19	19 ".....	14 96	6 20	" yacht.
Edmond.....		21 ".....	39 10	8 12	" remorqueur.
J. G. Nichols.....		21 ".....	130 63	15 48	" fret.
Daisy.....	40	22 ".....	7 20	5 56	" pass., lac du Riz.
Golden Eye.....	300	27 juin.....	287 60	31 04	A aubes, " " "
Gilphie.....	40	26 mai.....	19 27	6 52	A hélice, " Brighton, Prescott.
Wherenow.....		29 ".....	47 78	8 84	" yacht.
Alexander Fraser.....		30 ".....	320 20	30 60	A aubes, remorqueur.
Hiram Robinson.....		30 ".....	60 90	9 88	A hélice, " "
Ottawa.....	230	31 ".....	116 28	17 28	A aubes, pass., Pembr'ke, Dejochin.
Union.....	40	31 ".....	75 04	11 00	A hélice " " Allumette
C. B. Powell.....		1er juin.....	272 34	26 76	A aubes, remorqueur.
Pembroke.....		1er ".....	162 00	17 96	" " "
G. H. Perley.....		2 ".....	102 00	8 16	A hélice " "
Samson.....		2 ".....	15 27	6 20	A aubes " "
J. L. Murphy.....		2 ".....	173 05	18 84	A hélice " "
Amable Du Fond.....		4 ".....	17 40	6 36	A aubes " "
Janet Craig.....	40	4 ".....	11 73	5 96	A hélice, pass., Arnprior, Bristol et Pointe au Sable.
G. B. Pattee.....		6 ".....	30 38	7 40	A hélice, remorqueur.
Monitor.....		5 ".....	332 62	31 64	A aubes " "
Albert.....		6 ".....	216 98	22 36	" " "
Juno.....		6 ".....	17 09	6 36	A hélice, yacht.
Vesta.....		19 ".....	14 17	6 12	" " "
Minnie Bell.....		20 ".....	21 74	6 76	" remorqueur.
Maggie May.....		21 ".....	29 03	7 32	" " "
Allie.....		9 ".....	10 74	5 88	" yacht.
Col. By.....		21 ".....	9 31	5 72	" remorqueur.
Nora.....		25 ".....	28 13	7 24	" " "
Pilgrim.....	450	29 ".....	262 49	28 96	A aubes, pass., Toronto, Parc Lorne
Nellie Cuthbert.....	100	25 ".....	59 03	9 72	A hélice, " Brighton, Prescott.
Carmana.....		29 ".....	56 08	9 48	" yacht.
Kismet.....		29 ".....	5 42	5 40	" " "
Carleton.....		18 ".....	67 94	10 44	A aubes, pass., rivière Mississipi.
Total.....			24,555 75	2,830 57	

EDWARD ADAMS,

Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Alberta.....	68·00	62·06	.....	A aubes, passeur. Non employé.
Freemason.....	104·82	63·18	.....	A hélice, fret. " "
John A. Macdonald.....	273·00	153·00	.....	A aubes, remorqueur. " "
Caribou.....	144·19	97·49	.....	A hélice, passagers " "
Pioneer.....	28·07	19·09	.....	" " " "
Mary Ethel.....	98·61	56·13	.....	Roue centrale. " "
Ingomar.....	22·48	12·90	.....	A hélice, yacht. Pas prêt pour l'inspection avant le 30 juin.
Outlet Queen.....	18·45	12·07	.....	A hélice, passagers. Pas prêt pour l'inspect.
Startled Fawn.....	25·49	17·34	.....	" yacht. " "
Wm. Johnston.....	80·65	54·84	.....	" remorqueur " "
Lily.....	16·01	2·45	.....	" " " "
Beaver.....	40·88	24·28	.....	" " " "
Marie Louise.....	15·14	8·37	.....	" passagers. " "
	935·79	583·20		

EDWARD ADAMS,

Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Transit.....	450	6 juillet..	140 89	19 28	A hélice, jumelles, passeur de wagon, Kingston et Prescott.
City of Belleville.....	250	13 " ..	101 17	16 08	A hélice, Kingston et Montréal.
Triton.....	25	7 " ..	11 11	5 88	" Rochport et Cornwall.
Pearl.....	.....	Pas de cer.	7 70	5 64	" remorqueur seulement.
Daisy.....	40	2 juillet..	7 20	5 56	" lac du Riz.
Beaver.....	75	22 " ..	18 00	6 44	" " "
Sunbeam.....	200	24 " ..	111 89	16 96	A aubes, co. Victoria et Peterboro.
Golden City.....	175	24 " ..	68 02	10 45	A hélice " " "
Undine.....	20	25 " ..	13 81	6 12	" " " "
Mary Ellen.....	130	25 " ..	44 50	8 60	" " " "
Jetta Bruce.....	25	26 " ..	8 75	5 72	" " " "
Marie Louise.....	75	27 juin..	15 14	6 20	" " " "
Alice Ethel.....	175	27 juillet..	71 75	10 76	A aubes " " "
Crandella.....	400	29 " ..	266 20	29 28	" " " "
Express.....	20	29 " ..	3 90	5 32	A hélice, lac Scugog.
Esturion.....	325	31 " ..	118 36	17 44	A aubes, co. Victoria et Peterboro.
Columbian.....	375	31 " ..	271 30	29 68	" " " "
Dawn.....	40	1er août..	20 20	6 60	A hélice " " "
Beaubocage.....	150	1 " ..	129 00	18 32	A aubes " " "
Maple Leaf.....	70	2 " ..	26 08	7 08	A hélice " " "
Bertha.....	40	10 " ..	17 64	6 44	" Trenton et Prescott.
Iona.....	25	11 " ..	231 53	26 56	" tous les lacs et rivières.
Southeastern.....	700	16 " ..	395 31	39 60	A hélice jum., Kingston et Prescott.
Grenada.....	175	18 " ..	57 00	9 56	A hélice, Kingston et Montréal.
Ivy.....	35	18 " ..	7 43	5 56	" Cornwall et lac St-François.
Princess Louise.....	100	19 " ..	26 36	7 08	" Kingston et Montréal.
Alaska.....	100	21 " ..	48 74	8 92	" " " "
Alert.....	40	22 " ..	49 83	9 00	" " " "
Nellie.....	25	21 sept..	6 82	5 56	" Kingston et Ottawa.
Tropic.....	35	22 " ..	8 86	5 72	" " " "
Prince Edward.....	Passeur..	29 " ..	18 22	6 44	A aubes, centre, Tyendinaga et Sophiasburg.
R. Hurdman.....	90	26 octobre 1895.	93 12	12 44	A hélice, lac Kippewa.
D. D. Calvin.....	Fret.....	2 avril..	749 53	65 00	" tous les lacs et rivières.
Ella Ross.....	300	4 " ..	324 88	34 00	A aubes, Brighton et Prescott.
D. R. Vanallen.....	Fret.....	4 " ..	317 95	30 44	A hélice, tous les lacs et rivières.
Reliance.....	25	5 " ..	239 14	27 12	" jumelles " "
Deseronto.....	85	6 " ..	67 91	10 44	" Trenton et Prescott.
Hero.....	475	29 mars..	342 12	35 36	A aubes, " " "
Pierrepont.....	415	14 " ..	251 98	28 16	" " " "
Maud.....	390	24 " ..	292 81	31 44	" " " "
Armenia.....	Fret.....	2 avril..	642 67	56 44	A hélice, tous les lacs et rivières.
City of Owen Sound.....	15	12 " ..	731 77	66 56	" " " "
Orion.....	Fret.....	11 " ..	590 99	52 28	" " " "
Glengarry.....	" ..	16 " ..	732 41	63 56	" " " "
Bannockburn.....	" ..	19 " ..	1,619 56	134 60	" " " "
Magnet.....	400	20 " ..	1,029 47	90 32	A aubes, Hamilton et Montréal.
Alexandria.....	450	21 " ..	863 15	77 04	" Charlotte et Montréal.
Arabian.....	10	20 " ..	1,073 49	93 84	A hélice, Duluth et Montréal.
James Swift.....	150	23 " ..	265 92	29 28	" Kingston et Ottawa.
North King.....	525	14 " ..	872 95	77 84	A aubes, lac Ontario et la rivière St-Laurent.
Armenia.....	100	27 " ..	109 99	16 80	A hélice, Trenton et Dickinson's Landing.
Rescue.....	25	27 " ..	52 29	9 16	A hélice, Trenton et Prescott.
Lorelei.....	100	23 " ..	44 29	8 52	" " " "
Rideau Belle.....	175	3 mai..	130 59	18 48	" Kingston et Ottawa.
Antelope.....	40	4 " ..	19 59	6 60	" Trenton et Prescott.
Princess Louise.....	240	23 avril..	114 88	17 20	" " " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—Fin.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Columbian.....	{ L. 400 R. 950 }	8 mai...	703 90	64 32	A aubes jum., Montréal et Buffalo.
Empress of India.....	680	12 " "	579 05	54 32	A aubes, Toronto et Pt-Dalhousie.
Varuna.....	240	11 " "	134 04	18 72	A hélice, Brighton et Prescott.
Reindeer.....	165	11 " "	58 29	9 64	" Trenton et Prescott.
C. H. Merritt.....	350	15 " "	121 58	17 76	" Brighton et Prescott.
Annie Lake.....	40	28 avril...	18 52	6 52	" " "
Daisy.....	40	21 mai....	7 20	5 56	" lac du Riz. "
Golden Eye.....	300	22 " "	287 60	31 04	A aubes "
Resolute.....	25	19 " "	371 86	37 76	A hélices jumelles, tous les lacs et riv.
Gilphie.....	40	26 " "	19 27	6 52	A hélice, Brighton et Prescott.
Spartan.....	400	8 " "	1,168 92	101 52	A aubes, Toronto et Montréal.
Carleton.....	200	18 juin...	67 94	10 44	" rivière Mississippi.
Union.....	40	31 mai....	75 04	11 00	A hélice, Pembroke et Allumette.
Ottawa.....	230	31 " "	116 28	17 28	A aubes, Pembr'ke et Des Joachims.
Janet Craig.....	40	4 juin....	11 73	5 96	A hélice, Arnprior, Bristol et Sand Point.
Nellie Cuthbert.....	100	25 " "	59 03	9 72	" Brighton et Prescott.
John Haggart.....	250	15 mai....	201 60	24 16	" Kingston, Prescott et Ottawa.
Pilgrim.....	450	29 juin...	262 49	28 96	A aubes, Toronto aux parcs Lorne et Victoria.
			18,160 50	1,921 97	

THOMAS DONNELLY,

Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Siesta.....	14 96	9 48	.....	A hélice, certificat comme yacht.
Caribou.....	144 19	97 49	.....	" ne marche pas.
Pioneer.....	28 07	19 09	.....	" " "
Mary Ethel.....	98 61	56 13	.....	A aubes, centre, ne marche pas.
Pearl.....	7 70	5 30	.....	A hélice, pas de demande.
Nora.....	28 13	19 13	.....	" usage comme remorqueur.
Alberta.....	68 00	62 06	.....	A aubes, centre, ne marche pas.
	389 66	268 68		

THOMAS DONNELLY,

Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Bonenfant	30	5 mai	21	6 68	PassEUR à roue centrale.
Welshman	Equipage.	5. "	143	16 44	A hélice, fret.
Chaffey	50	3. "	42	8 36	" passagers, Valleyfield à Lancaster.
Hall	50	4 "	247	27 76	" passagers et fret.
Florence	Equipage.	4 "	62	9 96	" remorqueur.
Daniel McLauchlin	"	8 "	22	6 76	PassEUR à roue centrale, rem., lac Shaw, Amprior.
Madawaska	"	8 "	15	6 20	" " " " "
Hurtibise	"	9 "	46	8 68	A hélice, remorqueur.
Empress	800	9 "	677	62 16	A aubes, passagers, riv. Ottawa.
Blandford	Equipage.	11 "	65	10 20	" remorqueur.
Sovereign	688	12 "	637	58 96	" passagers, Montréal à Carillon.
Mattawa	60	15 "	22	6 76	A hélice, passagers et fret, lac Témiscamingue.
Charlotte	25	15 "	14	6 12	" " " " "
Wenoway	Equipage.	18 "	99	12 92	A aubes, rem., lac des Quinze. Mé-nicien non qualifié et possédant un certificat de rem.
Ballantyne	"	18 "	14	6 12	A aubes, rem., lac des Quinze.
H. Trudel	"	18 "	14	6 12	" " " " "
Quinze	50	19 "	32	7 56	A hélices jumelles, passagers et rem., lac des Quinze.
Clyde	60	20 "	29	7 32	A hélice, passagers et rem., lac Témiscamingue.
Meteor	80	21 "	132	18 56	" " " " "
Dora	40	22 "	48	8 84	" " " " "
Argo	100	22 "	154	17 32	A aubes " " " "
R. Hurdman	150	23 "	93	12 44	A hélice, passagers et rem., lac Kippewa.
Toneata	35	24 "	14	6 12	" passagers et fret, lac Témiscamingue.
Emerillon	25	24 "	15	6 20	" " " " "
Lottie	Equipage.	24 "	10	5 80	" fret seulem. " " "
Prince of Wales	500	26 "	610	56 80	A aubes, passagers et fret.
Olive	100	2 "	213	25 04	A hélice " " "
G. A. Harris	Equipage.	7 juin	87	11 96	" remorqueur.
Dahinda	"	8 "	51	9 08	" yacht de plaisance.
J. R. Booth	"	11 "	132	15 56	" remorqueur.
E. B. Eddy	"	19 "	78	11 24	" " " " "
Frolic	"	19 "	14	6 28	" yacht de plaisance.
Shickluna	"	"	66	10 28	" certificat d'enregis. perdu. Pas de certificats émis.
Filgate	658	24 juin	263	29 04	A aubes, passagers et fret.
Garnet	242	7 "	152	20 16	" " " " "
Princess	443	4 "	579	54 32	" " " " "
Maude	350	22 "	269	29 52	" " " " "
Nellie Reid	Equipage.	23 "	55	9 40	A hélice, remorqueur.
W. C. Denis	"	26 "	14	6 12	" " " " "
Archie Stewart	"	26 "	80	11 40	" " " " "
Charlemagne	"	27 "	76	11 08	" " " " "
Elevateur à grain n° 5	"	27 "	80	11 40	" " " " "
" " " 4	"	27 "	188	20 04	" " " " "
" " " 6	"	27 "	170	18 60	" " " " "
" " " 7	"	28 "	170	18 60	" " " " "
" " " 1	"	28 "	165	18 20	" " " " "
" " " 12	"	28 "	183	19 64	" " " " "
" " " 13	"	28 "	178	19 24	" " " " "
" " " 14	"	29 "	181	19 48	" " " " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		S c.	
Élévateur à grain n° 9	Equipage.	29 juin	172	18 76	A hélice.
" " " 2	"	29 "	170	18 60	"
St. Lawrence " 1	"	29 "	83	11 64	"
Élévateur à gr. " 8	"	30 "	80	11 40	"
" " " 10	"	30 "	173	18 84	"
" " " 11	"	30 "	169	18 52	"
Total.....	.....	.....	7,570	\$910 60	

WILLIAM LAURIE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL—Fin.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		\$ c.	
John A.		29 nov.	20	6 60	A hélice, remorqueur.
Agnes McMahon.		29 " "	81	11 48	" "
		1894.			
Clipper.		11 juillet.	4	5 32	" remorqueur et fret.
H. M. Mixer.		9 août.	21	6 68	" "
Lady of the Lake.	700	" " " "	607	56 56	A aubes, passagers.
Antelope.		24 " " " "	83	11 64	A hélice, remorqueur.
Rocket.	400	24 " " " "	321	33 68	A aubes, passagers.
Wm. Paul.		4 sept.	7	5 56	A hélice, remorqueur.
Sir Hector.		12 " " " "	40	8 20	" "
Cultivateur.	100	20 " " " "	152	20 16	A aubes, passagers.
Glide.	50	29 " " " "	80	11 40	A hélice "
Owens.		29 " " " "	156	17 48	A aubes, remorqueur.
James.	200	6 oct.	138	19 04	" passagers.
Gertie.		27 " " " "	17	6 36	A hélice, remorqueur.
Thurso.	50	12 nov.	20	6 60	Roue centrale, passagers.
Aid.		Non émis.	25	7 00	" " remorqueur.
R. Stoker.		" " " " " "	14	6 12	A hélice, remorqueur.
Wenona.		" " " " " "	12	5 96	" yacht et remorqueur.
W. C. Francis.		" " " " " "	37	7 96	" remorqueur.

Bateaux ci-dessus inspectés par M. Clift.

		1895.			
Richelieu.		26 avril.	113	17 00	A aubes, passagers.
Paul Smith.		26 " " " " " "	293	31 44	" " "
Melbourne.		30 " " " " " "	890	79 28	A hélice, passagers et fret.
McNaughton.		14 " " " " " "	100	15 96	
Monargue.		1er mai.	136	15 88	
Plover.		1er " " " " " "	40	8 20	
Maid-of-the-Mist.		17 " " " " " "	62	9 96	
			11,039	1,342 22	

Inspectés par M. Meneilly.

WM. LAURIE.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur,	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Ida	26	19	.....	A hélice, remorqueur.
John Heney	19	113	.....	" "
Mansfield	121	103	.....	" passeur.
Ida	247	53	.....	" "
T. Osborne	25	17	.....	" remorqueur.
Ada	29	91	.....	" "
Rockland	78	50	.....	" "
E. G. Laverdure	54	49	.....	" passeur.
Agnes	29	20	.....	" passagers et fret.
Mildred	15	13	.....	" " "
Squaw	22	18	.....	" remorqueur.
Bonito	17	12	.....	" passeur.
John	35	24	.....	Passeur, à roue centrale.
Annie C.	6 33	4 30	.....	A hélice, fret.
May Flower .....	.....	.....	.....	" non employé.
Emile	12	8	.....	" passeur.
Eilun .....	.....	.....	.....	" non employé.
G. A. Notter	14	9	.....	" remorqueur.
Jeanne	16	11	.....	" yacht de plaisance.
Enterprise	13	9	.....	" remorqueur.
Mary A. Lauchlin	23	12	.....	" "
Mabel Macdonald	42	28	.....	" "
Dolphin	70	37	.....	" "
Hiram Easton	34	28	.....	" "
D. A. Martin	78	57	.....	" non employé.
Louis Cyr	15	12	.....	" non notifié.
Beaver	13	6	.....	Remorqueur à mancelle. Non notifié.
John Thompson	5	4	.....	A hélice. Non employé.
St. George	68	29	.....	" Au service du gouvernement.
	1,126	.....	.....

WM. LAURIE.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 31 décembre 1894.

DIVISION DE QUÉBEC

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Queen	350	28 juillet	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
C. S. Parnell.....	Equipage. 7	"	17	6 36	A hélice, remorq., havre de Québ.
Randolph	" 12	"	16	6 28	" " "
Spray	" 13	"	24	6 92	" " "
Deasy	" 21	"	14	6 12	" " "
Richelieu.....	141	22 "	33	7 64	A hélice, passagers, Montréal et Saint-Hilaire.
Magnet	400	22 "	1029	90 32	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Pogaris	350	27 "	533	50 64	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Pilot.....	350	29 "	426	42 08	" " "
Fairy	Equipage. 31	"	16	6 28	A hélice, remorq., havre de Québ.
Ica	30	1er août.....	5	5 40	" " "
Mistassini.....	400	2 "	249	27 92	A aubes, passagers, lac St-Jean.
Parihonka.....	Equipage. 3	"	179	22 32	" " "
Undine	" 3	"	17	6 36	A aubes, remorq., lac Saint-Jean.
Oak Day	" 16	"	27	7 16	A aubes, rem., riv. Ristigouche.
Christiana.....	" 16	"	57	9 56	" " "
Frances	60	14 "	19	6 52	A aubes, passeur, Cross-Point et Campbellton.
Vulcan	Equipage 14	"	22	6 76	Hélice.
Commodore Holiwell.....	" 17	"	9	5 72	A hélice, remorq., havre de Québ.
Swallow	" 17	"	9	5 72	" " "
Marie Louise	" 21	"	99	12 92	A aubes, remorq., Pointe Bersimis
St. Louis	" 21	"	5	5 40	A hélice, remorqueur " "
Forest	" 22	"	26	7 08	" rivière Saguenay.
Thor	" 26	"	322	30 76	A aubes " " "
Kimogani	" 26	"	21	6 68	A hélice " " "
Activity	" 31	"	22	6 76	" rem., havre de Québec.
Blandford	" 6 sept.	"	65	10 20	A aubes, remorqueur, rivière.
Anglesea.....	Equipage. 5	mai	153	17 24	" " "
Ste. Anne.....	50	25 sept.....	18	6 44	A aubes, passeur, Chicoutim Sainte-Anne.
Coukoo.....	Equipage. 21	"	6	5 48	A hélice, rem., hav. de Chicoutimi.
Tiber	Fret 80	25 "	1736	146 88	A hélice, fret et passagers, Montréal et ports étrangers.
Ellida	Equipage. 25	"	37	10 96	A hélice, rem., Montréal et Sorel.
Glacial.....	145	7 juillet.....	109	16 72	A hélice, passeur, Sainte-Angele et Trois-Rivières.
John Young.....	Equipage. 25	sept.....	163	18 04	A aubes, remorq., Montréal et Chambly.
Laurier			14	6 12	A hél., passeur, Sorel et Lanoraie.
Bourgeois	200	1er juillet.....	94	12 52	A aubes, passeur, Laval et Trois-Rivières.
Beatrice	Equipage. 1er	"	40	8 20	A aubes, remorqueur, Trois-Rivières et havre.
Arthur	Payé pour	1892 et brisé.....	33	7 64	" " " " "
Florence	Equipage. 1er	juillet.....	20	6 60	A hélice, rem., riv. Grandes-Piles.
Ivan R.	" 1er	"	20	6 60	" " " " "
Genereux.....	" 1er	"	8	5 64	" " " " "
Como	100	1er "	75	11 00	A aubes, passeur, Nicolet et Trois-Rivières.
Maud	Equipage. 1er	"	50	9 00	Remorq., havre de Trois-Rivières.
Lea	" 1er	"	12	5 96	A hélice " " "
Lucie	" 15	"	25	7 00	A aubes, remorq., rivière Nicolet.
St. Michel.....	Enregistrement non complété.				
		1895.			
Lena	Equipage. 19	octobre	22	6 76	A hélice, remorq., Trois-Rivières.
Campania	" 20	"	23	6 84	A hélice, remorq., lac Mégantic.
Arthur for 1892.....	Payé pour 1892.....		33	7 64	A aubes, remorq., Trois-Rivières.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—Suite.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				§	c.	
		1894.				
L'Ami	Equipage.	30 oct.	16	6	28	A hélice.
Five Brothers.....	"	30 "	10	5	80	" " " "
Almanda	"	31 oct.	16	6	28	" " " "
Greetland	"	" 21.....	1091	95	28	A hélice, fret, Montréal et ports étrangers.
Sorel	300	29 avril	158	20	64	A aubes, passagers, Montréal et Sainte-Thérèse.
Arthur	Equipage.	28 "	78	11	24	A aubes, rem., Sorel et Pierreville
Polino	30	14 "	807	72	56	A hélice, fret, Montréal et Gaspé.
Relief	Equipage.	4 "	381	38	48	" " " "
Bourgeois	200	23 murs	94	12	52	A aubes, passeur, Trois-Rivières.
Como	100	29 "	75	11	00	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Miramichi.....	300	25 avril	727	66	16	A aubes, passagers, Montréal et Pictou, N.-E.
Trois-Rivières.....	1000	13 "	1710	144	80	Passagers, Montréal et Québec.
Terrebonne	450	23 "	601	56	08	Passag. Montréal et Contrecoeur.
Quebec.....	800	10 "	3056	252	48	Passagers, Montréal et Québec.
Dandy	Equipage.	12 "	46	8	68	A hélice, rem., Montréal et Québec
Julia	"	12 "	101	13	08	" " " "
Canada	800	7 mai	2009	168	72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Hosanna	200	12 avril	89	12	12	A hél., pass., Mont. et Longueuil.
Laprairie	997	12 "	523	49	84	A aubes, passeur, Montréal et Laprairie.
John Pratt	Equipage.	13 "	Bateau de l'Etat.....	A hél., rem., serv. du drag. dugouv.		
Georgiana	"	13 "	53	9	24	A hélice, rem., havre de Montréal.
T. H. Hasmath	"	13 "	49	8	92	" " " "
Berthier	700	13 "	1101	96	08	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Mouche à feu.....	225	14 "	214	25	12	A aub., pass., Montréal et Berthier
Chambly	600	14 "	647	59	76	A aubes, passagers, Chambly et Montréal.
St. Francis	Equipage.	14 "	Bateau de l'Etat.....	A hél., rem., serv. du drag. dugouv.		
Contest	150	19 "	231	26	48	A aub., aviso de la malle, Rimouski
Lévis	350	19 "	156	20	48	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
Otter	123	20 "	223	25	84	A hélice, passagers, Québec et Matagasquand.
Lord Stanley.....	20	"	276	30	08	A hélice.
South	450	21 "	349	35	92	A aubes, passeur, Québec et Lévis.
North.....	450	21 "	289	31	12	" " " "
C. I. Bridges.....	Equipage.	21 "		Vap. du gouv. " Remorq. à hélice, service de la grue du gouver.		
Canada Atlantic.....	400	24 "	619	57	52	A aubes, passeur, Montréal.
Le Cultivateur.....	376	23 "	152	20	16	" " " Huron et Verdun
Drague à cuiller n° 1.....	Equipage.	24 "	100	13	00	Dragage, havre de Montréal.
" n° 2.....	"	24 "	100	13	00	" " " "
" n° 6.....	"	24 "	100	13	00	" " " "
" n° 7.....	"	24 "	100	13	00	" " " "
" n° 4.....	"	24 "	100	13	00	" " " "
Grue flottante n° 4.....	"	7 mai	100	13	00	" " " "
" n° 6.....	"	7 "	100	13	00	" " " "
" n° 2.....	"	7 "	100	13	00	" " " "
" n° 3.....	"	7 "	100	13	00	" " " "
River du Loup.....	150	10 "	173	21	84	A aubes, passagers, Varennes et L'Assomption.
Chateauguay.....	453	28 avril	222	25	76	" passagers, Montréal.
Cultivateur	730	26 "	362	36	96	" passeur, Montréal et île Sainte-Hélène.

Inspection des bateaux à vapeur

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Rodolphe.....	Equipage.	7 mai.....	116	14 28	A aubes, remorqueur, Montréal et Trois-Rivières.
Sincennes.....	"	7 ".....	223	23 24	A aubes, remorq. Montré 1, Québec
Bohemian.....	500	26 avril.....	1,138	99 04	" pass., Montréal, Toronto
Conqueror.....	Equipage.	7 mai.....	233	23 64	A hélice, remorq. Montréal, golfe.
W. C. Francis.....	"	27 ".....	37	7 96	" rem., havre de Montréal.
Harry Bate.....	Fret.	27 avril.....	254	28 32	" Montréal et Ottawa.
Island Queen.....	250	27 ".....	98	15 84	" pass'ur, Montr'1, Longue1
Spray.....	Equipage.	7 mai.....	107	13 36	" rem., Montréal, Québec.
Saguenay.....	777	14 ".....	1,104	96 32	A aubes, Chicoutimi, Saguenay.
Hudson.....	Equipage.	7 ".....	158	17 64	" rem., Montréal, Québec.
Robert Stoker.....	"	7 ".....	14	6 12	A hélice, remorqueur, canaux.
Wm. Paul.....	"	7 ".....	7	5 56	" " "
St. Peter.....	"	7 ".....	43	8 44	" rem., havre de Montréal.
Grue à vapeur n° 5.....	"	7 ".....	100	13 00	Grue à vapeur, havre de Montréal
" n° 1.....	"	7 ".....	100	13 00	" " "
Emma Munson.....	"	7 ".....	32	7 56	A hélice, rem., havre de Montréal
W. P. Davis.....	"	7 ".....	11	5 88	" " "
St. Louis.....	"	7 ".....	34	7 72	" " "
Asilda.....	"	3 ".....	23	6 84	" " "
W. F. Logie.....	"	3 ".....	17	6 36	" " "
Richelieu.....	141	3 ".....	33	7 64	" Sorel et Saint-Hilaire.
Charlotte.....	Equipage.	7 ".....	59	9 72	" remorqueur, Montréal.
Brothers.....	326	7 ".....	262	28 96	A aubes, pass., Québec, Ste-Anne.
Almanda.....	Equipage.	9 ".....	11	5 88	A hélice, remorq., havre, Rivière.
St. Anne.....	40	10 ".....	14	6 12	" passeur, Sorel, Berthier.
Canadien.....	40	10 ".....	26	7 08	" " Lonvroi.
C. Anderson.....	150	11 ".....	105	16 40	" pass., Mont., Contrecoeur
Ed. Arpin.....	25	11 ".....	5	5 40	" yacht de plaisance, Sorel
Ste. Croix.....	551	12 ".....	445	43 60	A aubes, pass., Ste-Croix, Québec
Orleans.....	475	14 ".....	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et l'Île
Lake.....	Equipage.	8 ".....	145	16 60	" [d'Orléans.
Victor.....	"	16 ".....	35	7 80	" rem., havre de Québec.
Beaver.....	"	16 ".....	273	26 84	A aubes, remorq., Bic et Montréal
Anglesea.....	"	16 ".....	153	17 24	" rem., Québec, Grosse Ile
Pilgrim.....	"	".....	262	28 96	Pas de certificat de l'inspecteur des coques. Vendu et transporté dans l'Ontario.
Anna McGie.....	Equipage.	5 mai.....	60	9 80	A hélice, sauvetage, dans le golfe.
Montmaguy.....	516	21 ".....	351	36 08	A aubes, pass., Québec, Berthier.
Algerian.....	400	21 ".....	914	81 12	" " Montréal, Toronto
Corsican.....	400	21 ".....	1,203	104 24	" " "
Passport.....	400	21 ".....	1,034	90 72	" " "
Powerful.....	400	21 ".....	382	38 56	" passeur, Montréal.
Signe.....	30	23 ".....	12	5 96	A hélice, yacht de plaisance.
M. F. Pearson.....	Equipage.	".....			" rem., serv. drag. du gouv.
St. James.....	"	6 juin.....			" " "
Vega.....	250	24 ".....	132	18 36	" passeur, Québec, Orléans
Eureka.....	Equipage.	25 ".....	163	18 04	" rem., golfe et Montréal.
Honke Doré.....	"	26 ".....	10	5 80	" rem., havre de Québec.
Etoile.....	591	17 ".....	560	52 80	A aubes, pass., Québec, Montréal
Lady Belleau.....	Equipage.	".....	81	11 48	A hélice, sauvetage, dans le golfe.
Reliance.....	"	".....	78	11 24	A aubes, pass'ur, marches pas, T.-R.
Beatrice.....	Equipage.	29 juin.....	40	8 20	" remorq., Trois-Rivières.
Glacial.....	145	29 ".....	109	16 72	A hélice, passeur, hiver, T.-Rivière.
Lea.....	Equipage.	30 ".....	12	5 96	" rem., havre, T.-Rivières
Queen.....	350	1er ".....	367	37 36	" passeur, hiver, Québec.
M. E. Hacket.....	Equipage.	2 ".....	78	11 24	" remorqueur, havre.
Alice.....	"	4 ".....	67	10 36	" " "
Montreal.....	800	15 ".....	2,211	184 88	A aubes, pass., Montréal, Québec.
Carolina.....	800	5 ".....	977	86 16	" " Chicoutimi.
Hochelaga.....	775	17 ".....	419	41 52	" pass'ur, Mont., Bonchervil.
Longueuil.....	800	17 ".....	365	37 20	" " Longueuil.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—Fin.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
St. Roch.	Equipage.	22 juin	18	6 44	A hélice, rem., havre de Québec.
St. George.	"	22 "	13	6 04	" " " "
St. Louis.	541	23 "	428	42 24	A aubes, pass., Montréal, Québec.
Rh.oda.	Equipage.	26 "	182	22 56	" " remorqueur.
Albani.	"	29 "	58	9 64	A hélice, yacht de plaisance.
Mersey.	"	30 "	60	9 80	" rem., havre de Québec.
			40,170	4,164 60	

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations.
			\$ c.	Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Eva.	4 08	2 27	5 32	Nouvel enregistrem. non complété. A hélice, [yacht de plaisance.
Swan.	5 00	Enreg. non complété	5 40	" " " "
Dauntless.	81 00	36 00	11 48	J'étais absent quand il était dans le port. Remorqueur, Montréal et le golfe.
Thames.	1,684 00	1,064 00	142 72	Arrêté pour réparations. A hélice, fret.
Florence.	113 00	77 00	14 04	Pas au port quand j'étais à Québec.
Admiral.	682 00	408 00	62 56	N'ayant pas eu le temps avant.
Two Brothers.	14 00	9 00	6 12	" " " "
Lilly H.	12 00	7 00	5 96	" " " "
Hope.	19 90	6 63	6 52	" " " "
Acadian.	935 33	396 32	79 48	" " " "
Diver.	86 00	59 00	11 88	" " " "
Aurelia.	32 00	19 00	7 56	" " " "
Belle.	51 00	35 00	9 08	" " " "
Batiscan.	39 76	17 06	8 20	" " " "
Johanna B.	16 72	8 74	6 36	" " " "
C. H. Jones.	38 00	25 00	8 04	" " " "
Victory.	42 00	15 00	8 36	" " " "
Fearless.	10 04	6 83	5 36	" " " "
Hygia.				Non employé.
Frank.				"
Fairy.				"
	3,861 83	2,091 85	404 88	

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		\$ c.	
Fega.....	225	25 nov.....	132	18 56	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
Garnet.....	242	21 juillet....	152	20 16	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Rocket.....	400	21 "	321	33 68	" passagers, Montréal et Cornwall.
Prince of Wales.....	500	22 "	610	56 80	" passagers, Montréal et Carillon.
Acadian (hon. \$5.00).....	Fret.....	24 "	931	79 48	A hélice, fret, Québec et Norfolk.
Polaris.....	350	27 "	533	50 64	" pass. d'h., Québec et Lévis.
Queen.....	350	28 "	367	37 36	" " " "
Pilot.....	350	29 "	426	42 08	" " " "
Bonavista.....	50	2 août.....	1,306	112 48	" passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terren.
Olive.....	192	2 "	213	25 04	" passag., Montréal et Perth
John Fraser.....	100	4 "	118	17 44	" passagers, sur les eaux du lac Nipissingue.
Meteor.....	80	7 "	132	18 56	" passagers, sur le lac Témiscamingue.
Clyde.....	60	7 "	29	7 32	" " " "
Dora.....	40	8 "	48	8 44	" " " "
Argo (hon. \$5.00).....	100	8 "	154	17 32	" " " "
D. A. Martin.....	60	1 "	47	8 76	" passag. sur le lac Nipissing.
R. Hurdman.....		Pas de certi.	93	12 44	" " " "
Emerillon.....	25	10 août.....	15	6 20	" passagers sur le lac Témiscamingue.
Charlotte.....	25	10 "	14	6 12	" " " "
Lottie.....	25	10 "	10	5 80	" " " "
Toneata.....	35	10 "	14	6 12	" " " "
Janet Craig.....	40	11 "	12	5 96	" pass., Arnprior et Bristol.
Lady of the Lake.....	700	14 "	607	56 56	A aubes, passa., Newport et Magog
Powerful.....	400	25 nov.....	382	38 56	" passeur, Montréal et l'île Sainte-Hélène.
Le Cultivateur.....	100	25 "	152	20 16	" Verdun et Côte Sainte-Catherine.
Magnet.....	400	25 avril....	1,029	90 32	" passagers, Montréal et Hamilton.
Coban.....	40	30 août....	1,063	93 04	A hélice, passag. et fret, Montréal et l'île du P.-Edouard.
Ste. Anne.....	50	25 sept....	18	6 44	A aubes, passeur, Chicoutimi et Sainte-Anne.
Mistassini.....	400	2 août....	249	27 92	" passagers, sur le lac St-Jean
Undine.....	40	3 "	17	6 36	A hélice, " " "
Peribonca.....	289	3 "	179	22 32	A aubes, " " "
Ida.....	30	1 "	5	5 40	A hélice, pass., lac Saint-Joseph.
Tiber.....	80	25 sept....	1,736	146 88	" passager et fret, Montréal et Cap-Breton
Laurier.....		Pas de serv..	14	6 12	" passagers.
Bourgeois.....	200	1er juil....	94	12 52	A aubes, pass., Trois-Rivières et Sainc-Grégoire.
Como.....	100	1 "	75	11 60	" passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Glacial.....	145	1 "	109	16 72	A hélice, passeur, Trois-Rivières et Sainte-Angèle.
Ellida (hon. \$8.00).....	75	Pas appar. p. le tr. d. pass.	37	10 96	" passagers.
Cape Breton.....	Fret.....	1er fév....	1,764	149 12	" fret, Montréal et ports étrangers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Harry Bate.....	Fret.....	13 oct.....	254	28 32	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Greetlands.....	80	1er juin.....	1,091	95 28	" passag. et fret, Montréal et Saint-Jean, Terre neuve et Paspebiac.
Relief.....	30	1 ".....	381	38 48	" passag. et fret, Montréal et Paspebiac.
Hall.....	F. et P. 50.	1 ".....	247	27 76	" passag. et fret, Montréal, Ottawa et Kingston.
Louisburg.....	Fret.....	1 février.....	1,816	153 28	" fret, Montréal et Sydney.
Francis.....	60	14 août.....	19	6 52	A aubes, passeur, Campbellton et Cross Point.
Vulcan.....		Pas propr. au tr. des pass.	22	6 76	A hélice, passeur, Dalhousie et Florent.
Bonenfant.....		Pas en serv.			A aubes, passeur, Charlemagne et Bout de l'Isle.
Lena.....		Pas propr. au tr. des pass.	22	6 76	A hélice, pass., sur le lac Mégantic.
		1895.			
Terrebonne.....	450	23 avril.....	601	56 08	A aubes, passagers, Montréal et Contrecoeur.
Sorel.....	300	29 ".....	158	20 64	" passag., Sorel et Berthier.
Polaris.....	30	14 ".....	807	72 56	A hélice, passag. et fret, Montréal et Cap-Breton.
Contest.....	150	19 ".....	231	26 48	A aubes, avis de la malle et passagers, Rimouski.
Canada.....	800	7 mai.....	2,009	168 72	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Quebec.....	800	10 avril.....	3,056	252 48	" passa., Montréal et Québ.
Mouche à feu.....	225	14 ".....	214	25 12	" pass., Montréal, Berthier et Sorel.
Ste. Anne.....	40	10 mai.....	14	6 12	A hélice, pass., Sorel et Berthier.
Hosanna.....	200	12 avril.....	89	12 12	" passeur, Montréal et Longueuil.
Chambly.....	600	14 ".....	647	59 76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Trois-Rivières.....	1,000	13 ".....	1,710	144 80	" passagers, Montréal et Ste-Anne-de-Beaupré.
Longueuil.....	800	17 juin.....	365	37 20	" pass., Hochelaga et Longueuil.
Hochelaga.....	775	17 ".....	419	41 52	" passeur, Montréal et Boucherville.
Laprairie.....	997	12 avril.....	523	49 84	" pass., Montréal et Laprairie.
Maud.....	350	24 ".....	269	29 52	" pass., Montréal et Ottawa.
Filgate.....	658	24 ".....	263	29 04	" passagers, Montréal et Beauharnois.
Berthier.....	700	13 ".....	1,101	96 08	" passagers, Montréal et Berthier.
Otter.....	123	20 ".....	223	25 84	A hélice, passagers et fret, Québec et Natashquan.
Saguenay.....	773	14 mai.....	1,104	96 32	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
North.....	450	21 avril.....	289	31 12	" passeur, Québec et Lévis.
South.....	450	21 ".....	349	35 92	" " " " " "
Miramichi.....	300	25 ".....	727	66 16	" passagers et fret, Montréal et Pictou.
Olive.....	100	2 mai.....	213	25 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Perth.
Island Queen (hon. 88).	250	27 avril.....	98	15 84	" pass., Montréal et Longueuil.
Chaffee.....	50	3 mai.....	42	8 36	" pass., Valleyfield et Lancaster.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—division de Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Hall.....	50	4 mai.....	247	27 76	A hélice, passagers et fret, Montréal, Ottawa et Kingston.
Princess.....	443	4 ".....	579	54 32	A aubes, pas., Montréal et Carillon
Richelieu.....	415	26 avril....	113	17 04	" passagers, Montréal et Bout de l'Isle.
Bonenfant.....	20	5 mai.....	21	6 68	" passeur, Charlemaigne et Bout de l'Isle.
Canada Atlantic.....	400	24 avril....	619	57 52	" passeur, Hochelaga et Longueuil.
Empress.....	800	8 mai.....	677	62 16	" pas., Ottawa et Grenville
Chateauguay.....	443	28 avril....	222	25 76	" passagers, Montréal et Chateauguay.
Cultivateur.....	730	26 ".....	362	36 96	" passeur, Montréal et ile Ste-Hélène.
Rivière du Loup.....	150	10 mai.....	173	21 84	" passeur, Varennes et L'Assomption.
Mattawa.....	60	14 ".....	22	6 76	A hélice, passagers, sur le lac Témiscamingue.
Charlotte.....	25	15 ".....	14	6 12	" " " "
Wenoway.....	75	18 ".....	99	12 92	A aubes, pas., sur le lac des Quinze ; il n'a pas été accordé de certificat par rapport au mécanicien.
Quinze.....	50	19 ".....	32	7 56	A hélice, pas., sur le lac des Quinze.
Clyde.....	60	21 ".....	29	7 32	" passager, sur le lac Témiscamingue.
Meteor.....	120	21 ".....	132	18 56	" " " "
Dora.....	40	22 ".....	48	8 84	" " " "
Argo (honoraire \$5).....	75	22 ".....	154	17 32	A aubes " " "
R. Hurdman.....	150	23 juin....	93	12 44	A hélice, pass., sur le lac Nipis.
Lottie.....	Fret.	24 mai.....	10	5 80	" passager, sur le lac Témiscamingue.
Emerillon.....	25	24 ".....	15	6 20	" " " "
Toneata.....	35	24 ".....	14	6 12	" " " "
Powerful.....	400	21 ".....	382	38 56	A aubes, passeur, Montréal et l'île Ste-Hélène.
Prince of Wales.....	500	26 ".....	610	56 80	" pas., Montréal et Carillon
Passport.....	400	21 ".....	1,034	90 72	" " " Toronto.
Ed. Hopsin.....	25	11 ".....	5	5 40	A hélice, passeur, Sorel et Berth.
Corsican.....	400	21 ".....	1,203	104 24	A aubes, pass., Mont. et Toronto.
Canadian.....	40	10 ".....	26	7 08	A hélice, pass., Sorel et Vaudreuil.
Algerian.....	400	21 ".....	914	81 12	A aubes, pass., Mont. et Toronto.
Relief.....	Fret.	4 avril....	381	38 48	A hélice, fret, Montréal et Natashquan.
Montmagny.....	516	21 mai.....	351	36 08	A aubes, pass., Québec et Berthier.
Garnet.....	242	7 juin....	152	20 16	" passagers, Montréal et Valleyfield.
Gatineau.....	300	7 ".....	293	31 44	" " " "
Orleans.....	475	14 mai.....	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et l'île d'Orléans.
Levis.....	350	19 avril....	156	20 48	" passeur, Qué. et St-Romu.
St. Louis.....	541	23 juin....	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et St-Jean-Deschaillons.
Bohemian.....	500	26 avril....	138	99 04	" pass., Québec et Toronto
C. Anderson.....	150	11 mai.....	1,105	16 40	A hélice, pass., Montréal et Sorel.
Richelieu.....	141	25 nov.....	33	7 64	" " " et St-Hilaire.
Montreal.....	800	15 juin....	2,211	184 88	A aubes, pass., Québec et Montréal.
Ste-Croix.....	541	12 mai.....	445	43 60	" " " Ste-Croix.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Thames.....	Fret.	27 juin.....	1,683	142 64	A hélice, fret, Montréal et St-Jean, Terrebonne.
Etoile.....	591	26 ".....	560	52 80	A aubes, passagers, Québec et St-Jean Deschaillons.
Carolina.....	800	5 ".....	977	86 16	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Vega.....	250	6 ".....	132	18 56	A hélice, passeur, Qué. et St-Rom.
			49,655	4,786 40	

PIERRE D. BRUNELLE,

Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations.
			\$ cts.	Cause de la non-inspection et classe du bateau
Birdie Jones.....	2 17	1 86	.....	A hélice, yacht de plaisance, n'a pas été employé.
Pearl.....	5 02	3 42	.....	" " " " "
Hygia.....	57 69	29 23	.....	" " " " "
Mayflower.....	18 09	11 40	.....	" " " " "
Admiral.....	681 51	407 50	62 56	A aubes, passagers. N'a pu l'inspecter avant.
	764 48	453 41	62 56	

PIERRE D. BRUNELLE,

Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
East Riding		1er juillet	85 55	11 88	A aubes, remorqueur.
Henrietta		3 "	19 12	6 52	A hélice, "
Flushing	250	19 juin	257 09	28 56	" passagers, Grand-Manan, Saint-Jean et Eastport.
Rescue		10 juillet	124 09	14 92	" bateau de sauvetage.
Dorcas		12 "	215 34	22 20	" remorqueur et fret.
Mic-Mac	250	13 "	150 63	20 00	A aubes, pas., passagers, Halifax, et Dartmouth.
Lunenburg	175	25 "	265 55	29 28	A hélice, passagers, Halifax et Lunenburg.
Highland Mary		13 "	73 73	10 92	A hélice, jumelles, barge.
St. Pierre	50	28 "	496 44	47 68	A hélice, passagers, Halifax, Saint-Pierre et C.-B.
Commodore		2 août	12 84	6 04	A hélice, remorqueur
Worcester	275	3 "	1,332 56	114 64	" passagers, Boston, Halifax et Ile du Prince-Edouard.
Peerless	200	5 "	94 27	12 52	" passagers, Sydney et Nord-Sydney.
Gladiator		5 "	70 40	10 60	" remorqueur.
M. & E. Rudderham		5 "	33 54	7 64	" " bateau à eau.
Marion	250	7 "	478 49	46 24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
Merrimac		7 "	85 80	11 80	A hélice, remorqueur.
Zaidee		7 "	18 36	6 64	" bateau à eau.
L. Boyer		8 "	60 00	9 80	" remorqueur.
Bessie and Harry		9 mai	22 00	5 40	" bateau à eau.
Douglas H. Thomas			211 91	21 96	" remorqueur.
Mascott		15 sept.	22 88	6 84	" "
Curlew			157 85		" protection des pêcheries.
Mulgrave	275	29 août	484 86		" pas., passag., Mulgrave Pt.-Tupper et Hastings
Albert		7 oct.	530 58	47 48	" fret, Atlantique-Nord.
Springhill		1 nov.	189 05	20 12	" remorqueur.
Bridgewater	200	24 oct.	207 79	24 64	" passagers, Halifax et Bridgewater.
Delta		1er nov.	871 21	77 84	" fret, Atlantique-Nord.
Henry Hoover		13 "	54 64	9 40	" remorqueur.
Gambrinus		24 "	28 36	7 24	" bateau à phare.
Salvor		8 déc.	44 93	8 60	A aubes, passeur, passag., Halifax et Dartmouth.
Halifax	140	2 nov.	338 42	35 04	A hélice, passagers.
Weymouth			153 93	12 32	" "
		1865.			
Newfoundland		19 févr.	918 75	78 44	" p. au phoque, Atl.-Nord
Halifax	400	6 "	1738 45	147 04	" pass., Halifax et Boston.
La Tour	75	12 "	154 43	20 32	" passagers, Yarmouth, Shelburne et Liverpool.
Alpha	30	12 "	306 91	32 48	" passagers, Yarmouth, Halifax et Saint-Jean.
Yarmouth	350	13 "	1451 92	124 16	" passagers, Yarmouth et Boston.
Edna R.		12 "	49 66	8 92	" fret et remorqueur, Yarmouth et Barrington.
Marina		13 "	32 46	7 56	" remor., havre Yarmouth
Island Gem		13 "	15 62	6 28	" b.-pêcheur, Yarmouth.
		1894.			
City of St. John	120	31 déc.	709 12	64 72	A aubes, passagers, Halifax et Yarmouth.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Coban	25	26 mars	1063 30	93 04	A hélice, passag., Montréal, I.P.-E. C.-B. et Terre-neuve.
Louisbourg		20 "	1815 60	155 28	" fret, Canada et Atlantiq. Nord.
Cacouna		26 "	1450 78	124 08	" fret Montréal, Sydney et Atlantique-Nord.
St. Michael		20 "	39 20	8 12	" rem., Liverpool, N.-E et côte.
Clipper		24 avril	29 85	7 40	" Baie de Fundy.
Ralph E. S.		6 "	27 82	7 24	" b.-pêcheur, Halifax et Sambre.
Bonavista	60	7 "	1306 33	112 48	" passa., ports de l'Atlant. Terre-neuve.
Douglas H. Thomas		13 "	211 91	21 96	" remorqueur, Canada et Terre-neuve.
A. C. Whitney		12 "	62 67	10 04	" rem., havre d'Halifax.
Evangeline	85	17 "	78 74	11 32	" passager, Kingsport et Parrsboro'.
Nereus		29 "	16 39	6 24	" yacht, havre d'Halifax.
St. Olaf	150	20 déc. 1894.	305 27	32 40	" pass., Pictou, Ile de la Madeleine et C.-B.
Fastnet	50	1er mai 1895.	337 71	35 04	" pass., Halifax, I.P.-E. et côte est.
Harlaw	75	30 avril	451 36	44 08	" passagers, Halifax, C.-B. et Terre-neuve.
City of Ghent	55	28 "	198 64	23 92	" passager, Halifax et côte
Premier		27 "	373 56	37 92	" fret, Canada et les ports de l'Atlantique.
Collector		30 "	52 02	9 16	" aviso, hav. d'Halifax.
Dartmouth	307	1er mai	311 23	32 88	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Dartmouth.
Acadia			520 00		A hélice, service des pêcheries.
Newfield			784 91		" phares.
Zuleika		2 mai	12 38	5 96	" yacht du Bras-d'Or.
Rob Roy		4 "	13 97	6 12	" bateau à eau, riv. Avon.
Avon	30	20 avril	64 66	10 12	" passagers, rivière Avon et bassin de Minas.
Scotia		4 mai	41 58	8 36	" remorqueur, riv. Avon.
W. M. Weatherspoon		4 "	59 29	9 72	" " bass. de Minas.
Chester		5 "	79 50	11 40	" " baie de Fundy.
Hiawatha	280	20 avril	229 79	26 40	" passagers, Windsor et Saint-Jean.
Boston	346	7 mai	1694 50	143 52	" passager, Yarmouth et Boston.
Islet		7 "	5 05	5 40	" bateau à eau, île Tusket
J. B. Hamblin	12	1er déc. 1894.	31 71	7 56	" passagers, Pictou et détroit de Canso.
Arcadia		11 mai 1895.	61 64	9 96	" passagers, Pictou et Mulgrave.
Elsie		11 "	22 14	6 76	" rem., havre de Pictou.
Shannon		16 "	75 11	11 10	" " "
Egerton	200	15 "	112 10	16 96	A aubes, passeur, passagers, Pictou et New-Glasgow.
Leonora		5 juin	5 00	5 40	A hélice, yacht, havre d'Halifax.
Aid		14 "	98 55	12 84	" b.-pêcheur, N.-E., côte.
Anticosti		14 "	19 00	6 52	" " Bridgewater
Mayflower		15 "	5 92	5 48	" et La Have.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
La Have.....		16 juin	15 55	6 28	A hélice, bateau à eau, havre de Lunenburg.
Fairy.....		16 "	21 43	6 68	" remorqueur, Lunenburg.
Maggie.....		22 "	1764 19	149 12	" fret, ports canadiens et étrangers.
Cap-Breton.....	250	22 "	478 49	46 24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
Marion		22 "	58 81	9 72	A hélice, rem., havre de Sydney.
Elenor M. Cates.....		23 "	87 72	11 96	" " Petite Baie Glacée.
C. M. Winch					
	4,877		27,064 90	2,456 32	

DOUGLASS STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations.
			\$ c.	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Goliah.....	146 83	99 85		Dégréé, à hélice, remorqueur.
Sir C. Ogle.....	126 09	76 90		" à aubes, passeur.
Water Boat.....	6 17	2 02		" hélice, bateau à eau.
Pinafore.....	25 86	14 67		Inspection non demandée, à hélice, passagers.
Acadia.....	74 21	66 53		Dégréé, à hélice, passagers.
Westport.....	80 06	55 65		Pas encore inspecté, à hélice, passagers.
Carrie.....	14 83	7 37	6 12	Dégréé, à hélice, remorqueur.
Tusket.....	3 07	2 00		Pas encore inspecté; à hélice, remorqueur.
Daisy.....	10 74	7 30		" " "
Ellida.....	37 52	25 51		Hors du district, à hélice, yacht.
Eldon.....	37 91	21 25		Pas encore inspecté; à hélice, remorqueur.
Magnolia.....	260 50	151 00		Dégréé, à aubes, passagers.
Ulala.....	13 7	3 55	6 12	" à hélice, yacht.
	837 49	533 60	12 24	

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Arcadia	12	1er mai.....	61	9 96	A hélice, passagers et fret. Sidney à la baie St-Laurent, C.-B.
Boston	346	7 "	1694	143 52	A hélice, passagers et fret. Yarmouth, N.-E., à Boston, E.-U.A.
Cap-Breton.....	Nil.	22 juin	1764	149 12	A hélice, fret. Ports canadiens et étrangers.
Can, John L.....	100	3 août.....	142	16 36	Remorqueur, et excursion du jour.
Dartmouth.....	207	1er juin.....	311	32 88	A aubes, passeur. Havre d'Halifax
Egerton.....	200	15 "	112	16 96	" " " Pictou.
Fastnet	50	1er "	338	35 04	A hélice, passagers et fret. Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
Hamblin, I. B.....	12	1er déc.....	32	7 56	A hélice, passagers et fret. Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
Harlow	75	30 avril.....	451	44 08	A hélice, passagers et fret. Yarmouth à La Tour, N.-E.
La Tour.....	75	12 février...	155	20 32	A hélice, passagers et fret. Yarmouth à La Tour, N.-E.
Marion.....	250	22 juin	478	46 24	A aubes, lacs Bras d'Or, C.-B.
Pastime	175	29 "	68	10 44	A hélice, barge, excursion. Havre d'Halifax.
Rimouski.....	70	29 "	125	18 00	A hélice, passagers et fret. Détroit de Canso.
St-Olaf	150	1894. 28 déc.....	305	32 40	A hélice, passagers et fret. Pictou, N.-E., et îles de la Madeleine.
	1,722		6,036	582 88	

Ce qui précède date de mon entrée en charge, du 30 avril 1894, au 30 juin 1894.

S. R. HILL,

Inspecteur des coques et gréments, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1895.		\$	c.	
Yarmouth	350	13 fév. 1894.	1,451·92	124	16	A hélice, passagers, Yarmouth et Boston.
City of St. John	120	31 déc. 1895.	709·12	64	72	A aubes, passagers, Halifax et Yarmouth.
Louisbourg	20	mars.	1,815·60	155	28	A hélice, fret, Canada et Atlantique-nord.
Coban	25	26 "	1,063·30	93	04	A hélice, passagers, Montréal, I. P.-E., C.-B. et Terre-neuve.
Cacouna	26	"	1,450·78	124	08	A hélice, fret, Montréal, Sydney et Atlantique-nord.
Bonavista	60	7 avril	1,306·33	112	48	A hélice, passagers, ports de l'Atlantique.
Evangeline	85	17 "	78·74	11	32	A hélice, passagers, Kingsport et Parrsboro'.
City of Ghent	55	28 "	198·64	23	92	A hélice, passagers, cabotage d'Halifax.
Premier	27	"	373·56	37	92	A hélice, fret, Canada et ports de l'Atlantique
Avon	30	20 "	64·66	10	12	A hélice, passagers, rivière Avon, Bassin des Mines.
	725		8,512·65	757	04	

Les bateaux mentionnés ci-dessus, d'après les données que je possède, ont été inspectés par le capitaine McElhinney,

S. R. HILL.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
				§	c.	
		1894.				
Dorcas.....		12 juillet....	215 34	22	20	A hélice, remorqueur et fret.
Mic-Mac.....	250	13 ".....	150 63	20	00	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Dartmouth.
Lunenburg.....	175	25 ".....	265 55	29	28	A hélice, passagers, Halifax et Lunenburg.
St. Pierre.....	50	28 ".....	496 44	47	68	A hélice, passagers, Halifax, Saint-Pierre et Cap-Breton.
Worcester.....	275	3 août.....	1,332 56	114	64	A hélice, passagers, Boston, Halifax et Ile du Prince-Edouard.
Peerless.....	200	5 ".....	94 27	12	52	A hélice, passagers, Sydney et Sydney-nord.
Marion.....	250	7 ".....	478 49	46	24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
May Queen.....	100	17 ".....	142 09	19	36	A aubes, passagers, Grand-Narrows, C.-B.
Blue Hill.....	100	9 ".....	195 83	23	68	A hélices jum., passag., Cap-Breton
Lennox.....	100	8 ".....	66 29	10	28	A aubes, passeur, Lennox Passage.
May Flower.....	100	8 ".....	392 05	39	36	A hélices jumel., passeur, passag., port Mulgrave et port Tupper.
Carroll.....	300	24 ".....	1,372 29	117	76	A hélice, passagers, Ile du Prince-Edouard, Halifax et Boston.
Mulgrave.....	275	29 ".....	484 86			A hélice, passeur, passagers, Mulgrave, Pte-Tupper et Hastings.
Maple Leaf.....	40	28 sept.....	129 06	18	32	A aubes, passeur, Pictou et Pictou-Landing.
Albert.....		7 octobre....	530 58	47	48	A hélice, fret, Atlantique-nord.
Bridgewater.....	200	24 ".....	207 79	24	64	A hélice, passagers, Halifax et Bridgewater.
Delta.....		1er nov.....	871 21	77	84	A hélice, fret, Atlantique-nord.
Halifax.....	140	2 ".....	338 42	35	04	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Dartmouth.
Weymouth.....			153 93	12	32	A hélice, passag., Atlantique-nord
Newfoundland.....		1895. 19 février....	918 75	78	44	A hélice, pêch. de phoques, Halifax et Boston.
Halifax.....	400	6 ".....	1,738 45	147	04	A hélice, passagers, Yarmouth, Halifax et Saint-Jean.
Alpha.....	30	12 ".....	306 91	32	48	A hélice, passagers.
Total.....	2,985		10,881 79	\$976	60	

Les bateaux mentionnés ci-dessus, d'après les données que je possède, ont été inspectés par feu M. C. R. Coker.

S. R. HILL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			\$ c.	
W. M. Weatherspoon..	59·29	34·41	9 72	Inspecté comme remorqueur, à hélice.
Pinafore.....	25·86	14·67	.....	L'inspection n'a pas été demandée, à hélice, pass.
Acadia.....	74·21	66·53	.....	Hissé sur cale, à hélice, passagers.
Westport.....	80·06	55·65	.....	Pas encore inspecté, à hélice, passagers.
Magnolia.....	260·50	151·00	.....	Hissé sur cale, à aubes, passagers.
Total.....	499·92	322·26	9 72	

S. R. HILL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		\$ c.	
Bellisle.....	125	12 déc.....	155 44	20 40	Roue à l'arrière, pass., St-Jean.
Gulnare.....		31 ".....	246 87	24 76	A hélice, rem., cabotage.
		1894.			
Shannon.....		4 juillet.....	75 11	11 00	" " Pictou, N.-E.
St. Lawrence.....	4	".....	50 82	9 00	" " " "
Yantic.....	5	".....	14 16	6 12	" " Tidnish, N.-E.
Lion.....	5	".....	19 82	6 52	" " Pugwash.
Wenola.....	6	".....	25 10	6 36	" " Port-Elgin, N.-B.
Atlas.....	6	".....	15 79	5 88	" " " "
Bessie Ardella.....	10	".....	11 17	5 88	" " Deer-Island, N.-B.
Calla.....	11	".....	5 92	5 48	" " " "
Dirigo.....	14	".....	70 13	10 60	" " Saint-Jean.
Aleyone.....	28	".....	15 05	9 20	" yacht, " "
Rita.....	15	".....	16 23	9 60	" " " "
Wanda.....	17	".....	38 48	8 04	" rem., bat. pêch., Yarmouth.
Freddie V.....	18	".....	26 69	7 08	" " " "
Robbie Burns.....	22	".....	88 93	12 12	" phare, Halifax.
Bridgetown.....	24	".....	14 66	6 20	" rem. et bat. de p. Pt du Chêne.
Alice.....	26	".....	15 77	6 28	" Buctouche, N.-B.
Victor.....	26	".....	45 51	8 60	A aubes, rem., Richibouctou, N.-B.
Calluna.....	26	".....	22 26	6 76	A hélice, rem. et b. de p., " "
Ouangondy.....	200	29 ".....	249 75	31 52	A aubes, passeur, St-Jean, N.-B.
Dream.....	31	".....	44 51	8 52	A hélice, yacht, St-Jean, N.-B.
John L. Cann.....	4 août.	142 08	16 35	" remorq., Yarmouth, N.-E.	
Glencoe.....	5 ".....	32 21	7 56	" passeur, Annapolis, N.-E.	
David Duncan.....	5 ".....	20 59	6 68	" remorqueur, Digby, N.-E.	
Jessie Gray.....	10 ".....	76 00	11 00	Roue à l'arrière, lac Bras-d'Or.	
May Queen.....	100	17 ".....	142 09	19 36	A aubes, pass., Gr'd Narrow, C.-B.
Mary Odell.....	12 ".....	22 53	6 84	A hélice, bat. de pêche, cabotage.	
Rover.....	12 ".....	4 72	5 40	" remorqueur, Mulgrave.	
Blue Hill.....	100	9 ".....	195 83	23 68	" passagers, Cap-Breton.
Lennox.....	100	8 ".....	66 29	10 28	A aubes, pas., Lennox, pass., C.-B.
Gipsy.....	14 ".....	16 17	6 36	A hélice, remorq., Cap-Breton.	
Meadow Flower.....		6 56	5 28	" bateau à eau, Canso.	
May Flower.....	100	8 août.	392 00	39 36	A hélices jum., passeur, passagers.
Carroll.....	300	24 ".....	1,372 29	117 76	A hélice, passagers, à Boston.
Tangent.....	28 ".....	35 74	7 80	" jum., St-Jean, N.-B. Ile au	
Yaha.....		12 04	5 96	" pass., Barrington. [Sable	
Anticosti.....	14 sept.	19 00	6 52	" rem., Liverpool, N.-E.	
La Have.....	16 ".....	49 27	8 92	" rem., rivière La Have.	
May Flower.....	16 ".....	5 92	5 48	" bat. de pêche, riv. LaHave.	
Maple Leaf.....	40	28 ".....	129 06	18 32	A aubes, passeur, Pictou, N.-E.
Kingsville.....	2 oct.	36 59	7 88	A hélice, rem., Saint-Jean, N.-B.	
Victor.....	4 ".....	9 62	5 80	" " Northport, N.-E.	
Annie.....	11 ".....	42 12	8 36	" bat. à eau, Halifax, N.-E.	
Coila.....	28 ".....	325 45	34 00	" fret, cabotage.	
St. John.....	7 déc.	47 28	12 70	" rem., Sherbrooke, N.-E.	
Western Extension.....	250	424 89	41 92	A aubes, passeur, St-Jean, N.-B.	
Caber Feidh.....	29 nov.	61 07	9 88	A hélice, rem., Pictou, N.-E.	
Elliot.....	11 déc.	367 48	34 36	" fret, cabotage.	
		1895.			
Captani.....	12 fév.	68 43	10 44	" rem., Saint-Jean, N.-B.	
Waring.....	13 ".....	28 74	7 32	" " " "	
Leader.....	15 ".....	29 32	7 32	" " " "	
Dirigo.....	1er mars	70 13	10 60	" " " "	
E. Ross.....	39	29 63	7 32	" passeur " "	
Fannie.....	13 ".....	33 44	7 64	" " " "	
Olivett.....	247	318 37	33 44	A aubes, passag. " "	
Star.....	300	461 03	44 88	" " " "	
David Weston.....	430	765 15	69 20	" " " "	
Hercules.....	24 ".....	87 11	11 96	A hélice, rem. " "	
Springfield.....	145	232 73	26 56	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.-B.	
May Queen.....	350	539 40	51 12	A aubes, passagers, St-Jean, N.-B.	

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Provinces maritimes—Fin.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Clifton.....	150	30 mars	138 20	19 04	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.-B.
G. D. Hunter.....		31 "	67 97	10 36	A hélice, remorq., St-Jean, N.-B.
Northumberland.....	350	6 avril.....	1,255 46	108 40	A hélices jum., pass., Ile du P.-E.
St. Lawrence.....	350	6 "	845 63	75 60	A aubes " " "
Jacques Cartier.....	300	6 "	379 96	38 40	" " " "
Elfin.....	100	6 "	122 42	17 76	" passeur " "
City of Montecella.....	401	13 "	1,033 65	90 64	" passagers, St-Jean, N.-B.
Hero.....		13 "	127 60	15 16	" rem., St-Jean, N.-B.
Admiral.....		13 "	158 20	17 64	" " " "
Champion.....		13 "	190 14	20 20	" " " "
Lilly Glasier.....		21 "	209 31	21 72	" " " "
Storm King.....		26 "	107 87	13 56	A hélice " " "
Sea King.....		26 "	128 63	15 32	" " " "
Hope.....		21 "	315 77	29 40	A aubes " " "
Hampstead.....	150	25 "	234 52	26 72	A hélice, passagers " " "
Lillie.....	60	1er mai.....	71 64	10 76	" " " "
Aberdeen.....	400	10 "	243 86	27 44	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.-B.
Wm. H. Murray.....	39	10 "	72 55	10 76	A hélice, passagers, St-Jean, N.-B.
Ada G.....		11 "	102 08	13 16	A aubes, remorqueur " "
New City.....		11 "	78 38	11 24	A hélice " " "
Martello.....		12 "	18 78	6 44	" " " "
Electric.....		17 "	3 74	5 32	" " " Woodstock.
Tourist.....	39	22 "	16 15	5 88	" passagers, St-Jean, N.-B.
Maggie Miller.....	150	25 "	104 66	16 32	A aubes, passeur " "
Alameda.....	39	2 juin.....	33 93	7 72	A hélice, passagers, Ile du P.-E.
Frank C. Batt.....	39	2 "	32 90	7 56	" " " "
Southport.....	200	4 "	239 92	27 20	A aubes, passeur " "
T. A. Stewart.....		4 "	35 94	7 88	A hélice, rem. et fret " "
May Queen.....	35	5 "	35 92	7 88	" passagers " "
Fred. M. Batt.....		7 "	59 90	9 72	" remorqueur " "
Montague.....	75	7 "	129 55	18 32	A aubes, passeur " "
Electra.....	35	8 "	106 26	16 48	A hélice, passagers " "
Maggie M.....		13 "	65 78	10 20	" remorq., St-Jean, N.-B.
Winnie.....		13 "	12 46	5 96	" " " "
Amanda Green.....		13 "	19 63	6 52	" " " "
Rustler.....	170	18 "	77 47	11 16	A aubes, passeur, Newcastle.
Lady Dufferin.....	39	18 "	47 48	8 76	" " " "
Bessie.....		18 "	5 18	5 40	A hélice, rem. de p. " "
Marion.....		18 "	11 57	5 96	" yacht " "
Laura.....		18 "	13 55	6 12	" remorqueur " "
Zulu.....		19 "	17 60	6 44	A aubes " " "
Loyalist.....		19 "	17 57	6 44	" " " "
Bridgetown.....		19 "	14 66	6 20	A hélice " " "
Nelson.....	100	20 "	64 34	10 12	" passagers, Chatham.
Mascott.....		20 "	70 50	10 60	" remorq. " "
Sybella H.....	39	20 "	70 68	10 60	A aubes, passeur " "
St. Andrew.....		20 "	76 64	11 08	A hélice, remorq. " "
St. George.....		20 "	160 57	17 80	A aubes " " "
Sarcella.....		20 "	21 86	6 68	A hélice " " "
Rover.....		20 "	4 72	5 40	" " " "
St. Nicholas.....	100	21 "	62 20	9 96	" passagers " "
Miramichi.....	100	21 "	75 18	11 00	" " " "
St. Lawrence.....		22 "	50 82	9 00	" remorqueur, Bathurst.
East Riding.....		23 "	85 55	11 88	A aubes, remorqueur, Dalhousie.
Squirrel.....		25 "	13 11	6 04	A hélice " " "
Henrietta.....		25 "	19 12	6 52	" " " "
William Aitken.....		27 "	74 87	11 00	" " " Ile du P.-E.
Total.....			15,836 13	1,944 37	

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur
			\$ c.	
W. E. Vroom.....	10 05	6 83	.....	Hissé sur cale ; à hélice, passeur.
Wee Laddie.....	16 60	11 29	.....	" " remorqueur.
Quiddy.....	30 59	14 27	.....	" à aubes "
Peri.....	11 77	8 00	.....	" à hélice "
Novelty.....	42 66	28 88	.....	" à aubes "
Fanchon.....	95 66	60 27	.....	Demande n'en a pas été faite, à aubes, remorq
Eva Johnson.....	15 77	6 67	.....	" " à hélice "
Ada.....	3 66	2 49	.....	" " " yacht.
Bismark.....	49 04	10 44	.....	" " à aubes, remorq
Ernest.....	12 58	8 55	.....	" " à hélice "
Arbutus.....	46 76	31 80	.....	" " passagers.
Marguerite.....	19 66	12 30	.....	Hissé sur cale ; à hélice, yacht.
Grip.....	4 81	3 27	.....	" " remorqueur.
Derby.....	11 66	8 66	.....	" à aubes "
Utopia.....	25 00	17 00	.....	" " "
Princess of Wales.....	935 54	685 62	.....	" " passagers.
M. A. Starr.....	244 32	166 14	.....	" à hélice, fret.
Totaux.....	1,576 13	1,082 48	.....

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Clifton.....	150	25 avril...	138'21	19 04	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean et ses tributaires.
Lillie.....	60	1er mai...	71'64	10 76	A hélice, remorqueur et passagers, rivière St-Jean et baie de Fundy.
Hampstead.....	150	4 " ..	234'56	26 72	" passagers, rivière St-Jean et tributaires.
Aberdeen.....	400	10 " ..	243'86	27 44	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean et tributaires.
Tourist.....	39	29 " ..	16'15	5 88	A hélice, pass., riv. St-Jean et tribut'rs.
Maggie Miller.....	150	25 " ..	104'66	16 32	A aubes, passeur, Milldg'ville et Milkish.
Northumberland.....	350	1er juin..	1255'46	108 40	A hélices jumelles, pass., Charlottetown, Summerside et Pt. du Chêne.
Jaques Cartier.....	300	4 " ..	379'96	38 40	A aubes, Charlottetown, Cap-Orwell et rivière de l'Est, I.-P.-E.
Saint Lawrence.....	350	9 " ..	845'63	75 60	" Charlottetown à Pictou.
Frank C. Batt.....	39	2 " ..	32'90	7 56	A hélice, passeur, Summrsd. à Bédèque.
Electra.....	35	8 " ..	106'96	16 48	" Montagne, Pictou, Charlottetown et points intermédi.
May Queen.....	35	.....	35'92	7 88	" Charlottetown, rivières de l'Est et de l'Ouest, I.-P.-E.
Elfin.....	100	.....	122'42	17 76	A aubes, passeur, Charlottetown à Southampton, I.-P.-E.
Southport.....	200	.....	239'92	27 20	" pass'ur, Charlottetown, rivières de l'Est et de l'Ouest, I.-P.-E.
Montague.....	75	7 juin...	129'55	18 32	" Gorg'town., Montague pas. trv.
Lady Dufferin.....	39	18 " ..	47'48	8 76	" passeur, Newcastle et Chtn. Hd
Rustler.....	170	18 " ..	77'47	11 16	" Red-Bank, Newcastle, Chatham et Escuminac.
Nelson.....	100	26 " ..	64'34	10 12	A hélice, passeur, Chtn, Nelson, Newcst.
Miramichi.....	100	26 " ..	75'18	11 00	" Chatham, Néguac et Escuminac.
Sybella H.....	39	26 " ..	70'68	10 60	A aubes, passeur, Chatham à Morefield.
St-Nicholas.....	100	26 " ..	62'20	9 96	A hélice, Nelson, Escuminac et rivière Miramichi.
		1894.			
Ouangondy.....	200	29 juil....	294'75	31 52	A aubes, passeur, St-Jean à Carleton.
		1895.			
Wm. H. Murray.....	39	31 mai....	72'55	10 76	A hélice, pass., riv. St-Jean et tribut's.
		1893.			
Belisle.....	125	10 déc....	155'94	20 40	Roue à l'arrière, riv. St-Jean et tribut's.
Marguerite.....	25	30 sept....	19'66	5 80	A hélice, St-Stephen à Campobello.
		1894.			
Arbutus.....	86	6 juil....	46'76	8 76	" Deer Island, St-Stephen et Campobello.
		1895.			
E. Ross.....	39	12 avril...	29'63	7 32	" passeur, Indiantown et Lancstr.
Olivette.....	247	17 " ..	318'00	33 44	A aubes, rivière St-Jean et tributaires.
David Weston.....	430	12 " ..	765'15	69 20	
Springfield.....	145	17 " ..	232'73	26 56	Roue à l'ar., " " "
May Queen.....	350	24 " ..	539'40	51 12	A aubes, " " "
Star.....	300	12 " ..	461'03	44 88	" " " "
City of Monticello..	401	23 " ..	1033'65	90 64	" St-Jean, Digby et Annapolis.
		1893.			
Elliott.....	.....	21 nov....	367'48	34 36	Canada et Indes Occidentales, fret.
Carroll.....	300	8 " ..	1372'29	117 76	A hélice, I.-P.-E. à Boston, E.-U.
		1894.			
Worcester.....	275	13 sept....	1322'56	114 64	" " " "
Albert.....	.....	10 oct....	530'58	50 44	Canada, comme un bateau à fret.
			21,917'27	1,202 96	

I. J. OLIVE,

Inspecteur des coques, etc.

Navires à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
				Cause de la non-inspection et classe du bateau.
W. E. Vroom.	10·05	6·83	.....	Hissé sur cale, à hélice.
Princess of Wales.....	935·54	685·62	.....	" à aubes.
Western Extension.....	424·89	169·48	.....	" pour réparations, à aubes.
M. A. Starr.....	244·32	166·14	.....	" à hélice.
	1,614·80	1,028·07		

I. J. OLIVE,

Inspecteur des coques, etc.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Active.....	20	4 juillet..	171 74	21 76	A hélice, remorqueur, côte.
Courser.....	100	4 " ..	160 79	20 88	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Joe Adams.....	4	" ..	11 89	5 96	Remorq. de pêche, rivière Fraser.
May Queen.....	3	" ..	14 10	6 12	" " "
Buzz.....	3	" ..	12 59	6 04	" " "
Idaho.....	17	" ..	6 04	5 48	A hélice, remorq., lac Kootenay.
Kaslo.....	15	" ..	51 17	9 08	" " "
Cité d'Ainsworth..	50	16 " ..	193 49	23 44	Roue à l'arrière, passagers, lac Kootenay.
Spokane.....	120	17 " ..	399 77	40 00	" " "
Nelson.....	125	18 " ..	496 01	47 68	" " "
Marion.....	20	" ..	14 78	6 20	" " rivière Colombie.
Illecillewaet.....	40	21 " ..	97 92	12 84	" " "
Lytton.....	125	21 " ..	451 66	44 16	" " "
Hyak.....	40	22 " ..	39 04	8 12	" " "
Duchess.....	80	24 " ..	145 48	19 60	" " "
Penticton.....	25	28 " ..	49 69	9 00	Hélices jumelles, lac Otagon.
Aberdeen.....	200	27 " ..	554 04	52 32	Roue à l'arrière, passagers, lac Okanagan.
Transfer.....	120	30 " ..	264 16	29 12	" " rivière Fraser.
Sunbury.....	11	août..	73 36	10 84	Hélices jumelles, remorq., rivière Fraser.
Senator.....	30	11 " ..	27 63	7 24	A hélice, passeur, Burrard Inlet.
Swan.....	12	" ..	16 65	6 36	" remorqueur, côte.
Spray.....	12	" ..	7 36	5 56	" yacht.
Princesse-Louise..	98	25 juillet..	931 76	82 56	A aubes, passagers, côte.
Joan.....	7	août..	821 21	73 68	Hélices jumelles, passagers, côte.
Georgie.....	19	" ..	32 16	7 56	A hélice, remorqueur de pêche.
Nora.....	20	" ..	19 43	6 60	" " "
Caledonia.....	14	21 " ..	237 00	26 96	Roue à l'arrière, rivière Skeena.
Nell.....	25	21 " ..	207 97	24 64	Hélices jumelles, côte.
Florence.....	22	" ..	30 41	7 40	Remorq. de pêche à hélice.
Chieftain.....	23	" ..	64 80	10 20	" " "
Minnie.....	23	" ..	9 53	5 80	" " "
Muriel.....	24	" ..	44 13	8 52	" " "
Westminster.....	25	" ..	18 29	6 44	" " "
Yosemite.....	400	20 mai..	1,525 03	130 00	A aubes, passagers, le long de la côte.
Mary Hare.....	11	sept..	47 00	8 76	A hélice, remorq.
Delta.....	14	" ..	25 20	7 00	" " "
Eva.....	18	" ..	34 99	7 80	" " "
Delta.....	5	juillet..	14 90	6 20	" " "
Winnefred.....	1er	" ..	12 97	6 04	" " "
Iris.....	19	sept..	19 32	6 60	" " "
Brunnette.....	19	" ..	37 03	7 96	" " "
Wildonan.....	20	" ..	51 41	9 08	" " "
Staffa.....	28	" ..	51 30	9 08	" " et fret.
Mystery.....	20	29 " ..	64 80	10 20	" " "
Dreadnought.....	30	9 oct..	32 84	7 64	" " "
Saturna.....	12	10 " ..	22 05	6 76	" " "
Lorne.....	20	8 sept..	237 96	31 04	" " "
Etta White.....	15	16 " ..	97 35	12 76	" " "
Thistle.....	29	" ..	222 36	25 76	" " et fret.
Jenny June.....	8	" ..	4 24	5 32	Yacht.
Naraimo.....	23	oct..	70 79	10 68	Roue à l'arrière, bateau à eau.
Esperanza.....	23	" ..	30 88	7 48	A hélice, remorqueur.
Swan.....	24	" ..	12 27	5 96	" yacht.
Estelle.....	12	24 " ..	84 06	11 72	" remorqueur.
Skidegate.....	20	23 " ..	37 08	7 96	" " "
Comox.....	140	27 " ..	101 17	16 08	" passagers, le long de la côte.
Maude.....	32	3 " ..	174 99	22 00	" " "
Falcon.....	20	" ..	52 44	9 24	" remorqueur.
Danube.....	300	25 " ..	886 89	78 96	" passagers, le long de la côte.
Velos.....	15	20 nov..	72 52	10 84	" remorqueur.
Gypsy.....	21	" ..	49 63	26 56	Roue à l'arrière, remorqueur.
Robt. Dunsmuir..	50	24 oct..	231 75	26 56	Hélices jumelles, passag., le long

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom de vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Phantom.....		15 oct. . . .	46 53	8 76	A hélice, remorqueur, côte.
Delaware.....	150	24 "	475 20	46 00	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Telephone.....	40	11 "	30 66	11 48	" " " "
Belle.....		11 "	66 62	10 36	A hélice, remorqueur, côte.
Sadie.....	10	14 déc. . . .	49 30	8 92	" " " "
		1895.			
Ba Boscowitz.....	150	3 janv. . . .	269 08	29 52	" passagers, le long de la côte.
Cité de Nanaïmo..	380	11 "	761 37	68 88	Hélices jumelles, passag., le long de la côte.
Shelby.....		17 "	23 50	6 92	A hélice, goélette.
Hope.....		10 "	78 49	11 32	" remorqueur, côte.
Vachie.....		29 "	9 97	5 80	" yacht.
Spinster.....		18 fév. . . .	15 41	6 20	" " " "
Capilaro.....	Pont, 25	3 "	231 14	26 48	" fret, côte.
Surrey.....	50	10 "	263 26	29 04	A aubes, passeur, rivière Fraser.
Mischief.....	Pont, 20	26 "	65 49	10 28	A hélice, goélette, fret, côte.
Iona.....	25	14 "	52 62	9 24	" remorqueur.
Burt.....	20	2 mars. . . .	50 41	9 00	" " " "
Muriel.....		14 "	44 13	8 52	" " " "
Florence.....		16 "	59 44	9 80	Roue à l'arrière, bateau à eau.
Gladys.....	60	19 "	211 23	24 88	" passagers, rivière Fraser.
Bon Accord.....	45	19 "	84 15	11 72	" " " "
Blonde.....	20	"	32 64	7 64	A hélice, remorqueur, rivière Fraser.
Brant.....	20	"	18 66	6 52	" " " "
Agnes.....	20	"	22 70	6 84	" " " "
Tepic.....	15	24 "	70 78	10 68	" " " côte.
Erie.....		30 "	26 72	7 16	" " " "
Transfer.....	120	4 avril. . . .	264 16	29 12	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Cruiser.....		16 fév. . . .	12 74	6 04	A hélice, remorqueur, côte
Islander.....	450	10 avril. . . .	1495 09	127 60	Hélices jumelles, passag., le long de la côte.
Stella.....		11 "	16 32	6 28	A hélice, remorqueur, côte.
Popcum.....		"	12 64	6 04	A aubes, remorqueur, rivière Fraser.
Lottie.....		17 "	29 24	7 32	A hélice, remorqueur, côte.
Daisy.....	12	18 "	60 10	9 80	" " " "
Nagasaki.....		27 "	15 13	6 20	" " " "
		1894.			
R. P. Rithet.....	81	15 oct. . . .	816 69	73 36	Roue à l'arrière, passagers, côte.
		1895.			
Maine.....		2 mai. . . .	9 21	5 72	A hélice, chaloupe, pêche.
Duchess.....	80	10 "	145 48	19 60	Roue à l'arrière, passagers, riv. Columbia.
Hyak.....	Pont, 20	10 "	39 04	8 12	" " " "
Gwendoline.....	" 30	10 "	90 59	12 28	" " " "
Wm. Hunter.....	25	13 "	50 67	9 08	Hélices jumelles, passagers, lac Slocan.
Arrow.....	12	15 "	4 50	5 40	A hélice, chaloupe.
Queen.....	50	17 "	77 28	11 16	Roue à l'arrière, passagers, lac Kamloops.
		1894.			
T. W. Carter.....	50	26 mai. . . .	26 94	7 16	A hélice, remorqueur.
		1895.			
Mischief.....	30	23 mai. . . .	65 49	10 28	" goélette, passagers, havre intérieur
		1894.			
Mary Hare.....	50	26 mai. . . .	47 00	8 76	" remorqueur et passagers.
Florence.....	140	26 "	59 44	9 80	Roue à l'arrière, passag., havre de Victoria
		1895.			
Belle.....	12	30 mai. . . .	66 62	10 36	A hélice, remorqueur.
Edgar.....	50	25 "	165 13	21 20	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Comet.....	12	31 "	85 26	11 80	A hélice, remorqueur, côte.
Active.....	20	31 "	171 74	21 76	" " " "
Wm. Irving.....	200	7 juin. . . .	737 86	67 04	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Clyde.....		7 "	67 87	10 44	Hélices jumelles, fret, côte.
Dreadnought.....	30	8 "	32 84	7 64	A hélice, remorqueur, côte.
Cutch.....	150	6 "	324 27	33 92	" fret et passagers, côte.
Leonora.....		11 "	33 00	7 64	" remorqueur, côte.
Lois.....		18 mai. . . .	25 15	7 00	" " " "
Alert.....	20	29 "	43 81	8 52	" " " "

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		\$ c.	
Coquitlam.....	25	6 juin....	256·33	28 48	A hélice, fret, côtier.
Gorge.....		20 "	2·70	5 24	" yacht.
Ina.....	25	"	7·52	5 64	" remorq. de pêche, rivière Fraser.
Delta.....	25	"	14·90	6 20	" " "
Buzz.....	25	"	12·59	6 04	" " "
Winnfred.....	26	"	12·97	6 04	" " "
May Queen.....	26	"	14·10	6 12	" " "
Joe Adams.....	26	"	11·89	5 96	" " "
Premier.....	500	25 "	1,044·41	91 52	" passagers, côtier.
		1894.			
T. W. Carter.....		23 sept....	26·94	14 32	" remorqueur; 2 ans d'arrages.
Constance.....	17	21 "	49·52	9 00	" " rivière Fraser.
Total.....			19,685·94	2,326 60	

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations.
			\$ c.	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Clara Young.....	30·75	21·22	7 48	A hélice, remorqueur, dégradé.
Vancouver.....	49·96	33·96	9 00	" " "
Bella.....	8·01	5·61	5 64	Hors d'atteinte, excepté à grands frais.
Morris.....	11·66	8·04	5 96	" " " " "
Red Star No. 2.....	36·85	23·21	7 96	Roue à l'arrière, dégradé.
Lilly.....	33·38	27·74	7 64	A hélice, remorqueur, dégradé,
Glad Tidings.....	43·02	27·15	8 44	" " " "
Galena.....	47·64	33·35	8 84	" " " "
Angerona.....	13·79	9·52	6 12	" " " "
Rainbow.....	207·21	140·04	24 64	" passag., dégradé, droits payés 2 oct. 1895.
Warlock.....	44·57	39·31	8 60	Vendu, hors du pays.
Cora.....	25·12	17·07	7 00	A hélice, remorqueur, dégradé.
Spratt's Ark.....	307·88	143·04	32 64	" jumelles, fret, dégradé.
	859·84	529·26	139 94	

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés pour le semestre terminé le 30 juin 1894.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ cts.	
Transfer.....	120	30 juillet....	264 16	29 12	Roue à l'arrière, passagers.
Active.....	20	4 ".....	171 74	21 76	A hélice, remorqueur et passagers.
Princess Louise.....	98	25 ".....	931 76	82 56	A aubes, passagers.
Joan.....	400	7 août.....	821 21	73 68	A hélices jumelles, passagers.
Courser.....	100	4 juillet....	160 79	20 88	Roue à l'arrière
Senator.....	30	11 août....	27 63	7 24	A hélice
Yosemite.....	400	20 mai....	1525 03	130 00	A aubes
Constance.....	17	21 sept....	49 52	9 00	A hélice
Mystery.....	20	29 ".....	64 80	10 20	"
Saturna.....	12	10 octobre..	22 05	6 76	"
Dreadnaught.....	30	9 ".....	32 84	7 64	"
Lorne.....	20	8 sept....	287 96	31 04	" remorqueur.
Thistle.....	29	29 ".....	222 36	25 76	"
Skidegate.....	20	23 octobre..	37 08	7 96	"
Comox.....	140	27 ".....	101 14	16 08	"
Estelle.....	12	24 ".....	84 06	11 72	"
Maude.....	32	3 ".....	174 99	22 00	"
Etta White.....	15	16 sept....	97 35	12 74	"
Danube.....	300	25 octobre..	886 89	78 96	"
Velos.....	15	20 nov....	72 52	10 54	"
Robert Dunsmuir.....	50	24 octobre..	231 75	26 56	A hélices jumelles
Delaware.....	150	24 ".....	475 20	46 00	Roue à l'arrière
Sadie.....	10	24 déc....	49 30	8 92	A hélice
		1895.			
Barbara Boscowitz.....	150	3 janvier...	269 08	29 52	"
City of Nanaimo.....	380	11 ".....	761 37	68 88	A hélices jumelles
Capilano.....	25	3 février...	231 14	26 48	A hélice
Surrey.....	50	10 ".....	263 26	29 04	A aubes
Mischief.....	20	26 ".....	65 49	10 28	A hélice
Java.....	50	14 ".....	52 62	9 24	"
Burt.....	20	2 mars....	50 41	9 00	"
Gladys.....	60	19 ".....	211 23	24 28	Roue à l'arrière
Bon Accord.....	45	19 ".....	84 15	11 72	"
Tepis.....	15	24 ".....	70 87	10 68	A hélice
Transfer.....	120	4 avril....	264 16	29 12	Roue à l'arrière
Islander.....	450	10 ".....	1,495 09	127 60	A hélices jumelles
Daisy.....	12	18 ".....	60 10	9 80	A hélice
		1894.			
R. P. Rithet.....	81	15 octobre..	816 69	73 36	Roue à l'arrière
		1895.			
Mischief.....	80	23 mai....	65 49	10 28	A hélice
		1894.			
T. W. Carter.....	50	26 mai....	26 94	7 16	"
Mary Hare.....	50	26 ".....	47 00	8 76	"
Florence.....	140	26 ".....	59 44	9 80	Roue à l'arrière
		1895.			
Comet.....	12	31 mai....	85 26	11 80	A hélice
Active.....	20	31 ".....	171 74	21 76	"
Wm. Irving.....	200	7 juin....	737 86	67 04	Roue à l'arrière
Dreadnaught.....	30	8 ".....	32 84	7 64	A hélice
Cutch.....	150	6 ".....	324 27	33 92	"
Alert.....	20	29 mai....	43 81	8 52	"
Coquitlam.....	25	6 juin....	256 33	28 48	"
Premier.....	500	25 ".....	1,044 41	91 52	"
Total.....	4,766		14,483 18	1,470 42	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et hono- raires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			\$ c.	
Clara Young.....	30·75	21·22	7 48	A hélice, remorqueur, dégréé.
Vancouver.....	49·96	33·96	9 00	" fret et passagers." Droits payés le 23
Rainbow.....	207·21	140·04	....	octobre 1893.
Spratt's Ark.....	307·08	143·04	32 64	A hélice jumelles, fret, dégréé.
	595·00	338·26	49 12	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		\$ c.	
Algoma		26 juillet 1895.	99 13	12 92	A hélice, remorqueur.
Athabasca		4 juin.	166 73	21 36	Roue à l'arrière, fret.
Alma T.		26 avril.	15 78	6 28	A hélice, remorqueur.
Annie Mac		5 mai.	25 22	7 00	" "
Beaver		26 avril.	34 15	7 72	" "
Caro		1er sept.	14 47	6 12	" "
Chieftain		26 avril.	40 00	8 20	" "
City of Selkirk	25	1er juin.	322 12	33 77	" passagers et fret.
Colville	25	5 juillet.	164 41	21 12	" "
D. L. Mathers		1er mai.	103 32	13 24	" remorqueur.
Empress		26 avril.	109 28	18 32	" "
Fisherman		1er juin.	44 22	8 52	" "
Gimli		22 juillet.	29 82	7 40	" "
Grahame		16 juin.	332 18	34 56	Roue à l'arrière.
Keewatin	24	22 sept.	41 25	8 25	A hélice, passagers et fret.
Kennina	40	22 "	41 86	8 36	" bateau passeur.
Lady Brooks	12	25 mai.	6 34	5 50	" yacht de plaisance.
Lady Ellen		1er juin.	18 57	6 52	" remorqueur.
Marquette	100	22 juillet.	149 27	19 72	Roue à l'arrière, bateau de rivière.
Miles		1er juin.	63 04	10 04	A hélice, remorqueur.
Millie Howell		9 "	24 11	6 92	" "
		1894.			
Minnetonka		12 août.	34 15	7 75	" "
"		1895.			
"		26 avril.	34 15	7 75	" "
		1894.			
Monarch		Neuf.	167 64	21 41	Roue à l'arrière, passagers.
		1895.			
Nintongis		Neuf.	7 60	5 60	Alligator, remorqueur.
North-west	65 cabine 35 équip.	5 juillet.	425 00	42 00	Roue à l'arrière, bateau de rivière.
Ogema		1er juin.	62 05	9 96	A hélice, remorqueur.
		1894.			
Queen		26 juillet.	31 64	7 56	" "
		1895.			
"		26 avril.	31 64	7 56	" "
Regina		24 "	6 78	5 54	" "
Ripple		19 juin.	9 83	5 80	A aubes, remorqueur.
Rover		5 mai.	4 07	5 32	A hélice, remorqueur.
Saskatchewan		Brûlé.	366 84	34 96	A aubes, fret.
Shamrock	40	22 sept.	79 84	11 40	A hélice, passagers et fret.
St. Joseph		18 juin.	49 13	8 95	A aubes, fret.
Thistle		1er mai.	23 33	6 84	A hélice, remorqueur.
Victoria		25 avril.	40 10	8 20	" "
Wrigley		27 "	90 04	12 20	" "
			3,309 10	480 64	

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			\$ c.	
Aberdeen	26 34	26 34	7 10	Roue à l'arrière, passeur, neuf.
Alice Sprague.....	98 49	62 05		" " non employé.
Angler	16 16	10 99	6 28	A hélice, rem., n'a pu être rejoint.
Aurora.....	244 50	141 43	25 96	" mis en comm. après ma visite.
Arcadia.....				" trop loin pour cette saison.
Brothers.....	17 50	11 90	6 44	" de Port-Arthur.
Couchiching.....	105 42	90 54		" non employé.
Cruiser.....	11 59	7 88	5 96	" hors de Portage-du-Rat.
Clara.....				" hors de Port-Arthur.
Ethel Banning.....	37 54	25 53		" trop loin pour cette saison.
Fleet Wing.....				" introuvable.
Georgina.....	48 78	29 78	8 52	" trop loin de Port-Arthur.
Harry Montgomery.....	3 65	2 49	5 32	" pas à Selkirk quand j'étais là.
Hazel.....	7 52	5 11	5 64	" " " "
Highland Maid.....	106 24	72 95	16 48	" passagers, pas à Portage-du-Rat quand j'étais là.
Ida.....	19 37	13 17	6 55	" rem., trop loin de Port-Arthur.
Idell.....	53 92	36 67	9 32	" " Pas à Selkirk quand j'étais là.
Josie.....	70 15	54 02	10 65	A aubes, trop loin de Prince-Albert.
Kakabeca.....	112 67	94 94	17 04	A hélice, passagers, trop loin de Port-Arthur.
Kate Marks.....	54 15	43 09	9 32	" remorq., trop loin de Port-Arthur.
Maple Leaf.....	75 07	51 05	11 00	" trop loin pour cette saison.
Marquis.....	753 76	474 87		Pas de commission.
Mary Ann.....	87 00	57 00	11 96	A hélice, remorq., trop loin de Port-Arthur.
Mary Hatch.....	121 18	82 40		" non employé.
May Queen.....	8 07	5 45		" " " "
Minnie Kidd.....	17 60	11 97	6 44	" trop loin de Port-Arthur.
Minnow.....	20 05	15 57	6 65	Roue à l'arrière, trop loin d'Edmonton.
Mocking Bird.....	38 02	25 85	8 04	A hélice, rem., trop loin de Port-Arthur.
Mountain Bell.....	90	60	5 08	" yacht, propriétaire devenu insensé avant l'inspection.
Northcote.....	461 34	289 48		Non employé, roue à l'arrière.
Princess.....	530 50	289 48		" à aubes.
Rambler.....	13 57	9 19	6 08	A hélice, rem., hors de Portage-du-Rat.
Red River.....	166 47	113 20	21 28	" passagers, pas prêt.
Richmond.....	14 32	9 74	6 12	" remorqueur, trop loin de Port-Arthur.
Sauthy Jack.....	44 62	28 24	8 60	" " " " " "
Siswit.....	47 17	34 27	8 80	" " " " " "
Sultana.....	357 55	243 13	36 64	" passagers, pas prêt.
Sunbeam.....	2 86	1 04		Introuvable.
Upas.....	23 35	14 52	6 70	" A hélice, yacht de plaisance, trop loin d'Edmonton.
Lena.....				Introuvable.
Zypher.....	19 27	11 25	6 54	A hélice, yacht de plaisance, trop loin de Port-Arthur.
	3831 66	2497 18	\$290 51	

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés comme impropres au service en Canada, pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé
Byron Trerice....	Lac Erié, passagers.	Thomas.....	Baie Georgienne, fret.
Excelsior.....	Lacs Muskoka, passagers.	George Douglas..	" " remorqueur.
Truant.....	Baie Georgienne.	Maggie.....	Canal Welland, remorqueur.
Canadian.....	Baie de Toronto.		

THOS. HARBOTTLE,
JAMES JOHNSTON,
JOHN DODDS,
*Inspecteurs des bateaux à vapeur,
Division d'Ontario-ouest.*

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Annie Gilbert ...	A hélice, passagers, Trenton et Picton.	Olivia Gordon ...	A hélice, remorqueur.
		Dominion.....	" " brulé.

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Annie Gilbert....	Passagers, Trenton et Picton....		
-------------------	----------------------------------	--	--

THOMAS DONNELLY,
*Inspecteur des bateaux à vapeur.
Division d'Ontario-est.*

DIVISION DE QUÉBEC.

L'Isle aux Noix...	A hélice, rem., remorquant le bois pour l'usage de leur scierie.	Lady Belleau....	A hélice, goélette de sauvetage dans le golfe. Machine enlevée.
Calumet.....	A hélice, havre de Montréal, rem.	Beaver.....	A hélice, fret et passagers, échoué dans le golfe.
John Young.....	A aubes, remorqueur, Montréal et Québec.	Lucis.....	Roue à l'arrière, rem., riv. Nicolet.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des chaudières et machines.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Dorcas.....	Halifax et Sydney, rem. de barges.	Chebueto.....	Halifax et Dartmouth, passeur.
-------------	------------------------------------	---------------	--------------------------------

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Dorcas.....	Halifax et Sydney, rem. de bateau.	Chebueto.....	Halifax et Dartmouth, passeur.
-------------	------------------------------------	---------------	--------------------------------

S. B. HILL,
*Inspecteur des coques et gréments.
Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.*

Inspection des bateaux à vapeur.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.
Lulu C.....	Richibouctou, remorq. de pêche.	Fred Clinch	Saint-Jean, N.-B., remorqueur.
Rita	Saint-Jean, N.-B., yacht.	Norman	" " " passagers.
Bertha	" " remorqueur.	Florenceville	" " " passagers.

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Florenceville	Rivière Saint-Jean, passagers.		
---------------------	--------------------------------	--	--

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Phantom	Victoria et Nanaimo, fret de houille. Perdu.	Penticton	A hélices jumelles, fret, lac O'kanagon. Dégéré.
Estelle	Remorqueur, cabotage. Perdu.	Isabel	A aubes, fret et passagers, Victoria et Nanaimo. Dégéré.
Wm. Irving	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser. Naufrage, totalem. per.	Delaware.....	Roue à l'arrière, fret et passagers, rivière Fraser. Dégéré.
Surprise	A hélice, rem., L. Kootenay Per.		
Mascotte	A hélices jumelles, fret, cabotage, brûlé, totalement perdu.		

J. A. THOMPSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Phantom	Commerce de houille de Nanaimo à Victoria. Perdu.	Penticton	A hélices jumelles, fret, lac O'kanagon. Dégéré.
Estelle	Rem. et pass., cabotage. Perdu.	Isabel	A aubes, fret et passagers, Victoria et Nanaimo. Dégéré.
Wm. Irving	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser. Naufrage.	Delaware.....	Roue à l'arrière, fret et passagers, rivière Fraser. Dégéré.
Surprise	Rem., lac Kootenay. Naufrage.		
Mascotte	A hélices jumelles, fret, cabotage. Brûlé.		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

DIVISION DU MANITOBA, DE KÉWATIN ET DES TERRITOIRES DU N.-O.

Saskatchewan	Lac Manitoba, transp. de bois de construction. Brûlé près des Narrows le 16 septembre 1893.		
-------------------	---	--	--

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Chippewa.....	187.05	A aubes...	Acier.....	1,514	764	Hamilton.....	Passagers, Toronto et Niagara.
Cleopatra .. .	31.66	A hélice...	"	104	71	"	Yacht de plaisir sur les lacs.
Yacht Odessa	1.2	"	Bois.....	12	8	Collingwood.....	" " baie Georgienne.
James Playfair.....	8.4	"	"	26	18	"	Rem. de pêche " "
John J. Long.....	29.87	"	"	201	137	"	Passagers " "
Lorna Doone.....	1.2	"	"	5	4	Orillia.....	Yacht de plaisir, lac Simcoe.
Thistle.....	41.66	A aubes...	"	180	119	Oakville.....	Passageur de passagers, baie de Toronto.
	300.49			2,051	1,121		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, division d'Ontario-ouest.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chaux-vapeur.	Classe...	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Lorraine.....	3-33	A hélice....	Bois.....	23	16	Buffalo, N.-Y.....	Lac Érié, remorqueur de pêche.
Club.....	3-00	"	"	57	39	Bronte.....	" Ontario, fret.
Daisy.....	2-13	"	"	11	7	Point-Frank.....	Huron, remorqueur.
Masonic.....	2-13	"	"	39	26	Hamilton.....	" Ontario, yacht de plaisir.
Fanny Moose.....	5-33	"	"	4	2	Dunville.....	" Érié, remorqueur de pêche.
Sea Gull.....	1-2	"	"	9	6	Port-Severn.....	Baie Georgienne.
Morning Star.....	5-53	"	"	5	3	Toronto.....	" de Toronto, fret.
T. J. Collop.....	4-80	A aubes	"	63	42	Mitchell's Bay.....	Lac St-Clair et voisinage, fret.
Abino.....	8-83	A hélice....	"	8	5	Port-Érié.....	" Érié, remorqueur de pêche.
Chas. E. Armstrong.....	10-80	"	"	49	33	Ste-Catherine.....	Canal Welland, remorqueur.
Escort.....	10-95	"	"	40	27	Port-Colborne.....	"
Jessie Hume.....	11-00	"	"	58	40	Ste-Catherine.....	"
George Swann.....	2-70	"	"	18	14	Kincardine.....	Grands lacs, " "
Sea Shell.....	1-2	"	"	7	5	"	Lac Huron, remorqueur de pêche.
Elite.....	6-2	"	"	22	15	Goderich.....	" remorqueur.
Luther Westover.....	15-00	A aubes	"	127	80	Bay-City, Mich.....	" remorqueur de pêche.
	76-333			540	360		

JNO. DODDS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la portée où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite*.

COQUES ET ÉQUIPEMENTS INSPECTÉS.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Chippewa.....	A1.....	valeur, \$200,000	Acier.....	1,513.60	763.55	Hamilton.....	Passagers, entre Toronto et Lewiston.
Minnitonka.....	B1.....	" 7,000	Bois.....	68.84	46.47	Fort-Francois.....	Fret, entre Portage-du-Rat et rivière Laplue.
Monarch.....	A2.....	" 17,000	".....	167.64	105.61	".....	"
Thistle.....	A2.....	" 13,000	".....	77.53	67.86	Toronto.....	Passagers, entre Toronto et l'île.
John J. Long.....	A1.....	" 18,000	".....	205.95	136.65	Collingwood.....	Passagers et remorqueur, entre Collingwood et fles dans la baie (Georgienne.
Masonic.....	B1.....	" 2,500	".....	39.24	26.14	Hamilton.....	Pas de certificat, pas complété.
Acacia.....	A2.....	" 5,500	".....	55.16	37.51	".....	Passagers, entre Hamilton et Burlington-Beach.

THOMAS HARBOTTLE.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité ou construits, où et comment ils ont été employés—*Suite*.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur. (Nominal.)	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Annie Lake.....	2-13	A hélice.....	Bois.....	18-52	12-60	Belleville, Ont.....	Passagers, Brighton et Prescott.
Bannockburn.....	157-76	"	Acier.....	1,619-56	1,034-79	Middlesborough, G.-B.....	Fret, tous les lacs.
Reginald.....	48-00	"	Bois.....	186-26	12-82	Garden-Island, Ont.....	Remorqueur, tous les lacs.
J. G. Nichols.....	16-66	"	"	130-63	70-85	Fort-Howard, E.-U.....	Fret, tous les lacs.
Amable Du Fond.....	2-70	A aubes.....	"	17-40	11-11	Arnprior, Ont.....	Remorqueur, rivière Otiawa.
Kismet.....	2-80	A hélice.....	"	5-42	3-69	Belleville, Ont.....	Yacht de plaisance.
	230-05			1,977-79	1,145-86		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Annie Lake.....	2 13	A hélice....	Bois.....	18 52	12 60	Belleville.....	Passagers, Brighton et Prescott.
Bannockburn.....	157 76	"	Acier.....	1,619 56	1,054 79	Middlesborough, Ang.	Fret, tous les lacs et rivières.
				1,638 08	1,147 39		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques, division d'Ontario-est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année terminée le 30 juin 1894 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage en- en- registré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Jeanne	3-33	A hélice....	Bois.....	16	10	Montréal, Qué.....	Fleuve Saint-Laurent, yacht de plaisance.
Honoré.....	3-33	"	"	2	15	Verchères, Qué.....	Entre Montréal et Sorel, remorqueur.
Wenoway	9-63	A aubes....	"	99	84	Baie des Quinze.....	Lac des Quinze et Wenowa, passagers et remorq.

WILLIAM LAURIE.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année terminée le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Ste. Anne.....	3-3	A aubes, passav.	Bois.....	18-14	11-43	Sainte-Anne, 1893.....	Passav., entre Chicoutimi et Sainte-Anne.
Colon.....	11-26	"	"	173-13	109	Roberval, lac St-Jean, 1894.....	A aubes, pass., Roberval et la riv. Mistissini.
Chateauguay.....	10-2	"	Acter.....	222-27	118-58	Montréal, 1894.....	" pass., Montréal et Beauharnois
Sincenne.....	30	"	"	228-42	128-67	" 1893.....	" remorqueur, Montréal et Québec.
Carolina.....	120	"	Fer.....	968-90	610-41	Deleware, E.-U., 1877.....	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Campania.....	2-13	"	Bois.....	22-88	15-56	Lac Mégantic, 1893.....	A hélice, remorqueur, lac Mégantic.
Laurier.....	2-13	"	"	14-28	9-71	Sorel, 1893.....	Yacht de plaisance, Montréal et Sorel.
Daisy.....	2-16	"	"	4-31	3-42	Ile d'Orléans, 1894.....	" " Québec.
Eva.....	53	"	"	4-08	2-27	" 1889.....	" " lac Kiskissing.
Alice.....	10-8	"	Acter.....	67-16	45-68	Sorel, 1894.....	A hélice, remorqueur, Montréal et Québec.
Florence.....	2-66	"	Bois.....	17-77	12-09	Grande Sables, 1892.....	Remorqueur, touage sur la rivière St-Maurice.
Ivan R.....	3-3	"	"	18-29	12-44	" " " " " " " "	Passagers, Grandes Piles et La Tuque
Genéreux.....	1-2	"	"	5-63	5-51	" " " " " " " "	Yacht de plaisance sur la rivière St-Maurice.
Arthur.....	16-66	"	"	78-00	35-95	" " 1892.....	Remorqueur, Sorel et Pierreville.
Cygne.....	6-75	"	"	12-06	8-20	Ile d'Orléans, 1889.....	Yacht de plaisance, Montréal.
Beatrice.....	5-4	"	"	39-76	28-94	Trois-Rivières, 1893.....	Remorqueur, havre des Trois-Rivières.
Lea.....	1-2	"	"	12-26	8-34	" " " " " " " "	" " " " " " " "
M. E. Hackett.....	11-4	"	"	78-47	53-36	Québec, 1894.....	" " " " " " " "
Swan.....	33	"	"	5-19	4-84	" " " " " " " "	" " " " " " " "
				1,986-81	1,209-45		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des chaudières et machines.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Clipper.....	8-93	A hélice.....	Bois.....	20-85	14-93	New-York, E.-U.....	Digby, N.-E., remorqueur.
Passéus.....	18-03	Hélices jum.	".....	67-71	46-04	Halifax, N.-E.....	Havre d'Halifax, bat. d'excursion.
Mulgrave.....	74-93	A hélice.....	Acier.....	484-86	320-70	New-Glasgow, N.-E.....	Mulgrave, Pointe Tupper et Hastings, passeur.
Albert.....	107-05	".....	Fer.....	530-58	310-36	Hull, Angleterre.....	Atlantique-nord, cabotage, fret.
Springhill.....	61-46	".....	Bois.....	180-05	95-70	Saint-Jean, N.-B.....	Baie de Fundy, remorqueur.
	271-00			1,302-05	805-73		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

ABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite*.

COQUES ET GRÉMENTS INSPECTÉS.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Pastime	18 03	Hélices jum.	Bois	67 71	46 04	Halifax, N.-E.	Havre d'Halifax, bateau d'excursion.
Mulgrave	74 93	A hélice	Acier	484 86	329 70	New-Glasgow	Mulgrave, Pointe-Tupper et Hastings, passeur.
Albert	107 65	"	Fer	530 58	319 36	Hull, Angleterre	Atlantique-nord, cabotage, fret.
				1,083 15	695 10		

S. R. HILL,
Inspecteur des coques et gréments, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier,	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Alcyone.....	2-13	A hélice.....	Bois.....	15-05	10-73	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean, N. B., yacht.
Rita.....	11-70	"	"	16-23	11-04	"	"
Calluna.....	7-26	"	"	22-26	15-14	Richibouctou, N.-B.....	Richibouctou, N.-B., remorqueur et bateau-pêcheur
Elliott.....	61-44	"	"	367-48	227-37	Charlottetown, I. P.-E.....	Cabotage, fret.
E. Ross.....	7-26	"	"	20-63	20-15	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean, N., B., extrémité nord, passeur.
Leader.....	4-80	"	"	20-32	19-94	"	" remorqueur.
Hamptead.....	20-40	"	"	234-52	150-47	Hampton	passagers.
Wm. H. Murray.....	33-63	"	"	72-55	49-33	Saint-Jean	remorqueur.
Randolph.....	8-00	Hé. jumelles	"	8-71	8-71	"	yacht.
Aberdeen.....	17-06	Route à l'ar.	"	243-86	137-22	"	passagers.
	173-68			1089-61	659-10		

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Hampstead.....		A hélice.....	Bois.....	234 52	159 47	Hampton, N.-B.....	Rivière Saint-Jean, fret et passagers.
Aberdeen.....		Roue à l'ar.....	".....	243 86	137 22	Saint-Jean, N.-B.....	" " " "
Wm. H. Murray.....		A hélice.....	".....	72 55	49 33	".....	" " " "
E. Ross.....		".....	".....	29 63	20 15	".....	Indiantown à Lancaster, passeur.
Elliott.....		".....	".....	367 48	227 37	Charlottetown, I.P.-E.....	Canada et Indes Occidentales.
				948 04	503 54		

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques, etc.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Spokane.....	9-6	Roue à l'arrière	Bois.....	399-77	251-66	Bonner's-Ferry, E.-U.....	Service des passagers, lac Kootenay.
Illecillewaet.....	4-3	"	"	97-92	61-69	Revelstoke.....	Fret et passagers, rivière Colombie.
Aberdeen.....	17	"	"	554-04	349-05	Okanagon-Landing.....	"
Transer.....	9-6	"	"	264-16	97-72	Victoria.....	"
Spray.....	4-3	Yacht à vapeur	"	7-36	5	Vancouver.....	Yacht de plaisance, cabotage.
Mary Hare.....	11-2	A hél., remorq.	"	47	32	Victoria.....	Fret et remorquage, cabotage.
Delta.....	3	"	"	51-30	34-88	Vancouver.....	"
Seaffa.....	2	Yacht à vapeur	"	4-24	4	Seattle, E.-U.....	Plaisance, cabotage.
Jenny June.....	2	"	"	12-27	8-35	Nanaimo.....	"
Swan.....	2	A hél., goélette	"	23-50	15-98	Victoria.....	Pêche aux phoques, goélette, Pacifique.
Shelby.....	2	A hél., remorq.	"	26-72	18-44	New-Westminster.....	Remorquage, rivière Fraser.
Erie.....	9-1	A hél., remorq.	"	12-64	7-97	Popcorn, rivière Fraser.....	"
Popcorn.....	2-4	A aubes, rem.	"	90-59	57-08	Golden.....	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Gwendoline.....	4-3	Roue à l'arrière	"	50-67	34-46	New-Denver, lac Slocan.....	"
Wm. Hunter.....	3-3	A hél. jumelles	"	4-50	3-06	Revelstoke.....	Passagers, rivière Colombie.
Arrow.....	1-5	Chaloupe à vap.	"	77-28	48-69	Kamloops.....	Fret et passagers, lac Kamloops.
Queen.....	4-3	Roue à l'arrière	"				
				1,751-16	1,047-17		

J. A. THOMPSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1891, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Spokane.....	9-6	Roue à l'arr.	Bois.....	399-77	251-66	Bonner's-Ferry, E.-U.....	Fret et passagers, lac Kootenay.
Illecillewaet.....	4-3	"	"	97-92	61-69	Revelstoke.....	" " rivière Colombie.
Aberdeen.....	17-0	"	"	554-04	349-05	Okanagan-Landing.....	" " lac Okanagan.
Transfer.....	9-6	"	"	264-16	97-72	Victoria.....	" " rivière Fraser.
ESpray.....	4-3	A hélice.....	"	7-00	5-00	Vancouver.....	Yacht.
Mary Hare.....	11-2	"	"	47-00	32-00	Victoria.....	Fret et remorquage.
Delta.....	2-0	"	"	25-20	17-14	Rivière Fraser.....	" " "
Staffa.....	3-0	"	"	51-30	34-38	Vancouver.....	" " "
Jenny June.....	2-0	"	"	4-24	4-00	Seattle.....	Yacht.
Swan.....	2-0	"	"		8-35	Nanaimo.....	"
				1,463-26	861-49		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 ju'n 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'il sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Fin.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Shelby.....	2-0	A hél., goél.	Bois.....	23-50	15-98	Victoria.....	Chasse aux phoques.
Erie.....	9-1	"	"	26-72	18-44	New-Westminster.....	Remorquage, rivière Fraser.
Popcorn.....	2-4	A aubes.	"	12-64	7-97	Popcorn.....	"
Gwendoline.....	4-3	Roue à l'arr.	"	90-59	57-08	Golden.....	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Wm. Hunter.....	3-3	A héléc. jum.	"	50-67	34-46	Lac Slocan.....	" " lac Slocan.
Arrow.....	1-5	A héléc.	"	4-50	3-06	Revelstoke.....	Passager, rivière Colombie.
Queen.....	4-3	Roue à l'arr.	"	77-28	48-69	Kamloops.....	Fret et passagers, rivière Kamloops.
Minnetonka.....	4-8	A héléc.	"	68-34	46-47	Fort-Francis.....	Lac des Bois, pêche.
Monarch.....	17-0	A aubes.....	"	167-64	105-61	"	" " et rivière Lapluie au Fort-Francis passagers et fret.
St. Joseph.....	2-4	"	"	49-13	34-41	Fort-Chipevyan.....	Fret, sur la rivière Athabasca.
Shellah.....		Barge à rem.	"	25-69	17-28	Keewatin.....	Lac des Bois, cargaison générale.
Piper.....		"	"	17-28	31-68	Fort-Francis.....	"
Carl.....		"	"	31-68	31-68	Portage-du-Rat.....	" " pêche.
Jay.....		"	"	31-68	31-68	"	"
C. E. Robertson.....		"	"	28-18	28-18	"	"
W. P. Andrews.....		"	"	28-18	28-18	"	"
				447-80	349-18		

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1893.					\$ c.
1449	1 juillet.	John McRae.	3e classe	Penetanguishene.	Penet'shene.	5 00
1450	4 "	Alexander Munro.	2e "	Glenceau, Ont.	Windsor.	5 00
1451	4 "	Wm. Colquhoun.	1re " R.-U.	Halifax, N.-E.	Halifax.	5 00
1452	6 "	Charles G. Dunn.	2e "	Toronto, Ont.	Toronto.	5 00
1453	15 "	R. B. Halhed.	Permis	Lac Shawenigan	Victoria.	2 00
1454	17 "	Thos. O'Mara.	"	Lombardy, Ont.	Kingston.	2 00
1455	17 "	Samuel R. Heenan.	"	Cardinal, Ont.	Prescott.	2 00
1456	27 "	Wm. F. Oakes.	"	Penetanguishene.	Muskoka.	2 00
1457	7 août.	Thos. Evans.	"	Lakefield, Ont.	Lakefield.	2 00
1458	14 "	Alexis Samson	2e classe	Village Lauzon, P. Q.	Québec	5 00
1459	12 sept.	E. T. Robertson.	Permis.	Millroche, Ont.	Cornwall	2 00
1460	12 "	John Blesedell.	3e classe.	Sydney-Nord, N.-E.	Montréal	5 00
1461	22 "	John Roxburgh.	2e " R.-U.	S.S. Bonavista.	"	5 00
1462	14 "	Arthur W. Jenkins.	3e "	Dartmouth, N.E.	Halifax.	5 00
1463	17 oct.	George Lawson.	2e " R.-U.	Montréal, P. Q.	Montréal	5 00
1464	20 "	Frank J. Hussey.	3e "	"	"	5 00
1465	13 nov.	Matthew Shea	4e "	Little-Current, Ont.	Little-Current	5 00
1466	24 "	Donald Todd	4e "	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1467	24 "	Anthony McLellan.	3e "	Vancouver, C.-B.	"	5 00
1468	4 déc.	James Bain, jr.	4e "	Hamilton, Ont.	Toronto	5 00
1469	22 "	George Sylvester	4e "	Chatham, Ont.	"	5 00
1470	28 "	James T. Steel.	3e "	Gravenhurst.	"	5 00
	1894.					
1471	18 janv.	Devere J. Mannion.	4e "	Vancouver, C.-B.	Victoria	5 00
1472	18 "	John Fyfe.	3e "	Victoria, C.-B.	"	5 00
1473	18 "	Simeon Stover.	4e "	Owen-Sound, Ont.	Toronto	5 00
1474	18 "	Jean B. Breconnier.	4e "	Sorel, P. Q.	Québec	5 00
1475	18 "	John S. Anderson	3e "	Selkirk-ouest, Man.	Winnipeg.	5 00
1476	18 "	Chas. Robertson.	2e "	Owen-Sound, Ont.	Toronto	5 00
1477	18 "	George Judge.	2e "	Halifax, N.-E.	Halifax.	5 00
1478	18 "	Richard Taylor.	4e "	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1479	29 "	Thomas Bard.	4e "	Hamilton, Ont.	Toronto	5 00
1480	3 fév.	Chas. St. Pierre.	3e "	Trois-Rivières, P. Q.	Québec	5 00
1481	3 "	Edmund J. O'Dell.	2e "	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1482	6 "	Moses Johnson	4e "	Collingwood, Ont.	"	5 00
1483	6 "	Joseph Blanchet.	4e "	Village Lauzon, P. Q.	Québec	5 00
1484	8 "	Omer H. Miller.	4e "	Hamilton, Ont.	Toronto	5 00
1485	8 "	Frederick Corkey.	3e "	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1486	10 "	James S. Adam.	2e "	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1487	15 "	Wm. J. Ritchie.	1re "	Québec, P. Q.	Québec	5 00
1488	15 "	Josiah Dawson.	2e "	Ste-Catherine, Ont.	Toronto	5 00
1489	16 "	John Simons.	4e "	Garden-Island, Ont.	Kingston	5 00
1490	16 "	Robert H. Veech.	4e "	" " "	"	5 00
1491	19 "	Eugène Gendron.	3e "	Sorel, P. Q.	Québec	5 00
1492	19 "	John C. McFadden.	2e "	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1493	19 "	Geo. A. Ostrout.	4e "	Montréal, P. Q.	Montréal	5 00
1494	19 "	Alfred Many.	4e "	Village Lauzon, P. Q.	Québec	5 00
1495	21 "	George Gagnon.	3e "	" " "	"	5 00
1496	21 "	James Donaldson.	3e "	Owen-Sound, Ont.	Toronto	5 00
1497	21 "	James W. Halpin.	4e "	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1498	21 "	Reginald A. Jefferd.	2e " R.-U.	Thunder-Bay, C.-B.	Victoria.	5 00
1499	21 "	Michael D. Tetro.	3e "	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1500	26 "	Jean Fiset.	4e "	Village Lauzon	Québec	5 00
1501	26 "	Robt. B. Newcombe.	4e "	Collingwood, Ont.	Toronto	5 00
1502	26 "	Emmanuel Filteau.	3e "	Lévis, P. Q.	Québec	5 00
1503	26 "	George N. Smith.	4e "	Penetanguishene.	Toronto	5 00
1504	26 "	Robert Rennie.	2e "	Selkirk, Man.	Selkirk	5 00
1505	27 "	Wm. W. Milne.	3e "	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1506	1er mars.	James Wallace.	2e " R.-U.	Baie James, C.-B.	Victoria.	5 00
1507	1 "	Geo. O. Madigan.	4e "	Victoria, C.-B.	"	5 00
1508	2 "	Frederick Costin.	2e "	Lévis, P. Q.	Québec	5 00

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1894.					
1509	3 mars...	John E. Kane.....	4e classe.....	Kingston, Ont.....	Kingston.....	5 00
1510	3 "	Andrew Simmons.....	3e ".....	" ".....	" ".....	5 00
1511	6 "	Neil J. Morrison.....	3e ".....	Saint-Jean, N.-B.....	Pictou.....	5 00
1512	6 "	Chas. E. Ryan.....	4e ".....	Toronto, Ont.....	Toronto.....	5 00
1513	6 "	Patrick Deveney.....	4e ".....	Belleville ".....	Kingston.....	5 00
1514	10 "	Daniel McSorley.....	4e ".....	Kingston ".....	" ".....	5 00
1515	10 "	George W. Mackie.....	4e ".....	Hamilton ".....	Toronto.....	5 00
1516	12 "	Malcolm A. Morris.....	2e ".....	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean.....	5 00
1517	13 "	Cléophas Samson.....	2e ".....	Village de Bienville.....	Québec.....	5 00
1518	21 "	Wm. A. McWilliam.....	4e ".....	Kingston, Ont.....	Kingston.....	5 00
1519	21 "	Richard Thompson.....	4e ".....	London.....	Toronto.....	5 00
1520	21 "	James L. Smith.....	3e ".....	Collingwood ".....	Collingwood.....	5 00
1521	21 "	Daniel Brisbin.....	4e ".....	Toronto.....	Toronto.....	5 00
1522	21 "	John F. McEwen.....	3e ".....	Collingwood ".....	Collingwood.....	5 00
1523	21 "	Chas. N. Shaw.....	3e ".....	Warton.....	Warton.....	5 00
1524	27 "	Sidney G. Harding.....	3e ".....	Chatham, N.-B.....	Chatham.....	5 00
1525	29 "	Frank Beecher.....	4e ".....	Brockville, Ont.....	Ottawa.....	5 00
1526	31 "	Joseph Servais.....	3e ".....	Port-Arthur, ".....	Winnipeg.....	5 00
1527	4 avril..	Hiram S. Sweet.....	3e ".....	Nelson, C.-B.....	Nelson.....	5 00
1528	4 "	Wilbert C. Harris.....	Permis.....	Gores-Landing, Ont.....	Kingston.....	2 00
1529	5 "	George A. Ostrout.....	".....	Montréal, P.Q.....	Montréal.....	2 00
1530	5 "	David Fraser.....	1re cl., R.-U.....	" ".....	" ".....	5 00
1531	6 "	Clement Mandville.....	Permis.....	Thurso ".....	" ".....	2 00
1532	6 "	George Gendron.....	5e classe.....	Sorel ".....	Sorel.....	5 00
1533	7 "	Henry W. Mansfield.....	2e " R.-U.....	London.....	Halifax.....	5 00
1534	7 "	George I. Woolaver.....	4e ".....	Hatssport, N.-E.....	" ".....	5 00
1535	12 "	Bruno Pintal.....	3e ".....	Champlain, P. Q.....	Québec.....	5 00
1536	12 "	Alphonse Samson.....	4e ".....	Village de Bienville, P.Q.....	" ".....	5 00
1537	12 "	Louis Lavelle.....	4e ".....	Sorel, P.Q.....	Sorel.....	5 00
1538	12 "	Alfred A. Norton.....	3e ".....	Penetanguishene.....	Toronto.....	5 00
1539	13 "	Amos Knox.....	2e ".....	Sydney-Nord, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1540	13 "	Alex. Milne.....	2e ".....	Kingston, Ont.....	Kingston.....	5 00
1541	16 "	Samuel B. Little.....	3e ".....	Selkirk, Man.....	Winnipeg.....	5 00
1542	20 "	John Insley.....	3e ".....	Port-Arthur, Ont.....	" ".....	5 00
1543	23 "	Jules Lefebvre.....	4e ".....	Pointe-aux-Trembles.....	Sorel.....	5 00
1544	23 "	Louis Petit.....	4e ".....	Sorel, P. Q.....	" ".....	5 00
1545	26 "	George H. Shutliff.....	Permis.....	Ganaquoque, Ont.....	Kingston.....	2 00
1546	27 "	Alfred Langstroth.....	2e classe, R.-U.....	Comté de King, N.-B.....	Saint-Jean.....	5 00
1547	4 mai...	Alex. L. DeMartigny.....	4e ".....	Montréal, P. Q.....	Montréal.....	5 00
1548	14 "	John W. Dean.....	3e ".....	Fort-Erie, Ont.....	Fort-Erie.....	5 00
1549	14 "	Harry Lowry.....	2e ".....	Windsor.....	Windsor.....	5 00
1550	15 "	Thos. A. Rushbrook.....	4e ".....	Portage-la-Prairie.....	Winnipeg.....	5 00
1551	15 "	Walter G. Tatton.....	4e ".....	North-Head, N.-B.....	Saint-Jean.....	5 00
1552	15 "	Chas. J. Lowry.....	4e ".....	Windsor, Ont.....	Windsor.....	5 00
1553	15 "	Wm. A. Cross.....	4e ".....	Port-Arthur, Ont.....	Winnipeg.....	5 00
1554	16 "	John Corkey.....	Permis.....	Kingston, Ont.....	Kingston.....	2 00
1555	23 "	Wm. Drever.....	3e classe.....	Winnipeg, Man.....	Winnipeg.....	5 00
1556	26 "	Joseph Boisvert.....	3e ".....	Sorel, P.Q.....	Sorel.....	5 00
1557	28 "	August Amerback.....	3e ".....	Portage-du-Rat, Ont.....	Winnipeg.....	5 00
1558	29 "	Geo. H. Haring, jeune.....	4e ".....	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean.....	5 00
1559	31 "	Andrew S. Foster.....	1re cl., R.-U.....	" ".....	" ".....	5 00
1560	1er juin..	Jerome Young.....	Permis.....	Peterboro', Ont.....	Peterboro'.....	2 00
1561	1 "	John Gonyea.....	".....	Smith's-Falls.....	Kingston.....	2 00
1562	1 "	Arthur T. Low.....	".....	Port-Carling, Ont.....	Port-Carling.....	2 00
1563	1 "	Albert Wheeler.....	".....	Belleville, Ont.....	Kingston.....	2 00
1564	13 "	Wm. C. Bell.....	1re cl., R.-U.....	Montréal, P.Q.....	Montréal.....	5 00
1565	21 "	David D. Sinclair.....	4e classe.....	" ".....	Halifax.....	5 00
1566	21 "	Alex. McDonald.....	4e ".....	Sydney, B.-C.....	" ".....	5 00
1567	21 "	Daniel Cameron.....	4e ".....	" ".....	" ".....	5 00
1568	22 "	Robert Downie.....	2e ".....	Halifax, N.-E.....	" ".....	5 00
1569	22 "	Franklin Greig.....	2e ".....	" ".....	" ".....	5 00
1570	22 "	Edwin S. Pratt.....	3e ".....	Parry-Sound, Ont.....	Collingwood.....	5 00
1571	26 "	Sampson Bloor.....	3e ".....	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1572	27 "	Daniel O. Connell.....	Permis.....	Belleville, Ont.....	Belleville.....	2 00
1573	27 "	Wm. Powles.....	".....	Tyendinaga.....	Kingston.....	2 00
1574	27 "	Thomas Evans.....	".....	Lakefield, Ont.....	Lakefield.....	2 00
1575	28 "	Jean B. Mathieu.....	3e classe.....	Sorel, P.Q.....	Sorel.....	5 00

ANNEXE N° 2.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR
L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, le 10 avril 1895.

M. JOHN HARDIE,

Sous-ministre intérimaire de la
marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai reçu instructions des commissaires du havre de Montréal, de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un état des recettes et des dépenses générales de la commission, pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.

Le revenu ordinaire net a été de \$272,078.34, soit \$44,627.61, ou environ 14 pour cent de moins qu'en 1893, ce que l'on peut considérer comme assez satisfaisant si l'on tient compte de la présente crise générale.

Les dépenses pour l'administration, l'entretien et l'intérêt ont été de \$248,840.18 net, laissant un excédent de \$23,228.16 en sus des dépenses d'exploitation.

Cet excédent a été, comme d'ordinaire, appliqué aux dépenses pour les nouveaux ouvrages, qui pour l'année se sont élevés à \$250,721.83 net.

Durant l'année \$599,000 des bons du havre à 30 ans portant 4 pour 100, ont été vendus, dont \$269,000.00 ont servi aux nouveaux ouvrages et \$330,000.00 à payer les bons $6\frac{1}{2}$ pour 100 qui étaient échus.

Les rapports ordinaires pour l'an dernier, sur la caisse des vieux pilotes de Montréal, sur le district de pilotage de Montréal, et du maître du havre, vous ont déjà été transmis; tandis que celui de l'ingénieur en chef sur les améliorations et l'entretien du havre vous est transmis sous ce pli.

D'après le rapport du maître du havre vous remarquerez qu'il y a eu diminution dans le nombre et le tonnage des navires océaniques et de l'intérieur, comparés à 1893. Pour les premiers il y a diminution de 70 navires et 54,868 tonneaux ou environ 5 pour 100; et pour les seconds 578 navires et 173,791 tonneaux, ou environ 15 pour 100 de moins.

Dans le rapport sur le district de pilotage de Montréal on aurait pu dire que, par suite de l'achèvement du chenal des navires au Cap à la Roche et aux Grondines en 1893, le sémaphore qui était placé à ce premier endroit depuis de nombreuses années, a été au commencement de l'été dernier, transporté par le département de la marine à Lotbinière, où il a également rendu de grands services à la navigation en 1894, en indiquant tous les jours, du matin au soir, toutes les hausses et les baisses de 3 pouces de marée et la profondeur exacte de l'eau dans le chenal à travers la Barre à Boulard.

A la dernière session du parlement un acte à l'effet de modifier et refondre les actes relatifs aux commissaires du havre de Montréal (57-58 Victoria, chapitre 48) a été sanctionné, et les règlements de la corporation, ayant été révisés conformément à cet acte, ont été approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil et sont maintenant en vigueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.
ÉtAT des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894—Suite.

RECEPTE.		CAPITAL.		REVENU.		DÉPENSES.—Suite.		REVENU.		CAPITAL.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
<p><i>De gardien de quais pour le trafic local.</i> — Fin.</p>											
Loyer de terrain p. empl. le bois d'échaf.	591	64				1,864	93				
" " du sable.....	81	00				75,455	24				
" " des briques.....	30	00				620	69				
" " les petits bureaux.....	1,064	55						1,568	00		
" " balances.....	1,000	00						9,855	43		
" " éleveurs à houille.....	1,350	00						3,597	83		
Loyer du bassin de Québec.....	50	00						25,122	76		
Recettes provenant d'amendes.....	2	00						862	80		
<p>De la Cie de houille Dominion (à resp. lim.), intérêt et dépenses faites aux quais et rails à Hochelaga pour 1893 et 1894.</p>											
De Québec, sous enveloppe (argent remb. sans aucun doute).....	250	00									
De la Cie de filature Dominion (à resp. lim.), loyer pour terrains du havre à Hochelaga, du 1er mai 1893 au 1er mai 1894.....	1	88									
De la <i>Export Lumber Co.</i> , change sur une traite de New-York.....											
Cie de raffinage de sucre "Canada," droits de quaiage sur 84 tonnes de sucre débarquées en 1890, en plus de la quantité acquittée à la douane.....	21	00						65,481	85		
Cie du ch. de fer Grand-Tronc, loyer des voies du havre.....	3,692	50						29,471	46		
Cie du ch. de fer Can. du Pac.....	3,043	75						59,727	20		
De la Cie de houille Dominion (à resp. lim.), intérêt et dépenses comme ci-dessus pour 1894.....	1,580	22						9,335	31		
De John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre.....	300	00									
Total du revenu ordinaire.....	\$	272,675	13								
Au crédit de l'intérêt, intérêt provenant des débentures vendues.....	1,151	85									
Au crédit de l'intérêt, <i>Citizens' Light and Power Co.</i> , matériel de lumière électrique.....	60	48									
Au crédit des dépenses de pilotage, honoraires de certificats de 7 pilotes et 1 apprenti.....	75	00									
Au crédit des dépenses, pour matériel de berge brûlée.....	4	00									
Au crédit du dragage, vieux matériel vendu et ouvrage exécuté.....	246	85									

<p><i>De la Cie d'assurances Manufacturers' Accident,</i> pour réclamations d'employés blessés.....</p>											
<p>Au crédit de la construction de la jeteé concurrente, cité de Montréal, pour sa part des frais en 1893.....</p>											
<p>Au crédit du matériel de lumière électrique, <i>Citizens' Light and Power Co</i>.....</p>											
<p>Au crédit du compte des cartes, vente de cartes du chenal des navires.....</p>											
<p>De divers acheteurs des débentures du havre à 4 pour 100 (valeur au pair).....</p>											
<p>De la banque de Montréal, nouveau découvert du compte courant.....</p>											
Fonds des pilotes invalides de Montréal.....	\$	3,180	76								
5 pour 100 des recettes des pilotes.....		20	00								
Amende de pilote.....		2,073	71								
Intérêt sur placements et argent en caisse.....		700	00								
Escompte sur débentures achetées.....											
<p>Au crédit de la Cie d'assurances <i>Manufacturers' Accident,</i> pour réclamations d'employés blessés.....</p>											
<p>Au crédit de la construction de la jeteé concurrente, cité de Montréal, pour sa part des frais en 1893.....</p>											
<p>Au crédit du matériel de lumière électrique, <i>Citizens' Light and Power Co</i>.....</p>											
<p>Au crédit du compte des cartes, vente de cartes du chenal des navires.....</p>											
<p>De divers acheteurs des débentures du havre à 4 pour 100 (valeur au pair).....</p>											
<p>De la banque de Montréal, nouveau découvert du compte courant.....</p>											
Fonds des pilotes invalides de Montréal.....	\$	3,180	76								
5 pour 100 des recettes des pilotes.....		20	00								
Intérêt sur placements et argent en caisse.....		2,073	71								
Escompte sur débentures achetées.....		700	00								

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

Etat des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.—Fin.

RECETTES—Fin.		DÉPENSES—Fin.	
Revenu.	Capital.	Revenu.	Capital.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Solde et recettes, compte du capital..... Recettes, compte du revenu.....	\$ 679,306 17 274,556 56 \$953,862 73	DÉPENSES—Fin. Solde—Fin. Débiteures du havre de Montréal..... \$45,000 00 Fonds consolidé de la cité de Montréal..... 5,000 00 Dépôt à la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal..... 3,056 05 \$ 53,056 05	\$ 100,725 28 \$ 953,862 73
		(Y compris \$60 en caisse entre les mains des commis- saires du havre.)	

Verifié,
 RIDDELL ET COMMON,
 MONTRÉAL, 9 avril 1895.
Auditeurs.

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 5 avril 1895.

Inspection des bateaux à vapeur

MONTRÉAL, 9 avril 1895.

Au Président des Commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons terminé l'audition des livres de votre secrétaire-trésorier pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894, et que le bilan et l'état général des recettes et des dépenses, soumis avec les présentes, et portant notre certificat, sont correctement tirés de ces livres.

En traitant de l'escompte sur les débetures vendues en 1894, dans les livres de la commission et dans l'état ci-dessus mentionné, on a inauguré une méthode différente de celle suivie auparavant. Jusqu'à présent, on avait l'habitude de porter au crédit de l'intérêt du havre le montant de toute prime réalisée sur les débetures vendues, et de porter au débit du même compte tout escompte qu'on aurait pu accorder sur ces débetures. Cependant, comme l'escompte sur les débetures vendues en 1895 s'élevait à une somme considérable, et que les débetures sont à long terme, l'exécutif a cru qu'il ne serait pas juste de porter au débit du revenu de 1894 la forte somme allouée dans le but d'obtenir un taux d'intérêt fixe peu élevé durant les nombreuses années qui devront s'écouler avant l'échéance de ces débetures. On a donc simplement porté au débit de l'intérêt du havre la proportion de cet escompte applicable aux coupons dont l'échéance est arrivée cette année-là, et le reste de l'escompte a été reporté à des comptes spéciaux, et des proportions de cet intérêt seront portées annuellement au compte de l'intérêt à mesure que les coupons écherront, jusqu'à ce que tout le compte soit éteint.

Ce changement dans la tenue des livres donne lieu à la question de savoir si l'on ne devrait pas à l'avenir pourvoir à l'intérêt accumulé sur les débetures jusqu'au 31 décembre de chaque année, mais payable seulement le 5 janvier suivant. Comme il a déjà été dit, le système suivi jusqu'à présent a été de s'occuper presque exclusivement de l'argent réellement reçu et payé, et des matériaux réellement employés. Si l'on adoptait un changement général du système, il y a encore une ou deux affaires qu'il serait peut-être bon de traiter—telle que la préparation d'inventaires de l'outillage du havre et de dragage, des machines et outils—et l'ajustement annuel avec ces inventaires des différents comptes dans le grand-livre du secrétaire.

Vos obéissants serviteurs,

RIDDELL ET COMMON,

Auditeurs.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 avril 1895.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des Commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du conseil des commissaires du havre, le rapport suivant sur les ouvrages faits dans le port de Montréal pendant l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894:—

NOUVEAUX OUVRAGES.

Les principaux nouveaux ouvrages faits durant l'année ont été: la construction d'une partie d'une longue jetée dans la section 43, à Hochelaga, et le dragage d'une partie d'un bassin contigu; l'enlèvement d'une partie additionnelle de la batture Molson; l'approfondissement et l'agrandissement de certaines parties du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent; le prolongement de la jetée de protection en remontant le courant, et le dragage d'une partie considérable de la batture de l'île pour l'agrandissement des travaux du havre. Les principaux détails sont les suivants:

Sections 4 à 10 (Pointe du Moulin-à-Vent).—L'approfondissement et l'agrandissement du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent se sont continués pendant tout l'été, les ouvrages étant faits autant que possible en vue de préparer une fondation pour le quai en caisson qui doit être prolongé jusqu'à la tête du bassin, et de donner 22 pieds d'eau à l'eau basse dans la moitié nord-ouest du bassin. Partout où la nature du fond ne permettait pas de travailler économiquement jusqu'à 22 pieds seulement, ou lorsque l'outillage ne pouvait facilement être gardé sur la partie nord-ouest du bassin, on a travaillé à donner au bassin une profondeur uniforme de vingt-huit pieds. L'ouvrage a été fait durant tout l'été par un ou deux dragueurs, aidés après le 11 juillet par un bateau-foret pour percer et faire sauter le roc qui était trop dur pour pouvoir être enlevé par les dragueurs seuls. Quantité draguée durant l'été: roc (y compris le roc pétardé), 67,161 verges cubes; terre, 12,317 verges cubes; total, 79,478 verges cubes; mesurage des chalans ou boîtes, au coût de \$31,981.74, dont la moitié a été portée au compte du bassin et le reste au compte des endroits où l'on a envoyé les matières draguées. Coût additionnel pour le forage et le pétardement, \$8,644.26.

À la tête du bassin on a reçu durant l'été, gratuitement, environ 13,750 verges cubes de terre provenant d'excavations en ville, et on l'utilisa pour faire des remplissages sur les emplacements des quais futurs.

Sections 25 à 27 (Batture Molson).—Conformément à un ordre du conseil d'enlever la batture Molson, le dragage a été commencé sur la partie supérieure de cette batture le 12 juillet dernier, et une étendue d'environ 540 pieds de long sur environ 225 pieds de large, entre le quai jusqu'au chenal des navires, a été draguée jusqu'à une profondeur de 30 pieds à l'eau basse, bien qu'on ne l'ait pas éprouvé, pour savoir jusqu'à quel point elle est entièrement libre pour la navigation. Le dragage ainsi fait prolonge l'eau profonde jusqu'à la partie d'amont de la section 27, et offre une libre navigation entre les quais et le chenal des navires sur une longueur de 3,000 pieds à partir de la jetée Victoria en descendant, à l'exception des roches ou autres endroits passés inaperçus qu'on pourrait retrouver par un examen approfondi de toute cette étendue. Dépense en 1894, \$6,364.39.

Chenal des navires.—De plus, conformément à un ordre du conseil d'enlever la batture Molson, le dragage a été continué depuis la tête de la batture en descendant le long de son côté extérieur ou sud-est, de manière à former partie de l'agrandissement du chenal des navires dans le courant Sainte-Marie jusqu'à 525 pieds. On a fait environ la moitié de cet agrandissement. Dépense, \$9,816.88.

Sections 34 à 36.—Quelques endroits peu profonds en face du quai, ont été en partie dragués jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse. Dépense, \$2,704.28.

Inspection des bateaux à vapeur.

Sections 36 à 38.—Les nouvelles voies de chemin de fer et les voies conduisant à la tour au charbon, qui étaient en construction dans l'automne de 1893, ont été terminées au commencement de l'été dernier. Dépenses jusqu'à la fin de 1893, \$18,200.02; en 1894, \$8,749.25; total, \$26,949.27.

Section 42 (Hochelaga).—La chaussée sur toute la largeur du quai et sur une longueur de 550 pieds a été macadamisée pour la première fois.

Sections 42 à 46.—Les nouvelles voies de chemin de fer posées en 1893, mais non terminées, ont été ballastées et complétées en mai, rendant ainsi les deux voies prêtes au service jusqu'à l'extrémité extérieure de la jetée.

Section 46.—Le remplissage des terrains bas le long des voies a été repris et virtuellement terminé de bonne heure dans l'été. Une chaussée de 20 pieds de large a aussi été faite et macadamisée d'un bout à l'autre. Dépense, \$10,311.34.

Sections 43 et 44 (Maisonneuve).—La construction d'une grande jetée dans la section 43—une de celles comprises dans le projet d'agrandissement du havre de 1888, mesurant 850 pieds sur 180 pieds en caisson ordinaire établi à trente pieds de profondeur à l'eau basse—a été ordonnée par le conseil en 1893, et les contrats pour la fourniture du bois de construction ont été faits dans l'automne de cette année-là. La construction de la jetée et le dragage des bassins de chaque côté ont été commencées à l'ouverture de la navigation en 1894, et vigoureusement poussées jusqu'à la fin. La charpente du côté d'amont, de 735 pieds linéaires, a été calée et construite jusqu'à environ trois pieds au-dessus de l'eau basse, et remplie à l'intérieur et en arrière avec les matériaux dragués. On a eu beaucoup de difficultés pour asseoir le caisson, le fond de la rivière à ce niveau se composant de sable mou qui s'enlevait sur une profondeur de trois à dix pieds lorsqu'il était exposé à l'affouillement du courant lorsqu'on enlevait la couche dure qui le recouvrait. Les fondations de la charpente ainsi affouillées ont été faites en partie en la remplissant avec du roc et du gravier retirés à la Pointe du Moulin-à-Vent et au courant Sainte-Marie, et en partie en construisant la charpente à une plus grande profondeur. Une grande partie de l'emplacement de la charpente pour le côté d'aval de la jetée, et du bassin de ce côté, a été dragué, et les excavations ont servi à remplir la charpente sur le côté nord. Dépenses, dragage et grue, \$23,662.29; coffrage et autres ouvrages, \$49,415.86; total, \$73,078.15.

Sections 46 et 47.—On a fait un peu de dragage dans le bassin à la partie d'aval de la jetée, dans le but immédiat de se procurer du sable pour les chaussées et de manière à servir à l'agrandissement du bassin. Coût, \$1,762.72, dont une partie doit être portée au compte des endroits où les matériaux ont été envoyés et le reste au dragage.

Section 26.—La construction de la nouvelle charpente pour remplir le bassin, décrite dans le dernier rapport annuel, et qui n'était pas terminée à la fin de 1893, a été continuée lors de l'ouverture de la navigation, et le tout a été terminé à la fin de mai. Dépenses en 1893, \$20,981.65; en 1894, \$3,597.83; total, \$24,579.48, y compris l'empierrement du nouveau quai.

AGRANDISSEMENT DU HAVRE ET OUVRAGES DE PROTECTION CONTRE L'INONDATION.

La jetée de garde n'a pas été affectée par la glace et les courants de l'hiver, et sa construction a été reprise à l'ouverture de la navigation. La grue a été mise à flot et placée sur le débarcadère provisoire, et ensuite la grue et le débarcadère ont été élevés au niveau de 125.00 au-dessus du niveau du havre, cette hauteur étant celle originellement fixée comme étant la plus convenable pour former la première assise de la levée en travers du fort courant croisé de la section d'amont. On commença alors la formation de la levée et on la continua tout l'été. Le 1^{er} août on atteignit l'extrémité de la levée à niveau bas formée en 1893, et à la fin de la navigation on avait fait une longueur totale de 2,280 pieds à partir des chevalets, virtuellement à la pleine largeur et jusqu'au niveau 125.00, ou 27 pieds au-dessus des eaux basses. La levée, comme les autres parties de la jetée, est entièrement formée par les matériaux de dragage, dont une partie se compose de roc et de cailloux, et une partie de terre, la partie rocheuse, naturellement, est surtout employée à charger la levée contre le courant à mesure que les ouvrages avancent, et à former un revête-

Inspection des bateaux à vapeur.

Dragage de la batture de l'île. Le dragage de l'espace en dedans de la jetée de garde pour former les nouveaux bassins compris dans les ouvrages d'agrandissement du port, a été fait durant l'été par un dragueur, aidé parfois d'un second, et l'ouvrage a surtout été restreint à l'agrandissement d'un chenal qui a été coupé auparavant entre l'extrémité inférieure du canal et la jetée de garde. Dépenses en 1894, \$18,301.14, dont \$16,575.55 pour des matériaux employés sur la jetée de garde et portés au compte de construction de la jetée.

RÉPARATIONS DU HAVRE.

Le coût total pour l'entretien et les réparations pour l'année a été de \$75,455.24, et voici le coût durant les années précédentes :

1875.....	\$ 16,499
1876.....	35,711
1877.....	26,077
1878.....	18,974
1879.....	18,819
1880.....	17,330
1881.....	16,159
1882.....	27,962
1883.....	35,768
1884.....	44,869
1885.....	42,158
1886.....	64,989
1887.....	64,984
1888.....	49,520
1889.....	51,892
1890.....	56,380
1891.....	49,109
1892.....	72,175
1893.....	58,644
1894.....	75,455

Les principales réparations en 1894, ont été les suivantes :

Sections 6 à 11 (Pointe du Moulin-à-vent).—Le plancher du dessus et des parements ainsi que le couronnement ont été renouvelés et réparés à beaucoup d'endroits. Coût, \$1,003.26.

Sections 12 et 13.—Les deux voies louées à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique c nadien ont été prolongées et leurs extrémités raccordées afin de faciliter le garage des wagons simples. L'addition totale à la longueur de la voie a été de 230 pieds.

Sections 15 et 16.—La moitié inférieure de la face intérieure ou de l'ouest du quai de l'île, se composant d'une très vieille charpente et de pilotis provisoires, a été endommagée et projetée en dehors de la perpendiculaire par le dragage du bassin en avant, dans ces dernières années, mais particulièrement en 1893, et dans l'automne de cette dernière année on a commencé des réparations qui n'ont pas été terminées. A l'ouverture de la navigation en 1894, les réparations ont été reprises et bientôt terminées. Dépenses en 1893, \$1,728.47; en 1894, \$763.71; total, \$2,492.18.

Un dépôt qui s'était formé en avant des quais du mouillage de la ligne Dominion a été enlevé par le dragueur. Coût, \$747.69.

Section 20 (Jetée Victoria).—Une partie du côté d'amont de la jetée près de l'extrémité extérieure avait été affouillée graduellement par le courant. Dans la dernière partie de l'été on a fait des réparations en battant une rangée de palplanches en avant de la charpente et en reconstruisant son sommet où il s'était affaissé. De grosses réparations ont aussi été faites sur le sommet de la jetée en général. Coût, \$2,254.77.

Section 21.—Le dessus du quai, 25 pieds de long, qui s'était tassé au-dessous du niveau, a été exhausé et réparé. Coût, \$297.75.

Sections 23 et 24.—Les quais en charpente, dont la fondation repose dans 20 pieds d'eau, ont été affouillés en plusieurs endroits par le creusage nécessaire des bassins en avant, et ces quais sont protégés par une rangée de palplanches battues en avant du quai.

Dans les sections 23 et 24 une longueur de 1,025 pieds a été ainsi renforcée. Coût \$7,192.59.

Sections 30 et 31.—Une partie du quai dans 10 pieds d'eau, dans les sections 30 et 31, s'était, dans ces dernières années, considérablement affaissée au-dessous du niveau convenable. La plus mauvaise partie, 357 pieds de long, a été relevée et réparée dans la dernière partie de l'été. Coût, \$1,944.59.

Section 32.—Environ 135 pieds linéaires du quai, dans 10 pieds d'eau, ont cédé et glissé en dehors le 28 août dernier, pendant qu'ils étaient chargés de sable. L'ancienne charpente a été enlevée et l'emplacement nivelé par dragage, après quoi on a construit une nouvelle charpente pour réparer la brèche. Coût, ouvrage en bois, \$3,330.53; dragage et remplissage, \$887.77; total, \$4,218.30.

Section 33.—La chaussée à la partie inférieure de la rampe du passeur de Longueuil a été pavée en blocs de roc du banc rouge, avec fondation de béton de ciment de Portland, à la place de l'ancien macadam, et le trottoir a été renouvelé en béton et ciment au lieu de l'ancien trottoir en planches. Un drain en tuile a aussi été posé. Coût, \$1,109.

De *petites réparations* ont été faites aux ouvrages en bois des quais comme suit :

Un nouveau tablier et des dormants en plusieurs endroits dans les sections 5 à 10 inclusivement. Plancher supérieur renouvelé en plusieurs endroits depuis la section 5 jusqu'à la section 20, et depuis les sections 37 jusqu'à 39 inclusivement. Les planches du parement ont été renouvelées dans bien des endroits des sections 6 à 10, 12 et 13, 18, 20, 29, 38 et 41.

Chaussées.—On a employé 976.73 toises de pierre à macadam pour l'entretien des chaussées comme suit :—

Sections 5 à 11.....	113'65 toises.
“ 13 à 15.....	101'70 “
“ 16 à 19.....	94'16 “
“ 20 à 25.....	127'10 “
“ 26 à 30.....	91'00 “
“ 31 et 32.....	59'43 “
“ 33 à 35.....	111'66 “
“ 36 à 38.....	135'03 “
“ 39 et 40.....	123'00 “
Total.....	<u>976'73</u> “

La pierre à macadam a été obtenue comme suit :—

	Toises.	Coût par toise.
Extrait de la carrière, charroyée et cassée par les hommes des commiss., à la tâche	1,010	\$12 15
Fournie cassée par H. Desjardins, à l'entreprise, à Maisonneuve.....	200	15 04
Achetée à la prison et charroyée par les hommes des commissaires du havre.....	420½	16 28
Quantité totale et moyenne du prix.....	1,630½	\$13 57

Le gros de la glace d'hiver est sorti du havre le 8 du mois dernier, laissant de la glace sur les quais comme suit :—

Sections 40 et 41, Hochelaga. Le long du front du quai, environ 400 pieds de long, 20 pieds de large et environ deux pieds d'épaisseur.

Sections 34 à 24. Sur le front du quai, un mille de long, de 20 à 100 pieds de large et de 2 à 5 pieds d'épaisseur.

De la section 24 au canal Lachine, section 12; n'avait qu'une mince couche de glace excepté à l'extrémité extérieure de la jetée Victoria, section 20, qui avait une étendue de 700 pieds par 150, couverte d'une épaisseur d'environ 2½ pieds.

Inspection des bateaux à vapeur.

La moitié de la section 10, et les sections 8 et 9, Pointe du Moulin-à-Vent, un quart de mille de long, étaient couvertes de glace sur une largeur de 100 pieds et d'une épaisseur moyenne de cinq pieds. La section 6 était couverte sur une largeur de 500 pieds, 100 pieds de largeur et 5 pieds d'épaisseur.

Des hommes furent mis à l'ouvrage le 9 avril pour enlever la glace, en commençant sur les emplacements des hangars à marchandises et autres endroits dont on avait en premier lieu besoin, et l'ouvrage fut terminé le 27 avril.

Total des dépenses pour l'enlèvement de la glace, \$2,561.00.

MATÉRIEL DE DRAGAGE DU HAVRE ET DRAGAGE.

Le matériel de dragage du port en usage en 1894, se composait de six dragueurs à cuiller, six grues flottantes, une grue double sur terre, un bateau pour forer et pétarder, cinq remorqueurs, vingt-cinq chalands à pont plat, une barge à charbon, et un atelier flottant, tel que détaillé dans le tableau ci-joint.

Tous les dragueurs et grues flottantes, les remorqueurs *St. Peter*, *St. Louis* et *Emma Munson*, l'atelier flottant et quelques chalans ont été hivernés en 1893-94 dans le canal Lachine à environ mi-chemin entre le pont Wellington et les écluses Saint-Gabriel. La plupart des autres chalans et la barge au charbon ont passé l'hiver dans les bassins du canal près de là, et le petit remorqueur *M. P. Davis* a passé l'hiver sur la cale sèche de Cantin. La grue sur terre a passé l'hiver à l'île en amont des écluses Saint-Gabriel sur deux chalans.

Toutes les réparations ont été faites par les propres hommes des commissaires, à l'exception de quelques grosses réparations de machines qui ont été faites dans les ateliers du voisinage.

Le dragueur n° 1 a eu son boute-hors renforcé à plusieurs endroits, le pivot de la plaque tournante a été renouvelé et les godets réparés.

On a réparé les godets du dragueur n° 2.

On a renouvelé le cadre en chêne de la machine du dragueur n° 4, ainsi que les poutres du pont en dessous.

Les nouvelles grues flottantes nos 4, 5 et 6 ont été acceptées des entrepreneurs des machines et arrangées de manière à fonctionner selon leur destination originale.

On a renouvelé les tubes de la chaudière du remorqueur *St. Peter* et de légères réparations ont été faites à d'autres parties de la chaudière. La coque et la cage des cylindres ont subi de grosses réparations; le pont de l'arrière et une grande partie des lisses d'appui et des parois ont été réparées, et la cabine sur le pont ainsi que plusieurs autres parties ont été réparées.

Le remorqueur *St. Louis*, qui a été endommagé par le feu en décembre 1893, a été complètement réparé, les frais pour la partie endommagée par l'incendie étaient couverts par l'assurance.

Le remorqueur *Emma Munson* a subi des réparations considérables, un renouvellement à sa machine, de légères réparations à sa chaudière et de petites réparations à sa coque durant l'hiver. Il fut de plus tiré à terre à la Pointe du Moulin-à-Vent pendant l'été et a subi quelques petites réparations à son plancher et à ses défenses et a été calfaté partout.

La flotte des dragueurs a été amenée dans le port de ses quartiers d'hiver dans le canal entre le 23 et le 25 avril, c'est-à-dire aussitôt que le permit l'ouverture du canal.

Les dragueurs nos 1, 2 et 7 commencèrent les opérations le 30 avril. Le n° 4 et le n° 6 les commencèrent le 1er mai.

Les grues nos 2 et 3 commencèrent à décharger les chalans le 1er mai, le n° 1 et le n° 4 le 2 mai, le n° 6 le 4, et le n° 5 le 5 mai.

La grue double a été installée sur la jetée de garde le 8 mai, après quoi elle a été hissée à sa hauteur convenable et a commencé à travailler d'un côté le 22 et de l'autre côté le 24 mai.

Le remorqueur *Victor* a commencé les travaux en vertu d'un nolisement, le 17 mai, et a continué jusqu'au 15 juin, lorsqu'il fut remplacé par le remorqueur *M. E. Hackett*, aussi en vertu d'un nolisement.

Le bateau-foret *Torpedo*, de la "Gilbert Bros. Engineering Company", a été nolisé et a commencé les travaux le 11 juillet.

Un grand dragueur à cuiller n° 3, semblable au n° 1 et au n° 2, a été commandé à MM. Carrier, Lainé et C^o de Lévis, en juin dernier, a été construit par cette maison, et était prêt aux travaux d'essais dans le port de Montréal le 10 novembre.

Tout le matériel a travaillé pendant toute la saison de navigation, excepté le petit remorqueur *M. P. Davis*, qui n'a pas été employé entre le 27 juin et le 30 juillet; la grue n° 1 qui n'a pas servi après le 3 octobre, et la grue n° 2 qui n'a pas été employée du 22 juin au 20 septembre. Le dragueur n° 2 a été prêté au gouvernement pendant 13 jours en juin pour des travaux de dragage à Québec.

Tous les dragueurs, excepté le n° 1, et toutes les grues, excepté le n° 4, ont cessé les travaux de la saison le 19 novembre. Le dragueur n° 1 et la grue n° 4 ont été tenus à l'ouvrage jusqu'au 24 novembre, afin de mettre autant de matériaux que possible sur la nouvelle jetée à Hochelaga.

Les navires des commissaires du havre ont été envoyés à la fermeture de la navigation dans le canal Lachine pour l'hiver, et le bateau-foret et le remorqueur qui avaient été nolisés ont été remis à leurs propriétaires respectifs.

Le nombre de jours de travail des dragueurs, en comptant chaque jour, excepté les dimanches, et le temps pendant que le n° 2 a passé à Québec, depuis le commencement jusqu'à la fin de la saison a été: Pour le n° 1, 182 jours; pour le n° 2, 162½ jours; pour le n° 3 (le nouveau dragueur), 8 jours; pour le n° 4, 175½ jours; pour le n° 6, 174, et pour le n° 7, 175½ jours.

Le nombre de jours que le bateau-foret nolisé a travaillé, a été de 112 jours.

Les dragueurs ont travaillé de jour seulement, au taux nominal de 10 heures par jour. Cela leur donne, pour les 252½ jours réunis des trois grands dragueurs (y compris l'ouvrage du nouveau n° 3), un total de 3,525 heures de service nominal; mais le temps réel de travail, après avoir déduit celui occupé pour les réparations, changement de position, détention par les navires, attendre les chalans, et pour toutes autres causes, a été réduit à 2,450½ heures, ou une moyenne de 69.52 pour 100 des heures nominales de service. Les trois dragueurs plus petits ont fait un service total de 525½ jours. Le total réuni de leur temps a été de 5,252½ heures, et leur temps réel de travail a été de 4,394½ heures, ou une moyenne de 83.67 pour 100 du temps nominal de service. Le total des dépenses d'exploitation de la flotte entière, excepté le bateau-foret, a été de \$98,857.63, et cela, comme d'habitude, représente le coût total d'exploitation de l'outillage et des machines, les réparations, le grément, le combustible, les gages, les salaires, les frais d'administration, l'assurance, et toutes les autres dépenses, excepté l'intérêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage. Ce chiffre comprend aussi les frais de dépôt par les grues flottantes de 19,220 verges cubes de matériaux reçus dans des chalans des excavations de la ville.

Les frais d'entretien et d'exploitation des trois grands dragueurs avec leur proportion pour l'entretien et l'exploitation des remorqueurs et des chalans ont été de \$37,470.06, ou une moyenne de \$106.30 par jour chacun, et les mêmes frais pour les trois petits dragueurs ont été de \$34,084.41, ou une moyenne de \$64.89 par jour chacun.

Les frais d'entretien et d'exploitation des six grues flottantes ont été de \$27,303.16.

Inspection des bateaux à vapeur.

Voici un état comparatif des frais et des quantités draguées en 1894 et les années précédentes :

Années.	Verges cubes draguées.	Coût total.	Coût par verge cube.	Observations.
		\$	cts.	
1875.....	151,719	68,979	45	
1876.....	156,082	55,462	35·50	
1877.....	173,499	45,103	26	
1878.....	211,731	48,748	23	
1879.....	189,609	41,006	21·63	
1880.....	186,430	46,914	25·16	
1881.....	170,764	54,128	31·69	
1882.....	187,339	53,598	28·60	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,429	13,254	\$1.40·60	Dragueurs à godets.
	196,768	66,852	33·96	Totaux et moyenne.
1883.....	36,358	17,956	49·38	Dragueurs à cuiller et arrache-pierre.
	6,990	19,385	\$2.77·30	Dragueur à godets, enlever le roc et les cailloux et nettoyage.
	43,348	37,341	86·14	Totaux et moyenne.
1884.....	125,648	49,468	39·37	Dragueur a cuiller et arrache-pierre.
1885.....	69,494	28,563	41·10	" " "
1886.....	57,728	25,772	44	" " "
1887.....	36,993	23,259	62	" " "
1888.....	73,150	36,690	50·16	" " "
	2,077	1,333	64·18	Dragueur à godets.
	75,227	38,023	50·54	Totaux et moyenne.
1889.....	205,283	54,574	26·58	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,420	2,996	31·80	Dragueur à godets.
	214,703	57,570	26·81	Totaux et moyenne.
1890.....	186,670	53,674	28·60	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1891.....	259,267	49,571	19·12	Dragueurs à cuiller.
	43,290	14,232	32·87	Dragueur à godets.
	302,557	63,803	21·08	Totaux et moyenne.
1892.....	361,947	93,595	25·58	Dragueurs à cuiller.
1893.....	235,280	93,050	39·55	" "
1894.....	312,430	98,858	31·64	" "

Le coût et la nature des dragages faits dans les différentes parties du hayre l'an dernier ont été comme suit : Toutes les quantités sont mesurées en chalan ou en boîte, et les frais comprennent le service des remorqueurs et des chalans. Le coût de la partie manipulée par les grues flottantes est également donné.

Sections 5 à 10 (Bassin de la Pointe du Moulin-à-vent).—Les matériaux dragués étaient de nature très variée, comprenant des roches détachées et des dépôts au mouillage des navires, du tuf dur et des cailloux, et de l'argile schisteuse d'Utica compacte et du trapp. Par places le tuf couvrait l'argile schisteuse et les deux ont été enlevés ensemble, l'argile schisteuse et le trapp était à bien des endroits mélangés en proportions variant de presque tout argile à presque tout trapp; ce dernier principalement dans des poches et en une couche de 3 pieds à 3½ pieds d'épaisseur. L'ouvrage dans le roc présentait aussi ces variétés en ce qu'une partie avait été pétardée avec plus ou moins de succès, et alors on avait de l'argile schisteuse

bien brisée et à d'autres endroits d'épaisses couches de trapp simplement craquées et non déplaçées. Le dragage a aussi été fait par des dragueurs différents, les matières molles et les roches détachées étant naturellement enlevées par les petits dragueurs, et l'enlèvement du roc solide ou imparfaitement pétardé étant assignés aux gros dragueurs.

Il est impossible dans de semblables conditions de classer le dragage autrement qu'en roc et terre et de donner le coût de chacun tel que fait par les différents dragueurs. Voici les résultats généraux :—

Argile schisteuse et trapp; non pétardé, 30 à 35 pieds de profondeur jusqu'au fond de la tranchée; gros dragueur n° 1, 28,646 verges cubes; coût, 20·6 centins par verge mesurée dans les boîtes.

Trapp, la plupart en couches épaisses, et argile schisteuse; environ 20 pour 100 pétardé et le reste solide; 28 à 35 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2, 37,244 verges cubes, coût 34·5 centins par verge cube.

Tuf dur, gravier et roches, 28 à 33 pieds de profondeur; gros dragueur n° 1, quantité, 3,000 verges cubes; coût, 21·3 centins par verge cube.

Tuf dur, argile et roches, 28 à 33 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2, quantité, 2,772 verges cubes; coût, 32·4 centins par verge cube.

Argile et roches, nettoyage du fond, 25 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 6; quantité draguée, 188 verges cubes; coût, \$1.03½ par verge cube.

Roc détaché et pétardé; 28 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7, quantité, 1,271 verges cubes; coût, 66½ centins par verge cube.

Tuf dur, argile et roches; de 15 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7; quantité, 6,357 verges cubes; coût, 66·1 centins par verge cube.

Quantité totale de roc draguée, 67,161 verges cubes; terre, 12,317 verges cubes; total, 79,478 verges cubes. Sur cette quantité 676 verges cubes ont été enlevées à la pelle de dessus les chalans, et les 78,802 verges restant ont été déchargées par les grues flottantes au coût de 8½ centins par verge cube.

Sections 15 et 16. Enlèvement des dépôts au mouillage de la ligne Dominion; vase molle, 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 4; quantité, 1,372 verges cubes; coût, 46½ centins par verge cube.

Section 26. Enlèvement des dépôts et de petites buttes au mouillage des navires; vase et sable; 30 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2; quantité, 1,525 verges cubes; coût, 47½ centins par verge cube. Sur cette quantité 357 verges ont été enlevées à la pelle de dessus les chalans, et le reste, 1,168 verges, a été déchargé par les grues flottantes au prix de 8½ centins par verge.

Section 32. Dragué le vieux quai et former la fondation du nouveau; sable et roches, 10 à 12 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7; quantité, 2,633 verges cubes; prix 23·6 centins par verge cube. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8½ centins par verge cube.

Sections 34 à 36. Enlèvement des hauts-fonds; légère tranchée, gravier et roches; petit dragueur n° 6; quantité, 8,414 verges cubes; prix 18·7 par verge. Gros dragueur n° 1; quantité, 1,804 verges cubes; prix, 16½ centins par verge. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8½ centins par verge cube.

Sections 43 et 44. Nouveau quai et bassin à Maisonneuve; sable fin et dur à sable gros et détaché avec cailloux; gros dragueur n° 1; 30 pieds de profondeur; quantité, 2,325 verges cubes; prix 16·9 centins par verge.

Gros dragueur n° 2; former les fondations de la charpente; 30 à 35 pieds de profondeur; quantité, 15,675 verges cubes; coût, 18·6 cents par verge. Petit dragueur n° 4; dragage du bassin, 27 à 30 pieds de profondeur; 6,750 verges cubes; coût, 27·2 centins par verge.

Petit dragueur n° 6; dragage du bassin; 26 à 30 pieds de profondeur; quantité, 42,054 verges cubes; coût, 15·6 centins par verge.

Petit dragueur n° 7; dragage du bassin, de 10 à 13 pieds de profondeur; 25,583 verges cubes; coût, 17½ centins par verge. Quantité totale draguée aux sections 43 et 44, 92,387 verges cubes. Tout enlevé par les grues flottantes au prix additionnel de 8½ centins par verge cube.

Inspection des bateaux à vapeur.

Sections 46 et 47. Petit dragueur n° 6; dragage du bassin; sable; quantité, 7,275 verges cubes; prix, 16 centins par verge. Toute cette quantité a été déchargée par les grues flottantes au prix additionnel de $8\frac{1}{4}$ centins par verge.

Sections 25 à 27, Batture Molson. Gravier et roches; 30 à 32 pieds de profondeur; très forts courant; gros dragueur n° 1; quantité, 26,649 verges cubes; prix, 12 centins par verge.

Gros dragueur n° 2, 1,764 verges cubes; prix, $17\frac{3}{4}$ centins par verge cube. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de $8\frac{1}{2}$ centins par verge cube.

Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie. Gravier et roches; 30 pieds de profondeur; très fort courant; gros dragueur n° 1; quantité, 35,780 verges cubes; prix, $19\frac{1}{4}$ cents par verge. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de $8\frac{1}{2}$ centins par verge cube.‡

Batture de l'Île. Sable, gravier et roches; dragage à 30 pieds de profondeur; gros dragueur n° 1; 2,278 verges cubes; prix, 25·9 cents par verge cube.

Roc; 30 pieds de profondeur; nouveau dragueur n° 3; 1,223 verges; prix, $\$1,06\frac{1}{2}$ par verge cube.

Vase et roches, 22 à 25 pieds de profondeur; petit dragueur n° 4; 39,769 verges cubes; prix, 24·9 cents par verge. Petit dragueur n° 6; 8,392 verges; prix, 21·5 cents par verge. Petit dragueur n° 7; 1,687 verges cubes; prix, 19·3 cents par verge cube. Total, vase et roches, 52,126 verges cubes.

Toutes les matières draguées à la batture de l'Île ont été déchargées par les grues flottantes au prix additionnel de $8\frac{1}{2}$ cents par verge cube.

Pétardement de roc. Le bateau-fort nolisé, ayant quatre forets à vapeur, a travaillé aux frais des commissaires, mais sous la direction de ses propriétaires. Les résultats ont été les suivants :

Nolissement, 11 juillet au 19 novembre—jours de travail.....	112
Heures de travail par jour.....	12 heures.
Nombre de trous forés et pétardés.....	1,203 trous.
Profondeur moyenne de chaque trou.....	$8\frac{1}{2}$ pieds.
Quantité totale de roc foré et pétardé, mesurage solide et jusqu'à 6 pouces au-dessous du fond fini.....	7,442 verges.
Prix par verge cube mesurée solide.....	\$1.16

Ci-joint se trouvent des tables donnant de plus amples détails sur le matériel de dragage et l'ouvrage fait.

Votre respectueux, etc.,

JOHN KENNEDY.

Ingénieur en chef.

OUTILLAGE des commissaires du havre employé dans le havre de Montréal.

Description du bâtiment.	COQUE.			MACHINES.			Capacité du seau.	Profon. où le drag. peut travailler.	Observations.		
	Lon- gueur. pds pes. A l'ext.	Lar- geur. pds pes. A l'ext.	Profon- deur. pds pes. A l'ext.	Quant cons- truite.	Genre de machine	Nombre de cylin- dres.				Dia. des cylin- dres. pouces.	Long. du coup. pouces.	Pression de la vapeur.
DRAGUEURS.											
Drague à cuiller, drôme n° 1.	90-0	36-0	9-6	1890-1	Horizontale,	2	16	18	110	40	Coque en bois. Reconst. et changé, 90. " " " " 92. Reconstruit en '89.
" " n° 2.	90-0	36-0	10-3	1894	sans	2	16	18	125	40	
" " n° 3.	90-0	36-0	10-3	1894	sans	2	16	18	125	40	
" " n° 4.	77-3	27-0	6-6	1872	sans	1	14	16	85	33	
" " n° 6.	77-0	27-0	7-6	1874	condensation.	1	14	16	90	35	
" " n° 7.	77-3	27-0	7-0	1874	condensation.	1	14	16	90	32	
GRUES.											
Grue à coquille n° 1.	56 8	23-9	5-9	.....	Horizontale,	1	8	12	90	.....	Coque en bois.
" n° 2.	57-0	23-6	5-9	1872	sans	2	7	12	90	.....	" "
" n° 3.	61-9	24-0	5-9	1875	sans	1	10	12	90	.....	" "
" n° 4.	75-0	26-10	7-6	1892	condensation.	2	12	14	110	.....	" "
" n° 5.	75-0	26-10	7-6	1892	condensation.	2	12	14	110	.....	" "
" n° 6.	75-0	26-10	7-6	1892	condensation.	2	12	14	110	.....	" "
" n° 6.	42-0	40-0	.....	1892-3	.....	2	12	14	110	.....	Charpente en bois.
REMORQUEURS.											
Remorqueur <i>St. Louis</i> .	67-0	15-0	8-7	1875	Verticale	1	16	20	85	.....	Reconstruit en 1891.
" <i>St. Peter</i> .	71-6	16-6	8-6	1875	sans	1	20	22	95	.....	" "
" <i>Emma Watson</i> .	67-6	12-1	6-8	1873	sans	1	18	20	85	.....	Coque en bois.
" <i>M. P. Davis</i> .	40-5	10-7	5-3	1879	condensation.	1	10	12	95	.....	" "
BARGES.											
Boutique flottante (mte-charge n° 8)	135-0	29-0	10-0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Barge à charbon (ascenseur n° 10)	135-0	29-0	10-0	1874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CHALANS.											
1 chalan de sondages n° 2.	70-6	18-0	5-0	.....	Capacité.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1 chalan à fond plat n° 6.	70-5	18-0	5-0	1873	45 vgs cubes.	.....	.....	.....	.....	.....	En bois.
1 " n° 11.	70-0	18-3	5-1	1874	45 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 14.	69-5	18-4	5-0	1875	45 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 15.	70-4	18-2	5-0	1875	45 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 16.	70-4	18-3	5-6	1875	45 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 17.	75-0	20-2	6-0	1876	67 1/2 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 18.	75-4	20-4	6-3	1876	67 1/2 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 19.	75-6	20-3	6-5	1878	67 1/2 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
1 " n° 20.	75-6	20-3	6-3	1878	67 1/2 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
2 " n° 21 et 22.	85-0	25-0	7-5	1891	150 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
2 " n° 23 et 23.	85-0	25-0	6-9	1891	150 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
5 " n° 25 à 30.	85-0	25-0	6-9	1892	150 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "
6 " n° 31 à 35.	85-0	25-0	6-9	1893	150 " "	.....	.....	.....	.....	.....	" "

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT détaillé du coût des bâtiments employés au dragage du havre en 1894.

Bâtiment.	Combustible	Gages.	Réparations et entretien de l'outillage	Proportion des salaires des contre- maîtres et de l'équipe.	Coût total.	Service de chalans.	Service de remor- queurs.
<i>Dragues à cuiller.</i>							
N° 1.....	1,342 20	3,099 42	7,071 36	688 97	12,201 95	507 60	5,211 76
N° 2.....	1,014 04	2,859 38	8,524 69	741 94	13,140 05	453 22	4,653 35
N° 3.....	180 50	418 68	392 23	59 32	1,050 73	22 32	229 08
N° 4.....	649 78	2,860 50	2,979 92	388 40	6,878 60	489 47	5,025 62
N° 6.....	682 59	2,814 87	1,998 25	328 87	5,824 58	485 28	4,982 68
N° 7.....	459 43	2,806 60	1,333 90	275 30	4,875 23	490 17	5,032 78
						Rem. jrs..	Coût p. j.
<i>Remorqueurs—</i>							
<i>St. Peter.....</i>	2,070 74	1,995 79	2,943 40	419 51	7,429 44	191	38 90
<i>St. Louis.....</i>	1,352 05	1,749 04	867 17	237 52	4,205 78	186	22 61
<i>Emma Munson..</i>	1,394 70	1,765 73	1,636 41	287 19	5,084 03	192	26 43
<i>M. P. Davis....</i>	357 71	1,419 65	283 70	123 32	2,184 38	183	11 94
<i>M. E. Hackett..</i>	1,089 52	1,195 48	2,282 06	273 30	4,846 36	137	35 33
<i>Victor.....</i>	118 13	96 89	488 69	42 12	745 83	26	28 69
Divers remorq.....			609 00	36 45	645 45		
Service de chalans.....			2,309 88	138 18	2,448 06		
Totaux	10,711 39	23,082 03	33,720 66	4,040 39	71,554 47		25,135 27

ÉTAT indiquant coût du dragage par les différents dragueurs employés en 1894.

Navire.	Coût total de dragageurs et entretien.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour de tra- vail des dragageurs.	Nombre de verges cubes draguées.	Coût par verge cube.	Coût addi- tionnel p. décharge- ment par grues.	Observations
Dragueur n° 1....	17,921 31	182	98 46 ³ / ₁₀	100,482	17 ⁷ / ₁₀	8 ¹ / ₅	Pour descrip- tion du ma- tériel, voir état détaillé et rapport.
" 2....	18,246 62	162 ¹ / ₂	112 28 ⁷ / ₁₀	58,980	39 ⁹ / ₁₀	8 ⁴ / ₅	
" 3....	1,302 13	8	162 76 ⁶ / ₁₀	1,223	1 06 ⁶ / ₁₀	8 ¹ / ₅	
" 4....	12,393 69	175 ¹ / ₂	70 61 ¹ / ₁₀	47,891	25 ¹³ / ₁₀	8 ³ / ₅	
" 6....	11,292 54	174	64 90	66,323	17	8 ³ / ₅	
" 7....	10,398 18	175 ¹ / ₂	59 16 ⁵ / ₁₀	37,531	27 ⁷ / ₁₀	8 ³ / ₅	
Totaux.....	71,554 47	877 ³ / ₄	81 52 ⁸ / ₁₀	312,430	22 ⁹ / ₁₀	8 ¹ / ₅	

NOTE—Les remorqueurs *M. E. Hackett* et *Victor* sont tous deux des bateaux nolisés, et le coût nolisement est compris dans les frais d'entretien, etc.

DRAGAGE DU HAVRE.

RÉSUMÉ de l'ouvrage fait par chaque dragueur pour le havre de Montréal en 1894.

N° du dragueur.	Endroits où le dragage a été fait.	Temps de service.		Quantités draguées, verges cubes.			Nature du sol.
		Jours.	Total.	Roc.	Terre.	Totaux.	
N° 1.	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	60	.....	28,646	.....	.....	Argile schisteuse et trapp.
	" " " "	6½	.....		3,000	.....	Tuf, gravier et roches.
	Sections 34 à 36, hauts-fonds..	3	.....		1,804	.....	Gravier et roches.
	Sections 43 à 44, Maison-neuve	4	.....		2,325	.....	Sable avec cailloux.
	Sections 25 à 27, batture Molson	32½	.....		26,649	.....	Gravier et roches.
	Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie	70	.....		35,780	.....	" "
Batture de l'Île	6	.....		2,278	.....	Sable, gravier et roches.	
			182			100,482	
N° 2.	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	114½	.....	37,244	.....	.....	Argile schisteuse et trapp.
	" " " "	8	.....		2,772	.....	Tuf, glaise et roche.
	Section 26, mouillage d. navires	6½	.....		1,525	.....	Vase et sable.
	Sections 43 et 44, Maison-neuve	26	.....		15,675	.....	Sable avec cailloux.
Sections 25 et 26, batture Molson	7½	.....		1,764	.....	Gravier et roches.	
			162½			58,980	
N° 3.	Batture de l'Île	8	.....	1,223	.....	.....	Roc.
			8			1,223	
N° 4.	Sections 15 et 16, ligne Dominion	9	.....		1,372	.....	Vase et dépôts.
	Sections 43 et 44, Maison-neuve	26	.....		6,750	.....	Sable avec cailloux.
	Batture de l'Île	140½	.....		39,769	.....	Vase et roches.
			175½			47,891	
N° 6.	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	3	.....		188	.....	Roches et glaise.
	Sections 34 à 36, hauts-fonds..	24½	.....		8,414	.....	Gravier et roches.
	Sections 43 et 44, Maison-neuve	101	.....		42,054	.....	Sable avec cailloux.
	Sections 46 et 47, Maison-neuve	18½	.....		7,275	.....	Sable.
	Batture de l'Île	27½	.....		8,392	.....	Vase et roches.
			174			66,323	
N° 7.	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	71	.....		6,357	.....	Tuf, glaise et roches.
	" " " "	14½	.....	1,271	.....	.....	Roc détaché et pétardé.
	Sect. 32, dragage au vieux quai	10½	.....		2,633	.....	Sable et roches.
	Sections 43 et 44, Maison-neuve	74½	.....		25,583	.....	Sable.
Batture de l'Île	5½	.....		1,687	.....	Vase et roches.	
			175¾			37,531	
	Totaux		877¾	68,384	244,046	312,430	

Inspection des bateaux à vapeur.

DRAGAGE DANS LE HAVRE.

ÉTAT indiquant le nombre de jours de travail de chaque dragueur et la quantité draguée à chaque endroit dans le port, en 1894.

Endroits où les dragages ont été faits.	N° du dragueur.	Temps de service.		Quantités draguées, verges cubes.			Nature du sol.	
		Jours.	Total.	Roc.	Terre.	Totaux.		
Sect. 5 à 10, pte du Moul. à V.	N° 1.	60 6 $\frac{1}{2}$	..... .....	28,646	..... .....	..... 3,000	..... .....	Argile schisteuse et trapp. Tuf, gravier et roches.
" " "	N° 2.	114 $\frac{3}{8}$	..... .....	37,244	..... .....	..... 2,772	..... .....	Argile schisteuse et trapp. Tuf, argile et roches.
" " "	N° 6.	3	..... .....	.....	..... .....	..... 188	..... .....	Argile et roches.
" " "	N° 7.	14 $\frac{1}{4}$ 71	..... .....	1,271	..... .....	..... 6,357	..... .....	Roc détaché et pétardé. Tuf, argile et pierre.
Totaux			85 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux			277 $\frac{1}{4}$	67,161	12,317	79,478	.....	.....
Sections 15 et 16, ligne Dominion	N° 4.	9	.....	.....	.....	1,372	.....	Vase et dépôt.
Section 26, mouillage des nav.	N° 2.	6 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	1,525	.....	Vase et sable.
Section 32, drag. au vieux quai	N° 7.	10 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	2,633	.....	Sable et roches.
Sections 34 à 36, hauts-fonds..	N° 1.	3	.....	.....	.....	1,804	.....	Gravier et roches.
" " "	N° 6.	24 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	8,414	.....	" "
Sections 43 et 44, Maison-neuve	N° 1.	4	.....	.....	.....	2,325	.....	Sable avec cailloux.
" " "	N° 2.	26	.....	.....	.....	15,675	.....	" "
" " "	N° 4.	26	.....	.....	.....	6,750	.....	" "
" " "	N° 6.	101	.....	.....	.....	42,054	.....	" "
" " "	N° 7.	74 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	25,583	.....	" "
Sections 46 et 47, Maison-neuve	N° 6.	18 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	7,275	.....	Sable.
Sections 25 à 27, batture Molson	N° 1.	32 $\frac{3}{8}$	.....	.....	.....	26,649	.....	Gravier et roches.
" " "	N° 2.	7 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	1,764	.....	" "
Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie.	N° 1.	70	.....	.....	.....	35,780	.....	Gravier et roches.
Batture de l'île	N° 1.	6	.....	.....	.....	2,278	.....	Sable, gravier et roches.
" " "	N° 3.	8	.....	.....	.....	1,223	.....	Roc.
" " "	N° 4.	140 $\frac{3}{8}$	.....	.....	.....	33,769	.....	Vase et roches.
" " "	N° 6.	27 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	8,392	.....	" "
" " "	N° 7.	5 $\frac{3}{8}$	.....	.....	.....	1,687	.....	" "
Totaux			187 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux			877 $\frac{3}{4}$	68,384	244,046	312,430	.....	.....
Dragage à Québec (aux frais du gouvernement)	N° 2.	13	.....	.....	.....	6,960	.....	Sable.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 17 janvier 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie du rapport du maître du havre de Montréal sur la température en 1894, qui est toujours annexé à son rapport annuel qui vous a été transmis la semaine dernière. Relativement à ce rapport, j'ai découvert hier une légère erreur dans les chiffres indiquant le tonnage des navires de l'intérieur, que je vous serais reconnaissant de corriger dans la copie que je vous ai envoyée hier. Voici cette correction : La diminution dans le tonnage des navires de l'intérieur aurait dû être 173,791 tonneaux, au lieu de 73,791, ce qui fera une diminution de 228,659 tonneaux dans le tonnage des navires de toutes sortes, au lieu de 128,659. Vous trouverez ces chiffres dans les quatre dernières lignes de la première page.

Je vous ai envoyé le 15 du courant le rapport sur la caisse des marins malades, et j'espère vous envoyer le rapport concernant le district de pilotage de Montréal dans une journée ou deux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire de la marine et des
pêcheries, Ottawa.

RAPPORT DU MAÎTRE DU HAVRE DU PORT DE MONTRÉAL, POUR
L'ANNÉE 1894.

A. M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des commissaires du
havre de Montréal.

CHEZ MONSIEUR,—Pour l'information du conseil des commissaires du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous soumettre ce qui suit comme mon rapport annuel pour l'année 1894, avec des états comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, la nationalité, le plus grand nombre de navires dans le port à la fois, le nombre et le tonnage des navires océaniques consignés à différents agents, avec des états indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur, et le plus grand nombre dans le port à la fois durant les dix dernières années.

Sept cent trente-quatre navires océaniques sont arrivés dans le port durant la saison, d'un tonnage total de 1,096,909 tonnes. Sur ce nombre, six cent soixante et dix étaient construits en fer, d'un tonnage total de 1,077,876 tonneaux, et soixante et quatre en bois, d'un tonnage total de 19,033 tonneaux, indiquant une diminution dans le tonnage océanique de 54,868 tonneaux sur l'an dernier. Des navires de l'intérieur, il est arrivé dans le port 4,666 navires, d'un tonnage total de 979,809 tonneaux, accusant une diminution de 578 navires et de 173,791 tonneaux, et un total de 5,400 navires de toutes classes et 2,076,718 tonneaux, soit une diminution de 228,659 tonneaux dans le tonnage des navires de toutes sortes.

Quelques-unes des principales importations ont été comme suit :

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié durant la saison, bois carré et débité, au Royaume-Uni et aux ports du continent, 177,405,425 pieds mesure de planche; et à

Inspection des bateaux à vapeur

la rivière Plate 10,466,000 pieds mesure de planche; formant un grand total de 187,871,425 pieds, et une augmentation de 49,158,629 pieds sur l'année précédente.

Phosphate.—Il a été expédié 1,034 tonnes, accusant une diminution de 3,098 tonnes comparées à 1893.

Grain.—Il a été expédié 5,392,125 boisseaux de blé; 2,035,070 de maïs; 1,189,414 de pois; 87,113 d'avoine; 52 d'orge; 48,811 de seigle; formant un total de 8,746,485 boisseaux, et une diminution de 12,977,909 boisseaux comparés à 1893.

Farine.—On a expédié 896,536 barils, soit une augmentation de 361,664 barils sur l'an dernier.

Fromage.—On a expédié 1,695,292 boîtes, accusant une augmentation de 59,484 boîtes sur l'an dernier.

Beurre.—On a expédié 36,660 colis, soit une diminution de 34,083 colis sur l'an dernier.

Pommes.—On a expédié 273,496 barils, soit une augmentation de 211,570 sur l'an dernier.

Bêtes à cornes.—L'exportation a été de 87,604 têtes, soit une augmentation de 4,600 têtes sur l'an dernier.

Moutons.—On a expédié 130,663 têtes, soit une augmentation de 127,014 têtes sur l'an dernier.

Chevaux.—L'exportation a été de 5,579 chevaux, soit une augmentation de 3,927 sur l'an dernier.

Foin.—Durant la saison on a exporté 22,212 tonnes, soit une diminution de 45,653 tonnes sur l'an dernier.

IMPORTATIONS.

Houille.—Nous avons reçu de la Grande-Bretagne, 21,154 tonnes; des États-Unis, 203,267 tonnes, ou une diminution de 18,097 tonnes; formant un total de 229,421 tonnes; des provinces maritimes 733,338 tonnes, soit une augmentation de 46,338 tonnes, et un grand total de 961,759 tonnes; et une augmentation sur l'an dernier de 17,601 tonnes. Sur cette quantité de houille, 749,719 tonnes ont été déchargées dans le port et 212,040 tonnes sur le canal.

Ciment.—Nous avons reçu 142,372 barils, soit une diminution de 3,968 barils sur l'an dernier.

Ferraille.—Nous avons reçu 18,677 tonnes, soit une diminution de 6,341 tonnes sur l'an dernier.

AMÉLIORATIONS DANS LE PORT.

Les quais et les chemins ont été en très bon état durant la saison. Le nouveau quai, section 26, a été terminé de bonne heure au printemps, et a donné un nouveau mouillage pour les steamers océaniques, ce qui a été très avantageux. La construction du nouveau quai à Hochelaga est très avancée, et j'espère qu'il sera terminé l'automne prochain. Je regrette que les progrès à la Pointe du Moulin-à-Vent aient été si lents, à cause de la dîreté du roc; il faut le pétarder. J'ai confiance qu'une bonne partie du nouveau quai à cet endroit sera construite, c'est très important. La saison dernière la *Dominion Coal Co.* a été forcée de décharger 25,000 tonnes de charbon sur le canal, n'ayant pas de place à la Pointe du Moulin-à-Vent. Le prolongement des voies de chemin de fer sur les quais jusqu'à Maisonneuve, section 46, offre de grandes facilités au Grand-Tronc et au Pacifique canadien, pour leurs affaires dans le port. Les voies sont toutes terminées à Hochelaga pour l'usage de la *Dominion Coal Co.* On m'informe que les tours à charbon qu'elle emploie pour décharger ses steamers de houille réussissent parfaitement.

Respectueusement à vous,

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1894.

Numéro	Noms.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total, tonnage.
1	Kingman, Brown et Cie.	222	236,596			222	236,596
2	H. et A. Allan.	78	197,837			78	197,837
3	R. Reford et Cie.	72	144,977			72	144,977
4	D. Torrance et Cie.	54	133,361			54	133,361
5	McLean, Kennedy et Cie.	46	71,709	1	1,488	47	73,197
6	H. E. Murray.	24	59,554			24	59,554
7	Carbray, Routh et Cie.	42	45,829			42	45,829
8	Wm. Johnstone et Cie.	17	39,953			17	39,953
9	Harling, Ronald et Cie.	17	36,844	2	1,577	19	38,421
10	Jas. Thom.	20	37,868			20	37,868
11	Cie Houillère Intercoloniale.	25	25,650			25	25,650
12	Hy. Dobell et Cie.	12	12,566	1	825	13	13,391
13	J. G. Brock.	31	10,460	10	793	41	11,253
14	Gouvernement impérial	5	9,975			5	9,975
15	Anderson, McKenzie et Cie.	2	1,270	12	7,501	14	8,771
16	Munderloh et Cie.	5	8,095			5	8,095
17	J. Hope et Cie.	2	3,563			2	3,563
18	C. A. Boucher et Cie.			21	2,329	21	2,329
19	A. Stoddart et Cie.	1	1,448			1	1,448
20	Quatre autres.	9	1,758	3	3,083	12	4,841
	Total.	684	1,079,313	50	17,596	734	1,096,909

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes, pendant la dernière décade.

Années.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Brieks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Coëlettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.
1885.	142	117,436			18	11,997			10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886.	175	150,784			4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887.	224	194,028	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888.	213	195,598	1	1,199	4	3,079			3	701	35	3,375	256	203,952
1889.	184	174,076			1	998			3	441	52	4,668	240	179,183
1890.	252	235,722							1	170	42	3,714	295	329,606
1891.	272	261,702			2	1,462			2	520	29	3,067	305	266,751
1892.	289	275,040			3	2,215	1	149	2	340	36	2,214	351	280,958
1893.	333	324,188					1	169			34	2,577	368	326,934
1894.	349	362,945			3	2,323			4	609	23	2,230	379	368,107

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Inspection des bateaux à vapeur.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de longs cours arrivés dans le port pendant la saison de 1894, et montés par 25,177 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Anglais.....	681	1,028,582
Allemands.....	19	36,802
Norvégiens.....	19	13,805
Belges.....	5	9,980
Espagnols.....	2	3,978
Français.....	3	3,196
Américains.....	5	566
Total	734	1,096,909

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

ANNÉES.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1885.....	5,003	724,975	142— 1er oct.
1886.....	5,521	809,819	178—25 août.
1887.....	5,367	791,452	189—31 mai.
1888.....	5,500	863,014	163—14 août.
1889.....	5,847	1,069,709	187—15 août.
1890.....	5,162	966,959	167—20 oct.
1891.....	5,268	1,119,484	151— 7 sept.
1892.....	5,200	1,049,600	159— 6 août.
1893.....	5,244	1,153,600	158—25 juillet.
1894.....	4,666	979,809	172—21 mai.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1885.....	5 mai.....	7 décembre....	8 mai.....	20 novembre....
1886.....	24 avril.....	4 ".....	30 avril.....	25 ".....
1887.....	1er mai.....	23 ".....	3 mai.....	28 ".....
1888.....	29 avril.....	14 ".....	14 ".....	22 ".....
1889.....	14 ".....	29 ".....	27 avril.....	23 ".....
1890.....	14 ".....	3 ".....	30 ".....	24 ".....
1891.....	17 ".....	17 ".....	27 ".....	21 ".....
1892.....	13 ".....	23 ".....	23 ".....	27 ".....
1893.....	24 ".....	4 ".....	3 mai.....	23 ".....
1894.....	12 ".....	26 ".....	27 avril.....	24 ".....

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de longs cours arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Tonnage total.	Nombre dans le port.
1885..	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6,141	86	9,376	629	683,854	43/15 juill.
1886..	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7,432	703	809,699	44/18 août
1887..	600	807,491	7	8,648	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	807,773	37/21 juill.
1888..	532	742,276	7	9,634	32	20,208	.....	.....	10	2,631	74	7,714	655	782,473	36/27 juin
1889..	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	39/14 août
1890..	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	37/3 sept.
1891..	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	775	938,657	46/19 août
1892..	658	1,004,396	8	11,705	21	15,405	1	149	4	809	43	4,243	735	1,036,707	39/12 juill.
1893..	737	1,128,653	3	4,014	11	8,893	.....	.....	5	1,856	48	8,356	804	1,151,777	42/19 "
1894..	684	1,079,313	3	4,324	14	9,609	.....	.....	5	901	28	2,762	734	1,096,909	32/23 mai.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Inspection des bateaux à vapeur.

Rapport de la température en 1894.

Date.	Vent.	Température.	Observations.
1er janvier.	Ouest.....	10 au-dessus....	Beau.
2 "	".....	13 "	Beau temps.
3 "	".....	15 "	Belle matinée.
4 "	Sud-ouest....	27 "	Pluie.
5 "	Nord.....	12 "	Belle journée.
6 "	Ouest.....	13 "	Neige.
7 "	".....	15 "	Belle journée.
8 "	".....	13 "	"
9 "	".....	11 "	Belle matinée.
10 "	Nord-ouest..	10 au-dessous..	Journée froide.
11 "	".....	12 au-dessus..	Belle journée.
12 "	Ouest.....	5 "	Vent froid.
13 "	".....	2 "	Belle journée.
14 "	".....	5 "	"
15 "	Nord-ouest..	13 "	Temps nuageux.
16 "	Est.....	25 "	Belle journée.
17 "	Ouest.....	5 "	"
18 "	Est.....	27 "	"
19 "	Ouest.....	20 "	"
20 "	".....	3 "	"
21 "	Est.....	30 "	Pluie.
22 "	Ouest.....	25 "	Belle journée.
23 "	Sud-est.....	6 "	Belle matinée.
24 "	".....	27 "	Belle journée.
25 "	Ouest.....	10 "	Froid.
26 "	".....	Zéro.....	Journée froide.
27 "	Est.....	2 au-dessus..	Belle journée.
28 "	Ouest.....	5 "	"
29 "	Nord-est....	10 "	"
30 "	Est.....	20 "	Temps orageux.
31 "	Ouest.....	20 "	Belle journée.
1er février.	".....	10 "	"
2 "	Sud-est....	20 "	Matinée froide.
3 "	Ouest.....	10 "	Belle journée.
4 "	Est.....	2 "	Froid.
5 "	Ouest.....	Zéro.....	"
6 "	".....	".....	Matinée froide.
7 "	".....	20 au-dessus..	Belle journée.
8 "	Sud.....	30 "	Journée douce.
9 "	Est.....	15 "	"
10 "	Sud-ouest..	35 "	"
11 "	Est.....	15 "	Neige.
12 "	Nord-est....	Zéro.....	Belle journée.
13 "	".....	".....	Matinée froide.
14 "	Nord.....	5 au-dessous..	Belle journée.
15 "	".....	15 au-dessus..	"
16 "	Ouest.....	5 "	Beau.
17 "	Nord-est....	5 "	"
18 "	Nord.....	15 "	Belle journée.
19 "	Ouest.....	25 "	Belle matinée.
20 "	".....	20 "	Belle journée.
21 "	Nord.....	20 "	"
22 "	".....	20 "	"
23 "	Ouest.....	10 au-dessous..	Froid.
24 "	".....	10 "	"
25 "	".....	15 "	Journée froide.
26 "	Nord.....	Zéro.....	Froid.
27 "	Est.....	10 au-dessus..	Belle journée.
28 "	".....	28 "	"
1er mars.	Ouest.....	28 "	"
2 "	Est.....	39 "	Beau.
3 "	Ouest.....	35 "	"
4 "	".....	30 "	"
5 "	Nord-est....	42 "	"
6 "	Ouest.....	48 "	Doux.
7 "	".....	44 "	Journée sombre.
8 "	Nord-est....	30 "	Beau.
9 "	".....	28 "	"
10 "	Ouest.....	38 "	"
11 "	".....	40 "	"

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
12 mars	Nord	43 au-dessus.	Beau.
13 "	Est.	38 "	"
14 "	Ouest.	38 "	Pluie.
15 "	"	29 "	Belle journée.
16 "	Nord.	31 "	Neige.
17 "	Ouest.	30 "	Pas de traverse sur la glace.
18 "	"	45 "	Pluie.
19 "	"	48 "	"
20 "	Est.	30 "	"
21 "	Nord.	30 "	Belle journée.
22 "	"	33 "	"
23 "	Est.	40 "	"
24 "	Ouest.	40 "	"
25 "	"	30 "	Temps cru.
26 "	"	25 "	Glace partie à Sorel ; pas de dommage.
27 "	"	20 "	Matinée froide.
28 "	"	32 "	Belle journée.
29 "	Est.	32 "	"
30 "	Ouest.	33 "	"
31 "	Sud-est.	24 "	La glace a remué.
1er avril	Est.	30 "	Belle journée.
2 "	Ouest.	25 "	La glace a remué à midi.
3 "	"	30 "	Beau.
4 "	"	33 "	Ondées.
5 "	"	47 "	Beau.
6 "	Nord-ouest.	47 "	"
7 "	Sud.	43 "	La glace a remué à midi en face de la ville.
8 "	Ouest.	33 "	Quais libres d'eau.
9 "	Nord-est.	36 "	Nettoyé la glace de dessus les quais.
10 "	"	38 "	Belle journée.
11 "	Est.	43 "	Beau.
12 "	Nord-est.	42 "	Belle matinée ; montage des hangars ; str <i>Longueuil</i> arrivé de Doucherville.
13 "	"	44 "	Beau.
14 "	"	46 "	Belle journée.
15 "	Est.	60 "	"
16 "	Nord-est.	53 "	SS. <i>Tiber</i> arrivé de Sorel.
17 "	"	49 "	"
18 "	Sud-est.	57 "	Chenal libre jusqu'à Québec.
19 "	Sud-ouest.	55 "	Str <i>Transfer</i> arrivé du Coteau pour les rapides.
20 "	"	56 "	Pluie.
21 "	Ouest.	57 "	Str <i>Canada</i> arrivé de Québec.
22 "	"	50 "	Belle journée.
23 "	Nord-est.	40 "	Pluie.
24 "	Ouest.	50 "	"
25 "	Nord-est.	47 "	Beau.
26 "	Nord-ouest.	60 "	Froid.
27 "	Ouest.	62 "	SS. <i>Phoenix</i> arrivé à 8 a.m.
28 "	Nord-est.	60 "	Belle matinée.
29 "	Ouest.	48 "	Belle journée.
30 "	"	52 "	Belle matinée.
1er mai	"	60 "	" température à 10 p.m
2 "	"	62 "	"
3 "	Nord.	52 "	"
4 "	Ouest.	61 "	Journée sombre.
5 "	Nord-ouest.	52 "	Sombre ; matinée brumeuse.
6 "	Ouest.	70 "	Ondées durant la journée.
7 "	"	60 "	A 4 p.m., tonnerre.
8 "	"	60 "	Belle matinée.
9 "	Nord-ouest.	60 "	"
10 "	Nord-est.	55 "	Beau temps.
11 "	Nord-ouest.	50 "	Pluie froide.
12 "	Ouest.	60 "	Belle matinée.
13 "	Nord-est.	50 "	Journée froide.
14 "	Est.	40 "	Gelée la nuit dernière.
15 "	Nord-est.	50 "	Belle matinée.
16 "	"	50 "	Belle journée.
17 "	Nord.	50 "	Beau temps.
18 "	Sud-ouest.	60 "	Pluie ce matin.
19 "	Est.	60 "	Matinée sombre

Inspection des bateaux à vapeur.

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
20 mai.	Est.	65 au-dessus.	Belle journée.
21 "	Sud-est.	60 "	Belle matinée.
22 "	Sud-ouest.	60 "	Beau.
23 "	Ouest	68 "	"
24 "	Nord-ouest	50 "	Obscur.
25 "	Est.	55 "	Froid et pluie.
26 "	"	60 "	Belle matinée.
27 "	Ouest.	70 "	Splendide journée.
28 "	Sud-ouest.	60 "	Pluie.
29 "	Nord-ouest	50 "	Beau.
30 "	Ouest.	50 "	Gelée la nuit dernière.
31 "	Sud-est.	55 "	Matinée sombre.
1er juin.	Est.	60 "	Froid.
2 "	"	58 "	Ondées.
3 "	Nord-ouest.	60 "	Belle journée.
4 "	"	57 "	Beau.
6 "	Ouest.	55 "	Journée froide.
7 "	Nord.	55 "	Beau ce matin.
8 "	Ouest.	60 "	Belle journée.
9 "	"	60 "	"
10 "	"	70 "	Beau et chaud.
11 "	"	70 "	Belle matinée.
12 "	Est.	65 "	Belle journée.
13 "	"	65 "	"
14 "	Ouest	70 "	"
15 "	"	70 "	Beau.
16 "	"	75 "	Temp. à 2 p.m., 88.
17 "	Nord-ouest	85 "	À 6 p.m. pluie; temp. 78.
18 "	Nord-est.	71 "	À 4 p.m., tempête avec pluie.
19 "	Ouest	68 "	Matinée sombre.
20 "	Sud-ouest.	75 "	Nuageux.
21 "	"	75 "	"
22 "	Ouest	75 "	"
23 "	Sud-ouest	80 "	Beau.
24 "	"	80 "	Très chaud.
25 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
26 "	"	80 "	Nuageux.
27 "	Ouest.	75 "	Pluie toute la nuit.
28 "	Est.	68 "	Belle matinée.
29 "	Sud-ouest	68 "	Beau.
30 "	Nord-ouest.	72 "	Belle journée.
1er juillet.	Ouest.	80 "	Température à 6 p.m., 90.
2 "	"	78 "	Beau mais chaud.
3 "	"	75 "	Belle matinée.
4 "	"	72 "	Changement de temps.
5 "	"	65 "	Belle journée.
6 "	"	65 "	"
7 "	Nord-ouest	60 "	Journée froide.
8 "	Ouest	60 "	Belle matinée.
9 "	"	65 "	Belle journée.
10 "	"	65 "	"
11 "	"	65 "	Sombre.
12 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
13 "	"	70 "	Belle journée.
14 "	"	70 "	"
15 "	Sud-ouest.	70 "	Belle matinée.
16 "	Sud.	65 "	Beau temps.
17 "	Ouest	70 "	Belle journée.
18 "	"	80 "	"
19 "	"	75 "	À 3 p.m., 90 à l'ombre.
20 "	"	75 "	9 a.m., pluie.
21 "	Nord-est.	65 "	Beau.
22 "	Ouest	65 "	Belle journée.
23 "	"	75 "	Pluie ce matin.
24 "	Sud-est.	70 "	Belle matinée.
25 "	Ouest.	70 "	Belle journée.
26 "	Est.	63 "	Belle matinée.
27 "	Sud.	85 "	Très chaud.
28 "	Ouest	90 "	Chaud.
29 "	Sud.	80 "	"

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
30 juillet...	Ouest	82 au-dessus ...	Belle journée.
31 "	Nord-est.....	60 "	Grand changement.
1er août...	Nord-ouest ...	70 "	Belle matinée.
2 "	Sud-est.....	72 "	Beau.
3 "	Nord-ouest ...	65 "	"
4 "	Ouest	70 "	Belle journée.
5 "	Nord-ouest....	70 "	Beau temps.
6 "	Ouest	70 "	Belle journée.
7 "	"	65 "	"
8 "	"	72 "	"
9 "	Est	60 "	Pluie la nuit dernière.
10 "	Ouest	60 "	Belle journée.
11 "	"	60 "	Splendide journée.
12 "	Sud-est.....	60 "	Sombre, pluie l'après-midi.
13 "	Nord-est.....	65 "	Matinée sombre.
14 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
15 "	"	69 "	Pluie ce matin.
16 "	Nord-est.....	60 "	Belle journée.
17 "	"	60 "	"
18 "	Ouest	60 "	Pluie.
19 "	"	65 "	Belle journée.
20 "	Nord-ouest ...	64 "	Pluie ce matin.
21 "	"	60 "	Ondées.
22 "	Ouest	50 "	Matinée sombre.
23 "	"	70 "	Belle matinée.
25 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
26 "	"	70 "	Belle matinée.
27 "	Sud-est.....	55 "	"
28 "	Ouest	60 "	Jour sombre.
29 "	Est.....	60 "	Belle matinée.
30 "	"	58 "	Jour sombre.
31 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
1er sept...	"	67 "	Belle journée.
2 "	"	60 "	Ville obscurcie par la fumée.
3 "	Est.....	55 "	Belle matinée.
4 "	Sud-ouest....	60 "	Belle journée.
5 "	Ouest	70 "	Journée sombre, SS. <i>Merredio</i> échoué.
6 "	Sud-ouest....	70 "	Belle matinée.
7 "	Nord-est.....	56 "	Navire de guerre <i>Neuilley</i> arrivé ce matin.
8 "	Ouest	70 "	Belle journée.
9 "	"	70 "	"
10 "	Sud-ouest....	70 "	Pluie.
11 "	Nord-ouest....	60 "	Belle journée.
12 "	"	60 "	"
13 "	Ouest	60 "	"
14 "	Sud-est.....	60 "	Pluie ce matin.
15 "	Est.....	64 "	Brume ce matin.
16 "	"	70 "	Belle journée.
17 "	Ouest	68 "	"
18 "	"	65 "	"
19 "	"	62 "	"
20 "	Nord-ouest ...	64 "	Pluie la nuit dernière.
21 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
22 "	Nord-ouest ...	75 "	Splendide journée.
23 "	Nord.....	70 "	Ondées.
24 "	Nord-ouest ...	65 "	Pluie ce matin.
25 "	Ouest	60 "	Belle journée.
26 "	Sud-ouest....	50 "	Belle matinée.
27 "	Ouest	55 "	Belle journée.
28 "	"	55 "	Beau.
29 "	"	60 "	Temps délicieux.
30 "	"	65 "	Belle journée.
1er oct....	Nord-ouest....	55 "	Beau temps.
2 "	Nord.....	55 "	Belle journée.
3 "	Est.....	55 "	Froid et pluie.
4 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
5 "	"	55 "	Pluie, matinée sombre.
6 "	"	55 "	Ondées.
7 "	"	60 "	Belle journée.
8 "	Sud-ouest....	60 "	Beau.

Inspection des bateaux à vapeur.

Rapport de la température de 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
9 oct.....	Nord-ouest.	55 au-dessus	Belle journée.
10 ".....	Nord-est.....	45 ".....	"
11 ".....	Nord-ouest.....	50 ".....	Pluie hier soir.
12 ".....	Ouest.....	50 ".....	Belle matinée.
13 ".....	Sud-ouest.....	55 ".....	Froid et pluie.
14 ".....	Ouest.....	60 ".....	Ondées durant la journée.
15 ".....	Nord-ouest.....	42 ".....	Première neige la nuit dernière.
16 ".....	Ouest.....	45 ".....	Pluie, temps sombre.
17 ".....	Nord-ouest.....	55 ".....	Belle matinée.
18 ".....	".....	47 ".....	Belle journée.
19 ".....	".....	52 ".....	"
20 ".....	".....	60 ".....	Beau.
21 ".....	Ouest.....	60 ".....	Beau temps.
22 ".....	Nord-est.....	55 ".....	Journée sombre.
23 ".....	Sud.....	55 ".....	Matinée sombre.
24 ".....	".....	50 ".....	"
25 ".....	Est.....	50 ".....	"
26 ".....	".....	55 ".....	Belle journée.
27 ".....	".....	50 ".....	Beau.
28 ".....	Ouest.....	60 ".....	"
29 ".....	".....	48 ".....	Belle journée.
30 ".....	Nord-est.....	48 ".....	Beau temps.
31 ".....	".....	50 ".....	"
1er nov.....	Nord.....	49 ".....	Matinée sombre.
2 ".....	Est.....	50 ".....	"
3 ".....	Sud.....	47 ".....	Pluie.
4 ".....	Ouest.....	55 ".....	Belle journée.
5 ".....	Est.....	38 ".....	Neige aujourd'hui.
6 ".....	Nord.....	35 ".....	Gelée la nuit dernière.
7 ".....	Nord-ouest.....	34 ".....	Journée froide.
8 ".....	Nord-est.....	30 ".....	Belle matinée.
9 ".....	Est.....	27 ".....	Belle journée.
10 ".....	Sud-est.....	30 ".....	Tempête de neige.
11 ".....	Est.....	30 ".....	Beau et froid.
12 ".....	Nord-ouest.....	23 ".....	Belle matinée.
13 ".....	Sud-ouest.....	27 ".....	Belle journée.
14 ".....	".....	30 ".....	Pluie hier soir.
15 ".....	Nord-ouest.....	30 ".....	Neige.
16 ".....	Sud-ouest.....	40 ".....	Belle matinée.
17 ".....	Nord-ouest.....	40 ".....	Belle journée.
18 ".....	Ouest.....	30 ".....	"
19 ".....	Nord-ouest.....	30 ".....	Fort vent, 10 p.m. temp. 12 au-dessus.
20 ".....	".....	12 ".....	Belle journée froide.
21 ".....	Sud-ouest.....	36 ".....	Belle matinée.
22 ".....	".....	40 ".....	Belle journée.
23 ".....	Sud-est.....	42 ".....	Pluie.
24 ".....	Ouest.....	30 ".....	SS. <i>Storm King</i> parti à 1 p.m., dernier steamer océanique pour cette saison.
25 ".....	Nord-est.....	32 ".....	Belle journée, à 9 p.m. tempête de neige.
26 ".....	Ouest.....	32 ".....	Belle journée.
27 ".....	".....	32 ".....	"
28 ".....	".....	36 ".....	Matinée froide.
29 ".....	Nord-ouest.....	20 ".....	SS. <i>Thames</i> parti du port, dernier vapeur prenant ses quartiers d'hiver.
30 ".....	Est.....	15 ".....	Hommes traversant à la jetée de garde.
1er déc.....	".....	25 ".....	Matinée sombre.
2 ".....	Ouest.....	15 ".....	Belle journée.
3 ".....	Nord-ouest.....	14 ".....	Beau temps.
4 ".....	Ouest.....	32 ".....	Belle journée.
5 ".....	Sud-est.....	35 ".....	Matinée sombre.
6 ".....	Ouest.....	38 ".....	Belle matinée claire.
7 ".....	Est.....	20 ".....	Tempête de neige à 10 a.m.
8 ".....	Nord-ouest.....	20 ".....	Bons chemins d'hiver.
9 ".....	Est.....	12 ".....	Belle matinée.
10 ".....	".....	12 ".....	Belle journée.
11 ".....	".....	20 ".....	Journée sombre.
12 ".....	Sud-est.....	40 ".....	Nuageux.
13 ".....	".....	36 ".....	Vent soufflant en tempête.
14 ".....	Ouest.....	35 ".....	Neige toute partie.
15 ".....	".....	40 ".....	Belle matinée.

Rapport de la température de 1894.—*Fin.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
16 déc.	Ouest.....	40 au-dessus ...	Belle journée.
17 "	"	45 "	Belle matinée.
18 "	"	48 "	Belle journée.
19 "	Sud-ouest.....	28 "	Belle matinée.
20 "	Ouest.....	35 "	Temps délicieux.
21 "	"	32 "	" " "
22 "	Nord-ouest....	36 "	Belle journée.
23 "	Ouest.....	5 "	" " "
24 "	Est.....	8 "	" " "
25 "	"	8 "	Beau temps.
26 "	Nord-ouest....	5 "	Str. <i>Longueuil</i> parti pour ses quartiers d'hiver, navig. clos.
27 "	"	5 "	Grosse tempête de neige.
28 "	"	5 "	Belle matinée.
29 "	"	10 au-dessous ...	Trav. s. la glace à pied en aval de Longueuil.
30 "	Ouest.....	10 "	Belle journée.
31 "	Nord-ouest ...	Zéro.....	Bons chemins d'hiver.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires
de ce port pour 1894.

Dr.	BILAN GÉNÉRAL.		Av.		
	\$	c.	\$	c.	
Propriété des quais.....	43,073	72	Débitures (non échues).....	30,000	00
Élévateurs.....	10,250	00	Medler et Arnot (compte).....	275	00
Mobilier de bureau.....	581	31	Profits et pertes.....	35,437	14
Dépôt spécial.....	10,424	50			
Argent à la banque.....	1,367	35			
Argent en caisse.....	15	26			
	65,712	14		65,712	14

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1894.

G. B. GRASSETT,
W. A. HARRIS,
Auditeurs.
ARTHUR B. LEE,
Président.

J. T. MATHEWS,
GEO. CHAPMAN,
JAMES JOLLIFFE,
GEO. McMURRICH,
Commissaires.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de havre.

MORGAN BALDWIN,
Maître de havre

TORONTO, 3 janvier 1894.

ÉTAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour
l'année 1894.

RECETTES.	\$ c.	DÉPENSES.	\$ c.
Argent en caisse et en banque.....	2,845 21	Réparations générales.....	132 81
Cie du chemin de fer Pacifique canadien	5,000 00	Frais.....	300 00
Municipalité de la ville, distribution		Phares, bouées et balises.....	206 17
d'eau.....	103 00	Assurance.....	133 00
Intérêt sur dépôt en banque.....	460 45	Impressions et papeterie.....	69 30
Droits de port.....	9,304 77	Dépenses de bureau et loyer.....	759 23
Amendes.....	80 00	Dragage.....	4,831 34
Compte de Gooderham et Worts.....	42 00	Débitures payées.....	5,000 00
Vieille pierre, coffrage Don.....	28 00	Intérêt sur débiteures.....	1,625 00
		Honoraires d'avocats.....	233 22
		" d'ingénieurs.....	150 00
		Annonces.....	16 25
		Dépôt spécial.....	424 50
		Déposé en banque.....	1,367 35
		En caisse.....	15 26
	17,863 43		17,863 43

Examiné et trouvé exact.

G. B. GRASSETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT de compte détaillé.

		\$ c.	\$ c.
1894.	COMPTE D'AMEUBLEMENT.		
31 décembre	D'après le grand-livre, page 197.....		581 31
	COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.		
31 "	D'après le grand-livre, page 408.....		43,073 72
	COMPTE DE L'ÉLÉVATEUR.		
31 "	D'après le grand-livre, page 408.....		10,250 00
	RÉPARATIONS GÉNÉRALES.		
31 janvier ..	Réparations à l'élévateur.....	10 00	
28 février...	R. J. Hovenden, poser du papier tenture dans le bureau.....	26 25	
17 sept.	Plombage, phare.....	6 45	
2 octobre..	Medler et Arnot, réparations au quai de la reine.....	90 11	
		132 81	
	A DÉDUIRE—La pierre vendue pour le coffrage Don.....	28 00	104 81
	COMPAGNIE DU CHENUN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.		
31 décembre	Loyer de terrain pour élévateur, 12 mois.....	3,000 00	
31 "	Loyer de terrain riverain au quai de la reine, 12 mois.....	2,000 00	
			5,000 00
	FRAIS.		
10 janvier ..	Honoraires des commissaires pour 1893.....	250 00	
10 " ..	Honoraires des auditeurs pour 1893.....	50 00	
			300 00
	PHARES, BOUÉES ET BALISES.		
30 mai.	Six crapauds de mouillage et chaînes.....	42 55	
30 "	Placards et les afficher.....	12 25	
30 "	Peinture des bouées.....	10 83	
— octobre..	F. Jackman, placer et enlever les bouées.....	70 00	
24 décembre	Compte de gaz pour l'année.....	58 29	
31 "	Menus frais.....	12 25	
		206 17	
	A DÉDUIRE—Le montant payé par la cité d'après convention.	103 00	102 17
	COMPTE DE L'ASSURANCE.		
16 mars	Primes sur les phares, etc.....	8 00	
6 sept.	Primes sur l'élévateur, etc.....	125 00	
			133 00
	IMPRESSIONS ET PAPETERIE.		
31 janvier ..	Copp, Clark Co., papier à lettre.....	10 00	
.....	Cie d'imprimerie Arcade, état annuel.....	15 00	
31 mars	" " formules pour flotteur.....	4 00	
30 avril	Brown, Frères, registre des arrivées des navires.....	12 50	
19 octobre..	Cie d'imprimerie Arcade, 250 réglemens.....	12 00	
31 décembre	Menus frais, timbres, frais de port, etc.....	15 80	
			69 30
	FRAIS DE BUREAU.		
3 avril	R. Crashly, nettoyage de tapis.....	3 58	
31 décembre	Loyer, 12 mois.....	650 00	
31 "	Loyer du téléphone, 12 mois.....	90 00	
31 "	Menus frais.....	15 65	

ÉTAT de compte détaillé—*Suite.*

1894.	DRAGAGE.	\$ c.	\$ c.
8 août....	Cie de cale sèche de Toronto, à l'entreprise.....	4,393 25	
8 ".....	Honoraires d'ingénieurs.....	220 89	
8 ".....	Appointements du commis contrôleur.....	156 00	
5 juin.....	F. Jackman, enlèvement d'un tronç d'arbre.....	6 00	
— mai.....	Annonces, demandes de soumissions.....	55 20	4,831 34
APPOINTEMENTS.			
24 décembre	M. Baldwin, maître de havre.....	1,200 00	
24 ".....	C. W. Postlethwaite, sous-maître de havre.....	800 00	
24 ".....	Capit. Archibald Taylor, gardien de phare.....	600 00	2,600 00
COMPTE D'INTÉRÊT.			
1er juin....	Intérêt sur dépôt.....	44 50	
11 décembre	" ".....	11 65	
31 ".....	" sur dépôt spécial.....	424 50	
		480 65	
— octobre..	A DÉDUIRE—Intérêt sur le découvert, juillet à septembre.	20 20	460 45
DROITS DE PORT.			
31 décembre	Montant perçu pour droits de port.....	9,304 77	9,304 77
COMPTE DES OBLIGATIONS.			
30 ".....	30 obligations, non échues.....	30,000 00	
30 ".....	Intérêt pour une année.....	1,625 00	31,625 00
COMPTE SPÉCIAL.			
31 ".....	Dépôt pour faire face aux obligations échues.....	10,000 00	
31 ".....	Intérêt sur ce dépôt.....	424 50	10,424 50

Dt.

PROFIT ET PERTE.

Av.

	\$ c.		\$ c.
Réparations générales.....	104 81	Solde d'après grand-livre.....	31,475 24
Frais.....	300 00	Droits de port.....	9,304 77
Phares, bouées et balises.....	103 17	Intérêt sur dépôt.....	460 45
Assurance.....	133 00	Ch. de fer canadien du Pacifique.....	5,000 00
Impressions et papeterie.....	69 30	Amendes.....	80 00
Loyer de bureau et dépenses.....	759 23	Comptes de Gooderham et Worts.....	42 00
Dragage.....	4,831 34		
Appointements.....	2,600 00		
Intérêt sur obligations.....	1,625 00		
Honoraires d'avocats.....	233 22		
Honor. d'ingénieurs, rapport spécial... ..	150 00		
Annonces, demandes de soumissions... ..	16 25		
Solde au crédit des profits et pertes....	35,437 14		
	46,362 46		46,362 46

Examiné et trouvé exact.

G. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT COMPARATIF.

Articles arrivés par steamer et navires pendant les années 1893 et 1894.

Description des articles.	1893.	1894.	Description des articles.	1893.	1894.
Marchandise en général..ton'x	12,000	10,788½	Fruits	187,026	234,760
Houille.....	126,285	137,597	.....paniers	50	78
Bois..... corde	20	20	.....sacs	482,000	.....
Pierre de lac..... toise	3,454	2,006½	Bois de service..pds m. de pl.	60,000	174,000
Pierre à bâtir..... ton'x	60	120	Grain..... boiss.	101,870	237,130
Sable de moulage.....	3,826	4,172	Moutons etc., abattus	50	70
Fruits.....barils	4,515	11,858	“ vivants .....	.....	23
do.....boîtes			Chevaux, bestiaux, etc.....	250	446

COLIN W. POSTLETHWAITE,

Sous-mâitre de havre.

TORONTO, janvier 1895.

QUARANTE-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du havre de Toronto :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1894.

La baie a été débarrassée des glaces le 11 mars, 27 jours plutôt que l'année dernière, et en a été de nouveau couverte le 23 décembre.

Le premier bateau chargé de fret qui fit son apparition fut le *Stone Hooker Coral*, arrivé le 17 mars. Son capitaine, Blowers, reçut le chapeau traditionnel.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,618, soit 41 de plus que l'an dernier :—

Vapeurs chargés.....	1,340	1,426	86	...
do do	10	17	7	...
Propulseurs chargés... ..	133	185	52	...
do do	55	109	44	...
Goélettes chargées.	1,012	869	...	143
do do	27	12	...	15

Hivernent dans ce port, 80 navires, dont 21 goélettes, 17 vapeurs, 9 propulseurs, 9 yachts à vapeur, 18 yachts à voiles, et 6 remorqueurs—d'un tonnage collectif d'environ 14,836 tonneaux. Il y a aussi 4 dragueurs et 10 chalans.

Il y a eu cette année augmentation des recettes, de celles plus particulièrement qui proviennent des fruits et du grain, ce dernier article ayant plus que doublé le chiffre de 1893, mais il y a eu diminution pour les marchandises en général, la pierre et la brique commune.

Les recettes de toute provenance, y compris l'encaisse de l'année dernière et le dépôt spécial à la banque, s'élevèrent à \$27,863.43. Les dépenses de toute nature se sont élevées à \$16,056.32, laissant en main et à la banque \$11,807.11. Il y a sur cette somme un dépôt spécial de \$10,424.50 pour pourvoir aux obligations à échoir, et \$5,000 d'obligations écherront le 1^{er} jour de juillet prochain.

La quantité de houille apportée par navires a été de 137,597 tonnes, soit 11,312 tonnes de plus que l'an dernier.

La quantité de houille apportée par chemins de fer d'après les relevés de la douane a été de 190,774 tonnes d'anhracite et de 190,738 tonnes de charbon bitumineux. En tout, 385,512 tonnes. Total des importations de houille, par chemins de fer et par navires, 523,109 tonnes.

Il a été reçu ici pendant les dernières dix années 3,445,335 tonnes de houille, dont la grande partie aurait été apportée par navire si les 20 centins de péage par tonne sur le canal Welland avaient été enlevés. Les droits de port sur cette houille auraient alors presque suffi pour faire face aux améliorations du port.

Les navires arrivant dans le port par le chenal de l'ouest ont éprouvé de grandes difficultés par suite du peu de profondeur de l'eau cette année. L'eau était le 1^{er} janvier à 4 pouces au-dessus de zéro, et n'avait atteint que 9½ pouces au-dessus de zéro le 17 mars, le jour du premier arrivage. Un mois plus tard elle n'était que d'un demi-pouce plus haute. Le 17 mai, elle était à 10½ au-dessus. Le 17 juin il y avait 18 pouces au-dessus de zéro. Le 17 juillet, 15½ au-dessus. Le 17 août l'eau avait baissé à 9¼ pouces. Le 17 septembre elle était à 4 pouces au-dessus. Le 17 octobre elle était à 2 pouces au-dessous. Le 17 novembre, 4 au-dessous, et 9 également au-dessous le 17 et le 31 décembre.

Plus haut niveau, 19 pouces au-dessus de zéro le 3 juin.

Plus bas niveau, 10 pouces au-dessous de zéro le 27 décembre.

Les feux furent allumés dans la nuit du 21 mars et discontinués le 17 décembre.

Les bouées furent posées le 7 avril; toutes étaient enlevées le 30 novembre.

Un certain nombre de plaintes ayant été faites par des capitaines de navires parce qu'il n'y avait pas de phares sur la jetée est à l'entrée (*gap*), il est peut-être à propos d'exposer que l'entrepreneur n'a pas encore terminés travaux. M. Temple, l'ingénieur qui dirige les travaux pour l'Etat, fait le rapport suivant:—

“La jetée est à l'entrée de l'est du port a 2,420 pieds de longueur, et est terminée sauf l'extrémité sud, sur laquelle le phare doit être placé.

“Le brise-lames qui relie la jetée est à l'île du Pêcheur est également terminé, et comme on le prévoyait il s'est formée en face une batture de sable considérable. Les caissons formant la jetée ouest dans le chenal ont été calés et prolongés sur toute la longueur projetée, et il a été construit huit cents pieds de la superstructure.

“Le chenal a été dragué jusqu'à la profondeur requise,” et il ajoute: “Je puis faire la remarque que le steamer *Hall*, chargé de grains, avec un tirant d'eau de 13 pieds 10 pouces à l'arrière a traversé le chenal le 4 novembre sans toucher fond, malgré que l'eau fut très basse, notre indicateur marquant au-dessous de zéro.”

Je crois que l'on devrait enlever la chaudière du steamer *Monarch*, qui a fait naufrage sur la grève de l'île en l'année 1856; on y a maintenu une bouée depuis lors, mais l'enlèvement de cet obstacle améliorerait de beaucoup l'approche du chenal de l'est, et je recommanderais que l'on demande au gouvernement fédéral de le faire disparaître.

Le sifflet de brume a servi cette année pendant 36 jours, soit deux jours de plus qu'il n'a fallu l'année dernière—5 jours en avril, 5 jours en mai, 6 jours en juin, 1 journée en juillet, 4 jours en août, 4 jours en septembre, 8 jours en octobre, 1 journée en novembre et 2 jours en décembre.

Il me fait beaucoup de plaisir de témoigner du zèle et de l'habileté qu'ont montré mes aides, M^r C. W. Postletwaite et le capitaine Taylor, dans l'accomplissement de leurs fonctions respectives.

Le tout respectueusement soumis,

MORGAN BALDWIN,

Maître du havre.

11 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

TRAVAUX DU HAVRE DE TORONTO.

TORONTO, 9 janvier 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'on a reçu le 30 mars dernier des soumissions pour le dragage du chenal ouest et des cales dans le cours de la saison de 1894; la plus basse était celle de la compagnie dite *Dry Dock Co.*, viz. : 15 centins par verge cube aux cales et \$5.95 de l'heure pour le dragage du chenal ouest. Le dragage au chenal de l'ouest a coûté par jour \$1,457.75. Aux cales le dragage a été comme suit:—

Cale de la rue Princess.....	5,000 vgs cubes.
Cale d'Elias Rogers et C ^{ie} }	14,570 "
Cale de Bryce, Frères et C ^{ie} }	14,570 "
Cale de Reid et C ^{ie} }	14,570 "
Total.....	19, 598 "

Les cales ci-mentionnées sont dans le voisinage et forment réellement partie de l'entrée du chenal Don.

Si le niveau de l'eau dans le lac Ontario continue à se maintenir bas cette année il faudra certainement opérer de nouveaux dragages au chenal de l'ouest et dans les cales. Le niveau est maintenant de 11 pouces au-dessous de zéro.

J'attirerai de nouveau l'attention de la commission sur la nécessité de prolonger le quai de la Reine à 500 pieds plus à l'ouest, conformément au plan soumis l'an dernier afin d'empêcher les dépôts de l'égout du creek Garrison de s'accumuler et diminuer par là la profondeur de l'eau à l'entrée du chenal de l'ouest, ce qui occasionne une dépense annuelle d'à peu près \$1,500 en dragage.

Je demeure, votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

A M^r A. B. LEE,
Président des commissaires du havre de Toronto.

ANNEXE N^o 4.RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

QUÉBEC, 25 janvier 1894.

A M. JOHN HARDIE, faisant fonctions de
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport des commissaires, en double, avec ses annexes pour 1894, préparé conformément aux dispositions de l'acte 38 Victoria, chap. 55, art. 14, ainsi qu'un état complet des comptes des commissaires pour l'année. Je regrette le retard extraordinaire apporté à l'envoi de ce rapport; mais la raison en est que je n'ai pu me procurer quelques-uns des relevés en temps opportun.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR
L'ANNÉE 1894.

(En vertu de 38 Vic., ch. 55, art. 14.)

QUÉBEC, 2 janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1894.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint (marqué "A") de l'ingénieur en chef, M^r St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites, ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAIS.

Le rapport ci-joint (marqué "A") du gardien de quais, M^r Jas. F. Golden, donne les renseignements ordinaires sur le nombre des navires qui ont utilisé le bassin Louise, et sur le commerce qui s'est fait dans cette partie des propriétés des commissaires durant l'année 1894.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES.

Les baux de presque tous les locataires des quais et magasins, appartenant aux commissaires, expirent le 1^{er} mai 1894. Les locataires intéressés ont renouvelé

Inspection des bateaux à vapeur.

leurs baux pour les périodes suivantes, viz. :—la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, les quais Grand-Tronc et Wellington, pour cinq années finissant le 1^{er} mai 1899 ; Verret, Stewart et C^{ie}, les magasins sur le quai des Indes Orientales, pour trois années finissant le 1^{er} mai 1897 ; G. M. Webster et C^{ie}, les quais des Indes Orientales d'Atkinson et de Raynar, pour une année finissant le 1^{er} mai 1895 ; E. McLennon et C^{ie}, les magasins sur le quai Wellington, pour deux années finissant le 1^{er} mai 1896 ; Madden et Ellis, cour à houille, levée, une année, jusqu'au 1^{er} mai 1895 ; A. Fraser et C^{ie}, cour à houille, mur de batardeau, une année jusqu'au 1^{er} mai 1895 ; O. Poitras, magasin sur le quai d'Atkinson, trois années, jusqu'au 1^{er} mai 1897 ; et A. R. Pruneau et C^{ie}, quai et magasin de Marmette, deux années jusqu'au 1^{er} mai 1896.

Pour deux des loyers (ceux de Poitras et de Pruneau), l'un a obtenu un prix plus élevé, pour les autres l'ancien prix a été accepté.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

Les fondations du magasin n^o 4, sur le quai des Indes Orientales, et du magasin n^o 7, du quai Wellington, se trouvant dans un état dangereux, ce qui pouvait entraîner l'écroulement de ces édifices, il a fallu y faire des réparations considérables et coûteuses ; ces deux magasins, nous sommes heureux de le dire, sont maintenant en parfait état, et il n'est pas probable qu'il y ait lieu d'y toucher de nouveau d'ici à longtemps.

L'on a pris grand soin de toutes les autres propriétés de la commission pendant l'année, et l'on s'est efforcé d'en faire des propriétés de première classe. Les travaux de remplage et de reconstruction sur le devant du quai de la Pointe-à-Carcy ont été poursuivis avec vigueur pendant l'été ; ce quai a maintenant enfin une apparence convenable, mais il faudra encore du temps pour terminer les réparations, car pour des raisons d'économie l'on ne se sert pour le remplage que du lest des navires, et il est impossible que plus de deux navires déchargent leur lest à la fois.

L'on trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef les détails concernant toutes les propriétés.

LEST.

Le maître du havre intérimaire, M^r C. Sulliran, rapporte que vingt-six navires à voiles ont déchargé du lest, en quantité de 8,350, tonnes, au quai de la Pointe-à-Carcy, et que neuf navires, ayant 2,710 tonnes, ont déchargé ce lest également sous sa direction dans des quais appartenant à des particuliers.

Le lest déchargé au quai à la Pointe-à-Carcy a coûté aux commissaires la somme de \$824.00, ou disons une moyenne d'à peu près dix centins par tonne. Cette dépense est encourue par le remorquage et le pilotage du navire, car le lest ne coûte rien.

A ce sujet, c'est-à-dire le déchargement du lest dans le fleuve Saint-Laurent, je dois vous dire que les commissaires étudient dans le moment un règlement qui défendra complètement le déchargement du lest dans aucune partie du fleuve ou de ses tributaires dans leur juridiction, car ils sont d'avis que la pratique a été et est désavantageuse au port.

RÈGLEMENTS.

Des règlements défendant aux navires océaniques de traverser une partie du port à une vitesse plus rapide que six nœuds à l'heure, et donnant aux commissaires le pouvoir de faire des règlements pour brûler et détruire les navires abandonnés, ont été approuvés et sanctionnés par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

On a constaté la nécessité de ces règlements d'abord parce que des steamers y passaient avec tant de vitesse qu'ils mettaient en péril la vie comme la propriété des gens tout le long du havre par les fortes lames qui se produisaient ; en second lieu on laissait sur les grèves les navires brûlés que partiellement, et comme la glace charriait ensuite ces débris dans le fleuve cela devenait dangereux pour la navigation.

INSPECTION DU HAVRE.

Le président de la commission, accompagné de l'ingénieur en chef, du maître de havre intérimaire et du secrétaire ont plusieurs fois, au cours de la saison, visité toutes les parties du havre et inspecté les quais et tins, dont un certain nombre tombent en ruines et menacent chaque année de devenir dangereux à la navigation. Les propriétaires, dans le cas où la chose a été trouvée nécessaire, ont reçu avis de les faire disparaître ou d'y placer des lumières et bouées.

Des épaves considérables—une partie d'un steamer ou de quelque embarcation du même genre—qui se trouvaient sur la grève du côté de Lévis et dont on n'a pu découvrir le propriétaire, ont été brisées et enlevées aux frais des commissaires. C'était certain que la glace en les chariant au printemps en aurait fait un obstacle très dangereux.

FEUX D'ALIGNEMENT.

Le président de la commission accompagné, de ses officiers et d'un certain nombre des membres du conseil des pilotes, a aussi soigneusement inspecté ces feux, qui remplissent toujours le but et donnent pleine satisfaction.

Avant cette année les commissaires pouvaient, avec la permission du conseil de ville, employer la lumière à arc placée au pied de la rue Sainte-Famille comme l'un des feux d'alignement en y ajoutant sur une partie un verre rouge. Cette permission leur ayant été retirée cette année, les commissaires ont dû arranger la chose (le feu était indispensable) en payant le coût d'entretien de la lumière.

LOTS EN EAU PROFONDE.

Il a été accordé à la succession Chouinard de prolonger son lot en eau profonde au quai Napoléon, et la chose a été dûment ratifiée par un arrêté du conseil daté le 14 avril, d'après les dispositions de l'article 4, chapitre 44, de 32-33 Victoria.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le bureau de l'ingénieur en chef, situé jusqu'au 1^{er} mai de cette année dans un bâtiment séparé, a été transporté à cette date aux bureaux principaux de la commission, ce qui a considérablement facilité le travail et permis d'économiser les gages d'un messager, les frais de chauffage, etc.

VISITE DES DÉLÉGUÉS DES COLONIES.

Les commissaires du havre ont profité de la visite des délégués intercoloniaux à notre ville, au mois de juillet dernier, pour leur montrer ainsi qu'à un certain nombre de ministres des gouvernements fédéral et provincial et de députés et beaucoup de nos citoyens importants l'étendue du port et l'importance des constructions. La visite s'est faite dans le steamer *Orléans*, qui a touché à tous les endroits offrant un intérêt particulier, comme le bassin de radoub, les docks Louise, etc.

APPROFONDISSEMENT À LA POINTE-À-CARCY.

Ce travail a été poursuivi au cours de la saison de 1894. Au commencement de l'année il a été passé contrat avec MM. O. Beaubien et Fils pour la fourniture du bois d'épinette nécessaire à ce travail, lequel devait être livré durant l'hiver. Cela a été fait. Une partie du bois a déjà été employée et le reste servira plus tard.

Afin de continuer ce travail de draguer et de déposer les matières draguées dans les caissons, et pour tenir propres les bassins des docks et maintenir le niveau convenable, les commissaires croient qu'il leur faudra une drague spéciale avec chalan; pour arriver à ce résultat ils ont cru nécessaire d'envoyer leur ingénieur en chef, M. St.

Inspection des bateaux à vapeur.

George Boswell, en Angleterre, pour y inspecter l'outillage de cette nature. M. Boswell est maintenant en Angleterre, et l'on attend son rapport d'un jour à l'autre.

La dépense totale pour ce travail, au 1^{er} janvier 1895, s'est élevée à \$50,275.30. On trouvera d'autres détails à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur en chef.

COMPTE DU CAPITAL.

Compte d'outils.....	\$ 52 30
Améliorations du havre, rivière Saint-Charles	11,893 55
Quai de la Pointe-à-Carey, approfondissement.....	18,871 67
Quai de la Pointe-à-Carey, reconstruction	2,156 53
	<hr/>
	<u>\$32,974 05</u>

Sur les \$11,893.55 d'augmentation au coût des améliorations Saint-Charles, \$9,139.03 provenaient du jugement en date du 11 septembre dernier de la cour de l'échiquier. Le gouvernement fédéral, qui possédait un transfert de toutes les réclamations des commissaires contre MM. Larkin, Connolly et C^{ie} a réglé avec eux, et ces \$9,139.03 représentaient les comptes impayés d'alors.

Les autres principaux item de la dépense comprenaient l'achat moyennant \$800 de MM. A. A. Fraser et C^{ie}, de leurs bâtiments sis sur le mur de batardeau, ainsi que le paiement d'une somme de \$542.45 à MM. Carrier, Lainé et C^{ie}, solde sur fer fourni pour réparations.

Il n'y a pas lieu de donner de plus amples explications au sujet de l'item concernant le quai de la Pointe-à-Carey.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes des commissaires en 1894 ont été de soixante-cinq mille six cent cinquante dollars et deux centins (\$65,650.02), et les frais d'exploitation de trente-quatre mille quatre-vingt-seize dollars et quatre-vingt-trois centins (\$34,096.83, laissant un surplus de trente-un mille cinq cent cinquante-trois dollars et dix-neuf centins (\$31,553.19) sur les opérations de l'année.

Ce surplus de \$31,553.19 comprend l'item de treize mille huit-cent-quarante-cinq dollars et quarante-huit centins pour le loyer du terrain occupé par les bâtiments de l'émigration.

COUPE DE GLACE.

Permission fut donnée à MM. Proteau et Carignan, brasseurs, de couper de la glace dans le bassin intérieur, docks Louise, aux mêmes conditions que celles mentionnées dans le rapport de 1893, c'est-à-dire que la glace ainsi coupée ne fut employée qu'aux fins de refroidissement seulement.

Quarante-six mille neuf cent quarante-un blocs de glace destinés à la consommation locale ont été coupés pendant l'hiver de 1893-94—augmentation de sept mille quatre cent quatre-vingt-cinq (7,485) blocs sur la récolte de l'année précédente. Au présent rapport sont annexés les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à notre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état complet des comptes de la commission pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WOOD,

Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

M^r JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier, commission du havre.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport suivant sur les différents travaux exécutés durant la saison de 1894.

LEVÉE LOUISE ET MUR DE BATARDEAU.

L'on a de nouveau macadamisé au printemps la voie pour les voitures sur cette propriété au moyen de granit pris dans le lest des navires et cassé à la dimension voulue. Des échelles en chaînes solides ont été placées à des intervalles convenables le long de la levée, du mur de batardeau, etc.

On a de nouveau ballasté, etc., la voie ferrée, qui est aujourd'hui en parfait état. Plus de deux mille traverses ont été renouvelées. Certaines parties de la levée ont été régénées; l'on s'est servi pour cela du lest de trois navires.

Il a été posé des poteaux d'amarrage en fonte dans le mur de la levée; quatre se trouvent dans la partie du bassin de marée et les deux autres à l'extrémité ouest du bassin à flot.

La façade nord du quai de délestage ainsi que la partie du caisson nord de la levée Louise qui y touche ont été réparées, ce qui a nécessité le renouvellement des défenses, etc., le long de cette partie de la façade nord.

On a exhaussé de six pouces le plancher du hangar à fret n^o 13 situé sur le mur du batardeau, et l'espace au-dessous a été rempli de matières convenables. La partie du chemin de voitures sur le mur de batardeau entre les voies conduisant au pont, faite de macadam, a été planchéiée, ce qui a amélioré les abords du pont.

De nouvelles pentures semblables à celles que l'on a fixées aux portes de l'entrée est du bassin à flot en 1893, et qui ont donné satisfaction, ont été posées aux portes d'entrée ouest.

QUAI À LA POINTE-À-CARCY.

Le remplissage de ce quai s'est continué durant l'été dernier, et est maintenant terminé à l'exception de la partie sur laquelle se trouve les magasins nos 1 et 2. L'on a aussi posé une nouvelle voie de chemin de fer sur ce quai afin de permettre aux wagons d'atteindre le magasin n^o 1, et éviter ainsi le charroriage nécessaire sur la distance qui séparerait la voie ferrée de ce magasin.

Le couronnement en bois ainsi que les poteaux d'amarrage sur la façade sud du quai ont été renouvelés sur toute la longueur de cette façade.

MUR DU QUAI SUD DU HAVRE DE NAVIRES.

Les blocs pour les caissons de fondation de cette importante construction, en partie faite dans l'été de 1893, ont été poussés cet été jusqu'à une hauteur de 34 pieds, et enfoncés de la manière voulue dans la tranchée draguée pour les recevoir à une profondeur de 30 pieds au-dessous du niveau des eaux basses. Le coffrage actuel s'étend sur une longueur de 500 pieds à l'est du mur transversal, et l'on est à remplir dans le moment tout l'espace entre ce coffrage et le quai de la Pointe-à-Carcy jusqu'à environ deux pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, à l'exception d'une partie située à l'extrémité est, au moyen des matières draguées de la tranchée et le long de la façade du mur du quai de la levée Louise.

MUR DU QUAI.

L'on a dragué pendant la dernière saison la partie du bassin de marée qui se trouve dans la limite de deux cents pieds du mur de la levée; les matières enlevées jusqu'à une profondeur de deux ou trois pieds se composaient de vase et de débris, et l'on n'a pas atteint le fond en sable primitif, ce qui démontre la rapidité avec laquelle le bassin s'emplit, et comme il est important que les commissaires se pourvoient de quelque appareil pour enlever du bassin toute accumulation de vase, etc.

Inspection des bateaux à vapeur.

QUAI DE MARMETTE.

Le poids de la houille ayant endommagé une partie de la remise située sur ce quai, il a fallu l'enlever et l'on a planchéié le dessus du quai à cet endroit pour le mettre en état d'y déposer de nouveau les chargements de houille.

MAGASIN N° 7.

Les fondations de ce magasin, qui étaient devenues mauvaises, ont été enlevées et il en a été posé de nouvelles avec de nouveaux seuils et planchers.

L'on a divisé par lots indiqués au moyen de poteaux numérotés une partie de la levée Louise, à l'extrémité est; c'est l'intention d'affermir ces lots aux commerçants de bois.

Le pont-levis du mur transversal a été ouvert pour la première fois cette année le 16 avril, et la dernière fois le 30 décembre.

L'eau a été retenue dans le bassin à flot pour la première fois le 11 mai. On a cependant ensuite laissé les portes ouvertes jusqu'au 18 mai pour terminer certains travaux dans l'un des étangs sur le côté sud du bassin; après cette date les portes ont fonctionné pendant le reste de la saison, ou jusqu'au 15 novembre.

La marée n'ayant pas atteint une hauteur suffisante le 6 et le 7 octobre, l'on n'a pas ouvert les portes pour la marée de l'après-midi ces jours-là.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,
Ingénieur en chef.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 1^{er} janvier 1895.

M. JAMES WOOD,
Secrétaire-trésorier, commission du havre,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le trafic des docks Louise et des quais.

Dans le cours de la dernière saison cinquante-un paquebots à vapeur d'une capacité de cent trente-six mille sept cent quatorze tonneaux se sont servis des docks pour y descendre les immigrants, le bagage, etc., ainsi que deux mille six cent quatre-vingt-onze tonnes de fret pour Québec et pour l'ouest. Vingt-un steamers de la capacité de cinquante-six mille trois cent soixante-trois tonneaux y ont déposé six mille neuf cent cinquante-une tonnes de fret ainsi que les immigrants qu'ils transportaient.

Douze navires océaniques de la capacité de quinze mille sept cent cinquante-cinq tonneaux ont débarqué trois mille cinq cents tonnes de fret pour Québec.

Six steamers de la capacité de six mille cent huit tonneaux se sont servis des docks pour y décharger leurs cargaisons entières de treize mille trois cent vingt tonnes de houille.

Neuf navires à voiles de la capacité de neuf mille trois cent quatre-vingt-quinze tonneaux y ont déchargé dix mille sept cent quatre-vingt-neuf tonnes de houille, et trente-six bateaux et goélettes de la capacité de trois mille six cent cinquante tonneaux, quinze mille cinq cent quatre-vingt-une tonnes de houille.

Quatre navires à voiles de la capacité de trois mille vingt-cinq tonneaux ont débarqué deux mille dix-neuf tonnes de sel.

Huit navires à voiles de la capacité de sept mille cent soixante-sept tonneaux se sont servis des docks pour y prendre des chargements complets de bois de construction et de madriers; deux navires à voiles de la capacité de deux mille sept cent trente-six tonneaux ont aussi employé les docks en y prenant une partie de leur chargement. Il a fallu pour le trafic employer deux mille six cent cinquante wagons de chemin de fer.

Cinq navire à voiles de la capacité de mille cent cinquante-neuf tonneaux y ont débarqué mille une tonnes de mélasse.

IMMIGRATION.

Les différents paquebots ont débarqué aux bâtiments de l'immigration sur les docks Louise, dans le cours de la dernière saison, huit mille trois cents passagers d'entrepont, qui ont été ensuite transportés à leur destination par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il n'a pas été tenu note des voyageurs de première.

Le steamer *Haveton*, transportant un chargement complet de houille à Montréal, a frappé un rocher près de la baie Sainte-Croix et a coulé; il a été ensuite remis à flot et remorqué dans le bassin Louise, où on l'a en partie déchargé, puis il a été conduit au quai de M. Davies, à Lévis, où il se trouve maintenant.

Le steamer *Parkmore* s'étant échoué au large de Matane a été remorqué, après avoir été remis à flot, à Québec, et placé dans le bassin Louise pour y être examiné. Comme il n'avait pas subi d'avaries il a pu ensuite se rendre à Montréal.

Le navire *America*, qui transportait à l'étranger un chargement complet de bois de construction et de madriers, s'étant échoué sur les battures de Beauport, on dut le remorquer dans le bassin Louise. L'examen du navire ayant démontré qu'il n'avait pas subi d'avaries on lui permit de continuer son voyage.

Le steamer *Challerton*, qui avait une cargaison générale, s'échoua en arrivant au pays et fut remorqué dans le bassin Louise puis examiné. Le navire avait subi de grandes avaries, mais on lui permit de se rendre à Montréal pour y déposer son chargement. Il est ensuite revenu au bassin de radoub de Lévis pour y subir des réparations.

Le steamer *Rosarian*, arrivant au pays avec une cargaison générale, brisa en mer son arbre intermédiaire et fut remorqué à Montréal. Après y avoir déposé son chargement il fut remorqué dans le bassin Louise en attendant la fabrication d'un nouvel arbre, puis il est parti pour la mer le 5 décembre.

Le steamer *Hestia*, transportant un chargement général, a perdu son propulseur dans son voyage au pays; il s'est rendu à Montréal à la remorque pour décharger sa cargaison, puis est revenu au bassin Louise, a pris les deux tiers d'un chargement de madriers, et s'est dirigé sur la mer le 5 décembre.

On utilise en hiver les hangars à marchandises du mur transversal pour y emmagasiner la farine, le fourrage et le sel que leurs propriétaires doivent cependant enlever avant l'ouverture de la navigation,

A partir du 20 novembre les bassins servent de quartiers d'hiver à un grand nombre de navires de mer et d'autres bâtiments de tonnage divers, qui s'y trouvent à l'abri jusqu'à l'ouverture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAS. J. GOLDEN,

Gardien de quais.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

RELEVÉ indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1894 (dressé sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par goélettes.....	534
do bateaux	499
do barges.....	87
do bateaux à vapeur.....	283
Tonnage.....	357,521
Equipages, hommes.....	15,630
Passagers.....	68,859

Inspection des bateaux à vapeur.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ÉTAT comparatif des recettes de la commission pour les années 1893 et 1894.

	1893.	1894.	Différence en 1894.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Droits de tonnage	12,768 18	12,601 62	*166 56
" d'importation	2,736 17	3,227 24	+491 07
" d'exportation	3,608 19	4,006 52	+398 33
" de havre	2,377 08	2,636 99	+259 91
Recettes provenant des propriétés	43,080 87	41,110 94	*1,969 93
Intérêt	1,353 56	579 25	*774 31
Lots de grève et en eau profonde	1,953 04	1,481 71	*471 33
Divers	22 00	5 75	*16 25
	67,899 09	65,650 02	*2,249 07

*Diminution, †Augmentation.

REGISTRE de la marée d'après le marégraphe du bassin de radoub de Lévis, dont le zéro est de niveau avec le seuil du bassin, ou à 7 pieds plus bas que l'eau basse des grandes marées.

<p>Janvier—Marée la plus haute, 27' 50" le 30, 1.15 p.m. do la plus basse, 6' 80" le 25, 9.45 " Vent d'ouest durant 16 jours. " d'est " 15 " Température la plus basse, 20° le 10. " la plus élevée, 36° le 22.</p> <p>Février—Marée la plus haute, 25' 25" le 8, 8.15 p.m. " la plus basse, 6' 50" le 21, 7.20 p.m. Vent d'ouest durant 20 jours. " d'est durant 8 jours. Température la plus basse, 20° le 24. " la plus élevée, 36° le 18.</p> <p>Mars—Marée la plus haute, 26' 50" le 23, 7.55 p.m. " la plus basse, 7' 50" le 5, 5.30 a.m. Vent d'ouest durant 14 jours. " d'est durant 17 jours. Température la plus basse, 4° le 27. " la plus élevée, 54° le 6.</p> <p>Avril—Marée la plus haute, 27' 20" le 9, 8.10 a.m. " la plus basse, 8' 40" le 3, 3.15 p.m. Vent d'ouest durant 10 jours. " d'est durant 20 jours. Température la plus basse, 8° le 3. " la plus élevée, 72° le 18.</p> <p>Mai—Marée la plus haute, 28' 20" le 7, 6.55 a.m. " la plus basse, 9' 80" le 7. Vent d'ouest durant 12 jours. " d'est durant 19 jours. Température la plus basse, 36° le 13. " la plus élevée, 77° le 22.</p> <p>Juin—Marée la plus haute, 27' 50" le 6, 7.35 a.m. " la plus basse, 9' 00" le 16, 5.25 p.m. Vent d'ouest durant 17 jours. Vent d'est durant 13 jours. Température la plus basse, 48° le 5. " la plus élevée, 87° le 29.</p>	<p>Juillet—Marée la plus haute, 27' 30" le 4, 6.40 a.m. " la plus basse, 8' 80" le 31, 5.30 p.m. Vent d'ouest durant 25 jours. " d'est durant 6 jours. Température la plus basse, 54° le 31. " la plus élevée, 95° le 20.</p> <p>Août—Marée la plus haute, 27' 10" le 3, 7.25 a.m. " la plus basse, 8' 15" le 5, 9.25 p.m. Vent d'ouest durant 21 jours. " d'est " 8 " " de nord " 1 " " de sud " 1 " Température la plus basse, 46° le 27. " la plus élevée, 82° le 7.</p> <p>Sept.—Marée la plus haute, 26' 55" le 30, 7.05 p.m. " la plus élevée, 8' 10" le 30. Vent d'ouest durant 18 jours. " d'est durant 12 jours. Température la plus basse, 34° le 26. " la plus élevée, 80° le 9.</p> <p>Octobre—Marée la plus haute, 26' 80" le 17, 7.45 p.m. " la plus basse, 8' 00" le 16, 6.00 a.m. Vent d'ouest durant 17 jours. " d'est durant 14 jours. Température la plus basse, 32° le 30. " la plus élevée, 60° le 4.</p> <p>Novembre—Marée la plus haute, 27' 05" le 14, 6.55 p.m. " la plus basse, 5' 80" le 20, 6.00 p.m. Vent d'ouest durant 17 jours. " d'est " 12 " " de nord " 1 " Température la plus basse, 3° le 29. " la plus élevée, 52° le 1er.</p> <p>Déc.—Marée la plus élevée, 30' 00" le 27, 6.53 p.m. " la plus basse, 7' 65" le 28. Vent d'ouest durant 22 jours. " d'est durant 9 jours. Température la plus basse, 12° le 29. " la plus élevée, 44° le 17.</p>
---	---

Les observations pour la température sont prises à 7 a.m. et à 3 p.m. à l'ombre.

U. VALIQUET,
Surintendant du bassin de radoub, Lévis.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

Note concernant l'ouverture et la clôture de la navigation, ainsi que la formation de la glace dans le port de Québec en 1894.

La goélette *Clara* apportant du bois de chauffage est arrivée dans le port le 21 mars.

La débâcle dans le bassin de marée et le bassin à flot s'est opérée le 19 avril.

Sur la rivière Saint-Charles et à l'île d'Orléans la glace est partie le 19 avril.

Le bateau à vapeur *Canada*, de la ligne Richelieu et Ontario, est arrivé dans le port le 23 avril.

Le premier steamer de mer, le *Lake Huron*, est arrivé le 26 avril.

Le deuxième, le steamer *Sarmatian*, est arrivé dans le port le 29 avril.

Le premier brigantin, le *Victoria*, est arrivé dans le port le 27 avril.

Le dernier paquebot, le steamer *Mongolian*, a quitté le port le 18 novembre.

Les deux derniers steamers à fret, les steamers *Rosarian* et *Hestia*, ont quitté le port le 5 décembre.

Le dernier navire à voiles, *Ellen Grant*, a quitté le port le 1er novembre.

Le 27 novembre la rivière Saint-Charles et les deux bassins étaient couverts de glace.

Le pont de glace s'est fermé à l'île d'Orléans le 6 janvier.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Bureau des commissaires du havre,
Québec, 2 janvier 1894.

Inspection des bateaux à vapeur.

QUÉBEC. AV.

État de l'actif et du passif d'après le bilan jusqu'à date.

1894.	ACTIF.	\$	c.	1894.	PASSIF.	\$	cts.	\$	c.
31 déc.	Biens-fonds— Quai du brise-lames	225,470	83	31 déc.	Débiteurs du port de Québec.....	3,612,802	42	3,612,802	42
	" de la Pointe-à-Carcy.....	288,059	50		Receveur général.....	43,380	00	43,380	00
	" des Indes orientales.....	48,532	99					3,656,182	42
	" du Grand-Tronc.....	15,740	32		Surplus, composé comme suit—			5,476	31
	" de Wellington.....	86,541	85		Lots de grève et en eau profonde.....			378,056	38
	" d'Atkinson.....	51,103	20		Profits et pertes.....				
	" de Reynar.....	9,918	29					482,762	69
	Améliorations du havre.....								
	Rivière Saint-Charles.....								
	Quai de la Pointe-à-Carcy.....								
	Approfondissement de la façade intérieure								
	do en dépôt.....	2,475	06						
	Somme en caisse.....	12,862	58						
	In re lots de grève et en eau profonde.....	34,864	58						
	Capital au débit "divers".....	5,745	47						
	Arrérages d'intérêt le 24 juin.....								
	" " le 24 décembre.....	976	52						
	Loyers, quaiage, etc—								
	Par divers d'après le bilan, y compris								
	réclamations non réglées contre le								
	gouvernement.....	131,808	82						
	Loyers acquis mais non encore dus.....	1,568	71						
	Vérins en réserve.....								
	Ancres.....	394	87						
	Outils.....	245	59						
	Effets en portefeuille.....	1,956	71						
	Mobilier de bureau.....	1,780	74						
		3,572	57						
								4,088,945	11

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du havre de Québec le 31 décembre 1894, et que nous l'avons trouvé exact.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

Québec, 25 janvier 1895.

Dr.

BILAN, 31 décembre 1894.

Av.

	§ c.	§ c.
Membres de bureau.....	3,572 57	
Somme au débit des concessionnaires.....		54,706 31
Lois de grève et en eau profonde.....	40,610 05	43,380 00
Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, y compris les réclamations non réglées contre le gouvernement. . .	131,808 82	3,612,802 42
Quai du bris-à-lames.....	225,470 83	378,056 38
do de la Pointe-à-Carrey.....	288,050 50	
do des Indes orientales.....	48,552 00	
do du Grand-Tronc.....	15,740 32	
do de Wellington.....	86,541 85	
do d'Atkinson.....	51,103 20	
do de Reynar.....	9,918 29	
Améliorations du havre, rivière Saint-Charles.....	3,115,030 70	
Pointe-à-Carrey, creusage, façade intérieure.....	50,275 30	
En caisse.....		2,475 00
En dépôt.....		12,862 58
Compte de vérins.....	15,337 64	
do d'outils.....	394 87	
do d'ancre.....	1,956 71	
Effets en portefeuille.....	245 50	
Compte indéterminé.....	1,780 74	
Loyers, quaiage et emmagasinage.....		1,568 71
Arrérages, lois de grève et en eau profonde. . .		976 52
	2,545 23	
	4,088,945 11	4,088,945 11

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec pour l'année terminée le 31 décembre 1894, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, }
A. AHERN, }
Auditeurs.

QUÉBEC, 25 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

RECETTES ET DÉPENSES.

D.T.

A.V.

	1894.	1894.	
1894. 31 déc.....	\$	c.	\$
Droits de tonnage.....	12,601	62	8,536
" d'importation.....	3,227	24	538
" d'exportation.....	4,006	52	612
" de havre.....	2,636	99	200
Recettes provenant des propriétés.....	41,110	94	18,881
Lois de grève et en eau profonde.....	1,481	71	2,485
Intérêt.....	579	25	624
Divers.....	5	75	219
			92
			75
			309
			132
			75
			76
			1,200
			31,553
			65,650
			02

115

NOTE. — Compris dans ce surplus de \$31,553.19 se trouve le compte annuel non réglé de \$13,845.48 contre le ministère de l'intérieur pour loyer du terrain occupé par le dépôt des immigrants.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 25 janvier 1895.

Au président et aux commissaires,
Commission du havre de Québec,

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons examiné les livres et les pièces justificatives de la commission pour l'année 1894, et nous sommes heureux de déclarer que nous avons tout trouvé en bon état.

Nous devons remercier le secrétaire de nous avoir donné toutes les facilités possibles.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A. GABOURY, }
A. AHERN, } *Auditeurs.*

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BELLEVILLE, 14 janvier 1895.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de la cité de Belleville ont l'honneur de vous présenter sous ce pli un état des recettes et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Vous trouverez également ci-joint le rapport du maître de havre pour cette année. D'après ce rapport les recettes provenant des droits sont un peu moindres que l'année dernière, car on a descendu moins de troncs d'arbres sur la rivière Moira.

Les commissaires sont heureux de faire rapport que l'on a vigoureusement poursuivi pendant l'année la construction de la levée destinée à protéger le côté ouest de l'embouchure de la rivière Moira, que l'on a enlevé une grande partie de la pointe Ashery, ainsi qu'exécuté beaucoup de forage à vapeur, etc. M^r W. W. Lee, qui a été chargé de surveiller ces travaux, soumet un rapport que j'annexe au mien.

L'ouvrage fait par le dragueur de l'Etat *Queen* dans le havre a été très utile, et les commissaires espèrent qu'on le continuera dans le cours de la prochaine saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre de Belleville.

CANADA }
PROVINCE D'ONTARIO, } Dans l'affaire du rapport des commissaires du havre de
Comté de Hastings, } Belleville pour l'année 1894.
savoir: }

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:

1. Que je suis président de la commission du havre de Belleville.
2. Que ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la commission du havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1894.
3. Que cet état, tel qu'il est dressé, est exact et fidèle.
4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration en conscience, la croyant vraie, et en vertu de "l'Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans
le comté de Hastings, ce 16^e jour de janvier de
de l'année de Notre-Seigneur 1895. }

GEO. WALLBRIDGE.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc., en H. C. J.

ÉTAT des recettes et dépenses des commissaires du havre de Belleville, Ont., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Dr.

Av.

<i>Recettes.</i>	\$ c.	\$ c.	<i>Dépenses.</i>	\$ c.	\$ c.
Droits de havre perçus durant l'année, d'après l'état du maître de havre.....	2,928 97	2,928 97	Jetées—Remplacement et réparation.....	58 09	
			Bottes—Placement et enlèvement.....	12 61	
			Estacades—Enlèvement, etc.....	100 00	
			Dragage—Y compris enlèvement de la Pointe Ashery, forage à la vapeur, minage, dualine, etc.....	1,255 39	
			Forêt à vapeur—Et l'outil, neces. pour miner les rochers.	472 92	
			Amélioration du port—Construction de la levée sur le côté ouest de la rivière.....	730 34	
			Appointements—		
			Maître de port.....	\$ 600 00	
			Commis.....	99 65	
			Dépenses de bureau—		
			Loyer.....	\$ 16 00	
			Papeterie et frais de port.....	3 65	
			Combustible pour le bureau.....	2 75	
			Nouveau pupitre.....	10 00	
			Divers.....	7 40	
Soldo en caisse au 1er janvier 1895	471 60	471 60	Soldo en caisse.....	39 80	3,377 80
		3,400 57			-22 77
					3,400 57

E. et O. E.

Ce qui précède est un état des recettes et dépenses mentionnés dans la déclaration de George Wallbridge faite devant moi le 23^{me} jour de janvier 1895.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc.

Inspection des bateaux à vapeur

BELLEVILLE, ONT., 1^{er} janvier 1895.

M. GEO. WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre,
Belleville, Ont.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'avancement des travaux d'amélioration du port de Belleville, c'est-à-dire le dragage, la construction du mur sur la levée occidentale de la rivière Moira, etc., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Me conformant à vos instructions, j'ai fait commencer en mai le mur de la rivière à la ligne de la propriété Hill. Ce mur, comme vous le savez, est très solide. Nous avons commencé par creuser à une profondeur suffisante pour obtenir une fondation solide et pour prévenir tout affouillement par les courants de la rivière. Les fondations du mur de même que le mur jusqu'à une hauteur d'environ six pieds sont construits de très gros "cailloux", le reste se compose de très grandes pierres plates retirées de l'eau par la drague *Queen*. A l'exception de 40 pieds linéaires du couronnement ce mur est terminé à partir de la ligne de la propriété Hill jusqu'à une distance couvrant à peu près 1,200 pieds vers l'endroit désigné sous le nom de "Ashery." Le mur postérieur a été rempli sur presque toute sa hauteur ; mais l'on a cependant encore beaucoup de remplage à opérer pour niveler depuis en arrière du mur jusqu'au chemin ou rue.

Les très fortes obstructions qui se trouvaient à l'embouchure de la rivière, c'est-à-dire les anciens bâtiments Ashery et la pointe Ashery ont été enlevés, en sorte que l'on a maintenant une ligne droite libre de tout obstacle depuis la propriété Hill jusqu'à l'embouchure de la rivière. On peut à peine estimer tout le bien que cela fera en empêchant le embâcles de glace qui se formaient à cet endroit, causant ainsi des inondations et dommages aux propriétés. Lorsque le chenal de la rivière sera complété, nous sommes certains que la propriété située sur le côté ouest de la rivière ne suffira plus lors de la débâcle. C'est l'espoir qu'on donnera suite en 1895 au plan d'acheter la propriété Hill, ce qui permettra d'enlever la grande batture qui s'avance si loin dans la rivière, et je ne puis trop fortement recommander de faire la chose tout de suite, afin que l'on puisse alors construire un mur complet depuis le pont d'en bas jusqu'à l'embouchure de la rivière. La levée ainsi que le mur partant de l'ancienne pointe Ashery allant dans une direction franc ouest n'est pas actuellement d'aussi grande importance, il faudra cependant les terminer bientôt afin de profiter de toutes les matières draguées dans le port.

Relativement au dragage, je puis dire que l'ouvrage fait par la drague *Queen* a été bien exécuté ; il s'agissait de creuser presque partout dans le roc solide, et le travail a fort avancé. Ainsi que vous le savez, le forage précédant le dragage a été fait par le foret à vapeur acheté spécialement à cette fin par les commissaires du havre ; l'outillage était excellent et l'on en a obtenu de bons résultats ainsi qu'épargné de la main-d'œuvre.

Il a été aussi fait une grande quantité de dragage au bord du *Outer*, ou tranchée *Munson Cut*. L'on devra continuer cette partie du travail afin d'obtenir un chenal continue dans la rivière entre l'*Outer* et l'eau profonde.

Bien que la rivière ait charrié une quantité extraordinaire de frazil dans le cours de l'hiver de 1893-94, les propriétés avoisinantes n'ont aucunement souffert d'inondations, ce qui démontre d'une manière concluante que le plan adopté pour la protection dans cette occurrence est le bon ; en effet, bien que les constructions soient encore incomplètes, l'on a cependant obtenu des résultats très avantageux.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

W. W. LEE,
Surintendant.

CANADA,
 PROVINCE D'ONTARIO, }
 Comté de Hastings, } A propos du rapport du maître de havre de la cité de
 savoir: } Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1894.

Je, Daniel Collins, maître de havre, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:—

1. Que je suis maître de havre dans la ville de Belleville.
2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du havre de la cité de Belleville pendant l'année expirée le 31 décembre 1894.
3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 16e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1895.

D. COLLINS
Maître de havre.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc., en H. C. J.

A l'honorable ministre
 de la marine et des pêcheries,
 Ottawa.

MONSIEUR,—Le soussigné, maître de havre de la cité de Belleville, a l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'année 1894.

La navigation, dans le port de Belleville, s'est ouverte le 5 avril et terminée le 3 décembre.

Les droits perçus ont été comme suit:—

Montant provenant des importations.....	\$1,699 71
Montant provenant des exportations.....	1,229 26
	<u>\$2,928 97</u>

Droits d'importation sur 14,203 tonnes de houille.....	\$1,420 30
" " 3,500 boisseaux de blé.....	4 38
" " 14,079 " d'orge.....	17 60
" " 6,991 " de maïs.....	8 74
" " 628 cordes de bois.....	31 40
" " 500,300 pieds de bois de construction.....	25 03
" " 102 tonnes de farine.....	10 20
" " 224 " de terre à potier.....	13 44
" " 228½ " de ciment.....	22 85
" " 265 " de granit.....	26 50
" " 108½ " de marchandises.....	108 15
" " divers.....	11 12
	<u>\$1,699 71</u>

Droits d'exportation sur troncs d'arbres et bois de construction.....	\$1,090 97
" " 846 tonnes de marchandises.....	84 60
" " 24,337 boisseaux d'orge.....	30 43
" " 10,008 " de blé.....	12 51
" " 6,837 " de pois.....	8 67
" " divers.....	
	<u>\$1,229 26</u>

Inspection des bateaux à vapeur.

Les droits provenant des importations accusent une légère augmentation comparativement au montant perçu l'an dernier, tandis qu'il y a une petite diminution pour ceux provenant des exportations. Cela est dû à ce que le nombre de troncs d'arbres, etc., descendus sur la rivière Moira a été moins considérable que l'année dernière.

La drague a réussi à élargir le chenal dans le port ainsi qu'à enlever les battures, en sorte que les marins éprouvent maintenant moins de difficultés qu'autrefois pour entrer dans le port ou en sortir. Comme l'eau s'est maintenue très basse cette année ainsi que les deux ou trois dernières années, il reste encore beaucoup à faire sous ce rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,

Maître de havre.

ANNEXE 6.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

TROIS-RIVIÈRES, 2 février 1895.

M^r W^m. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions des commissaires du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, un état des recettes et dépenses de la commission pour l'année terminée le 31 décembre 1894. J'inclus également un état du commerce et de la navigation du port et du district des Trois-Rivières pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Respectueusement à vous,

GEORGE BALZER,
Secrétaire-trésorier.

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières durant l'année 1894.

Relevé des navires entrés au port.			Relevé des navires sortis du port.		
	N°	Tonnage.		N°	Tonnage.
Total des arrivages.....	40	56,263	Total des navires partis.....	40	56,263
Vapeurs.....	26	42,111	Anglais.....	23	35,968
Voiliers.....	14	14,152	Scandinaves.....	14	14,152
			Belges.....	2	3,743
			Français.....	1	2,400
Partant de			Allant à des		
Ports de l'intérieur.....	22	37,275	Ports de la Grande-Bretagne....	31	46,759
do norvégiens.....	8	7,920	do des provinces maritimes....	4	4,836
do de la Grande-Bretagne.....	6	6,232	do de l'intérieur.....	1	2,400
do des provinces maritimes....	4	4,836	do de Terre-Neuve.....	2	2,268

PORT DES TROIS-RIVIÈRES.

Vapeurs arrivés.....	22	36,611	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	18	30,290
Voiliers do.....	1	915	do pour les prov. marit.	4	4,836
			do pour les pts de l'intér.	.....	.....

PORTS EXTÉRIEURS—BATISCAN.

Vapeurs arrivés.....	1	900	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	10	9,912
Voiliers do.....	9	9,012			

LAC SAINT-PIERRE—PIERREVILLE, LOUISEVILLE.

Vapeurs arrivés.....	3	4,600	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	7	8,825
Voiliers do.....	4	4,225			

TRAFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés.....	167	.....
Goélettes.....	11	751
Barges.....	40	4,606
Vapeurs et remorqueurs.....	148	23,903
Barges américaines.....	345	29,260
	711	32,279
	711	61,439

(Non compris les bateaux de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.)

RÉCAPITULATION.

<i>Navires de long cours.</i>	Navires.	Tonnage.
Port des Trois-Rivières.....	23	37,526
Ports extérieurs : Batiscan.....	10	9,912
" Lac Saint-Pierre.....	7	7,825
Barges américaines.....	40	56,263
Caboteurs.....	366	20,260
Total.....	751	117,802

En 1894, le volume total de notre commerce, d'après les rapports de la douane et des consuls, pour le port et les ports extérieurs des Trois-Rivières, s'est chiffré par \$1,114,391.

Divisé comme suit :—

Exportations.....		944,276
Importations.....		170,125
Cont un total de \$989,691 en 1893.		

Les exportations sont divisées comme suit :—

Aux Etats-Unis—			
23,625,000 pieds de bois de service.....	341,583		
30,175 cordes de bois à pulpe.....	127,870		
Pulpe de bois.....	56,357		
3,427 tonnes de foin.....	24,847		
Bardeaux.....	13,944		
Traverses de chemins de fer.....	10,422		
Autre bois.....	4,547		
Lattes.....	1,610		
Allumettes.....	1,000		
Douves.....	816		
Agneaux et moutons.....	12,992		
Minéraux, etc.....	7,548		
Peaux et fourrures.....	3,719		
Chevaux.....	296		
Mobilier.....	19,394		
Divers.....	6,688		633,633
A la Grande-Bretagne—			
22,561,250 pieds de bois de service.....	267,874		
Pulpe de bois.....	33,460		
Cuir, chaussures.....	2,120		
A Terre-neuve—			303,454
Bois de service.....	1,158		
520 tonnes de foin.....	4,010		
A l'Allemagne—			5,168
Fourrures.....			2,021
Total des exportations.....			944,276
Les importations sont :—			
Des Etats-Unis—			
Farine et provisions.....	14,569		
Houille.....	10,451		
Quincaillerie et machines.....	5,000		
Peaux et fourrures.....	3,821		
Cuir et articles en cuir.....	3,410		
Cuivre et cuivre ouvré.....	2,558		
Articles en soie, laine et coton.....	2,832		
Jonc, rotin et millet à balais.....	1,929		
Articles manufacturés.....	1,444		
Electro-plaqués, etc.....	1,070		
Articles de fantaisie.....	847		
Drogues et produits chimiques.....	750		
Tabac.....	710		
Garnitures de gant.....	524		
Livres et imprimés.....	595		
Divers.....	1,970		
Paquets, divers.....	1,420		
Effets de colons.....	49,992		103,992

Inspection des bateaux à vapeur.

	\$	\$
Des provinces maritimes—		
Houille.....		35,000
De la Grande-Bretagne—		
Lainages et cotonnades.....	11,550	
Nouveautés.....	3,650	
Chapeaux.....	2,210	
Fourrures.....	1,569	
Cuir.....	573	
Divers.....	385	
		19,937
De France—		
Livres et imprimés.....	2,199	
Eau-de-vie.....	872	
Vin.....	177	
Garnitures de gants.....	820	
Pierres à meules, non ouvrées.....	661	
Nouveautés.....	227	
Divers.....	73	
		5,029
De Hollande—		
Genièvre.....		2,316
D'Allemagne—		
Cuir.....	1,728	
Fourrures.....	331	
Vin.....	129	
		2,188
D'Autriche—		
Fourrures.....		1,110
De Belgique—		
Verre.....		289
D'Espagne—		
Vin.....		264
Total des importations.....		170,125

COMMISSION DU

Recettes et dépenses

Recettes.

Mois.	PERCEPTION DES DROITS DE PORT.									
	BUREAU DES COMMISSAIRES.					DOUANES.				
	Droits de tonnage sur navires.	Sur marchandises.		Communtation.	Loyer de quai et mouillage.	Droits de tonnage.	Sur marchandises.		Droits de mouillage.	
		Arrivée.	Départ.				Arrivée.	Départ.		
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Janvier.....	144 76	16 92	159 85	.....	30 00	.....	.....	.....	.....
Février.....	3 00	4 47	52 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mars.....	10 85	27 60	6 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avril.....	51 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mai.....	8 49	2 00	14 39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Juin.....	10 68	27 49	8 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Juillet.....	12 66	40 81	35 74	.....	75	.....	.....	.....	.....
Août.....	7 85	38 13	4 96	1 50	1 00	.....	.....	.....	.....
Septembre.....	88 53	26 22	5 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Octobre.....	84 03	34 31	10 80	.....	202 00	500 00	200 00	750 00	50 00
Novembre.....	192 75	23 48	10 34	756 35	.....	.....	.....	.....	.....
Décembre.....	142 73	22 62	241 30	17 35	.....	985 99	472 95	1,489 99	135 43
	757 94	263 45	549 32	775 20	233 75	1,485 99	672 95	2,239 99	185 43	

Récapitulation.

BUREAU DES COMMISSAIRES—	
Droits de tonnage.....	\$ 757 94
Droits de port, arrivée.....	263 45
“ départ.....	549 32
Commutation.....	775 20
Loyer et mouillage.....	233 75
	\$ 2,579 66
DOUANES—	
Droits de tonnage.....	\$ 1,485 99
Droits de port, arrivée.....	672 95
“ départ.....	2,239 99
Mouillage.....	185 43
	4,584 36
Total des recettes.....	\$ 7,164 02
Dépôt et argent en caisse le 1er janvier 1894.....	2,827 82

\$ 9,991 84

Inspection des bateaux à vapeur.

HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES.

pour l'année 1894.

Dépenses.

DÉPENSES D'ADMINISTRATION.						DÉPENSES IMPUTABLES AU					
Dépenses courantes.	Appointements et commission.	Loyer.	Impression et papeterie.	Dépenses de voyages et autres.	Remboursements.	Bureau de l'ingénieur.	Réparations.	Compte de construction.	Compte de propriété.	Compte d'intérêt.	Divers.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	c.
40 05	118 19	00	.....	.....	.....	2 25	66 19	16 00	.....	105 75	*500 00
47 55	42 82	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	20 00	.....	148 60	.....
32 25	125 65	50 00	.....	23 80	.....	.....	7 25	.....	.....	93 95	.....
19 73	206 66	.....	.....	.....	.....	.....	15 60	.....	9 15	.....	.....
35 28	71 37	.....	.....	8 40	.....	.....	15 50	166 80	.....	121 60	.....
13 60	83 60	.....	45	20 00	.....	.....	19 01	.....	.....	167 70	.....
54 18	216 48	50 00	.....	.....	12 36	.....	27 00	.....	.....	66 60	.....
20 33	92 87	.....	.....	.....	.....	.....	27 59	.....	.....	.....	.....
30 74	95 31	50 00	4 12	9 20	.....	.....	5 00	.....	.....	80 62	.....
26 30	112 67	.....	30 15	.....	.....	10 00	7 25	.....	.....	1,024 33	*500 00
27 85	182 56	.....	8 00	.....	.....	.....	36 41	.....	.....	155 70	.....
21 77	286 00	.....	47 55	.....	.....	.....	57 42	.....	.....	13 80	.....
369 63	1,634 18	200 00	90 27	61 40	12 36	12 25	288 22	202 80	9 15	1,978 65	1,000 00

* Effets à ordre payés.

Récapitulation.

ADMINISTRATION—	
Dépenses courantes.....	\$ 369 63
Appointements et commissions.....	1,634 18
Loyer.....	200 00
Impression et papeterie.....	90 27
Dépenses de voyage, etc.....	61 40
Remboursements.....	12 36
	\$ 2,367 84
DÉBOURSÉS—	
Bureau de l'ingénieur et réparations.....	\$ 300 47
Construction et propriété.....	211 95
	512 42
Intérêt et débetures.....	1,978 65
Billets rachetés.....	1,000 00
	\$ 5,858 91
Dépôt à la banque et argent en caisse le 31 décembre 1894.....	4,132 93

\$ 9,991 84

ANNEXE N° 7.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, C-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SYDNEY-NORD, C.-B., 15 janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport des commissaires du havre de Sydney-Nord, pour 1894, auquel est annexé celui du maître de havre.

Les lettres publiées dans les journaux au sujet de la route du Saint-Laurent ayant été portées à l'attention des commissaires du havre, ces derniers ont étudié la question, et l'on trouvera à la dernière page le résultat de leur enquête.

Le port est libre de glace à cette date, il n'est pas fait rapport que la glace soit prise sur le Saint-Laurent ou sur la côte, et des navires arrivent et partent tous les jours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGES E. DOBSON,
Secrétaire.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de l'article 4 de la 42^{me} Vict., ch.— nous avons l'honneur de vous présenter le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Le revenu provenant des navires accuse une augmentation de \$403.44, ou 20 pour 100 sur 1893.

Une partie du prolongement du quai de la barre nord a été revêtue de pilotis en bois dur, et le remplage en pierre en arrière du quai dont il était parlé dans notre dernier rapport a été continué l'année passée, et 3,606 tonnes de pierre pour la plus grande partie y ont été déposées afin de garantir les ouvrages en bois. L'amélioration coûte \$310.18, et les commissaires projettent de revêtir le reste du prolongement du quai de la barre nord au moyen de pilotis, ainsi que le bloc de délestage d'en haut au fur et à mesure que leurs moyens le permettront.

Sur le solde reporté il a été payé à M. Lithgow \$600 à compte de l'hypothèque en sa faveur.

On verra d'après le rapport du maître du havre que les arrivages au port ont été de 1,895 navires, ou 17 pour 100 de plus qu'en 1893. Le tonnage collectif était de 701,242, soit 34 pour 100 de plus que l'année précédente. Sur ce chiffre 671 étaient des steamers, il y en avait eu 146 en 1879, l'année où le port a été confié aux commissaires.

Par suite de la forte augmentation du commerce de houille on a dû augmenter de beaucoup les facilités d'expédition aux jetées de chargement. Actuellement l'on est à réparer et améliorer les jetées des mines de Sydney à Sydney-Nord. A l'une d'elles il y a 22 pieds d'eau, et grâce à ces améliorations et à l'augmentation de la production aux mines l'on pourra délivrer plus de 2,500 tonnes par jour.

La compagnie de houille dite *Dominion* possède trois jetées de chargement sur le côté opposé du port, savoir: les jetées Victoria, Internationale et de Réserve, et à chacune d'elles l'eau a une profondeur suffisante pour permettre aux plus gros bâtiments d'y venir.

Inspection des bateaux à vapeur.

La production extraordinaire de houille pendant l'année, production qui a excédé celles des années précédentes, et qui a exigé un plus fort tonnage pour le transport, a élevé le nombre des arrivages dans le havre et les ports extérieurs à 3,500 steamers et voiliers.

En sus de ce chiffre, une flotte de 165 bateaux a fait la pêche au large de la côte, Sydney-Nord leur servant de havre durant la saison. Cent-vingt de ces bateaux étaient américains et quarante-cinq canadiens. Cette flotte a fait une capture de 8,000,000 de livres de morue et de flétan et de 10,000 barils de maquereau.

Vu que le havre et la côte sont visités par un plus grand nombre de navires, le comité de la chambre du commerce pour les affaires du havre a demandé qu'une lumière électrique fut placée sur le côté extérieur de la barre nord, et une autre à la pointe Anderson, ou au terminus de l'Intercolonial, à Sydney, le courant électrique devant être fourni respectivement par les compagnies d'éclairage électrique de Sydney et de Sydney-Nord.

Les capitaines de navires océaniques ont aussi fait comprendre à la commission du havre l'importance et la nécessité qu'il y avait de placer une sirène à Flux-Point, et une bouée automatique au large de Point-Aconi. Les commissaires signalent respectueusement l'importance de ces améliorations, vu le grand nombre de steamers océaniques et de voiliers qui visitent le havre et la côte, et l'opportunité de faciliter une navigation rapide aux navires à charbon et aux steamers qui font le commerce de transport.

Le bulletin suivant de la température de 1894 donne la date de la plus haute température ainsi que celle de la plus basse de chaque mois :

Date.	Température	Date	Température
25 janvier.....	48·0	18 janvier.....	10·5 au-dessous de zéro.
19 février.....	43·5	25 février.....	11·0 " "
6 mars.....	54·0	25 mars.....	5·5 " "
22 avril.....	63·5	4 avril.....	3·5 au-dessus "
30 mai.....	69·5	1 ^{er} mai.....	24·0 " "
27 juin.....	86·0	13 juin.....	30·5 " "
29 juillet.....	89·0	24 juillet.....	37·0 " "
7 août.....	85·0	15 août.....	40·5 " "
21 septembre.....	74·0	9 septembre.....	28·5 " "
5 octobre.....	67·0	24 octobre.....	23·5 " "
1 ^{er} novembre.....	61·0	20 novembre.....	15·0 " "
29 décembre.....	55·0	11 décembre.....	10·5 " "

BULLETIN DE LA TEMPÉRATURE DE 1893.

La température moyenne des trois mois de l'été a été de 60·05; la température moyenne de l'hiver, de 22·02. La plus haute température, de 88·05, et la plus basse de 1·0, et la moyenne, de 40·03.

Au présent rapport est annexé le relevé fourni par le maître de havre, relevé annuel qui procure à votre département des renseignements sur le havre, indépendamment de l'état indiquant les recettes et dépenses de l'année.

Il est peut-être à propos de remarquer que certaines lettres publiées dans les journaux, lettres hostiles à la route du Saint-Laurent, ont attiré l'attention des commissaires.

Ces lettres tendaient à créer l'impression que l'embouchure du Saint-Laurent sur l'Atlantique, ainsi que les ports du Cap-Breton et de Sydney-Nord, sont obstrués par les glaçons et les bancs de glace pendant la saison de la navigation.

Les commissaires ont examiné soigneusement ces rapports, et constaté que, à partir de la date où la glace du golfe quitte, le printemps, le Saint-Laurent, aucune glace n'est vue dans le Saint-Laurent, le golfe ou l'embouchure du fleuve sur l'Atlantique, jusqu'à ce que la glace du golfe, de l'hiver suivant, fasse son apparition. De plus, aucun banc de glace n'est vu dans le golfe Saint-Laurent pendant les diverses saisons de l'année, vu que l'île de Terre-Neuve forme un brise-lames naturel et parfait qui protège la grande route du Saint-Laurent et son embouchure sur l'Atlantique.

D'un autre côté, les navires rencontrent peu de brume en venant au havre de Sydney, comme l'indiquent chaque jour les rapports faits sur la température aux stations météorologique et de signaux de Sydney.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

M. J. PHORAN,
W. H. MOORE,
H. DOBSON.
Commissaires du havre.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD.

ÉTAT général des recettes et déboursés pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

RECETTES.	\$ c.	\$ c.	DÉBOURSÉS.	\$ c.	\$ c.
Solde en caisse le 31 décembre 1893.....	1,734 58		Maître du havre.....	450 00	
Du perceuteur des douanes d. le havre de Sydney-Nord....	2,415 15		J. R. Lithgow, hypothèque (à compte).....	600 00	
			J. R. Lithgow, intérêt.....	189 00	
			J. R. Lithgow, change sur les remises.....	2 00	
			Vincent Brown.....	25 00	
			Appoint. du président.....	150 00	
			Cie d'imp. <i>Herald</i> , c. d. reçus	27 00	
			A. R. Forbes, papeterie.....	1 80	
			Fret sur cahiers de reçus.....	0 63	
			A. C. Bertram.....	68 50	
			L. Macomber, transcription du rapport au clavigraphe..	3 00	
			Coût des travaux de remplage et de lestage.....	310 18	
			Frais de port.....	0 12	
			G. K. McKeen, livre de notes	1 65	
			Salaire du secrétaire.....	350 00	
			5 pour 100 au trésorier sur \$2,415.15.....	120 75	
			Balance en mains à la banque.....		2,300 13
					1,849 60
		4,149 73			4,149 73

RAPPORT DU MAÎTRE DU HAVRE.

HOUILLE.

MESSIEURS.—Le tableau suivant est un état de la quantité de houille expédiée du port de Sydney-Nord et provenant de toutes les mines de houille depuis 1878 :—

Année.	Sydney.	Victoria.	Inter-nationale.	Bridge-port.	Gardiner.	Réserve.	Total.
1878.....	106,366	10,547	14,348			7,347	138,608
1879.....	108,259		21,523			17,269	147,051
1880.....	115,317		38,897			13,614	167,828
1881.....	133,135		76,285			68,884	278,204
1882.....	139,622		102,927			74,432	310,981
1883.....	131,673	1,521	96,997			104,777	334,908
1884.....	131,339	10,408	80,798	3,045		86,550	312,140
1885.....	103,917	39,926	87,485	12,503		72,547	316,458
1886.....	119,949	40,744	106,149	12,519		83,402	368,823
1887.....	145,210	55,651	102,485	18,014		76,205	397,565
1888.....	126,896	72,563	99,544	22,327		100,063	430,333
1889.....	123,902	91,120	117,086	24,222		110,225	467,555
1890.....	150,468	77,367	133,076	28,692		134,777	500,688
1891.....	146,645	96,479	124,677	32,547	17,105	154,656	572,109
1892.....	164,078	108,332	105,479	31,328	39,485	135,836	584,538
1893.....	200,000	100,000		185,000		172,000	657,000
1894.....	230,000	120,910	229,924			211,719	800,733

ÉTAT COMPARATIF du nombre et du tonnage des navires et steamers entrés pour chargements de houille depuis 1879.

Années.	VAPEURS Océaniques.		CABOTIERS.		NAVIRES.		BARQUES.		BRIGANTINS.		GOÉLETES.		TOTAL		Nombre de matelots.
	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	Nom-bre.	Tonneaux.	
1879	41	42,550	105	45,752	8	7,541	134	68,244	145	25,358	717	55,775	1,153	245,220	9,892
1880	197	197,242	43	15,297	13	16,798	156	87,438	157	33,968	607	43,277	1,173	397,990	12,385
1881	283	298,470	55	23,763	9	11,076	136	44,733	125	23,864	439	35,226	1,017	401,082	10,147
1882	174	178,566	128	86,759	5	5,989	110	62,380	185	45,969	498	75,829	1,100	455,492	11,927
1883	217	212,467	178	80,732	11	10,480	105	53,157	145	36,186	826	64,878	1,486	417,894	14,297
1884	271	240,674	121	35,305	11	13,148	159	80,039	189	36,597	856	63,429	1,607	469,189	15,730
1885	240	226,468	71	17,475	5	5,523	133	62,827	166	33,998	702	34,268	1,317	400,557	15,014
1886	289	241,849	77	16,044	5	7,151	150	73,219	86	19,368	861	62,998	1,486	420,619	14,803
1887	292	280,943	82	19,810	6	7,528	110	49,056	102	18,323	672	52,868	1,264	428,528	13,316
1888	335	259,493	160	26,191	6	8,238	78	32,010	109	18,301	591	51,272	1,279	395,505	15,776
1889	423	372,903	86	19,480	5	6,364	81	36,921	100	18,240	749	56,895	1,444	510,803	18,846
1890	391	339,164	90	21,774	10	16,578	126	69,407	80	17,250	1,118	76,457	1,815	540,630	17,557
1891	386	352,649	82	163,165	6	7,906	67	47,101	81	17,090	899	73,334	1,534	515,215	16,000
1892	310	247,245	56	12,768	6	14,300	70	42,544	38	8,080	779	71,520	1,267	396,557	13,389
1893	543	370,892	49	11,153	7	10,276	74	42,868	33	11,040	903	76,972	1,629	524,201	13,765
1894	586	520,655	85	12,500	6	8,070	140	61,653	38	9,737	1,040	88,567	1,895	701,242	19,274

PORT DE SYDNEY-NORD.

ÉTAT COMPARATIF donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celle du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour les quatorze dernières années.

Années.	Clôture de la navigation	Dernier départ.	Ouverture de la navigation	Premier arrivage.	Nombre de jours de clôture.
1881...	22 janv. . .	19 janv. . .	25 février.	1er avril. .	34 jours.
1882.....	27 " . . .	24 " . . .	2 mai. . .	2 mai . . .	95 "
1883.....	19 " . . .	17 " . . .	28 mars. . .	1er avril. .	67 "
1884.....	16 " . . .	16 " . . .	22 avril. . .	27 " . . .	95 "
1885.....	22 " . . .	15 février.	24 " . . .	25 " . . .	91 "
1886.....	28 février.	15 " . . .	4 " . . .	15 " . . .	34 "
1887.....	21 " . . .	27 janv. . .	2 " . . .	28 " . . .	39 "
1888.....	19 janv. . .	16 " . . .	25 mars. . .	7 " . . .	65 "
1889.....	23 février.	27 " . . .	6 " . . .	30 mars. . .	10 "
1890.....	23 " . . .	27 " . . .	6 " . . .	30 " . . .	10 "
1891.....	27 janv. . .	17 " . . .	14 " . . .	15 " . . .	45 "
1892*					
1893.....	16 février.	16 février.	19 mars. . .	19 mars. . .	30 jours.
1894.....	1er " . . .	23 janv. . .	15 " . . .	28 " . . .	41 "

*Ouvert tout l'hiver ; navires arrivant et partant chaque mois.
31 décembre, navigation encore ouverte ; bouées non enlevées.

Respectueusement soumis,

GEORGE B. MOFFAT,

Maître de havre, port de Sydney-Nord.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Pictou, 21 janvier 1895.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre suppléant de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets les comptes des recettes et dépenses des commissaires du havre, port de Pictou, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Aussi le rapport du maître de havre, indiquant le nombre de navires qui sont entrés dans le port.

Je suis votre obéissant serviteur,

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

COMMISSAIRES du havre, port de Pictou, en compte avec D. Sutherland, secrétaire.

		\$ c.			\$ c.
1893.			1894.		
30 déc.	Balance due sur emprunt.....	132 03	30 juin.	Par somme reçue pour droit de hav.	200 00
			31 oct..	" " "	200 00
1894.			26 déc..	" " "	40 00
10 janv..	Payé à Jas. Fraser.....	3 50	31 " "	Recettes nettes provenant de	
20 fév..	Intérêt sur billet à la banq.	12 00		quaiage.....	141 96
4 juin..	R. Dunbar, baliser la			Balance.....	25 58
	rivière.....	4 00			
14 " "	R. McGilvray, peinturer				
	les bouées.....	5 00			
	R. McGilvray, baliser le				
	chenal jusq. quaidugouv.	2 00			
	J. McRae, baliser le mi-				
	lieu de la rivière.....	8 00			
26 juin..	Intérêt sur billet à la banq.	12 00			
	Robt. McRay, baliser la				
	rivière O.....	8 00			
	Pictou Iron Foundry Co..	46 23			
	Steamer <i>Daisy</i> , lever les				
	bouées.....	23 00			
16 avril.	John Haley.....	8 10			
16 sept..	P. Brown et Fils.....	15 00			
4 oct..	F. Rudolph, baliser la				
	rivière E.....	15 00			
26 " "	Intérêt sur billet.....	12 00			
8 déc.	A. Carson.....	1 46			
	Steamer <i>Diamond</i>	37 00			
26 déc..	Thos. Tanner.....	6 57			
	Jas. Carson et Fils.....	14 18			
	D. McDonald.....	5 00			
	Jas. Fraser, réparer le quai				
	à New-Glasgow.....	118 20			
	W. Carson.....	6 40			
	John McLellan.....	87			
	Chas. Mason, travaux exé-				
	cutés au quai, New-Glas.	12 00			
31 déc..	Compte du secrét. p. l'année	100 00			
		607 54			607 54
1894.					
31 déc..	Balance due.....	25 58			

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

Assermenté devant moi, 21 janvier 1895.

WILLIAM ROSS, J.P.

COMPTES des recettes et dépenses du bureau de perception du havre, port de Pictou,
N.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

1894.	RECETTES.	\$	c.	1894.	DÉBOURSÉS.	\$	c.
1er jan.	Solde en caisse de 1893.....	132	00	31 déc..	Traitement du maître de havre pour 1894.....	400	00
31 déc.	Droits de havre perçus durant l'année 1894.....	840	91	31 "	Traitement des commissaires du havre pour 1894.....	440	00
				31 "	Somme en caisse dans la banque de la Nouvelle-Ecosse, réservée pour payer le traite. du maît. d. havre pendant l'hiver d. 1895.	132	91
		972	91			972	91
				31 "	Balance en caisse.....	132	91

DETTE.

Billet dans la banque de la Nouvelle-Ecosse..... \$500 00

Certifié correct,

D. McDONALD,
Percepteur.

BUREAU DE LA DOUANE, PICTOU, N.-E., }
31 décembre 1894.

Pictou, 31 décembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les navires suivants sont entrés
dans le havre de Pictou, pendant l'année, jusqu'à date :—

Nombre.	Tonneaux.
187 steamers à aubes.....	126,748
226 " à hélice	62,197
248 goélettes.	52,477
7 barques.....	5,447
2 brigantins.	391
	<u>247,060</u>

Voiliers étrangers.

6 barques.	9,348
<u>1,676</u>	<u>256,408</u>

A. M. DANIEL SUTHERLAND,
Secrétaire des commissaires du havre,
Port de Pictou.

JOHN GUNN,
Maître de havre.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 9.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts révisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports; les dates de la proclamation; les noms des maîtres de port nommés; les dates de la nomination des maîtres de port; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1894, avec l'excédent, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointements ne doivent pas excéder.		Montant perçu en 1894.		Montant payé au receveur général.
				\$	c.	\$	c.	
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	23 mars '77	200	00	71	50	
Fort-William	7 juill. '91	D. F. Macdonell	3 mars '93	400	00	445	50	45 50
Rivière-au-Français	20 juin '93	E. Brown, jeune	20 juin '93	200	00	50	50	
Goderich	28 avril '76	William Marlton	8 mai '94	300	00	27	00	
Midland	22 juill. '82	E. Polkinghorn	22 juill. '82	200	00	55	00	
Parry-Sound	24 mars '83	John Galna	19 mars '83	200	00	44	00	
Penetanguishene	2 fév. '77	Francis Dunsome	3 juin '81	200	00	18	00	
Port-Arthur	12 mai '84	D. F. Macdonell	3 mars '93	200	00	226	50	26 50
Rondeau	4 mai '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100	00	50	50	
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100	00	30	00	
Sarnia	25 juill. '85	Robert McAdam	3 mai '86	300	00			

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200	00	10	50	
Bersimis	31 juill. '91	Earl D. Chase	31 juill. '91	200	00	34	50	
Carleton	8 déc. '81	Joseph Cauchon	28 nov. '92	200	00	3	00	
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200	00	71	50	
Grande-Entrée	— fév. '92	Colin Wallace	19 fév. '92	200	00			
Gaspé	25 sept. '74	Francis J. Eden	3 avril '89	500	00			
Havre-aux-Maisons	9 août '87	Peter Bourque	9 août '87	200	00	16	00	
Lachine	19 avril '80	Vacant						
Matane	19 oct. '77	G. C. Pelletier	11 août '88	200	00	11	50	
Métis	7 fév. '78	P. F. Legatt	7 fév. '78	200	00	107	00	
New-Carlisle	25 fév. '89	Digby Smollett	25 fév. '89	200	00	10	00	
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200	00	24	50	
Baie-du-Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200	00			
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150	00	30	50	
Port-Daniel	25 mars '89	J. Enright	11 sept. '90	200	00	4	00	
Rimouski	5 mars '77	Jos. St-Laurent	30 mai '78	200	00	9	00	
Rivière-Ouelle	22 juill. '82	Vacant		100	00			
Saint-Thomas	2 janv. '86	Télesphore Gendreau	21 déc. '85	200	00	129	50	
Saint-Jean	Dans le port de Montréal.	Alfred Pinsonneault	9 nov. '94	500	00	588	50	85 50
Sorel		Pierre Bellefeuille	20 avril '75	300	00	279	00	

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointements ne doivent p. excéder.		Montant perçu en 1894.		Montant payé au receveur général.
				\$	c.	\$	c.	
Bathurst.....	30 mai	'73 James Andrew.....	23 mars	'81	200	00	66	50
Havre de Black et havre au Castor.....	22 sept.	'83 E. W. Cross.....	17 sept.	'83	100	00	8	50
Bouctouche.....	30 mai	'73 Melem Chase.....	30 juill.	'90	100	00	7	50
Cambellton.....	30 mai	'73 A. J. Venner.....	12 avril	'93	200	00	28	00
Campobello.....	30 mai	'73 W. E. Sulis.....	16 déc.	'92	100	00	2	00
Caraget.....	30 mai	'73 Louis Poirier.....	17 avril	'83	150	00	12	50
Chatham.....	30 mai	'73 Wm. Johnson.....	25 juin	'79	300	00	364	50
Cocagne.....	30 mai	'73 John Brooks.....	7 juill.	'73	100	00		
Dalhousie.....	30 mai	'73 Wm. Smith.....	19 mars	'88	200	00	133	00
Dorchester.....	30 mai	'73 F. C. Palmer.....	15 avril	'93	200	00	30	00
Frédéricton.....	30 mai	'73 Vacant.....						
Grand-Manan, Nord.....	18 sept.	'76 James A. Pettis.....	21 mai	'88	100	00		
Grand-Manan, Sud.....	22 août	'89 Abel Wilcox.....	22 août	'89	100	00	6	00
Grande-Shemogue.....	17 mai	'75 Fred. Chapman.....	21 mai	'88	100	00		
Harvey.....	30 mai	'73 H. E. Graves.....	8 juill.	'84	100	00	46	00
Hillsborough.....	30 mai	'73 W. H. Carlisle.....	20 mai	'90	150	00	108	00
Cap-Hopewell.....	25 août	'91 Josiah Christopher.....	25 août	'91	200	00	43	00
Récif de St-Stephens.....	30 mai	'73 Charles Young.....	22 avril	'76	100	00		
La Tête, etc.....	22 sept.	'83 Jos. Chambers.....	17 sept.	'83	100	00		
Petite-Shippégan et le Goulet Miscou.....	1er mai	'86 Donald Harper.....	19 avril	'86	100	00	1	50
Petite-Shemogue.....	5 sept.	'88 Fred. Chapman.....	5 sept.	'88	100	00		
Moncton.....	30 mai	'73 Vacant.....						
Musquash.....	26 mars	'74 George Rose.....	16 mai	'87	100	00	15	00
Newcastle.....	30 mai	'73 John Niven.....	7 juill.	'73	300	00	182	00
Joggins-Nord.....	30 mai	'73 Vacant.....						
Port-Elgin et Baie-Verte.....	6 fév.	'73 R. Anderson.....	2 juin	'93	200	00	86	00
Pokemouche.....	7 juill.	'83 Vital Loiser.....	23 juin	'83	100	00		
Richibouctou.....	30 mai	'73 James Alexander Jardine.....	11 mai	'74	200	00	40	00
Rockland.....	30 mai	'73 Vacant.....						
Sackville.....	30 mai	'73 Alexander Ford.....	28 juin	'88	200	00	10	50
Saint-André.....	30 mai	'73 John Wren.....	6 mai	'84	100	00	103	00
Saint-George.....	30 mai	'73 Alexander Dick.....	29 août	'84	100	00	14	00
Saint-Martin et Quaco.....	14 mai	'74 Joseph Carson.....	14 mai	'74	100	00	10	00
Shédiac.....	30 mai	'73 Alexander McQueen.....	19 mai	'76	300	00	85	00
Shippegan.....	30 mai	'73 John DeGrace.....	10 août	'80	100	00	7	50
Tracadie.....	7 mai	'74 Vital Arceno.....	9 juill.	'75	100	00	5	00
Waterside.....		Wm. Riley Copp.....	3 sept.	'89	100	00	7	50
Iles de l'Ouest.....	4 fév.	'79 Thos. K. Parker.....	4 fév.	'7	200	00		

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate.....	15 mai	'80 Samuel Morris.....	10 mai	'80	100	00		
Annapolis.....	12 mars	'75 William Cummings.....	16 mai	'79	200	00		
Rivière-aux-Pommes.....	14 août	'86 Robt. Fields.....	9 sept.	'90	200	00	35	50
Arichat.....	22 avril	'79 Francis Marmeau.....	6 mai	'84	200	00	11	00
Baddeck.....	23 sept.	'75 Alex. McAulay.....	10 déc.	'90	100	00	5	50
Barrington.....	10 juill.	'82 B. Kenney.....	6 juill.	'93	200	00	37	00
Bayfield.....	11 juill.	'79 John McDonald.....	11 juill.	'79	200	00		
Baie-Saint-Laurent.....	21 avril	'87 G. Zwicker.....	21 avril	'87	200	00		
Rivière-à-l'Ours.....	25 sept.	'74 Robert Austin.....	4 avril	'87	100	00	31	00
Havre-au-Castor.....	24 juill.	'80 Henry Hawboldt.....	22 sept.	'88	100	00	11	00
Grand-Havre.....	9 juin	'83 Donald McKenzie.....	28 mai	'83	100	00	39	50
Rivière-Bourgeoise.....	1er mai	'86 E. C. Bouchie.....	19 avril	'86	100	00	12	50
Bridgewater.....	6 mai	'74 Joseph Robins Wyman.....	6 mai	'74	100	00	69	00
Bras-d'Or, y compris New-Campbelltown.....	6 mai	'74 A. Livingston.....	25 août	'91	200	00	65	50
Cap-Canso.....	6 juin	'76 William Walsh.....	6 juin	'76	100	00	115	00

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.		Montant perçu en 1894.		Montant payé au receveur général.	
				\$	c.	\$	c.	\$	c.
Cap-du-Nègre ou havre Nord-Est.....	18 mai '81	A. D. Perry.....	18 mai '81	200	00	30	00		
Chester.....	8 sept. '83	Arch. Evans.....	4 août '83	100	00	21	50		
Chéticamp.....	20 avril '76	Fulgence Ancoïn.....	15 avril '76	100	00				
Havre de Clarke.....	1er juin '81	J. B. Brennan.....	1er juin '81	200	00	21	00		
Clementsport.....	1er mai '77	Thomas Tracey.....	1er mai '77	100	00	8	00		
Ligne de comté à Grand-Narrows.....	9 juin '83	Vacant.....							
Baie-des-Vaches.....	3 mars '79	Hector McDonald.....	3 mars '79	400	00	108	50		
Havre-au-Corbeau.....	30 sept. '88	John Ehler.....	5 mai '90	100	00	5	50		
D'Escousse.....	23 jan. '85	Arthur Pertus.....	6 mars '90	100	00	40	50		
Digby.....	19 fév. '78	J. W. Cousins.....	3 mars '93	300	00	51	50		
Baie-de-l'Est.....	25 août '83	Donald McEnnes.....	5 avril '86	100	00				
Fouchier.....	22 mai '89	Neil McLean.....	22 mai '89	100	00	0	50		
Gaberouse.....	3 mars '79	John Wm. Hardy.....	2 nov. '86	100	00	3	00		
Glasgow et jetée du Cap-Breton.....	30 oct. '80	Angus McQuarrie.....	30 oct. '80	300	00				
Guysborough.....	15 jan. '89	Thos. O'Connor.....	31 oct. '83	100	00	12	00		
Halifax.....	l'Acte n'exige pas de proclamation.....								
		J. E. Butler.....	21 sept. '93	1,800	00	1,627	50		
Hantsport.....	27 juin '84	Edward Davison.....	25 oct. '76	150	00	171	00		
Baie-des-Sauvages.....	25 oct. '76	Matthew Drips McKenzie.....	27 juin '84	225	00	4	00		
Ingonish, Baie Nord d'.....	22 mars '81	William Thomson.....	24 mars '81	200	00				
" " Sud d'.....	9 oct. '84	P. C. Brewer.....	9 juin '86	100	00	13	50		
Havre International, Sydney.....	30 oct. '80	Michael Neville.....	30 oct. '80	300	00	275	50		
Havre d'Isaac.....	30 oct. '89	Andrew J. Blakely.....	30 oct. '89	100	00	15	50		
Jeddore.....	20 sept. '90	Wm. Jennox.....	20 sept. '90	100	00	6	00		
LaHave ou Anse-Getson.....	12 mars '75	George Henry Zwicker.....	25 fév. '75	300	00	25	00		
L'Ardoise, Haut et Bas.....	22 août '84	George Burke.....	29 août '84	100	00	2	50		
Lingan.....	12 juill. '81	Thomas Laffin.....	12 juill. '81	200	00				
Liscombe.....	18 mai '81	David Rosenheiser.....	9 août '88	200	00	46	00		
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe McKay et Grand-Narrows.....	25 avril '84	Peter McLean.....	25 avril '84	100	00				
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe McKay aux rivières Washadebuck.....	25 avril '84	Alex. J. McNeil.....	25 avril '84	100	00				
Petite Baie Glacée.....	3 août '74	E. Douglas Rigby.....	8 mai '84	200	00	148	50		
Little-Narrows et Pointe aux Atocas.....	9 juin '83	Norman Matheson.....	23 mai '83	100	00	2	00		
Liverpool.....	19 jan. '77	Wm. A. Kenny.....	19 jan. '77	200	00	122	00		
Lockeport.....	18 mai '81	E. A. Capstick.....	18 mai '81	200	00				
Louisbourg.....	17 mars '79	Louis Dickson.....	5 oct. '87	200	00	58	00		
Lunenburg.....	3 déc. '75	William Henry Begg.....	3 déc. '75	150	00	113	00		
Mabou.....	17 juill. '80	Finlay Rankin.....	23 juin '80	100	00	3	00		
Baie-Mahone.....	16 mai '87	W. A. Pickles.....	16 mai '87	200	00	16	50		
Anse-McNair.....	12 mars '75	Ronald McEachen.....	8 mars '75	150	00				
Main-à-Dieu.....	31 juill. '86	John Farrell.....	21 juill. '86	100	00	4	00		
Maitland.....	26 mai '85	Vacant.....							
Montagne-de-Marbre.....	26 juill. '92	D. McDonald.....	26 mars '78	200	00	3	50		
Margaretsville.....	26 mars '78	Robert Earley.....	26 juill. '92	100	00				
Baie-Marguerite.....	16 juill. '75	Francis Peter Boutellier.....	6 juill. '75	100	00	18	00		
Margaree.....	12 juin '86	Nicholas Deagle.....	27 fév. '93	100	00	4	00		
Mérimish.....	26 mars '78	D. McGregor.....	22 mars '93	100	00				
Rivière-Météghan.....	10 fév. '83	Urbain Doucette.....	31 jan. '83	100	00	24	00		
Havre de McNeil.....	9 juin '83	A. Hayman.....	28 mai '83	100	00				

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.		Montant payé au receveur général.
				1894.	1894.	
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
Musquodoboit.....	19 mai '82	David Williams.....	19 mai '82	100 00	5 00	
New-Haven.....	9 juin '83	H. A. McLeod.....	17 août '89	100 00		
Northport.....	27 juin '82	John Burns.....	27 juin '82	100 00	36 50	
Anse Nord-ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan.....	22 déc. '76	P. Boutillier.....	30 juin '92			
Parrsborough.....	22 oct. '73	Edward Walter Beaty.....	22 oct. '73	300 00	299 50	
Pont de la Petite-Rivière	7 juill. '83	John Nelson Parks.....	27 avril '88	100 00		
Havre Plaster.....	6 mai '74	Vacant.....				
Port-George.....	1er mai '77	Charles B. Weaver.....	1er mai '77	150 00		
Port-Greville.....	13 mars '80	George Hatfield.....	8 avril '91	200 00	24 00	
Port-Hawkesbury.....	16 juill. '75	Daniel Henesey.....	9 juill. '75	200 00	56 50	
Port-Hood.....	16 juill. '75	John Murphy, jeune.....	9 juill. '75	200 00	3 60	
Port-la-Tour.....	14 avril '81	John Nickerson.....	9 fév. '92	200 00	5 50	
Port-Lorne.....	27 mars '86	Samuel Beardsley.....	13 mars '86	200 00	50	
Port-Mulgrave.....	8 mars '76	David Murray.....	12 oct. '92	200 00	34 00	
Port-Medway.....	25 juin '79	John W. Hut.....	19 avril '84	200 00	11 00	
Pubnico.....	27 sept. '82	D. Q. Amireau.....	27 sept. '82	100 00	63 50	
Pugwash.....	22 oct. '93	A. A. Stevens.....	22 oct. '73	100 00	56 50	
Anse de Ritcey.....	26 sept. '84	Joseph Ritcey.....	29 sept. '84	100 00	48 00	
Rivière-Jean.....	26 mars '78	H. Campbell.....	11 juin '91	100 00	1 00	
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuche.....	20 avril '81	Peter McLean.....	20 avril '81	200 00		
Sainte-Anne.....		James McKillop.....			1 00	
Rivière Sainte-Marie.....	18 mai '81	Wm. Pride, sen.....	20 déc. '93	200 00	6 50	
Saint-Pierre.....	24 jan. '81	Peter McNeill.....	17 sept. '83	200 00	83 50	
Sambro.....	27 déc. '79	Ben Smith, aîné.....	23 déc. '79	200 00	17 50	
Sheet-Harbour.....	14 mai '74	Malcolm McFarlane.....	6 déc. '83	150 00	19 00	
Shelburne.....	27 août '77	John A. McGowan, jeune.....	22 jan. '80	200 00	151 00	
Sydney.....		A. McQuarrie.....			205 00	
Havre au Navire.....	2 juin '84	Conrad Marks.....	2 juin '84	100 00	9 50	
Smith's-Mountain.....	9 juin '83	James McKillop.....	28 mai '73	100 00		
Tatamagouche.....	27 fév. '78	W. McKenzie.....	29 mars '93	200 00	1 00	
Tidnish.....	5 juill. '82	Charles Fields.....	30 juin '84	100 00	22 50	
Torbay et Whitehead.....	18 mai '81	O. N. Feltmate.....	18 mai '81	200 00	32 00	
Tusket.....	18 mars '75	Charles W. Hatfield.....	7 mars '87	100 00	10 50	
Jetée Victoria, Barre Sud, Sydney.....	25 juill. '84	York H. Barrington.....	25 juill. '84	200 00	154 00	
Wallace.....	22 oct. '73	Charles E. Kerr.....	28 juill. '85	100 00	5 50	
Arichat-ouest.....	20 août '90	Simon Terrio.....	20 août '90	100 00	18 50	
Baie-Ouest.....	8 mai '84	John McInnes.....	8 mai '84	100 00	1 50	
Port-Ouest.....	8 mars '87	Joseph D. Payson.....	8 mars '87	200 00	29 00	
Weymouth.....		Alex. Beaton.....			25 00	
Whycocomagh.....	29 oct. '75	Neil McKinnon.....	8 oct. '75	100 00	2 00	
Havre de Wood.....	19 fév. '92	S. K. Woods.....	19 juill. '92	200 00	12 00	
Yarmouth.....	18 mars '75	Ebenezer Scott.....	19 oct. '77	250 00	197 50	

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

Alberton et Cascumpec.....	15 juill. '74	W. D. White.....	12 sept. '92	200 00	18 00	
Baie-Fortune.....	10 avril '75	John R. Coffin.....	29 avril '78	200 00		
Brudenell.....	25 juill. '85	Vacant.....		200 00		
Cap- Traverse.....	23 mai '84	Vacant.....				
Rivière Cardigan, y compris Pont Cardigan.....	2 juill. '78	Hurcules McDonald.....	2 juill. '78	200 00		
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell.....	2 juill. '78	Allan Campbell.....	14 juin '83	100 00		
Cove-Head.....	15 mai '89	James D. McMillan.....	15 mai '80	100 00		

Inspection des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointements ne doivent pas excéder.		Montant perçu en 1894.		Montant payé au receveur général.	
				\$	c.	\$	c.	\$	c.
Charlottetown.....	15 juillet '74	David Small.....	17 juillet '74	400	00	181	50		
Crapaud.....	15 juillet '74	Wesley Myers.....	17 juin '74	200	00	4	50		
Egmont.....	15 juillet '74	George Bollum.....	3 nov. '85	200	00				
Georgetown.....	15 juillet '74	Samuel Hemphill.....	1er déc. '87	200	00	57	00		
Grande-Rivière.....	10 avril '75	Ronald S. McDonald.....	10 avril '75	200	00				
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle.....	10 avril '75	Vacant.....							
Malpèque.....	10 juillet '74	Alex. Thompson.....	5 avril '87	200	00	2	00		
Miménoosh.....	17 avril '80	Michael McElroy.....	12 avril '80	100	00				
Pont-Montague.....	15 juillet '74	J. M. Aitken.....	28 mai '92	200	00	19	50		
Havre-Murray.....	17 juin '74	Wm. Millar.....	17 juillet '74	200	00				
Rivière-Murray.....	15 juillet '74	Hugh McKay.....	8 mai '84	200	00				
New-London.....	15 juillet '74	Geo. MacKenzie.....	17 juin '74	200	00	2	50		
Pinette.....	15 juillet '74	Vacant.....							
Port-Hill.....	15 juillet '74	James Ellis.....	17 juin '74	200	00	3	00		
Pownal.....	10 juillet '79	A. A. Moore.....	10 juillet '79	100	00				
Rollo-Bay.....	10 avril '75	Vacant.....							
Rustico.....	17 mai '75	Geo. W. McKay.....	12 avril '81	200	00				
Baie-Saint-Pierre.....	10 avril '75	John McGrath.....	28 juin '87	200	00				
Souris, Est et Ouest.....	10 avril '75	John McCormick.....	25 avril '79	200	00	41	00		
Summerside.....	15 juillet '74	James Grady.....	7 nov. '87	200	00	31	00		
Tignish.....	22 avril '90	Vacant.....							
Tracadie.....	17 mai '75	Donald Campbell.....	31 janvier '81	200	00				
Tryon.....	12 avril '77	Vacant.....							
Pont de la riv. Vernon.....	19 mai '74	John Finlay.....	9 octobre '84	200	00	2	50		
Rivière de l'Ouest.....	17 mai '75	Vacant.....							

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nanaimo.....	10 avril '75	E. Quennell.....	24 octobre '84	500	00	455	00		
New-Westminster.....	23 janvier '80	J. N. Draper.....	18 août '86	400	00	65	50		
Quadra.....	17 avril '77	Vacant.....							
Vancouver, y compris Burrard-Inlet.....	22 février '88	M. W. Thane.....	22 février '88	400	00	397	00		
Victoria et Esquimalt.....	20 mars '75	W. R. Clarke.....	23 mars '81	600	00				

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—Suite.

NOUVELLE-ÉCOSSE—Fin.

Nom des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.		Semestre expiré le 30 juin 1894.		Semestre expiré le 31 décembre 1894.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
		Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Matelots engagés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
Hantsport.	Hants	J. W. Lawrence	40	16	24 80	14	37	18 10	54	53	42 90
Haute-à-Bouche.	Antigonish.	E. Corbet	6	1	3 30	6	1	80			6 30
Harbourville.	King	Chas. E. Morris.	21	16	15 30	27	12	17 10	48	28	32 40
Haute-Isaac.	Guy'sboro'	J. D. Giffin									
Joggins.	Cumberland	J. Moffat									
Baie-Jordan.	Shelburne	M. D. McKenzie									
Lingan.	Cap-Breton	Mathieu Roche									
Petit-Bras-d'Or.	Cap-Breton	P. Collins									
Liscombe	Guy'sboro'	James Hemlow									
Liverpool	Queen	W. A. Kenney									
Lockeport	Shelburne	George Stalker									
Londonterry	Colchester	J. A. Blaikie	3	2	2 10	191	172	147 10			
Louisbourg.	Cap-Breton	W. H. McAlpine	45	9	25 20	14	21	13 30	3	2	2 10
Lunenbourg	Lunenbourg	William Young	220	269	190 70	348	385	289 50	568	654	480 20
Baie-Mahone.	Cap-Breton	A. F. Zwicker									
Main-à-Dieu.	Cap-Breton	R. McDougall	1		0 50						
Maitland	Hants	Alex. Roy	3		1 50						
Margaretsville	Inverness	M. A. Dunn									
Mergusmish.	Annapolis	D. W. Leanders	2		0 60						
Météghian	Pictou	D. McGregor	40	11	23 60	43	35	32 00	83	46	55 60
North-East-Harbour	Shelburne	E. U. Doucet	68	23	9 90	2	2	1 60	8	8	11 50
Sydney-Nord.	Cap-Breton	G. B. Swaine	190	39	45 70	173	184	126 70	241	173	172 40
Parsborough	Cumberland	A. S. Townshend	31	135	135 50	204	181	156 30	394	316	291 80
Pictou	Pictou	M. Campbell									
Port-Acadia	Digby	A. Bourneuf									
Port-Caledonia et Petite-Baie-Glacie.	Cap-Breton.	J. J. Campbell.	60	23	36 90	50	31	34 30	123	124	98 70
Port-Gilbert	Digby	S. Sanderson.	32	21	22 30	63	101	61 80	40	27	28 10
Port-Greville	Cumberland	James Kerr	20	18	15 40	8	6	5 80			
Port-Hawkesbury	Inverness	John Stapleton.									
Port-Hood	Inverness	E. D. Tremain.									
Port-la-Tour.	Shelburne	J. W. Taylor									
Port-Lorne.	Annapolis.	W. Graves									
Port-Medway	Queen	E. E. Letson	55	19	33 20	24	25	19 50	79	44	52 70

Port-Mulgrave	Guy'sborough	D. Murray.	11		5 50	6	8	5 40	17	8	10 90
Port-William	King	G. S. Lockwood	6		3 00	6	1	3 30	12	1	6 30
Pubnico	Yarmouth	P. S. D'Entremont.				27		13 50			
Pugwash	Cumberland	J. H. Black									
Sainte-Anne	Cumberland	Moffat.	48	5	25 50	24	12	15 60	72	17	41 10
Saint-Pierre.	Cap-Breton	D. McAuley									
Sheet-Harbour	Guy'sborough	A. F. Falconer.	10		5 00	3		1 50	3		1 50
Sheet-Harbour	Richmond	Donald Urquhart									
Sheet-Harbour	Halifax	M. Macfarlane									
Sydney	Shelburne	W. W. Atwood	35	16	22 30	17	28	16 90	52	44	39 20
Sydney	Cap-Breton	Niel McDonald	30	23	21 90	102	84	70 20	132	107	98 10
South-Bar, Sydney	Cap-Breton	Vincent Mullins.	4	3	2 90	15	14	11 70	19	19	14 50
Anse-de-Thorne.	Annapolis	E. H. Porter.	15	1	7 80		1	0 30	15	2	8 10
Turo	Colchester	George P. Nelson									
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell									
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr									
Walton	Hants	H. Woolaver	13	5	8 00	6	1	3 30	19	6	11 30
Arichat-Ouest.	Richmond	Simon Terrio									
Waymouth	Digby	N. B. Jones									
Windsor	Hants	H. W. Dimock.	53	31	35 80	124	79	85 70	177	110	121 50
Winnit	Annapolis	G. B. Reed									
Wolfville.	King	J. B. Davidson									
Yarmouth.	Yarmouth.	W. H. Moody	310	210	218 00	338	317	264 10	648	527	482 10

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Alberton	Prince	J. P. Brennan	4	1	2 30	8	5	5 50	12	6	7 80
Casampeo	Prince	James F. White									
Charlottetown	Queen	H. W. Mutch	54	36	37 80	41	38	37 90	95	94	75 70
Crapaud	King	S. J. B. Leard									
Georgetown	King	Charles Owen.	5	4	3 70	27	21	19 80	32	25	23 50
Malpeque	Prince	J. M. MacNutt									
Pont-Montague.	King	J. M. Aitken									
Hayre-Murray	King	H. J. Brelhaut									
Pinette	Queen	H. P. Morrison									
Port-Hill	Prince	W. Hopgood									
Baie-Saint-Pierre.	King	J. A. McLeane									
Souris	King	Michael J. Foley									
Summerside	Prince	Jos. Reed	17	13	12 40	55	41	39 80	72	54	52 20
Tignish.	Prince	George Conroy									
Cap-Ouest.	Prince	Vacant									

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster.	New-Westminster.	J. S. Clute.	9	2	5 10	9	3	5 40	18	5	10 50
Vancouver.	New-Westminster.	J. M. Bowell	368	224	251 20	330	376	277 80	698	600	529 00
Victoria.	Victoria.	H. G. Lewis.	766	161	431 30	139	1,307	426 60	905	1,468	897 90

ANNEXE N° 11.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, 12 janvier 1895.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérim. de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers :

Recettes.

5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Montréal.....	\$3,054 87	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Sorel.....	39 42	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Trois-Rivières.....	38 46	
De l'agent de pilotage de Montréal à Québec sur des navires allant à Batiscan et en venant, etc.....	25 05	
Diverses sommes prélevées sur les vaisseaux de guerre, etc.....	22 86	
Du pilote Barthélemy Arcand, amende pour infraction au règlement n° 85.....	20 00	
		<u>\$3,200 76</u>
Intérêt sur placements et argent en caisse.....		2,673 71
Des commissaires du havre de Montréal pour dix-neuf débetures 6½ pour 100, dont l'échéance arrive durant l'année		19,000 00
Balance en caisse dans la banque d'épargne de la cité et du district le 31 décembre 1893, étant une débeture 4 pour 100 du havre		1,000 00

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes.....	\$4,899 20	
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse.....	25 00	
MM. Bentley et C ^{ie} , pour impressions.....	4 50	
Timbres-poste et papeterie.....	10 00	
MM. McLean, Kennedy et C ^{ie} , remboursements de surcharges sur honoraires de pilotage.....	11 91	
	<u>\$ 4,950 61</u>	
Commissaires du havre de Montréal pour vingt débetures 4 pour 100 du havre..	19,240 00	
		<u>24,190 61</u>
Soit un gain pour l'année de.....		<u>\$1,683 86</u>

Inspection des bateaux à vapeur.

Sur ce gain, la somme de \$923.86 provient des recettes ordinaires, tandis que \$760.00 résultent de l'escompte sur les débetures 4 pour 100 du havre de Montréal, dont quatre ont été achetées à 98 pour 100 en janvier, et seize à 95 $\frac{1}{2}$ pour 100 dans le mois de juillet.

Ce gain sera diminué annuellement à l'avenir de \$475.00, par suite de la grande réduction du taux de l'intérêt sur les débetures que l'on peut maintenant obtenir pour placement. Le fonds des pilotes, cependant, continue de s'accroître avec fermeté, la moyenne de l'augmentation annuelle, depuis plusieurs années, ayant été de plus de \$1,100.00.

Le 11 juillet, l'ancien pilote Hubert A. Belleisle, de Deschambault, est décédé, et ses héritiers ont reçu toute sa pension pour le trimestre durant lequel la mort est arrivée.

Le 25 septembre, le pilote Damase Cayen a obtenu une pension de \$240.00, à partir du 1^{er} août, vu qu'il n'était plus capable de remplir ses devoirs comme pilote par suite d'une paralysie dont il fut frappé le 19 août.

Le 1^{er} octobre, le pilote Uldéric Toupin est mort subitement à bord du navire *Mindent*, et sa veuve a reçu, à partir de la date du décès, une pension proportionnée à la longueur du service de son mari.

Le pilote Trefflé Toupin, pensionné temporairement en juillet 1893, est resté sur la liste des pilotes durant l'année 1894; mais il a reçu avis de se présenter pour faire examiner sa vue avant d'être payé pour le trimestre courant.

Il y a actuellement sur la liste huit vieux pilotes à \$360.00 et un à \$240.00. Il y a en outre treize veuves dont neuf reçoivent \$149.32, trois, \$128.00, et une, \$117.32. Tous sont payés trimestriellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

AV.

ALEXANDER ROBERTSON, en compte avec la caisse des pilotes invalides—Fin.

DR.

1894.		1894.		1894.		1894.	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
15	déc.						
21	"		31 94				
31	"		25 05				
			26 21				
Balances des taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes, Montréal.....				Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er novembre :.....			
Charles Gariépy, agent de pilotage de Montréal, Québec, taxes de pilotage perçues sur les navires allant à Batiscan et en venant, etc., etc., d'après état détaillé daté du 30 novembre 1894.....				Veuve David Mathieu.....		32 00	
Intérêt de la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal, sur dépôt fait durant l'année à 3 pour 100.....				Hubert Lemay.....		37 33	
				Isaïe Beaudry.....		37 33	
				Sévère Belleisle.....		37 33	
				Edouard Boudreau.....		37 33	
				L. David Bouille.....		29 83	
				Léandre Dessureau.....		37 33	
				Placide Guillardet.....		37 33	
				J. Octave Hamelin.....		37 33	
				Adolphe Lisé.....		37 33	
				Zéphirin Mayrand.....		37 33	
				Edouard Naud.....		32 00	
				Ulidoric Toupin.....		32 00	
				Vieux pilote Cyrille Belleisle.....		90 00	
				J. B. Dorval.....		90 00	
				Athanase Dufresne.....		90 00	
				Pierre Gagnon.....		90 00	
				Augustin Naud.....		90 00	
				George Reymond.....		90 00	
				Tréfflé Toupin.....		90 00	
				Joseph Léveillé.....		10 00	
				Frais de port, etc., sur pensions envoyées durant 1894.....		10 00	
				Solde en janvier 1895.....		3,116 05	
						27,306 66	

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 3 décembre 1894.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT N° 2.

ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.

Dr.

Av.

Numéros.	Séries.	État du fonds.	
<i>Débetures du havre de Montréal.</i>			\$ c.
81.....	P.....	(Dû le 5 juillet 1896) Intérêt 6 pour 100 = 1 × \$2,000.....	2,000 00
20 et 102.....	R.....	" " " 1906) " 6 " = 2 × 500.....	1,000 00
117-119.....	R.....	" " " 1906) " 6 " = 3 × 1,000.....	3,000 00
21 et 45-49.....	D.....	" " " 1915) " 5 " = 6 × 1,000.....	6,000 00
164-172.....	F.....	" " " 1917) " 4 " = 9 × 1,000.....	9,000 00
289-290.....	G.....	" " " 1918) " 4 " = 2 × 1,000.....	2,000 00
64-65.....	H.....	" " " 1921) " 4 " = 2 × 1,000.....	2,000 00
139-142.....	H.....	" " " 1921) " 4 " = 4 × 1,000.....	4,000 00
231-246.....	J.....	" " " 1924) " 4 " = 16 × 1,000.....	16,000 00
<i>Fonds consolidé de la cité de Montréal</i>			
165.....		(Dû le 1er juillet 1910,) intérêt 5 pour 100 = 50 × \$100.....	5,000 00
		Arg. dans la caisse d'ép. de la cité et d. de Montréal à 3 p. 100 d'int., Argent dans la caisse des commissaires pour la pension due au vieux pilote Damasse Cayen le 1er novembre, mais qui ne lui a pas été payée vu qu'elle avait été saisie.....	3,056 05 60 00
Total.....			53,116 05

ALEXANDER ROBERTSON,

MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

Trésorier.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les entrées pour l'année 1894, faites sur les pages précédentes (état n° 1), et que nous les avons trouvées conformes aux pièces justificatives conservées en liasse; aussi, que les débetures et certificats représentant la somme de \$53,056.05, énumérés dans l'état ci-dessus (état n° 2), ont été, ce jour, soumis à notre examen, et que la somme additionnelle de \$60 est entrée au crédit du fonds dans les livres des commissaires du havre de Montréal.

RIDDELL ET COMMON,

Auditeurs.

MONTRÉAL, 9 janvier 1895.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL, BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 15 février 1895.

M^r John Hardie,
Sous-ministre suppléant de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, constituant la commission de pilotage, et pour être communiqué à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal, couvrant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Le relevé qui se trouve sur les pages 150 et 151 fait connaître les noms, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison, et accuse une diminution d'environ 9 pour 100 sur le gain de 1893; mais le gain a été de quelques dollars de moins seulement que celui de 1892.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé a été reçue des services suivants :

BRITANNIQUES.

Navires à vapeur.....	\$57,884 38	
do à voiles.....	901 50	
		<hr/> \$58,785 88

ÉTRANGERS.

Navires à vapeur.....	\$3,924 02	
do à voiles.. .. .	144 98	
		<hr/> 4,069 00
		<hr/> <hr/> \$62,854 88

Vu que l'augmentation du commerce dans le port de Montréal paraissait l'exiger, il a été résolu, dans le mois de janvier, que le nombre des pilotes fut augmenté de 50 à 55, et, en conséquence, avant l'ouverture de la navigation, les cinq jeunes hommes suivants ont reçu leurs brevets de pilote, datés du 3 avril, savoir, Napoléon Dussault, Barthélémy Arcand, Prudent Belleisle, George Arcand et Constant Toupin.

Le pilote Zéphirin Bouillé ayant atteint soixante-cinq ans, a reçu, après examen, un nouveau brevet pour une année, à partir du 3 avril 1894.

Le 19 août, le pilote Damase Cayen, pendant qu'il attendait son tour à Québec, fut frappé de paralysie. Vu que, d'après le certificat de médecin obtenu, il ne sera plus capable de piloter, lui a été accordé une pension sur le fonds de retraite des pilotes invalides.

L'apprenti pilote George Perreault a obtenu son brevet de pilote, le 11 septembre, pour remplir la vacance créée par cette retraite.

Le 1^{er} octobre, le pilote Uldéric Toupin est mort subitement à bord du navire *Mindet*, qu'il était chargé de piloter de Québec à Batiscan, et, le 9 du même mois, l'apprenti pilote Narcisse Bouillé a reçu son brevet de pilote en remplacement de M. Toupin.

Le pilote Trefflé Toupin, de Roberval, lac Saint-Jean, qui avait été mis temporairement à sa pension, en juillet 1893, a continué d'être incapable de piloter durant l'année 1894, vu l'affaiblissement de sa vue.

Un examen d'apprenti pilote a été tenu à la fin de mars. A cet examen quatre apprentis se sont présentés, et sur ce nombre, MM. Narcisse Bouillé, Joseph Léveillé et Sévère Perron ont subi l'épreuve avec succès.

Ces messieurs ayant fait, durant la dernière saison, les voyages requis entre Montréal et Québec, en compagnie de pilote brevetés, ont maintenant droit à leur brevet de pilote, qu'ils pourront recevoir lorsque des vacances se produiront, et l'un d'eux, M. Bouillé, a déjà reçu le sien.

Inspection des bateaux à vapeur.

En janvier, M. Alfred Angers a été admis comme apprenti. Bien que l'on ait décidé, en mars, de ne plus accorder aucune demande d'admission comme apprenti, il y avait alors à examiner une liste de vingt-cinq noms et quatre demandes d'admission sur la liste.

La liste suivante fait connaître le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote faisant son apprentissage sous la commission des pilotes :—

N ^o	Nom.	Age.	Résidence.
1	Léveillé, Joseph	31	Champlain.
2	Perron, Sévère	36	Deschambault.
3	Belleisle, Arthur	33	"
4	Bélangier, Charles	24	Lotbinière.
5	Pleau, J. E.	25	Ste-Anne de la Pérade.
6	Hamelin, Théodule	20	Grondines.
7	Perrault, Anthyme	26	Deschambault.
8	Raymond, J. N.	24	"
9	Bélisle, Cyrille	26	"
10	Veillet, George	23	Ste-Anne de la Pérade.
11	Perrault, Arthur	24	Deschambault.
12	Naud, Damase	27	"
13	Labranche, Melville	20	Portneuf.
14	Gagnon, Albert	19	Trois-Rivières.
15	Angers, Albéric	20	Ste-Anne de la Pérade.
16	Paquin, Azarias	21	Deschambault.
17	Gignac, Arthur	21	Portneuf.
18	Desjordy, J. B.	22	Contreccur.
19	Belleisle, Félix	24	Deschambault.
20	Bélangier, Achille	21	Lotbinière.
21	Paquet, Damien	21	Deschambault.
22	Bourassa, Henri	21	"
23	Angers, Alfred	18	Ste-Anne de la Pérade.

Le nombre d'accidents arrivés aux navires pilotés pendant l'année, a dépassé quelque peu la moyenne.

Les détails relatifs à ceux d'un caractère sérieux sont comme suit :—

Le steamer *Amaryntha*, de la ligne Donaldson, pendant qu'il se trouvait sous la direction du pilote C. Brunet, le 26 juin, s'est échoué sur l'île Ronde après être sorti du port de Montréal pour prendre la mer. Bien que sérieusement endommagé, il a pu être conduit, une semaine après, dans la cale sèche de Lévis pour subir des réparations.

Après une enquête faite avec soin, les commissaires constatèrent que l'accident était dû au manque d'habileté et d'attention de la part du pilote Brunet, et ils condamnèrent ce dernier à une suspension de deux mois. Il était déjà suspendu *ipso facto* à partir de la date de l'accident.

Ce pilote, qui était assisté à l'enquête par un avocat, a obtenu subséquemment de la cour supérieure l'émanation d'un bref de *certiorari*; mais aucune décision n'a encore été rendue.

Le 1^{er} juillet, le steamer *Louisburg*, appartenant à la Dominion Coal Company (limitée), s'est considérablement avarié en touchant fond au moment où il s'approchait de son quai, à la section 26 du havre de Montréal, communément appelé le quai de Molson, et en venant subséquemment se heurter contre le quai.

Les commissaires, après enquête faite, constatèrent que le pilote Louis Mayrand n'était aucunement en faute.

Le 2 juillet, le steamer *Haverton*, parti de Québec sous la direction du pilote François Desjordy, a frappé un écueil sur le côté sud du chenal, à quelques milles à l'ouest du phare de Saint-Antoine, et l'eau se mit à l'envahir si rapidement qu'il fallut l'échouer sur le rivage des Écureuils, vis-à-vis de Sainte-Croix, pour l'empêcher de sombrer en eau profonde.

Après une longue enquête faite par les commissaires, on arriva, le 27 juillet, à la conclusion suivante :

Que le pilote François Desjordy ne se trouvait pas dans le centre du chenal; mais, vu qu'il y avait raison de croire, d'après la carte, qu'il ne pouvait savoir qu'il se trouvait dans un endroit dangereux, les commissaires furent d'avis qu'il devait être acquitté et remis en possession de son brevet, après avoir été averti par le président de la commission d'être plus prudent à l'avenir.

Le 5 septembre, le steamer *Mereddic*, pendant la montée, s'est échoué près de l'île Sainte-Hélène. Il était alors sous la direction du pilote Néré Belleisle, et ce dernier a prétendu qu'il avait été écarté du chenal par le remorqueur *Hudson* et les barges que ce dernier conduisait.

Après une enquête rigoureuse, les commissaires constatèrent que le steamer se trouvait éloigné de sa route et trop au sud d'au moins deux cents pieds, lorsqu'il s'est échoué, et que cet accident était dû à un manque d'attention de la part du pilote. En conséquence, le brevet du pilote a été retiré pour un mois.

Le 6 septembre, le steamer *Hamilton*, pendant qu'il se rendait à Québec avec un tirant d'eau de 26½ pieds, s'est échoué sur le côté sud du chenal, justement en aval de la courbe Bellmouth, vis-à-vis de Contrecoeur.

Après avoir été considérablement allégé, il a pu continuer sa route jusqu'à Québec sans éprouver aucun dommage.

A la demande de l'Association des Assureurs Maritimes de Montréal, par l'entremise de la Chambre de Commerce de Montréal, une enquête sur cet accident fut tenue. Les assureurs y étaient représentés, et ils eurent toutes les facilités possibles pour obtenir du pilote, des officiers du steamer et d'autres témoins tous les renseignements dont ils avaient besoin.

Les commissaires sont arrivés à la conclusion qu'aucun blâme ne devait être encouru par le pilote Louis Belleisle, et ils ordonnèrent que la preuve fut transmise à la Chambre de Commerce.

Le pilote Barthélemy Arcand a été traduit deux fois devant les commissaires. La première, parce que le steamer *Premier* avait perdu les ailes de son hélice en heurtant le quai de l'île, dans le havre de Montréal, le 23 mai, et la seconde fois, par suite du dommage causé à l'hélice du vaisseau de Sa Majesté, le *Tourmaline*, en faisant le détour qu'il y a à faire sur le côté nord du chenal, un peu en amont du cap Levrault, pendant que ce vaisseau montait, le 19 août. Ces deux vaisseaux étaient pilotés par Arcand.

Pour le premier accident, ce dernier eut pour punition la perte de ses honoraires de pilotage, se montant à \$30, et il fut aussi réprimandé pour ne pas avoir rapporté cet accident, comme l'obligeaient de le faire les règlements des commissaires. Quant au second accident, il fut condamné à \$20 d'amende pour avoir également négligé d'en faire rapport; mais on ne put prendre contre lui d'autres procédures, vu que le délai de dix jours accordé par la loi pour procéder contre lui était expiré avant que les commissaires eussent reçu la plainte.

Les bouées à gaz et à cloche de la Pointe-aux-Trembles (en bas) et de Sainte-Croix ont, comme dans les deux saisons précédentes, rendu de grands services aux pilotes, et la ligne Sincennes-McNaughton a maintenu des bouées et balises le long du chenal de Montréal à Québec à la satisfaction des commissaires et des pilotes.

Les améliorations faites par le département de la marine de bonne heure, dans la saison, en garnissant de bouées le chenal, aux Grondines, au Cap à la Roche, au pied du lac Saint-Pierre, et à la courbe de Varennes, ont été considérées comme facilitant considérablement la navigation du chenal à ces différents endroits.

Le tarif du pilotage est le même que celui qui existe depuis le mois de mars 1877, et est comme suit:—

Du havre de Québec à Portneuf et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou en aval de Portneuf et en amont du havre de Québec.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau:—

A l'entrée.....	\$0 50
A la sortie.....	0 50

Inspection des bateaux à vapeur.

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$0 62½
A la sortie.....	0 62½

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$1 05
A la sortie.....	0 70

Du havre de Québec à Trois-Rivières et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou tout autre lieu en amont de Portneuf et en aval de Trois-Rivières.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur, (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$1 50
A la sortie.....	1 50

Pour le pilotage de tout navire océanique, mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$1 75
A la sortie.....	1 75

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$2 60
A la sortie.....	1 90

Du havre de Québec à Sorel et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou tout autre lieu en amont de Trois-Rivières et en aval de Sorel.

Pour le pilotage de tout navire en remorque ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$1 50
A la sortie.....	1 50

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$1 87½
A la sortie.....	1 87½

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$3 15
A la sortie.....	2 10

Du havre de Québec au havre de Montréal, ou tout autre lieu en amont de Sorel et en aval du havre de Montréal.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après) pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$2 00
A la sortie.....	2 00

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$2 50
A la sortie.....	2 50

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.....	\$4 20
A la sortie.....	2 80

*Du havre de Montréal à Sorel, ou à tout autre lieu en amont de Sorel et en aval d'Hoche-
chelaga, et de Sorel ou de tout autre lieu en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga
au havre de Montréal.*

Pour chaque pied de tirant d'eau pour chacun de ces pilotages :—

A l'entrée.....	\$1 00
A la sortie.....	1 00
Pour conduire un navire d'un quai à un autre, dans les limites du havre ; ou de tout quai au canal Lachine, ou le sortir du dit canal pour le conduire à l'un des quais du havre ; ou pour le conduire du pied du courant ; ou pour le conduire de Lon- gueil au havre ; ou pour le conduire du havre au pied du courant, ou à Longueil ; pour chacun de ces services.....	5 00

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du havre, constituant la
commission du pilotage du district, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis
pour la caisse des pilotes invalides de Montréal, dont le rapport et l'état annuels
certifiés par MM. Riddell et Common, comptables officiels, vous ont été envoyés, ont
été comme suit :—

RECETTES.

De sept apprentis, l'honoraire de leur brevet de pilote (\$10 chacun).....	\$ 70 00
D'un jeune homme, pour son brevet d'apprenti.....	5 00
	<hr/>
	\$ 75 00

DÉPENSES.

MM. Abbott, Campbell et Meredith, conseil d'avocats <i>in re</i> enquêtes... \$ 85 00	\$ 85 00
Commission des pilotes de Montréal, pour services et frais en rapport avec l'examen d'apprentis....	145 80
Morton, Phillips et Cie, papeterie.....	30 00
D. Bertley et Cie, impressions.....	9 95
Département des impressions, Ottawa, pour 20 exemplaires de l'Acte con- cernant le pilotage.....	2 00
Capitaine John Peters, du steamer <i>Haverton</i> , et ses officiers, qui ont assisté à l'enquête faite sur la perte du dit steamer, pour leurs dépen- ses de voyage de Québec à Montréal et leur retour à Québec.....	38 00
Capitaine Pilon, du remorqueur <i>Hudson</i> , et son pilote, pour dépenses encourues à l'occasion de l'enquête faite sur l'échouage du steamer <i>Merodio</i>	3 75
Charles Gariépy, services d'agent de pilotage à Québec.....	600 00
Allocation pour frais de port, voyages, etc.....	19 00
	<hr/>
	\$931 24
	<hr/>
	\$ 856 24

Le déficit de \$856.24 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 12.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 8 janvier 1895.

M^r JOHN HARDIE,
Sous-ministre suppléant de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de la commission de pilotage pour l'année 1894, ainsi que les divers états qui vous sont fournis annuellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Taux des pilotages pour le havre de Québec et en aval de ce port, d'après le règlement adopté par les commissaires du havre de Québec le 18 juin 1891, et sanctionné par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin 1891, pour chaque pied de tirant d'eau.

TABLEAU I.

De.	Au.	Du 1er mai au 10 novembre.	Du 10 novembre au 19 novembre.	Du 19 novembre au 1er mars.	Du 1er mars au 1er mai.
La Grosse-Ile ou de tout autre endroit en aval du mouillage de Brandy-Pots au large de l'île aux Lièvres.	Mouillage ou au lieu d'amarrage dans le bassin ou le havre de Québec	\$3 87	\$4 95	\$6 02	\$4 41
Du mouillage de Brandy-Pots au large de l'île aux Lièvres, ou de tout autre endroit en amont du dit mouillage et en aval de la Pointe Saint-Roch.	"	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme
De la Pointe St-Roch ou de tout autre endroit en amont de cette Pointe et en aval de la Pointe-aux-Fins, sur l'île aux Grues.	"	Un tiers "	Un tiers "	Un tiers "	Un tiers "
De la Pointe-aux-Fins, ou de l'île aux Grues, ou de tout autre endroit en aval du Trou St-Patrice.	"	Un quart "	Un quart "	Un quart "	Un quart "
Du mouillage ou lieu d'amarrage dans le bassin ou le havre de Québec.	A la Grosse-Ile ou l'endroit où le pilote est libéré dans le feu en aval de Québec.	\$3 40	\$4 46	\$5 54	\$3 93

TABLEAU II.

Taux des pilotages pour le havre de Québec et en aval de ce port.

De.	A.	\$ c.
Tout quai dans le port de Québec, entre la Pointe-à-Carcy, en aval, et l'extrémité ouest du quai Allan, en amont, ces deux points inclusivement.	A tout autre quai dans les dites limites	2 50
De tout point dans le havre de Québec, autre qu'un quai, dans les limites susdites.	A tout autre endroit dans le dit havre, autre qu'un quai, dans les dites limites.	5 00

Inspection des bateaux à vapeur.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

(D'après 36 *Victoria*, chapitre 54.)

QUÉBEC, 8 janvier 1894.

A l'hon. JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR.—En conformité de l'acte concernant le pilotage, 36 *Victoria*, chap. 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de la commission du havre de Québec constituant la commission de pilotage, pour l'année 1894.

SERVICES DES STATIONS DE PILOTAGE.

Le 17 avril et le 1^{er} mai, vingt-deux pilotes ont été expédiés aux stations de pilotage sur les goélettes-pilotes n^{os} 1 et 2, et le 10 mai dix autres pilotes ont été envoyés aux mêmes endroits, à bord de la goélette n^o 5.

Le 5, le 7, le 9, le 15 et le 19 mai, quarante-six pilotes, en tout, furent envoyés par l'Intercolonial.

Depuis ces premières opérations, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, durant la saison, par l'Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Le 4 avril, tous les vieux pilotes, au nombre de douze, qui avaient atteint l'âge de soixante-cinq ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 36 de l'acte du pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués dans l'exercice de leur métier. Examen fait, neuf furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

Quant aux trois autres pilotes—Dick, Thivierge et Dufresne—un autre examen fut jugé nécessaire. Ce second examen ayant été tenu subséquemment, et ayant donné satisfaction, leurs brevets furent aussi renouvelés pour une autre année.

PROCÈS.

Les commissaires sont heureux de constater que la dernière saison de navigation a été remarquablement exempte d'accidents, n'en ayant qu'un seul à enregistrer—l'échouage du steamer *Chollerton* dans la traverse sud, et aussi de ce qu'aucune plainte n'a été portée devant eux contre le service de pilotage.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête faite sur l'accident arrivé au steamer *Chollerton*.

DÉCÈS.

La liste des pilotes en activité a été réduite de quatre, dont la mort est arrivée pendant l'année. Ces quatre pilotes décédés sont Pierre Fontaine, âgé de 66 ans et ayant 42 années de service; Louis Thivierge, âgé de 70 ans et ayant 42 ans de service; Louis Honorius Lachance, âgé de 56 ans et ayant 25 ans de service, et Jean Baptiste Talbot, âgé de 49 ans et ayant 25 ans de service.

Les commissaires témoignent avec plaisir de l'honorabilité qui caractérise les états de service de feu M.M. Fontaine, Thivierge, Lachance et Talbot, et ils reconnaissent que, pendant leur longue et importante carrière de pilote, pas un seul accident, ni une plainte n'apparaît à côté de leurs noms.

APPRENTIS PILOTES.

Il n'y a pas eu de changements concernant les apprentis pilotes, qui restent dans le même état qu'en 1893.

Bien que la liste actuelle contienne huit noms, l'on n'en doit compter que six, parce que M.M. Dugal et Nolet, vu leur longue absence, sont considérés comme morts.

Ces six apprentis pilotes ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre des pilotes soit réduit à 125; ainsi le veut l'article 8 de la 45^e Victoria, chapitre 32.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre dernier, les pilotes ont élu les directeurs suivants pour l'année prochaine: M.M. Joseph Fortier, Edmond Laroche, aîné, Laurent Godbout, Jean-Baptiste Tremblay et Léon Labrecque; et à une assemblée du nouveau bureau de direction, tenue le jour suivant, Joseph Fortier a été réélu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1894 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'acte du pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, art. 4.

Nom du pilote traduit.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Alphonse Pouliot	Pour avoir échoué le steamer <i>Chollerton</i> , le 9 juin, près du phare du Pilier de Pierre, dans la traverse sud.....	23 juin	Acquitté.

Certifié,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage de Québec le 31 décembre 1894.

Numéro.	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal.....	11 avril 1871.....	Absent depuis l'automne de 1877. " " " " 1878. Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
2	Ernest Nolet.....	19 mars 1874.....	
3	Adélard Vézina.....	24 mai 1883.....	
4	Jean-Bte Pouliot.....	24 " 1883.....	
5	Joseph Thivierge.....	24 " 1883.....	
6	Léonidas Lachance.....	24 " 1883.....	
7	Eudore Langlois.....	24 " 1883.....	
8	Frs.-X. Eustache, <i>alias</i> Wm. Dorion.....	12 juil. 1883.....	

Certifié,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 décembre 1894, le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année; le nombre temporairement suspendus, qui sont hors d'état de faire le service, qui ont la charge des steamers fédéraux, etc., etc.

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.		Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	
1	Regis Ménard.....	79	Saint-Valier.....	8	8	Discontinué le 1 ^{er} octobre.
2	Joseph Diez.....	75	Saint-Jean, Orléans.....	4	3	" " " "
3	David Bonifard.....	76	Saint-Laurent, Orléans.....	5	3	" " " "
4	Jos. Phil. Couillard.....	72	Québec.....	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes, non réélu à la dernière élection.
5	Jérémie Dufresne.....	78	" Laurent, Orléans.....	5	8	Employé par la ligne Allan.
6	Antoine Gobeil.....	66	Québec.....	10	9	Mort le 24 mai.
7	Pierre Fontaine.....	66	Lauzon, Lévis.....	0	1	Discontinué le 1 ^{er} septembre.
8	Victor Demers.....	69	Baie-Saint-Paul.....	3	2	Mort le 7 juillet.
9	Joseph Plante.....	64	Saint-Jean, Orléans.....	4	5	" " " "
10	Louis Thivierge.....	70	Québec.....	7	5	Employé par la ligne Allan.
11	Charles Francis Brown.....	67	" " " ".....	4	4	Employé par le steamer <i>Miraméché</i> .
12	Paul Piquet.....	63	Saint-Jean, Orléans.....	7	5	Employé par un bateau charbonnier.
13	Joseph Pouthot.....	68	Québec.....	4	4	Employé par un bateau charbonnier.
14	George Normand.....	64	" " " ".....	5	5	Patron du steamer <i>Miraméché</i> .
15	David Damiour.....	62	Ille aux Grues.....	5	5	Employé par un bateau charbonnier.
16	Charles Vézina.....	60	Trois-Pistoles.....	4	4	Employé par la ligne Hansa.
17	Numa Lachance.....	60	Saint-Michel, Bellechasse.....	10	10	Employé par la ligne Hansa.
18	Amibal Baquet.....	60	Québec.....	9	9	Employé par un bateau charbonnier.
19	Joseph Gravel.....	59	" " " ".....	14	14	Employé par un bateau charbonnier.
20	Auguste Couillard Després.....	58	Lauzon, Lévis.....	9	8	Employé par un bateau charbonnier.
21	Jean-Bte Pouthot.....	53	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	Directeur de la corporation des pilotes à la dern. élection.
22	Jean Gobeil.....	58	" " " ".....	6	2	Malade durant un mois.
23	Joseph Piquet.....	57	Québec.....	10	10	Employé par un bateau charbonnier.
24	Louis Edmond Mornin.....	56	" " " ".....	8	13	Employé par la ligne Hansa.
25	Moïse Lachance.....	57	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	" " " "
26	Joseph S. Brown.....	60	Québec.....	13	12	Employé par la ligne Dominion.
27	Hubert Damiour.....	55	Bienville, Lévis.....	11	12	Employé par un bateau charbonnier.
28	Achille Damiour.....	55	Saint-Valier.....	5	4	" " " "
29	Joseph Pouthot.....	51	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	" " " "
30	Edmond Larochelle.....	51	Québec.....	0	0	" " " "
31	Antoine Thomas Chouinard.....	60	Pointe-au-Père.....	8	2	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
32	Laurent Godbout.....	51	Québec.....	0	0	A l'emploi de la ligne Dominion.
33	Adelme Pouthot.....	55	St-Laurent, Orléans.....	14	12	Employé par un bateau charbonnier.
34	Bart. Pepin dit Lachance.....	49	Saint-Jean, Orléans.....	6	5	Maître de la station du Saguenay.
35	Frs.-Xav. Delisle.....	49	Québec.....	10	11	Capitaine du steamer <i>Tiber</i> .
36	Joseph Pepin dit Lachance.....	60	" " " ".....	0	0	Capit. de la goëlette-pilote n° 5 une partie de la saison.
37	Damién Eugène Boulanger.....	51	Tadoussac.....	0	4	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
38	Cyprien Langlois.....	50	Saint-Jean, Orléans.....	4	7	A l'emploi de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
39	Jean Delisle.....	49	Québec.....	9	8	A l'emploi de la ligne Beaver.
40	Nazaire Curdeau.....	47	" " " ".....	5	2	A l'emploi de la ligne <i>Scotland Lumber</i> .
41	Charles Normand.....	48	Sainte-Pétronille, Orléans.....	5	6	A l'emploi de la ligne Thompson.
42	Napoléon Rioux.....	49	Québec.....	9	9	Mort le 29 juin.
43	Jean-Bte. Tremblay.....	51	Québec.....	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Non réélu à la dernière élection.
44	Ray. Baquet dit Lamontagne.....	49	Notre-Dame, Lévis.....	11	11	A l'emploi de la ligne Hansa.
45	Frs.-Xav. Lamarte.....	48	Saint-Valier.....	6	6	A l'emploi de la ligne Allan.
46	Moïse Pouthot.....	46	Saint-Jean, Orléans.....	11	9	Mort le 29 juin.
47	Paul Gobeil.....	46	" " " ".....	5	4	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
48	Chs. Alarie Raymond.....	46	Château-Richer.....	5	4	A l'emploi de la ligne Allan.
49	Victor Vézina.....	49	Québec.....	17	12	A l'emploi de la ligne Thompson.
50	Louis Honorius Lachance.....	56	Saint-Michel, Bellechasse.....	0	0	" " " "
51	L. B. O. Goutron dit Larochelle.....	48	" " " ".....	11	9	Employé par un bateau charbonnier.
52	Chs. Hermie alias A. Bernier.....	49	" " " ".....	0	0	Employé par un bateau charbonnier.
53	Louis Robert Demers.....	54	Québec.....	11	10	" " " "
54	Vital Ephrem Chamberland.....	54	Saint-Michel, Bellechasse.....	5	3	" " " "
55	Joseph G. Dupil.....	47	Québec.....	10	10	A l'emploi de la ligne Allan.
56	Jean-Bte. Talbot.....	49	Berthier.....	1	1	Mort le 29 juin.
57	Joseph Fortier.....	50	Saint-Jean, Orléans.....	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
58	Nestor Lachance.....	49	" " " ".....	4	5	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
59	Cyril, Andet dit Lapointe.....	49	Saint-Michel, Bellechasse.....	5	4	" " " "
60	Joseph Lapointe.....	51	Saint-Laurent, Orléans.....	5	4	" " " "
61	Pierre Pepin Lachance.....	61	Montréal.....	8	10	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
62	Théophile Gourdeau.....	45	Lauzon, Lévis.....	10	9	Capit. de la goëlette-pilote n° 5 une partie de la saison.
63	Isidore Noël.....	44	Saint-Jean, Orléans.....	1	3	" " " "
64	Jean Evariste Adam.....	50	Trois-Saumons.....	6	4	A l'emploi de la ligne Beaver.
65	Alfred Larochelle.....	44	Saint-Michel, Bellechasse.....	12	14	Employé par un bateau charbonnier.
66	Théophile Corriveau.....	47	Québec.....	12	11	" " " "
67	Elzéar Godbout.....	46	" " " ".....	0	8	" " " "
68	George Couillard Després.....	46	Bienville, Lévis.....	4	5	" " " "
69	Pierre Gobeil.....	46	Saint-Jean, Orléans.....	8	8	" " " "
70	Théodule Pepin dit Lachance.....	49	Montréal.....	12	12	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
71	Achille Treflé Simard.....	43	Saint-Joseph, Lévis.....	4	5	" " " "
72	Jean-Bte. Patoin.....	48	Bienville, Lévis.....	10	10	Capit. de la goëlette-pilote n° 2.
73	Narcisse Lavoie.....	45	Sainte-Luce, Rimouski.....	0	0	Employé par un bateau charbonnier une partie de la saison.
74	Joseph Emilio Couillard.....	49	Québec.....	0	1	Capit. du steamer <i>Greenlands</i> et absent une partie de la saison.
75	Louis Albert Royer.....	43	Saint-Jean, Orléans.....	5	8	Employé par un bateau charbonnier une partie de la saison.
76	Adéland Sausterre.....	44	Saint-Michel, Bellechasse.....	11	10	A l'emploi de la ligne Allan.

ÉTAT indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du havre de Québec, etc.—Fin.

Numéro.	Nom.	Âge.	Résidence.	Nombre de pilotes.			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
77	Onésime Noël.....	42	Saint-Jean, Orléans.....	11	17	2	A l'emploi de la ligne Thompson.
78	Napoléon Baillargeon.....	44	Sainte-Pétronille, Orléans.....	4	5	4	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.
79	Jos. Frs.-X. Bernier.....	42	Québec.....	11	15	6	A l'emploi de la ligne Heald.
80	Frs.-X. Demoule.....	42	Saint-Jean, Orléans.....	4	6	4	
81	Louis Honoré Lapiere.....	44	Notre-Dame, Lévis.....	12	13	4	
82	Jos. Eugène Lachance.....	40	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	
83	David Arthur Bouffard.....	43	Saint-Laurent, Orléans.....	4	5	2	
84	Jean Théophile St. Laurent.....	40	Québec.....	12	13	4	
85	Jacques Georges Dugas.....	42	".....	4	4	2	
86	Joseph Victor Goudeau.....	47	Sainte-Pétronille, Orléans.....	10	10	0	A l'emploi de la ligne Dominion.
87	Louis alias Trefflé Delisle.....	40	Trois-Pistoles.....	0	0	0	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier. Maître du phare flottant de l'île Rouge.
88	Jean-Bte. Couillard.....	43	Cap Saint-Ignace.....	4	4	4	
89	Chs. Pelletier.....	48	Saint-Michel, Bellechasse.....	5	4	4	
90	Jos. alias Philéas Langlois.....	48	Saint-Jean, Orléans.....	5	6	3	Employé par un bateau charbonnier, partie de la saison.
91	Nazaire Delisle.....	45	".....	8	4	4	
92	J. E. Bonaventure Laviole.....	42	Sainte-Luce, Rimouski.....	5	6	4	
93	Adjuitor Baillargeon.....	40	Sainte-Pétronille, Orléans.....	5	6	4	
94	Sammuel Rioux.....	41	Québec.....	11	10	0	A l'emploi de la ligne Allan.
95	Chs.-Octave Clavet.....	40	Saint-Michel, Bellechasse.....	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
96	Joseph Dion.....	38	Notre-Dame, Lévis.....	8	8	2	" de la ligne Johnson.
97	Paul Lachance.....	38	Québec.....	9	8	4	
98	Arcadius Jovin.....	36	Sainte-Luce, Rimouski.....	5	3	4	
99	Léon Labrecque.....	44	Saint-Laurent, Orléans.....	6	5	2	Élu directeur de la corporation des pilotes, dernière élection. Patron du steamer <i>Polono</i> .
100	Paul Lachance.....	39	Saint-Jean, Orléans.....	9	9	4	
101	Joseph Pouliot.....	38	".....	5	4	3	
102	Joseph Larochele.....	37	Saint-Michel, Bellechasse.....	5	3	2	
103	Adjuitor Lachance.....	103	".....	14	13	0	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.
104	Frs. Gaudreau.....	43	Québec.....	1	0	2	Capitaine de la goélette-pilote n. 1.
105	Arthur Kenig.....	43	L'Islet.....	7	7	4	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
106	David Dumas.....	41	Notre-Dame, Lévis.....	5	4	4	
107	Joseph Lachance.....	40	Saint-Laurent, Orléans.....	5	4	4	
108	Paul Pâquet.....	36	Saint-Jean, Orléans.....	4	5	4	
109	Alphonse Pouliot.....	42	".....	5	4	4	
110	Elzéar Normand.....	35	L'Islet.....	4	5	3	
111	Jean Bernier.....	35	".....	15	12	2	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.

112	Joseph Pâquet.....	33	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	
113	Jean-A. Lachance.....	32	Saint-Henri, Lévis.....	5	5	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier une partie de la saison.
114	Arthur Baillargeon.....	37	Sainte-Pétronille, Orléans.....	5	6	4	
115	Joseph Yezina.....	36	Saint-Laurent, Orléans.....	4	5	4	
116	Herménégilde Guénard.....	33	Saint-Thomas, Montmagny.....	4	5	4	
117	Elzéar Desrosiers.....	41	Québec.....	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
118	John A. Irvine.....	38	Ile Verte.....	5	4	4	
119	Fred. Bouffard.....	37	Saint-Laurent, Orléans.....	5	4	2	
120	Jules Asselin.....	33	Saint-Michel, Bellechasse.....	10	10	4	
121	Prudent Marmen.....	35	Beauport.....	4	5	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
122	Lucien Lachance.....	33	Notre-Dame, Lévis.....	10	8	4	
123	Alfred Dion.....	36	Ile Verte.....	5	4	4	
124	Camille Bernier.....	36	Saint-Michel, Bellechasse.....	11	15	4	
125	Moïse Blouin.....	43	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	4	
126	Moïse alias Laurent Godbout.....	34	Québec.....	4	5	4	
127	Alfred Godreau.....	41	Cap Saint-Ignace.....	4	7	4	
128	Philéas Lachance.....	33	Kamouraska.....	6	3	5	
129	Alfred Raymond.....	36	Saint-Jean, Orléans.....	12	13	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
130	Joseph H. Talbot.....	32	Berthier.....	9	10	8	do
131	Moïse Arthur Lachance.....	31	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	5	do
132	Louis-Frs. Thivierge.....	28	".....	4	6	3	
133	François alias Joseph N. Dallaire.....	33	Saint-Laurent, Orléans.....	5	4	4	
134	Joseph Emilien alias Emile Le chance.....	28	Saint-Laurent, Orléans.....	4	4	4	
135	Alphonse Asselin.....	29	Saint-Jean, Orléans.....	4	5	1	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
136	Edmond Larochele.....	28	Saint-Michel, Bellechasse.....	12	13	2	
137	Joseph Plante.....	28	Baie-Saint-Paul.....	8	9	4	
138	Alphonse Pâquet.....	25	Saint-Jean, Orléans.....	5	4	3	
139	Paul alias Napoléon Pouliot.....	35	".....	5	5	4	
140	Arthur Doiron.....	38	Saint-Joseph.....	5	4	4	
141	Adéard Bernier.....	33	Québec.....	14	14	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.

Certifié.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC,
ANNÉE 1894.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

A. M. W. M. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1894, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes pour l'année courante savoir :

Recettes totales de la corporation des pilotes.....	\$ 117,647 49
Dépenses totales	21,270 19
Solde.....	\$ 96,370 30

Lequel solde étant divisé entre environ 136 ou 137 pilotes en activité, donne \$705.20 à chacun.

Cent quatre navires étrangers ont payé \$12,544.58, et sept cent deux navires anglais \$105,102.91.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1894.

RECETTES.	\$ c.	\$ c.
Solde de 1893.....	10,717 17	
Contributions des pilotes (pourcentage sur).....	8,256 63	
Intérêt sur placements.....	3,093 00	
Intérêt—Caisse d'épargnes.....	335 98	
		22,402 78
DÉPENSES.		
Pensions.....	8,045 72	
Secours.....	288 00	
Dépenses générales.....	26 25	
Appointements.....	550 00	
Prêt au conseil de Saint-Joseph-de-Lévis.....	3,210 00	
Dépôt à la caisse d'épargnes.....	10,200 00	
En caisse.....	82 81	
		22,402 78
PILOTES SECOURUS PAR LE FONDS.		
Jean Gobeil.....	16 00	
Victor Demers.....	24 00	
Joseph Dick.....	40 00	
Charles Pelletier.....	64 00	
Joseph Plante.....	40 00	
Louis Thivierge.....	40 00	
L. H. Lachance.....	64 00	
		288 00

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes
invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS.	\$ c.	\$ c.
SOMME PAYÉE À CHAQUE PILOTE PENDANT L'ANNÉE, DU 1 ^{ER} NOVEMBRE 1893 AU 1 ^{ER} NOVEMBRE 1894.		
<i>Dix-huit pilotes à \$100.</i>		
George Audet	100 00	
Jean Chassé	100 00	
F.-X. Dallaire, mort 16 avril 1894	46 15	
Thomas Després, arrérages	25 00	
" mort 7 février 1894	26 94	
Louis Dugal	100 00	
Edouard Genest	100 00	
Dominique Girard	100 00	
Gabriel Lachance, mort 30 novembre 1894	108 33	
Pierre Lapierre, mort 23 juin 1894	64 68	
Antoine Lapointe	100 00	
Marcel LeBel	100 00	
François Noël	100 00	
Joseph Pepin	100 00	
Joseph Pouliot	100 00	
Jean Pouliot	100 00	
J.-Bte. Talbot	100 00	
Laurent Tremblay	100 00	
François Vézina	100 00	
		1,671 10
<i>Quatre pilotes à \$92.</i>		
Julien Dion	92 00	
Louis Fontaine	92 00	
Edouard Labrèque	92 00	
Dominique Verreault	92 00	
		368 00
<i>Quatre pilotes à \$84.</i>		
Clovis Anctil	84 00	
Abraham Després	84 00	
Alexis Vézina	84 00	
Amable St. Laurent	84 00	
		336 00
<i>Deux pilotes à \$82.</i>		
Joseph Lavoie, mort 26 avril 1894	40 09	
Ovide Dick	82 00	
		122 09
<i>Deux pilotes à \$80.</i>		
F.-X. Corriveau	80 00	
Frs. Pelletier	80 00	
		160 00
<i>Trois pilotes à \$73.</i>		
Léandre Raymond	73 00	
Pierre Charest	73 00	
Paul Pouliot	73 00	
		219 00
<i>Un pilote à \$47.</i>		
James Forbes, arrérages	11 75	
" à compte	47 00	
		58 75

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>		\$	c.	\$	c.
VEUVES DE PILOTES.					
<i>Vingt-deux veuves à \$53.</i>					
Veuve de J.-Bte Bernier.....		58	00		
" Paul Blouin, mort 31 décembre 1893.....		9	67		
" Charles Brown.....		58	00		
" Maximin Caron, arrérages.....		14	50		
" " année.....		58	00		
" Alexis Delisle.....		58	00		
" Magloire Delisle.....		58	00		
" Charles Dumas, arrérages.....		14	50		
" " année.....		58	00		
" François Dumas.....		58	00		
" J.-Bte Dion.....		58	00		
" Laurent Godbout.....		58	00		
" Hilaire Jouvin.....		58	00		
" Laurent Larochelle.....		58	00		
" Louis Laprise.....		58	00		
" Paul Langlois.....		58	00		
" Louis Joseph Lavoie.....		58	00		
" Pierre Lapierre, pensionnée le 23 juin 1894.....		20	65		
" Edouard Marcoux.....		58	00		
" Alexis Pelletier.....		58	00		
" Edouard Petitgrew.....		58	00		
" Charles Pouliot.....		58	00		
" Yves Sylvestre.....		58	00		
" Alex. Vaillancourt.....		58	00		
				1,219	32
<i>Dix-huit veuves à \$55.</i>					
Veuve de Jean Coulombe.....		55	00		
" F.-X. Delisle.....		55	00		
" Hubert Dumas.....		55	00		
" Robert Demers, mort 11 novembre 1891.....		1	68		
" Narcisse Fergues.....		55	00		
" Pierre Fontaine, pensionnée le 24 mai 1894.....		23	83		
" Pierre Gourdeau (M.C.).....		55	00		
" Michel Guénard.....		55	00		
" F.-X. Lachance.....		55	00		
" Barthélemi Lachance.....		55	00		
" Jean Frs. Lamarre.....		55	00		
" Cyprien Langlois.....		55	00		
" Pierre Laprise.....		55	00		
" Pierre Lemieux.....		55	00		
" Isaïe Marticotte.....		55	00		
" Joseph Morency.....		55	00		
" Joseph Raymond.....		55	00		
" Pierre Ruelland.....		55	00		
" Louis Thivierge, pensionnée le 9 juillet 1894.....		17	41		
				922	92
<i>Treize veuves à \$54.</i>					
Veuve de J. E. Adam, année.....		54	00		
" " arrérages.....		13	50		
" Damase Babin.....		54	00		
" Edouard Demers.....		54	00		
" Paschal Dick.....		54	00		
" Eustache Doiron, à compte.....		40	50		
" Nicholas Fortin.....		54	00		
" Michel Fournier.....		54	00		
" Amable Genest, arrérages.....		13	50		
" " année.....		54	00		
" François Goudreau.....		54	00		
" Joseph Lapointe.....		54	00		
" Louis H. Leclerc.....		54	00		
" J.-Bte Paquet.....		54	00		
" Gabriel Plante.....		54	00		
				715	50

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>	\$ c.	\$ c.
<i>VEUVES DE PILOTES—Suite.</i>		
<i>Neuf veuves à \$52.</i>		
Veuve de Antoine Boucher.....	52 00	
" Félix Caron.....	52 00	
" David Cinq-Mars	52 00	
" Louis Crépault.....	52 00	
" Pierre Curodeau.....	52 00	
" Joseph Dupil.....	52 00	
" Pierre Gourdeau, (D.N., décédée le 2 janvier 1894.....	8 65	
" Magloire Mercier.....	52 00	
" Alexis Roy.....	52 00	
		424 95
<i>Treize veuves à \$50.</i>		
Veuve de Thomas Dick.....	50 00	
" Amable Fournier, arrérages	12 50	
" " année.....	50 00	
" Dennis Flynn.....	50 00	
" Wm. Irvine.....	50 00	
" Fabien Langelier.....	50 00	
" Julien Langlois, arrérages.....	12 50	
" " année.....	50 00	
" J.-Bte. Laroche.....	50 00	
" A. Lavoie (L.M.).....	50 00	
" Ls. Hon. Lachance, pensionnée le 29 juin 1894.....	12 80	
" Henri Noël.....	50 00	
" Pierre Ross, à compte.....	37 50	
" Frédérick Simpson, décédée le 23 août 1894.....	40 56	
" Joseph Simpson.....	50 00	
		615 86
<i>Neuf veuves à \$48.</i>		
Veuve de Germain Caron.....	48 00	
" François Coté.....	48 00	
" Jean Dion.....	48 00	
" C. F. Keening.....	48 00	
" Joseph Levecque, arrérages.....	12 00	
" " année.....	48 00	
" Jean Pelletier.....	48 00	
" J.-Bte. Talbot, pensionnée le 15 juin 1894.....	6 00	
" Benjamin Pineau.....	48 00	
		402 00
<i>Cinq veuves à \$40.</i>		
Veuve de Edouard Turgeon.....	40 00	
" Célestin Côté.....	40 00	
" Paul Blouin.....	40 00	
" F.-X. Lachance (F.L.).....	40 00	
" P. Desrosiers.....	40 00	
		200 00
<i>Six veuves à \$34.</i>		
Veuve de Jacques Dandurand.....	34 00	
" Guill. Morency.....	34 00	
" André Keable.....	34 00	
" David Pelletier.....	34 00	
" Pierre Rouleau.....	34 00	
" Henry Verreault, décédée le 10 décembre 1893.....	3 88	
		173 88

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS— <i>Suite.</i>		\$ c.	\$ c.
<i>Sept veuves à \$32.</i>			
Veuve de Fabien Caron.....		32 00	
" Magloire Côté.....		32 00	
" Antoine Fortier, décédée le 21 février 1894.....		9 90	
" Louis Langlois (A.R.).....		32 00	
" Thomas McNeil.....		32 00	
" George Simard, arrérages.....		16 00	
" " année.....		32 00	
" Alfred Turgeon.....		32 00	
			217 90
<i>Enfants.</i>			
Enfant de Thos. Boutin, infirme (1), à compte.....		11 25	
" David Charest " (1).....		15 00	
" Jean Dugas " (2).....		27 48	
" F. Dupuis " (1).....		15 00	
" Isaac Forbes " (2).....		27 48	
" N. Fortin " (1), arrérages.....		7 50	
" " année.....		15 00	
" Jean Giroux " (2), Lumina décédée le 28 février 1894.....		17 50	
" Jos. Langlois " (1).....		15 00	
" J. Jahan " (1).....		15 00	
" P. Toussaint " (1).....		15 00	
" P. S. Laprise " (3).....		37 24	
			218 45
RÉCAPITULATION DES PENSIONS.			Montant total.
			\$ c.
18 pilotes à \$100.....			1,671 10
4 " 92.....			368 00
4 " 84.....			336 00
2 " 82.....			122 09
2 " 80.....			160 00
3 " 73.....			219 00
1 " 47.....			58 75
34 pilotes.....			
22 veuves à \$58.....			1,219 32
18 " 55.....			922 92
13 " 54.....			715 50
9 " 52.....			424 95
13 " 50.....			615 86
9 " 48.....			402 00
5 " 40.....			200 00
6 " 34.....			173 88
7 " 32.....			217 90
102 veuves.....			
16 enfants à \$15, \$12.50 et \$10.....			218 45
152 pensionnaires.....			8,045 72

Inspection des bateaux à vapeur.

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes
invalides de Québec, etc.—*Suite.*

CRÉDIT.	\$ c.	\$ c.
RECETTES—DÉTAILS.		
Solde de 1893.....	10,717 17	
Commission des chemins à barrières : intérêt annuel, au 1er juillet 1894, sur \$22,800, à 6 pour 100.....	1,368 00	
La cité de Québec; intérêt annuel au 1er juillet 1894, sur \$9,000, à 7 pour 100.....	630 00	
Département du Trésor: intérêt annuel au 1er juillet 1894, sur \$20,000 à 5 pour 100.....	1,000 00	
Succession P. Boisseau: intérêt annuel au 26 janvier 1894, sur \$1000 à 6 pour 100.....	60 00	
La corporation des pilotes: intérêt annuel sur \$700 à 5 pour 100.....	35 00	
Banque d'épargne: intérêt reçu sur compte courant au 25 mai 1894.....	335 98	
Reçu de la corporation des pilotes.....	8,189 63	
" des capitaines agissant comme pilotes.....	67 00	
		22,402 78
DÉBIT.	\$ c.	\$ c.
PENSIONS, SECOURS, ETC., PAYÉS PENDANT L'ANNÉE 1894.		
Secours.....	288 00	
Arrérages de pensions jusqu'au 31 décembre 1893.....	154 93	
Dépenses générales.....	26 25	
Prêt à la municipalité de St-Joseph-de-Lévis.....	3,210 00	
Bordereau des pensions pour le trimestre terminé le 31 janvier 1895.....	2,039 42	
" " " " 30 avril 1894.....	1,974 13	
" " " " 31 juillet 1894.....	1,947 36	
" " " " 31 octobre 1894.....	1,929 88	
Traitement du secrétaire-trésorier et de l'adjoint.....	500 50	
Dépôt à la caisse d'épargne de La Banque Nationale.....	10,200 00	
Solde.....	82 81	
		22,402 78
ETAT DU FONDS.		
Sommes prêtées.....	56,745 83	
" dans la caisse d'épargne.....	10,200 00	
" entre les mains du secrétaire-trésorier.....	82 81	
A être déduits: Arrérages de pension dus ce jour.....		67,028 64
		97 50
		66,931 14

N. B.—A l'assemblée générale annuelle des pilotes, tenue le 10 courant, il a été résolu à l'unanimité de se dispenser de l'audition des livres et comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

F. X. DION en compte courant avec la corporation des pilotes de Québec
jusqu'au 31 décembre 1894.

RECETTES.		\$	c.	\$	c.
Solde de 1893.....		1,153	68		
Fonds de réserve de 1893.....		500	00		
Douanes, Montréal.....		60,895	39		
" Trois-Rivières.....		1,321	26		
" Chicoutimi.....		653	46		
" Tadoussac.....		378	66		
" Sorel.....		1,454	89		
" Batiscan.....		806	74		
Intérêt:					
Banque Nationale.....	\$ 124 60				
Temps perdu.....	1,929 80				
Pilotage perçu à Québec.....		52,137	09		
				121,595	57
DÉPENSES.					
Dépenses pour bateaux-pilotes.....	\$1,299 84				
Réparation du n° 5 <i>Price</i>	500 00				
Moins.....		1,799	84		
Moins.....		4	53		
Dépenses des pilotes.....		721	93		
Moins.....		9	34		
Dépenses générales.....		1,501	75		
Moins.....		0	51		
Provisions.....		1,680	72		
Moins vendues.....		76	59		
Loyer.....				1,604	13
Gages des matelots.....				416	50
" cuisiniers.....				1,514	87
".....				506	20
Interdiction.....				437	50
Indemnité aux directeurs.....				600	00
" aux capitaines.....				207	00
" pour la station du Saguenay.....				225	00
Parts des bateaux-pilotes.....				800	00
Intérêts sur prêts.....				47	00
Somme payée sur prêts.....				300	00
Assurance.....				106	78
Pilotage: remboursements.....				756	44
Salaires des employés.....				450	00
Fonds des pilotes.....				8,189	63
Fonds de réserve.....				500	00
Dividendes.....				98,882	00
Solde.....				943	38
				121,595	57

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

N. B.—A l'assemblée générale annuelle des pilotes tenue le 10 courant, il fut unanimement résolu de se dispenser de l'audition des livres et comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je remercie cordialement les membres de la corporation des pilotes de cette nouvelle marque de confiance en acceptant de nouveau, cette année, mes livres sans exiger leur audition. Je renouvelle l'assurance que je serai toujours prêt à donner à qui de droit, et en tout temps, les explications, preuves ou détails dont on aura besoin.

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 13.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HALIFAX, N.-E., 7 janvier 1895.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour communication au département, les états de la commission de pilotage du district d'Halifax, savoir :—

- Etat des recettes et des dépenses.
- Etat du fonds de retraite.
- Etat des recettes nettes des pilotes.
- Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.
- Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.
- Liste des pilotes brevetés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ÉTAT des recettes et dépenses pour l'année 1894.

Dr.	\$	c.
Payé les dépenses nécessaires pour assister aux assemblées et aux enquêtes.....	690	00
Loyer de bureau et taxes.....	276	00
Impressions, frais de visite des stations, frais judiciaires, etc.....	582	91
Fonds de retraite.....	941	69
Appointements du secrétaire.....	600	00
Solde.....	1,211	65
	4,302	25
Av.		
Argent en caisse le 31 décembre 1893.....	953	45
Pilotage à la sortie.....	1,548	63
Commissions.....	1,280	96
Intérêt.....	301	21
Brevets et cautionnements.....	218	00
	4,302	25

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT du fonds de retraite.

Av.	\$ c.	\$ c.
Solde, d'après l'état du 31 décembre 1893.....		11,304 10
Reçu, commissions pour l'année.....		640 48
" intérêt sur placements.....		301 21
DT.		12,245 79
Sommes payées pour pensions.....	310 00	
Solde au crédit du fonds de retraite.....	11,935 79	12,245 79
Somme au crédit du fonds de retraite, 31 décembre 1894.....		11,935 79
" en effet du Canada.....	5,200 00	
" à la caisse d'épargnes.....	6,023 07	
" en dépôt spécial.....	500 00	
" à la banque Union.....	212 72	
		11,935 79

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, port d'Halifax, N.-E., du 1^{er} janvier au 31 décembre 1894, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barges.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								\$ c.
106	31	7	9	3	627	51	696,725	12,622 35

ÉTRANGERS.

51	9	4	33	3	100	2	105,703	2,794 15
157	40	11	42	6	727	53	802,428	15,416 50

RELEVÉ des navires, à la sortie, port d'Halifax, N.-E., du 1^{er} janvier au 31 décembre 1894, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barges.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								\$ c.
27	9	6	6	4	526	11	642,406	6,414 48

ÉTRANGERS.

8	4	2	30	3	96	1	95,834	1,253 80
35	13	8	36	7	622	12	738,240	7,668 28

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des pilotes du port d'Halifax.

Nom.	N ^o	Résidence.	Age.
William Fleming.....	2	Halifax	28
James Holland.....	3	Anse Duncan.....	58
William Baker.....	4	Halifax.....	59
Bernard Gallagher.....	5	".....	70
Daniel Martin.....	6	Ketch-Harbour.....	49
Joseph Reno.....	7	Anse au Hareng.....	69
Hugh Munro.....	9	".....	59
Jeremiah Holland.....	10	Anse Duncan.....	62
Edward Bayers.....	11	Halifax.....	53
James Hanrahan.....	12	Anse Ferguson.....	57
William Beazley.....	13	".....	54
John Hayes.....	14	Halifax.....	44
James Spears.....	15	Anse au Hareng.....	36
John Beazley.....	16	Halifax.....	34
Charles Glazebrook.....	17	".....	64
Charles T. Martin.....	18	".....	29
William White.....	19	Anse Ferguson.....	37
Thomas Hayes.....	20	Anse au Hareng.....	35
Thomas Reno.....	21	".....	34
Charles Martin.....	22	Halifax.....	65
Henry Latter.....	23	Anse au Hareng.....	30
James Conway.....	25	Anse Ferguson.....	32
James Fleming.....	26	Ketch-Harbour.....	55

Total des gages des pilotes pour 1894, \$19,836.86, soit \$862.47 pour chaque homme en 1894.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ANNEXE N^o 14.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 7 janvier 1895.A M. W^M SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus les rapports annuels de pilotage de ce district pour l'année terminée le 31 décembre 1894, lesquels, je crois, vous trouverez exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,J. U. THOMAS,
Secrétaire, commission de pilotage de Saint-Jean.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT des recettes et dépenses pour l'année finissant le 31 décembre 1894.

	\$	c.	\$	c.
Dr.				
Solde, 31 décembre 1893—				
Banque Maritime en liquidation.....	2,075	65		
Banque du Nouveau-Brunswick.....	217	92		
			2,293	57
Brevets—				
29 pilotes à \$5.....	145	00		
6 chaloupes à \$10.....	60	00		
			205	00
Pilotage—				
25 centins par pied à la sortie du port de Saint-Jean.....	1,581	26		
" " " " Musquash.....	5	50		
			1,586	76
Intérêt—				
Sur dépôts, caisse d'épargnes fédérale —				
12 mois au 1er juillet 1894, d'après le livret n° 744.....	126	70		
" " " " n° 10260.....	157	18		
			283	88
Av.				
			4,369	21
Compte de pension—				
Somme payée à 6 pilotes.....	966	67		
" " 7 veuves.....	548	00		
" " 3 enfants.....	50	00		
			1,564	67
Compte de dépense—				
Frais funéraires, S. Rutherford.....	20	00		
Papeterie, etc.....	35	55		
Honoraires des auditeurs pour 1893.....	25	00		
Loyer de bureau, 1 an au 1er novembre 1894.....	100	00		
Appointements, secrétaire-trésorier.....	800	00		
Divers.....	18	00		
			998	55
Compte de rabais de la ligne Furness—				
Somme payée à 29 pilotes.....				1,030
Compte de placement—				
Intérêt au crédit à la caisse d'épargne.....				283
Solde—				
Banque Maritime en liquidation.....	217	92		
Banque du Nouveau-Brunswick.....	274	04		
			491	96
			4,369	21

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ÉTAT des recettes provenant des droits de pilotage pour le district de Saint-Jean,
N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

	\$ c.	\$ c.
Somme totale reçue.....	21,415 80	
<i>Moins—</i>		
Vingt-cinq centins par pied de pilotage à la sortie.....	1,581 26	19,834 54
<i>Contra—</i>		
Bennett, James.....	525 54	
Cline, Richard.....	1,432 27	
Cline, Alfred.....	569 01	
Conlon, Patrick.....	668 89	
Doherty, Joseph.....	881 89	
Doyle, James.....	720 06	
Daley, Charles.....	1,181 44	
Doody, P. Geo.....	189 27	
Fletcher, Edward J.....	451 26	
Lahey, William.....	1,042 23	
Miller, William.....	804 74	
Marble, James E.....	495 32	
McPartana, James.....	334 50	
Quinn, William.....	566 88	
Reed, James.....	325 61	
Rogers, Bart.....	1,266 64	
Spears, John.....	909 15	
Spears, Henry.....	969 02	
Spears, John S.....	558 51	
Spears, Martin.....	665 39	
Sherrard, John L. C.....	941 11	
Scott, William.....	494 52	
Scott, Richard.....	336 02	
Stone, Thomas, jr.....	831 77	
Sproul, John.....	774 24	
Thomas, John.....	1,072 87	
Thomas, Robert.....	319 88	
Traynor, Thomas.....	506 51	19,834 54

RELEVÉ des navires pilotés au port de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année terminée
le 31 décembre 1894.

Nombre.	Navires.	Total.
	<i>Anglais.</i>	\$ c.
144	Goélettes.....	
13	Bricks et brigantins.....	
26	Voiliers.....	
62	Barques et petites barques.....	
61	Vapeurs.....	
306	Montant du pilotage reçu.....	15,800 83
	<i>Etrangers.</i>	
141	Goélettes.....	
3	Bricks et brigantins.....	
8	Voiliers.....	
12	Barques et petites barques.....	
8	Vapeurs.....	
172	Montant du pilotage reçu.....	5,614 97
	<i>Total.</i>	
285	Goélettes.....	
16	Bricks et brigantins.....	
34	Voiliers.....	
74	Barques et petites barques.....	
69	Vapeurs.....	
478	Montant du pilotage reçu.....	21,415 80

Inspection des bateaux à vapeur.

BUREAU DE LA COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B.,
31 décembre 1894.

PILOTES brevetés pour le port de Saint-Jean, N.-B., année 1893-94.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Bennett, James.....	37	Saint-Jean, N.-B.	
Cline, Richard.....	69	"	
Cline, Alfred.....	37	"	
Conlin, Patrick.....	44	"	
Doherty, Joseph.....	48	"	
Doyle, James.....	57	"	
Daley, Charles.....	58	"	
Doody, P. Geo.....	54	"	
Fletcher, Edward J.....	67	"	
Lahey, William.....	65	"	
Miller, William.....	43	"	
Mantle, James E.....	48	"	
McPartland, James.....	60	"	
Quinn, William.....	47	"	
Reed, James.....	48	"	
Rogers, Bart.....	37	"	
Spears, John.....	45	"	
Spears, Henry.....	43	"	
Spears, James S.....	49	"	
Spears, Martin.....	37	"	
Sherrard, John L. C.....	60	"	
Scott, William.....	38	"	
Scott, Richard.....	43	"	
Stone, Thomas J.....	41	"	
Sproul, John.....	58	"	
Thomas, John.....	46	"	
Thomas, Robert.....	53	"	
Traynor, Thomas.....	41	"	
McInulty, John.....	56	Musquash, N.-B.	Breveté pour Musquash seulem.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B.,
31 décembre 1894.

ÉTAT des finances de la commission de pilotage de Saint-Jean, telles qu'auditées,
le 31 décembre 1894.

COMPTE DE PLACEMENT.	\$ c.	\$ c.
Sur dépôt, caisse d'épargne fédérale, d'après le livret n° 744, au 1er juillet 1894.....		3,746 75
" " " " " 10260 "		4,648 99
COMPTE COURANT.		8,395 74
Banque Maritime en liquidation.....	217 92	
Banque du Nouveau-Brunswick.....	274 04	
		491 96
		8,887 70

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE N° 15.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA BAIE-GLACÉE, C.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

DISTRICT DE PILOTAGE DE LA BAIE GLACÉE, C.-B., 17 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre nos comptes de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1894, qui, je l'espère, seront trouvés corrects.

Les règlements concernant la quarantaine, envoyés pour être distribués aux divers pilotes, ont été adressés à chacun d'eux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

Noms des pilotes et droits de brevets payés en 1894.

N°	Nom du pilote.	Age.	Brevets renou- velés.	Brevets de bateaux.
			\$ c.	\$ c.
1	Edward Petrie.....	61	3 00	1 00
2	Joseph Shanahan.....	55	3 00	
3	John Ryan.....	47	3 00	1 00
4	James Farrell.....	63	3 00	
5	Thos. Ling.....	57	3 00	1 00
6	Edmond Petrie.....	50	3 00	5 00
7	Alexander McLennan.....	58	3 00	
8	Allan McPherson.....	59	3 00	
9	Capit. M. Floriario, barges <i>Mabel</i> et <i>Alice</i>		20 00	
10	Capit. E. McGillivray, barges <i>Lizzie</i> et <i>A. Z. Taylor</i>		20 00	
11	Capit. M. Comber, remorqueur <i>D. H. Thomas</i>		10 00	
			74 00	8 00

RÉCAPITULATION.

8 renouvellements de brevets.....	\$ 24 00
5 brevets pour barges, etc.....	50 00
Brevets de bateaux.....	8 00
	<u>\$ 82 00</u>

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

Inspection des bateaux à vapeur.

RECETTES et déboursés de l'année 1894.

1894.	Dt.	\$ c.	\$ c.
1er janv.	Solde de l'année dernière.....	39 00	
31 déc..	Payé à E. Mahon, allocation de pilote à la retraite.....	50 00	
	" au secrétaire.....	20 00	
	" à trois commissaires, frais de voyage, etc.....	15 00	124 00
	<i>Av.</i>		
31 déc..	Brevets à des capitaines de barge et remorqueurs.....	50 00	
	Brevets renouvelés à des pilotes.....	24 00	
	Brevets de bateaux.....	8 00	
	Solde.....	42 00	124 00

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

DROITS de pilotage perçus à la Baie-Glacée, C.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					\$ c.	\$ c.
2 janv..	Barge Grandee.....	1,263		Anglais.....	58 00	
2 " "	Vapeur Virginia Lake.....	290		".....	24 00	
2 " "	Petite barque Aureola.....	250		".....	18 00	
8 " "	Vapeur Coban.....	689		".....	34 00	
19 " "	" Cacoua.....	930		".....	44 00	
19 " "	" Windsor Lake.....	293	3,715	".....	18 00	196 00
2 mai ..	" Coban.....	688		".....	34 00	
7 " "	" Mereddio.....	917		".....	42 00	
10 " "	" Wylo.....	978		".....	46 00	
11 " "	" Sapphire.....	1,389		".....	62 00	
17 " "	" Petunia.....	1,093		".....	50 00	
17 " "	" Sunrise.....	723		".....	36 00	
21 " "	" Mereddio.....	917		".....	42 00	
24 " "	" Wylo.....	978		".....	46 00	
25 " "	Goélette T. S. Parker.....	239		".....	12 00	
25 " "	Vapeur Sunrise.....	723		".....	36 00	
28 " "	" Astrion.....	1,046		".....	48 00	
29 " "	" Pocklington.....	885		".....	42 00	
31 " "	" Petunia.....	1,093	11,669	".....	50 00	546 00
5 juin ..	" Sunrise.....	723		".....	36 00	
5 " "	" Bonavista.....	837		".....	40 00	
8 " "	" Astrion.....	1,046		".....	73 00	
12 " "	" Ipsden.....	1,120		".....	52 00	
12 " "	Goélette Kohinoor.....	97		".....	3 00	
12 " "	Vapeur Mereddio.....	917		".....	48 00	
12 " "	Goélette Telegram.....	80		".....	7 50	
12 " "	Vapeur Petunia.....	1,093		".....	50 00	
12 " "	" Lynton.....	1,045		".....	48 00	
12 " "	" Sunrise.....	723		".....	36 00	
16 " "	" Edmondsley.....	980		".....	46 00	
20 " "	" Astrion.....	1,046		".....	48 00	
22 " "	" Wylo.....	978		".....	46 00	
22 " "	" Lynton.....	1,045		".....	48 00	
23 " "	" Mereddio.....	917		".....	46 00	
23 " "	" Mersario.....	900		".....	42 00	
25 " "	" Windsor Lake.....	293		".....	13 50	
26 " "	" Petunia.....	1,093		".....	50 00	
28 " "	" Ipsden.....	1,120		".....	52 00	
29 " "	Barque Cordelia.....	564	16,617	".....	30 00	815

DROITS de pilotage perçus à la Baie-Glacée, etc.—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					\$ c.	\$ c.
2 juillet..	Vapeur Astrion.....	1,046		Anglais.....	48 00	
4 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
5 " ..	" Windsor Lake.....	293		"	13 50	
6 " ..	" Mereddio.....	917		"	42 00	
7 " ..	" Mersario.....	900		"	42 00	
10 " ..	" Cacouna.....	930		"	44 00	
10 " ..	" Ipsden.....	1,120		"	52 00	
11 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
13 " ..	Petite barque Nelly.....	183		"	14 00	
13 " ..	" Annie L. Taylor.....	317		"	20 00	
14 " ..	Goëlette Adeline.....	192		"	3 50	
16 " ..	Vapeur Astrion.....	1,046		"	48 00	
17 " ..	" Cacouna.....	930		"	44 00	
17 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
19 " ..	" Cape Breton.....	1,108		"	52 00	
19 " ..	" Mersario.....	900		"	42 00	
20 " ..	" Wylø.....	978		"	46 00	
23 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
24 " ..	" Coban.....	688		"	34 00	
25 " ..	" Ipsden.....	1,120		"	52 00	
25 " ..	" Petunia.....	1,093		"	50 00	
26 " ..	" Sunrise.....	723		"	36 00	
28 " ..	" Buckminster.....	1,297		"	58 00	
30 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
			20,876			977 00
1er août..	" Cape Breton.....	1,108		"	52 00	
3 " ..	" Mersario.....	900		"	42 00	
4 " ..	" Wylø.....	978		"	46 00	
4 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
7 " ..	" Cacouna.....	930		"	44 00	
8 " ..	" Petunia.....	1,093		"	50 00	
10 " ..	" Buckminster.....	1,297		"	58 00	
11 " ..	" Astrion.....	1,046		"	48 00	
13 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
13 " ..	Barque Clotilde.....	445		Américain.....	24 00	
16 " ..	Vapeur Cape Breton.....	1,108		Anglais.....	52 00	
16 " ..	" Wylø.....	978		"	46 00	
17 " ..	" Mersario.....	900		"	42 00	
20 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
22 " ..	" Ipsden.....	1,120		"	52 00	
25 " ..	" Petunia.....	1,093		"	50 00	
28 " ..	" Astrion.....	1,046		"	48 00	
28 " ..	Goëlette Allan McIntyre.....	119		"	10 50	
28 " ..	Vapeur Buckminster.....	1,297		"	58 00	
28 " ..	" Sunrise.....	723		"	36 00	
29 " ..	" Wylø.....	978		"	46 00	
31 " ..	" Cape Breton.....	1,108		"	52 00	
31 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
			22,317			1,044 50
4 sept...	" Mersario.....	900		"	42 00	
6 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
7 " ..	" Ipsden.....	1,120		"	52 00	
8 " ..	Goëlette Golden Hind.....	188		"	10 50	
8 " ..	Vapeur Buckminster.....	1,297		"	58 00	
10 " ..	" Petunia.....	1,093		"	50 00	
13 " ..	" Astrion.....	1,046		"	48 00	
14 " ..	" Cape Breton.....	1,108		"	52 00	
15 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
15 " ..	" Mereddio.....	917		"	44 00	
19 " ..	" Pocklington.....	885		"	63 00	
19 " ..	" Edmondsley.....	980		"	46 00	
21 " ..	" Cacouna.....	930		"	44 00	
22 " ..	" Ipsden.....	1,120		"	52 00	
22 " ..	Goëlette Cepola.....	94		"	5 00	
24 " ..	Vapeur Petunia.....	1,093		"	50 00	
27 " ..	" Astrion.....	1,046		"	48 00	
27 " ..	" Cape Breton.....	1,108		"	52 00	
29 " ..	" Mereddio.....	917		"	44 00	
29 " ..	" Lynton.....	1,045		"	48 00	
			18,912			902 50

Inspection des bateaux à vapeur.

RAPPORT de pilotage perçus à la Baie-Glacée, etc.—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					\$ c.	\$ c.
3 oct...	Vapeur Pocklington	885		Anglais	42 00	
4 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
5 " ..	" Mereddio	900		"	42 00	
5 " ..	Barque Aureola	251		"	18 00	
9 " ..	Vapeur Bonavista	837		"	40 00	
9 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
11 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
11 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
13 " ..	Barque Morning Light	257		Américain ..	13 50	
15 " ..	Vapeur Pocklington	885		Anglais	42 00	
16 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
18 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
18 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
19 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
20 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
20 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
23 " ..	" Coila	161		"	7 00	
29 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
29 " ..	" Pocklington	885		"	42 00	
30 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
			17,267			816 50
3 nov...	" Ipsden	1,120		"	52 00	
3 " ..	Goëlette Wm. Jones	296		Américain ..	9 00	
3 " ..	Vapeur Cacouna	930		Anglais	44 00	
5 " ..	Goëlette M. J. Chadwick	228		Américain ..	8 00	
8 " ..	Vapeur Coban	688		Anglais	34 00	
14 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
21 " ..	" Albert	319		"	20 00	
24 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
24 " ..	" Windsor Lake	293		"	13 50	
24 " ..	Goëlette Jacob M. Haskell	460		Américain ..	26 00	
			6,071			288 50
4 déc...	Vapeur Cacouna	930		Anglais	44 00	
6 " ..	" Kitty	624		Norvégien ..	32 00	
10 " ..	" Mersario	900		Anglais	42 00	
15 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
			3,291			158 00
			120,735			5,744 00

RÉCAPITULATION.

	Tonnage.	Pilotage.
123 navires anglais	114,933	5,497 50
1 " norvégiens	624	32 00
11 voiliers anglais	3,492	134 00
5 " américains	1,686	80 50
	120,735	5,744 00

CHAS. H. RIGBY,
Secrétaire, commission de pilotage.

ANNEXE N° 16.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PARRSBORO', N.-E.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PARRSBORO', N.-E., 28 janvier 1895.

WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage de Parrsboro' pour l'année 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

STEPHEN R. DE WOLFE,
Secrétaire de la commission.

Relevés de pilotage de Parrsboro' pour 1894.

Navires canadiens pilotés.....	15
“ norvégiens “	27
“ américains “	4
Total.....	46

Classement.

Navires.....	10
Barques.....	31
Petites barques.....	1
Goélettes, américaines.....	4
	46

Droits de pilotage perçus.....	\$2,179 36
Reçu pour quatre brevets de pilotes.....	140 00

Total reçu en 1894..... \$2,319 36

Gagné par les pilotes brevetés.

Robert Anderson.....	\$783 68
James George.....	708 93
Haviland Pettis.....	686 75
	\$2,179 36

Somme du fonds des pilotes déposée à la caisse d'épargnes fédérale, le 31 décembre 1894, \$620.59.

Commissaires des pilotes.

Stephen R. De Wolfe, secrétaire et trésorier, Parrsboro'.
Angus McGilvray, président, Parrsboro'.
Edward Gillespie, Parrsboro'.
James E. Pettis, Parrsboro', Port-Greville.
Sydney Smith, avocat du havre.

S. R. DEWOLFE,
Secrétaire.

PARRSBORO', N.-E., 29 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 17.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Pictou, N.-E., 31 décembre 1894.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du port de Pictou pour la saison terminée le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. NOONAN.

LISTE des pilotes, port de Pictou, 1894, et somme gagnée par chacun d'eux.

N ^o numéro	Nom.	Résidence.	Age	Somme gagnée.
				\$ c.
1	Jas. Fraser	Havre-au-Navire.....	63	88 57
2	Bryant Rodgers.....	Pictou.....	59	87 00
3	W. A. Cooke	"	56	195 83
4	Angus McDonald.....	"	55	195 83
5	Hy. H. Powell	Havre-au-Navire	48	195 83
6	C. A. Cooke.....	Pictou.....	49	385 42
7	G. W. Powell.....	Débarcadère de Pictou.....	43	34 00
8	Daniel McLeod.....	Pictou.....	53	245 51
9	Daniel Smith.....	"	43	889 03
10	Angus Smith	"	37	694 59
				2,619 95

RECETTES et dépenses de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

<i>Recettes.</i>	\$ c.	c.
Reçu des droits de pilotage, d'après relevé.....	2,661 75	
" 9 pilotes, cautionnements renouvelés.....	9 00	
Reçu du capitaine Bacquet, permis.....	40 00	
Solde dû au secrétaire.....	291 67	
		3,002 42
<i>Dépenses.</i>		
Payé aux pilotes pour pilotage.....	2,619 95	
" appointements du secrétaire.....	200 00	
Bureau du <i>Standard</i>	3 00	
Solde de 1892.....	179 47	
		3,002 42

J. A. GORDON,
A. J. PATTERSON,
JOHN R. DAVIES,
H. MCKENZIE.

DROITS de pilotage perçus pendant la saison de 1894.

	\$ c.	\$ c.
Somme totale reçue pour pilotage pendant la saison de 1894.....		2,661 75
Sur cette somme :—		
Reçu des steamers.....	2,167 18	
" voiliers.....	494 57	
		2,661 75
Sur cette somme :—		
Reçu de navires anglais.....	2,461 18	
" " étrangers.....	200 57	
		2,661 75

Capitaine breveté—Amable Bacquet, du steamer *Miramichi*.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 18.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PUGWASH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PUGWASH, N.-E., 15 janvier 1895.

Au ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Pugwash pour l'année finissant le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. C. BLACK,
Commissaire et secrétaire.

PILOTES BREVETÉS.

Noms.	Ages.	Numéro.
John Seaman.....	62	1
Joseph O'Read.....	40	2
Murdoch Nicholson.....	61	3
Neil McIver.....	35	4
Clarence E. Read.....	41	5
George M. Cooper.....	44	6

Il n'y a pas d'apprentis brevetés. La somme de droits de pilotage perçue est :—

Sur 13 navires étrangers.....	\$443 00
“ 1 navire anglais.....	32 00
“ des goélettes, etc.....	35 00
	\$510 00

Il n'y a pas de fonds de pilotage, chaque pilote recevant ses honoraires lorsque son service est fait.

H. C. BLACK,
Commissaire et secrétaire de la commission.

ANNEXE N^o 19RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SYDNEY, POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SYDNEY-NORD, C.-B., 19 janvier 1895.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les relevés de pilotage du district de Sydney, etc. :—

- N^o 1. Navires payant pilotage.
 “ 2. Récapitulation et capitaines brevetés.
 “ 3. Honoraires payés aux pilotes.
 “ 4. Etat de compte.
 “ 5. Etat des secours accordés, avec duplicata.

Le compte général montre :—

Un solde de ..	\$391 92
Une somme en dépôt.....	800 00
	<hr/>
Balance due à la commission.....	\$1,191 92
	<hr/> <hr/>

Votre obéissant serviteur,

W. PURVES,
Sec.-trésorier de la com. de pilotage de Sydney.

Inspection des bateaux à vapeur.

RECETTES des pilotes, le 31 décembre 1894.

N ^o	Nom.	Montant reçu.
		\$ c.
1	Con. Mullins.....	518 40
2	Daniel McGillivray.....	190 01
3	Wm. Ratchford.....	518 40
4	John Cann.....	543 41
5	J. J. Mullins.....	550 91
6	Sil. Shanahan.....	550 91
7	Andrew Ratchford.....	518 40
8	John Fraser.....	518 40
9	James G. McGillivery.....	543 41
10	Angus McNeil.....	272 12
11	James D. McGillivery.....	518 40
12	John Carroll.....	543 41
13	Geo. Brown.....	543 41
14	Larry Connell.....	518 40
15	James Carroll.....	518 40
16	Daniel Petrie.....	543 41
17	John McNeil.....	543 41
18	Peter Burke.....	543 41
19	James Shanahan.....	518 40
20	Wm. Brown.....	543 41
21	Thos. Ratchford.....	543 41
22	G. D Townshend.....	518 40
23	J. B McGillivery.....	543 41
24	Lawrence Ling.....	543 41
25	James Fraser.....	518 40
26	Thos. McNeil.....	543 41
27	James T. Laffin.....	543 41
28	Hugh McGillivery.....	44 45
	<i>Apprentis.</i>	
	Joseph Brown.....	270 35
	Bernard Mullins.....	270 35
	Thomas Roberts.....	257 85
	Ben. Carroll.....	385 52
	W. D. McGillivery.....	154 75
	Michael Curren.....	237 12
		\$ 15,432 67

\$15,457 81
15,432 67

\$ 25 14, différence payée aux pilotes non mentionnée dans le compte mensuel de la recette.

Dt. COMPTE de la commission de pilotage de Sydney, 1894.

Av.

	\$	c.		\$	c.
Droits de pilotage, d'après relevés.....	16,453	37	Aux pilotes.....	\$ 16,453.37	
Brevets.....	78	00	Moins fonds de sec. \$ 182.00		
Bateaux.....	16	00	" commission,		
Certificats de capitaine.....	400	00	5 pour 100	813.56	
Solde de l'année dernière.....	456	19		995.56	
Somme en dépôt l'année dernière.....	600	00			15,457 81
Intérêt, 1 an, \$800 à 4 pour 100.....	32	00	4 receveurs.....		500 00
	18,035	56	Loyer de bureau et combustible.....		45 00
			Commissaires, \$30 chacun.....		150 00
			Livres, impressions et papeterie.....		7 42
			Télégrammes et frais de port.....		8 41
			Secrétaire-trésorier.....		150 00
Solde reporté.....	391	92	Fonds de secours, d'après relevés.....		525 00
Somme en dépôt avec la banque de la Nouvelle-Ecosse.....	800	00	Somme en dépôt.....		800 00
			Solde reporté.....		391 92
Somme due à la commission de pilotage.....	1,191	92			18,035 56

W. PURVES,

Secrétaire-trésorier.

SYDNEY-NORD, C.-B., 17 janvier 1895.

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B., pendant l'année 1894.

SYDNEY-NORD.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais.....	101	111,840
" étrangers.....	59	28,648
Voiliers anglais.....	153	61,126
" étrangers.....	36	19,685
Secours.....	17	4,627
Total du tonnage.....	366	225,926
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
De navires anglais.....		\$5,872 87
" étrangers.....		795 00
De secours.....		67 50
Total du pilotage.....		\$7,735 37

VICTORIA, OU BARRE SUD.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais.....	43	41,637
" étrangers.....	10	14,256
Voiliers anglais.....	15	3,705
" étrangers.....	1	87
Total du tonnage.....	69	61,685
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
De navires anglais.....		\$1,574 00
" étrangers.....		454 00
De secours.....		37 00
Total du pilotage.....		\$2,065 00

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage, etc.

INTERNATIONAL.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	73	99,544
" étrangers	16	20,276
Voiliers anglais	19	12,959
Secours	2	473
	110	133,272
DROITS DE PILOTAGE REÇUS.		
De navires anglais		\$3,598 00
" étrangers		767 50
De secours		9 50
		\$4,375 00

SYDNEY.

Vapeurs anglais	63	87,698
" étrangers	2	814
Voiliers anglais	13	5,754
" étrangers	1	537
Secours	7	1,375
Total du tonnage	86	96,178
DROITS DE PILOTAGE REÇUS.		
De navires anglais		\$2,153 50
" étrangers		65 00
De secours		59 50
Total du pilotage		\$2,278 00

RELEVÉ des secours accordés dans le district de pilotage de Sydney, C.-B., dans l'année 1894.

Date.	Noms.	Somme.	Date.	Noms.	Somme.
1894.		\$ c.	1894.		\$ c.
15 janv..	Veuve Young.....	20 00	14 sept..	Pilote T. Doyle.....	25 00
21 fév..	" Mullins.....	15 00	17 " "	Veuve Young.....	20 00
2 mars..	Pilote J. Curren.....	25 00	17 " "	Pilote J. Brown.....	10 00
8 mai..	Veuve Jas. Petrie.....	20 00	17 " "	Veuve Jas. Petrie.....	10 00
25 " "	Pilote T. Doyle.....	25 00	14 nov..	" Jno. Petrie.....	10 00
29 " "	" J. Brown.....	25 00	14 " "	Famille T. Doyle.....	20 00
14 juin..	Veuve Brown.....	20 00	28 " "	Pilote J. Brown.....	25 00
13 " "	Pilote J. Petrie.....	25 00	28 " "	" H. McGillvery.....	25 00
28 " "	Veuve McInnes.....	20 00	13 " "	Veuve Daley.....	5 00
4 juill..	" Daley.....	25 00	17 " "	" J. Brown.....	10 00
16 " "	" Mullins.....	15 00	17 " "	" Madore.....	15 00
18 " "	" Madore.....	15 00	17 " "	" McInnes.....	10 00
21 " "	Pilote H. Gillvy.....	25 00	17 " "	" Carroll.....	30 00
21 août..	" McGillvery.....	25 00		Total.....	525 00

RÉCAPITULATION, 1894.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage.	Somme.
			\$ c.
Sydney-Nord	366	225,926	7,735 37
Victoria..	69	61,685	2,065 00
International	110	133,272	4,375 00
Sydney	86	96,178	2,278 00
Total.....	631	517,061	16,453 37

CERTIFICATS DE CAPITAINES.

Nombre	Nom.	Classe.	Navires.	Somme.
				\$ c.
1	J. P. Angrove.....	Vapeur.....	Saint-Pierre	40 00
2	D. Fraser.....	"	Coban	40 00
3	D. C. Fraser.....	"	Bonavista	40 00
4	J. McPhail.....	"	Cacouna	40 00
5	W. W. Gould.....	"	Louisbourg	40 00
6	J. Reid.....	"	Cap-Breton	40 00
7	J. Farquhar.....	"	Harlow	40 00
8	J. Coulliard	"	Thames	40 00
9	C. Mylius.....	"	Acadian	40 00
10	D. McRae.....	"	Albert.....	40 00
	Total.....			400 00

ANNEXE N^o 20.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SAINTE-MARIE, 4 janvier 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de la commission de pilotage pour l'année 1894, accompagné des différents relevés pour Sainte-Marie et Liscombe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

RELEVÉ du pilotage pour l'année 1894.

Date de l'arrivée	Venant de	Gréement	Nom du navire	Port d'enregistrement	Tonnage enregistré	Nom du capitaine	Entrée	Sortie	Total	Nom du pilote
							§ c.	§ c.	§ c.	
1894.										
17 mai	Glasgow	Brick	Loyon	Norvège	251	A. Roor	7 00	9 00	16 00	Edward Quinn, n° 1, Sainte-Marie.
28 août	Bordeaux	Barque	Ferbuten	"	233	O. Ona Olsen	7 00	9 00	16 00	
	Lauenbourg	Goëlette	Stephen Bennet	Boston	231	Glass	6 00	8 00	14 00	
			Atliot	Dominion	180	Glass	* Rem. ent. obsor.	9 33	10 65	
	Halifax	Vapeur	Stephen Bennet	Boston	231	Glass	6 00	6 00	6 00	
		Goëlette	City of Ghent	London	119	C. Pyc	2 48	2 48	4 96	
	Sydney	"	Agility	Halifax	62	Pougom	1 68	1 68	3 36	
	Bateaux-Vaches	"	Hariza	"	42	Liblance	4 64	4 64	4 64	
	"	"	Julia Franklin	"	62	Linden	2 48	2 48	2 48	
	"	"	Laurance	"	65	"	2 60	2 60	5 20	
	"	"	P. Walsh	"	56	"	1 68	1 68	1 68	
									94 31	
7 juill.	Halifax	Barque	Ebenezer	Norvège	518	Otto Olsen	12 00	12 00	12 00	Henry P. Pyc, n° 1, Liscombe.
23 "	Sydney	"	Axel	"	885	N. J. Neilson	14 00	14 00	14 00	
5 sept.	Sharpness, G.B.	"	Julie	"	1,230	L. Neilson	18 00	20 00	38 00	
									64 00	
19 mai	France	"	Axel	"		N. J. Neilson		16 00	16 00	Charles Riley, n° 3, Liscombe.
21 "	Stampt'n, G.B.	"	Petropolis	"	536	O. Wettier	12 00	14 00	26 00	
22 juill.	Halifax	N. à vap.	Mornet	Glasgow, G.B.	999	D. Waters	18 00	*12 00	18 00	David Longill, n° 6, Liscombe.
		Barque	Ebenezer	Norvège	518	A. Weston	*10 67	14 00	22 67	
15 sept.	France	"	Roxane	Russie	494	Capt. Olsen	14 00	12 00	14 00	
							10 00	12 00	22 00	
									102 67	Lewis Wilson, n° 4, Liscombe.
									20 00	
23 mai	Barrow, G.B.	"	Lilly	Suède	474	A. Kashman	10 00	12 00	22 00	Daniel Laug, n° 2, Liscombe.
13 sept.	Bristol, G.B.	"	Liberte	Norvège	480	O. Aresen	10 00	12 00	22 00	
27 août.	Ayr, Ecosse	"	Petropolis	"	536	O. Wettier	12 00	14 00	26 00	Arthur Crooks, n° 5, Liscombe.
3 sept.	Sharpness, G.B.	"	Highier	"	935	A. Ericksen	15 00	17 00	32 00	
10 "	Manchester	"	Jumerwick	Pictou, N.-E.	1,237	D. Waters	18 00	20 00	38 00	
28 août.	Glasgow	"	Nashem	Norvège	523	J. Samuelsen	5 00	10 00	15 00	
									111 00	

*Un tiers de moins.

J'attirerai respectueusement votre attention sur le dernier navire mentionné dans le présent relevé, le *Nashem*, qui a pris son chargement à Gégogin, port situé entre Sainte-Marie et Liscombe, lequel n'est pas compris dans les ports placés sous le contrôle de la commission de pilotage. Arthur Crooks, le pilote n° 5, a fait avec le capitaine un marché spécial de cinq dollars pour le piloter à l'arrivée et de dix dollars au départ. Il est probable que ce navire ira à l'avant prendre des chargements à Gégogin. Je recommanderai donc que l'on proclame le havre de Gégogin un port, et qu'il soit soumis aux autorités de pilotage de Sainte-Marie et Liscombe, afin qu'elles aient le pouvoir de nommer des pilotes et d'y percevoir les mêmes honoraires que pour les autres havres.

ANNEXE N^o 21.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST, POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BATHURST, N.-B., 30 novembre 1894.

Au département de la marine,
Ottawa.

Je vous transmets sous ce pli mon rapport sur le district de pilotage de Bathurst, pendant la saison de 1894; veuillez en accuser réception et obliger.

Votre, etc.,

J. W. STEWART,
Secrétaire.

Inspection des bateaux à vapeur.

Etat donnant le nombre de navires, les sommes perçues et celles déboursées dans le district de pilotage de Bathurst, N.-B., pendant la saison de 1894.

PILOTES.	NAVIRES BRITANNIQUES.				NAVIRES ÉTRANGERS.				SOMME TOTALE.	TAUX DE PILOTAGE PAR PIED.				DÉBOURSÉS.			
	Entrés.		Sortis.		Entrés.		Sortis.			En dehors de la barre.		En dedans de la barre.			A qui payés.		
	No	de	No	de	No	de	No	de		Somme.	Somme.	Somme.	Somme.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		\$	c.	\$	c.				
Timothy Daly	2	24	20	2	23	00	1	15	20	1	19	00	\$	c.	M. Daly	138	19
William Daly															F. Reynolds	36	86
Nazaire Hachey	1	6	00										6	00	N. Hachey	176	51
rederick Reynolds	1	6	00				1	18	40	1	14	40	38	80	Timothy Daly	32	63
Timothy Daly															William Daly	170	81
William Daly															Dépenses	0	20
Michael Daley	2	22	40	2	24	00	12	225	40	12	186	20	458	00	Commissaires	17	50
Nazaire Hachey															Secrétaire	17	50
Perçu pour licences de bateau													584	20			
													6	00			
													590	20			

K. F. BURNS,
JOHN E. O'BRIEN,
THOS. LEAHY,
SAML. MELANCON,
JOS. M. HACHEY, } Commissaires.

WM. T. DALY,
MICHAEL DALY,
FRED. REYNOLDS,
NAZAIRE HACHEY, } Pilotes.

J. W. STEWART,
Secrétaire.

ANNEXE N^o 22.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE CARAQUET, N.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CARAQUETTE, N.-B., 28 décembre 1894.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un état des droits de pilotage reçus ainsi que des recettes et dépenses du district de pilotage de Caraquette, pendant l'année courante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

PHILIP RIVE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

ÉTAT des recettes et dépenses du district de Caraquette pendant l'année terminée le
31 décembre 1894.

RECETTES.		\$	c.
Pour renouvellement de brevet de bateaux,	Octave Aché.....	1	00
"	Xavier Poulain.....	1	00
"	Gervais Poulain.....	1	00
"	Charles Vibert.....	1	00
Brevet de pilote à Joseph Albert.....		4	00
			8 00
DÉPENSES.			
A Philip Rive, secrétaire de la commission des pilotes, appointements.....		8	00

Inspection des bateaux à vapeur.

DISTRICT DE PILOTAGE DE CARAQUET. RELEVÉ du pilotage pendant l'année 1894.

Grément.	Nom du navire.	Nationalité.	Date de l'arrivée.	Pilote à l'arrivée.	Date de la mise à la voile.	Pilote au départ.	Pilotage à l'arrivée, au départ.	Pilotage au départ.	Déplacer le navire.	Total du pilotage payé.
							\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Goélette....	Alliance.....	Britannique.	22 mai.....	Gervais Poulain.....	26 mai.....	Gervais Poulain.....	13 20	9 00	.....	22 20
"	"	"	7 août.....	Charles Vibert.....	10 août.....	Charles Vibert.....	12 00	9 00	.....	21 00
"	Wild Daisy.....	"	31 juillet.....	No pilot.....	21 sept.....	"	12 00	9 50	.....	21 50
"	Red Gauntlet.....	"	15 août.....	Gervais Poulain.....	15 ".....	Gervais Poulain.....	6 00	6 00	2 00	12 00
"	Genging Star.....	"	22 ".....	Charles Vibert.....	20 ".....	Charles Vibert.....	13 20	10 00	.....	23 20
"	Zephyr.....	"	7 octobre.....	"	13 nov.....	"	12 00	10 50	.....	22 50
Barque.....	Mary Mills.....	"	10 nov.....	"	14 ".....	"	10 20	9 50	.....	19 70
Goélette....	Percy.....	"	9 ".....	Gervais Poulain.....	15 ".....	Gervais Poulain.....	9 60	9 50	.....	19 10
										151 20

ANNEXE N° 23.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NEWCASTLE, N.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 29 janvier 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés de pilotage
du district de Miramichi pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉS du pilotage dans le district de Miramichi, N.-B., pendant l'année terminée
le 31 décembre 1894.

Description des navires.	Nombre.	Tonnage.
Navires déclarés à l'entrée—		
Vapeurs anglais	13	
Voiliers "	50	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	89	
		154
Navires déclarés à la sortie—		
Vapeurs anglais	13	
Voiliers "	46	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	89	
		150
Déplacements—		
Vapeurs anglais	9	
Voiliers "	16	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers "	60	
		86
Services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	1	
Voiliers "	1	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers "	2	
		4

	Montant.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.
Montant total du pilotage à l'entrée—		
Vapeurs anglais	762 03	
Voiliers "	1,246 75	
Vapeurs étrangers	81 36	
Voiliers "	2,576 48	
		4,666 62
Montant total du pilotage à la sortie—		
Vapeurs anglais	771 64	
Voiliers "	1,462 50	
Vapeurs étrangers	66 78	
Voiliers "	3,265 20	
		5,566 12
Montant total des déplacements—		
Vapeurs anglais	64 00	
Voiliers "	106 25	
Vapeurs étrangers	4 00	
Voiliers "	406 50	
		580 75
Montant total pour services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	4 00	
Voiliers "	4 00	
Vapeurs étrangers	8 00	
Voiliers "	8 00	
		16 00
		\$10,829 49

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., sur tous les navires britannique ou étrangers, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

	\$ c.
A l'entrée.....	2 25 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus.....	0 02 par tonneau.
À la sortie.....	2 00 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus.....	0 02 par tonneau.
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment de plus de 300 tonneaux.....	4 00
Et 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles.....	4 00
Pour tout navire prenant la mer après le 1er novembre, un boni de.....	4 00

NATIONALITÉ des navires pilotés pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais.....	63	Français.....	2
Norvégiens.....	41	Danois.....	1
Suédois.....	9	Allemands.....	1
Autrichiens.....	9	Américains.....	1
Italiens.....	19		
Russes.....	8	Total.....	154

RELEVÉ du pilotage dans le district de Miramichi, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nombre	Nom du pilote.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo.....	40	Plein permis.....	Maitre-pilote.
4	Angus McEachran.....	75	"	
5	Mitchell Martin.....	65	"	
6	Francis Martin.....	60	"	
7	Maxime Martin.....	49	"	
9	Angus McLean.....	61	"	
10	Alex. Wilson.....	48	"	
11	Robt. Walls.....	43	"	
12	George Savoy.....	50	"	
13	Reuben Nowlan.....	50	"	
14	John McEachran.....	44	"	
15	Chas. McLean.....	55	"	
20	Oliver Foster.....	53	"	
22	Wm. Walls, aîné.....	40	"	
26	John McCullam.....	42	"	
27	James Nowlan.....	43	"	
28	Dudley P. Walls.....	48	"	
29	George Sutton.....	43	"	
30	Jas. A. Nowlan.....	39	"	
31	George T. Tait.....	37	"	
32	Joseph Jimmo.....	39	"	
33	James McCullam.....	50	"	
34	Allan McEachran.....	35	"	
35	John Martin.....	35	"	
36	Asa Walls.....	35	"	Suspendu pour une année à partir du 8 novembre 1894, pour avoir échoué le steamer <i>Wyllo</i> à Robicheau.
37	Wm. Walls, jeune.....	37	"	
38	John Nowlan.....	38	"	
39	Patrick Nowlan.....	35	"	

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉS du pilotage, district de Miramichi, 1894.

Numéro	Nom des bateaux.	Tonnage.	Capitaines.	Date du premier permis.	Date du dernier permis.
11	May Queen.....	22 50	.....	Mai 1878....	Abandonné, '94
13	Two Brothers.....	25 00	Jas. A. Nowlan.....	" 1878....	Mai 1894.
14	Empress.....	25 57	John Martin.....	" 1878....	" 1894.
15	Princess Louise.....	20 85	Robt. J. Walls.....	" 1878....	" 1894.

ETAT indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilote durant les sept dernières années.

Noms des bateaux.	Payé par les pilotes 1888.	Payé par les pilotes, 1889.	Payé par les pilotes, 1890.	Payé par les pilotes, 1891.	Payé par les pilotes, 1892.	Payé par les pilotes, 1893.	Payé par les pilotes, 1894.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
May Queen.....	463 25	420 64	375 13	379 71	318 60	330 31	Abandon.
Two Brothers.....	474 36	504 90	423 60	432 39	404 17	371 85	398 77
Empress.....	379 71	434 38	465 93	473 48	505 37	385 20	430 78
Princess Louise.....	334 00	370 47	321 27	346 33	324 35	447 17	391 84
Totals.....	1,651 42	1,730 39	1,585 93	1,631 91	1,552 49	1,534 53	1,221 39

J. C. MILLER,
Président de la commission de pilotage.

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

LES pilotes de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1894.	Dr.	\$	c.
1er juin...	A. Jas. McDonald, compte de réparations au "May Queen"	6	75
7 " ..	Primes d'assurance sur seine	12	80
14 " ..	Jos. Henderson, inspection de trois bateaux	7	50
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière	3	00
18 juillet..	J. M. Ruddock, compte de réparations au "May Queen"	3	25
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière	3	00
18 " ..	Wm. Wilson et Cie, divers pour bureau de pilotes	2	31
18 août ..	Mât pour le bateau à-pilote "Princess Louise"	15	00
18 " ..	D. G. Smith, compte d'impression de formules, etc.	6	00
18 " ..	" " " " règlements de pilotage	36	40
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages de rivière	3	00
18 " ..	Billet en banque, compte de réparations au "May Queen"	57	50
18 oct....	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière	6	00
18 " ..	John Wilson, compte de réparations au "May Queen"	4	10
17 nov....	J. E. Snowball, remorquage du "May Queen"	20	00
17 " ..	D. MacLachlan, loyer du bureau des pilotes	20	00
25 " ..	Mlle Letson, loyer du magasin pour seine, etc	10	00
29 " ..	Geo. Watt, compte de réparations etc. "May Queen"	80	
29 " ..	Geo. Watt, compte des sièges pour le bureau des pilotes	1	38
29 " ..	Angus Ullock, transporter le pilote à Nelson	1	50
29 " ..	Pilote A. McLean, dépenses à Sydney, steamer Kitty	4	00
10 déc....	W. C. Auston, compte d'impression de formules, etc	4	00
10 " ..	Secours à 2 pilotes, dépenses pour seine	1	68
10 " ..	Secrétaire-trésorier, papeterie, frais de port, etc.	2	77
10 " ..	" " " 3 pour 100 de commission sur \$11,171.49	335	14
10 " ..	Alexandre Martin, pension	100	00
10 " ..	27 pilotes, \$384.39 chaque, et 1 pilote à \$125.28	10,503	81
1894.	Av.	11,171	49
12 déc...	Droits de pilotage perçus à l'entrée	\$	4,666 62
12 " ..	" " " à la sortie	5,566	12
12 " ..	" " " pour déplacement	580	75
12 " ..	" " " pour services supplémentaires	16	00
12 " ..	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	342	00
			11,171 49

R. R. CALL,

Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

NEWCASTLE, 12 décembre 1894.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 24.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU COMITÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. W. M. SMITH,
Sous-ministre de la marine et pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage pour le district du comté de Charlotte, province du Nouveau-Brunswick, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

RELEVÉ du pilotage dans le district du comté de Charlotte, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nom du pilote.	Age.	Résidence.	Pour quel district autorisé
Wellington Cline.....	52	Iles Occidentales.....	Comté de Charlotte, N-B do
Joseph Boyd.....	58	Campobello.....	

PERMIS de bateaux-pilotes.

Goélette-pilote *Frederick Taylor*, 12½ tonneaux, Joseph Boyd, capitaine.

PERMIS accordés à des capitaines.

Nom du capitaine.	Age.	Nom du navire.	Tonnage.	Port d'enregistrement.	Pour quel district autorisé.
Stewart T. Salter..	27	Barge n° 4.....	439	Parrsbor'gh, N.-E.	Ports de St-André, St-Stephen et Campobello..... St-André. St-Stephen, re.
C. S. Howard.....	43	Goël W. R. Huntley	166	Saint " " "	
Robert Gale.....	58	" Carville.....	210	Saint-Jean, N.-B..	" " "
Alonzo A. McLean	34	" Kewayden..	187	Parrsbor'gh, N.-E.	" " "
John Hatfield..	59	" Brenton.....	159	" " "	" " "

SOMME perçue par les pilotes pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nom du pilote.	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Joseph Boyd.....	183 00	85 50	268 50
Wellington Cline.....	192 50	154 50	347 00
	375 50	240 00	615 50

Recettes de la commission de pilotage.

Permis au bateau-pilote.....	\$ 6 00
Règlements aux pilotes.....	2 00
Permis et renouvellements aux capitaines.....	30 00
	<u>\$38 00</u>

Frais.

Papeterie et frais de port.....	\$ 1 00
Commissaire, Saint-Stephen et Saint-George.....	8 00
Commissaire et secrétaire, Saint-André.....	29 00
	<u>\$38 00</u>

Tarif de pilotage.

- Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, \$2.25 par pd de tirant d'eau.
 Second do do do \$1.60 do do
 Troisième do do do \$1.50 do do
 De ou à Campbello, 20c. par pied de moins que le tarif ci-dessus.
 Quatrième district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, \$1 par pied de tirant d'eau.
 Du 1^{er} novembre au 1^{er} avril, 20c. par pied en sus du tarif ci-dessus.
 Au ou du port de St-Andrews au terrain de délestage: navires au-dessous de 300 tonneaux, \$2.50 chacun; 300 tonneaux et plus, \$3 chacun.
 Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de St-Andrews, navires jusqu'à 200 tonneaux, \$4; de 200 à 300 tonneaux, \$5; de 300 à 400 tonneaux, \$6; de plus de 400 tonneaux, \$8.
 Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de St-Andrews à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites de la circonscription, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires ayant moins de 200 tonneaux, \$6; de 200 à 300 tonneaux, \$8; de 300 à 400 tonneaux, \$10; de 400 tonneaux et plus, \$12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 25.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SHÉDIAC, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport ci-inclus de la commission de pilotage de Shédiac, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Votre obéissant serviteur,
W. A. RUSSELL,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
SHÉDIAC, N.-B., 16 janvier 1895.

La commission de pilotage du port de Shédiac, N.-B., a l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Les noms et les âges de tous les pilotes brevetés pour l'année 1895 sont comme suit :—Edward McDonald, âgé de 61 ans ; Docity P. LeBlanc, âgé de 54 ans ; Thomas McGrath, âgé de 47 ans ; Olaf Hendrickson, âgé de 38 ans ; Paul P. LeBlanc, âgé de 48 ans ; aucun autre n'a reçu de brevet de la commission.

Ces pilotes ont été brevetés pour servir dans le district.

Le tarif des droits de pilotage est comme suit :—Pour entrer ou sortir les navires, \$1.25 par pied de tirant d'eau, et pour leur déplacement et mouillage, \$2 par chaque déplacement.

Les recettes provenant des droits de pilotage ont été comme suit en 1894 :—

Navires étrangers.....	\$784
Navires britanniques.....	30
	<hr/>
	<u>\$814</u>

Tous ont payé les mêmes droits.

Cette somme a été payée aux pilotes nommés plus haut.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. RUSSELL,
Secrétaire de la commission de pilotage de Shédiac.

ANNEXE N^o 26.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE CRAPAUD, POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, CRAPAUD, I. P.-E., 21 janvier 1895.

MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli les rapports des pilotes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je dois vous dire que peu de navires, s'il en est, d'un fort tonnage, visitent nos ports depuis que l'on a discontinué le commerce d'Europe; en conséquence les pilotes ne peuvent garder des bateaux et se tenir constamment au guet des grands navires. Je dirai de plus que l'entrée de ce port est difficile pour des navires étrangers, de quelque tonnage que ce soit, s'ils ne sont sous la direction de pilotes; en conséquence il est nécessaire d'avoir ici des pilotes.

Nous vous prions donc de vouloir bien réduire le tonnage à 80 tonneaux, afin que les pilotes puissent continuer à remplir leurs fonctions et ne soient pas obligés de remettre leurs permis.

Je désire vous demander si un pilote peut occuper une charge tout en continuant ses fonctions de pilote?

Je vous transmets ci-joint une copie des règlements, ainsi que deux paragraphes que nous avons ajoutés et que nous vous demandons d'approuver.

Je demeure, honorable monsieur,

Votre très dévoué,

GEO. PALMER,

Marinier-chef.

Inspection des bateaux à vapeur.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU PORT DE CRAPAUD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, CRAPAUD, I. P.-E., 14 janvier 1894.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur le district de pilotage du port de Crapaud pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. PALMER,
Marinier-chef.

N°	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
2	Wesley Myers.....	46	Pour piloter les navires de toutes classes à l'entrée et à la sortie du district.	Le changem. du droit de pilot. de 80 à 125, opéré par l'Acte de compulsion, a considér. diminué le gain.
3	J. S. Rogers.....	32		

DROITS de pilotage reçus durant l'année.

A l'entrée.....	\$	c.	15 00
A la sortie.....			25 00
Total.....			40 00

GEORGE PALMER,
Marinier-chef pour le
District de pilotage du port de Crapaud.

ANNEXE N^o 27.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NANAIMO, C.-B.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NANAIMO, C.-B., 8 janvier 1895.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être communiqué au gouvernement, les relevés de la commission de pilotage de Nanaïmo pour l'année terminée le 31 décembre 1894, ainsi que l'exige la loi de pilotage de 1886.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. C. McKENZIE,

Secrétaire intérimaire.

Noms et âges des pilotes, etc.

Nom.	Age.	Service.
John Sabiston, aîné.....	68	District.
John Sabiston, jeune.....	41	"
Daniel Morrison.....	54	"
James Peter Bendrodt.....	34	"
James Christensen.....	53	"
James Edgar Butler.....	33	"

Droits de pilotage, etc. :—

Demi-pilotage.....	\$ 1 00 par pied.
Pilotage entier.....	2 00 "
" dans le golfe.....	10 00 par jour.

Tarif spécial pour les paquebots et remorqueurs.

Montant total perçu pour droits de pilotage :—

Droits de pilotage perçus de navires britanniques.....	\$ 3,341 50
" " " étrangers.....	18,051 50

Total des droits de pilotage..... \$21,393 00

RECETTES ET DÉPENSES.

Recettes :—

Solde de 1893.....	\$ 385 49
Recettes de 1894.....	21,393 00
	<u>\$ 21,778 49</u>

Dépenses :—

Payés aux pilotes.....	\$ 19,788 62
Dépenses.....	1,388 25
Solde en caisse.....	601 62
	<u>21,778 49</u>

E. QUESNELL,
*Président.*C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

ANNEXE N^o 28.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NEW-WESTMINSTER
ET DE YALE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VANCOUVER, C.-B., 9 janvier 1895.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, en même temps que les documents concernant le pilotage, copie d'une résolution adoptée à l'assemblée annuelle de la commission de pilotage, tenue à ce bureau aujourd'hui le 9 janvier :—

Résolu.—Les commissaires ayant examiné les comptes tenus par le secrétaire pour l'année 1894, ainsi que soumis par lui, les trouvent exacts, et instruction est donnée au secrétaire de les transmettre au ministre de la marine, à Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 8 janvier 1895.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés du district de pilotage de Yale et de New-Westminster, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Les pages ci-jointes 1, 2, 3 et 4, indiquent respectivement le bilan d'après le grand-livre, les recettes et dépenses et le sommaire en général. Ainsi que vous le remarquerez, monsieur, le total des relevés est de nouveau plus élevé que celui de l'année précédente, ce qui indique que les affaires vont toujours en augmentant.

Le système suivi est toujours le même que celui adopté par les commissaires en 1891, et qui a été communiqué à votre département à cette époque, ce sont toujours les mêmes règlements, toujours les mêmes droits que ceux approuvés par l'arrêté du conseil de samedi le 28 avril 1894.

J'ai eu l'honneur de faire lire à votre représentant, qui a visité mon bureau aujourd'hui avant de vous les transmettre, tous les documents concernant le pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

SOLDE D'APRÈS LE GRAND-LIVRE.

Folio 64, Banque de Montréal.....	\$	759 66
“ 184 “ “ caisse d'épargne.....	\$	527 63
Intérêt sur dépôt.....		18 50
		<hr/> 546 13
	\$	<hr/> 1,305 79
Folio 51, compte de la commission (surplus sur les com.).....	\$	117 73
“ 95, fonds de réserve (spécial).....		546 13
“ 73, gains des pilotes (surplus du dernier trimestre).....		641 93
	\$	<hr/> 1,305 79

C. GARDINER JOHNSON,

Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

BILAN DE 1894.

Fonds de réserve.....	\$	527 63
Intérêt au 31 décembre 1894.....		18 50
Compte de commission.....		1,283 32
Amendes.....		0 00
Permis.....		0 00
Surplus de droits pour le trimestre finissant le 31 décembre 1894.....		641 93
	\$	<hr/> 2,471 38
Compte des dépenses.....	\$	1,165 60
Banque de Montréal (dépôt spécial).....		546 13
“ (compte courant).....		759 66
	\$	<hr/> 2,471 39

—Erreur, 1 centin.

C. GARDINER JOHNSON,

Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ETAT des recettes et des dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.

Recettes.

Solde à la banque.....	\$ 1,161 31
Droits de pilotage pendant l'année.....	12,836 25
	\$ 13,997 56

Dépense.

Payé aux pilotes le solde à la banque le 5 janvier 1894.\$	1,161 31
Payé aux pilotes (1894).....	8,054 82
Compte des dépenses de bureau	\$ 1,165 60
Pilotage	2,856 17
	4,021 77
Solde à la banque à diviser entre les pilotes.....	759 66
	\$ 13,997 56

C. GARDINER JOHNSON,

Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

PILOTES BREVETÉS.

N° du brevet.	Classe.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	1	W. Ettershank.....	52	}	Autorisé à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district..
2	1	G. W. Robertson.....	44		
3	2	H. Robson-Jones.....	38		
4	2	W. Johnson.....	37		
					{
					Serv. actif.
					"
					"

Les droits de pilotage maintenant en vigueur sont les mêmes que ceux approuvés par l'arrêté en conseil du 28 avril 1894.

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.

	Tonneaux.	Pilotage.	Observations.
		\$ cts.	
50 navires anglais, à l'entrée.....	106,447	2,481 75	4 nav. ang., à l'entrée, pl. qu'en 1893.
192 " étrangers, à l'entrée	208,546	3,655 75	14 " étran. " " 1893.
49 " anglais, à la sortie.....	104,289	2,626 25	3 nav. an., à la sortie, pl. qu'en 1893.
201 " étrangers, à la sortie.....	203,391	4,072 50	25 " étran. " " 1893.
492 Total.....	622,673	12,836 25	

Le total de l'augmentation du tonnage en 1894 sur 1893 a été de 56,168 tonneaux. La moyenne brute des montants reçus par 4 pilotes a été de \$3,209.06; la moyenne nette de \$2,054.80.

C. GARDINER JOHNSON.

Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

ANNEXE N° 29.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA ET ESQUIMALT, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

COMMISSION DE PILOTAGE,
VICTORIA, C.-B., 7 janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1894, ainsi que l'exige l'article 22, chap. 80, des Statuts révisés de 1886, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé et distribué.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉS de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1894.

PILOTES BREVETÉS.

N°	Nom.	Age.	Date du brevet.	Ancienneté.	Observations.
1	John Thompson.....	45	23 avril 1880..	4 décem. 1878..	Originairement pilote de la C.-B.
2	James Ramsey.....	64	21 octobre 1889..	9 juin 1873..	Mis à la retraite en vertu de l'Acte de pension des pilotes le 8 février 1894.
3	Samuel W. Bucknam	44	6 mars 1891..	6 mars 1891..	District de Victoria et Esquimalt.
4	John Newby.....	45	10 avril 1891..	10 avril 1891..	do do
5	Thos. Bebbington....	48	25 février 1893..	25 février 1893..	Originairement pilote de New-Westminster et Yale.

N.-B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes brevetés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit. Un d'eux, savoir, Jas. Ramsey, a été mis à la retraite à raison d'infirmité croissante en vertu d'un arrangement fait entre lui et les autres pilotes et aux termes duquel il reçoit une allocation mensuelle de soixante dollars à même les profits *pro rata* les pilotes en question.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19^e rapport annuel), avec réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21^e rapport annuel), ainsi que ceux des pages 181 et 182 (supplément du 26^e rapport annuel), s'appliquent à cette année, avec aussi, *i. e.*, arrêté du conseil, 1er juillet 1893.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1894, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VICTORIA, C.-B., 31 décembre 1894.

Inspection des bateaux à vapeur.

DROITS de pilotage perçus, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1894.

Mois.	Anglais.	Etrangers.	Total.	Observations.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Janvier.....	202 50	357 87	560 37	} N.B.—Ce total de \$10,142 ne comprend pas une somme de \$500 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni \$521.51 perçus de différents remorqueurs américains pour demi-pilotage à la sortie.
Février.....	456 50	399 50	856 00	
Mars.....	302 50	383 50	686 00	
Avril.....	362 75	457 50	820 25	
Mai.....	419 00	513 25	932 25	
Juin.....	299 00	594 25	893 25	
Juillet.....	359 00	658 13	1,017 13	
Août.....	333 00	685 00	1,018 00	
Septembre.....	384 75	550 25	935 00	
Octobre.....	373 50	485 75	859 25	
Novembre.....	303 25	372 75	676 00	
Décembre.....	296 50	592 00	888 50	
	4,092 25	6,049 75	10,142 00	

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VANCOUVER, C.-B., 31 décembre 1894.

RECVTES et dépenses, du 1er janvier au 31 décembre 1894.

Av.

Date.	Nature des recettes.	Somme.	Date.	Service principal.	Somme.
1894.		\$ c.	1894.		\$ c.
1er janvier.	Solde de l'année dernière.	176 99	1er jan. au 31 déc.	Division de pilotage, Colon.-British, gain d'appr. recet. do allocation de 10 mois à James Ramsey	8,527 80
1er jan. au 31 déc.	Droits de pilotage, d'après l'art. IV	10 142 00	1er " 31 "	Secrétaire-trésorier, 12 mois d'appointments.	600 00
1er " 31 "	Honoraires de brevets, vapeurs de Puget-Sound.	500 00	1er " 31 "	Montant du demi-pilotage à la sortie remboursé au navire <i>Edgêps</i> le 30 novembre 1893.	13 50
1er " 31 "	Demi-pilotage, à la sortie.	521 51	8 "	Honoraires des commissaires, 12 mois.	295 00
1er " 31 "	S. W. Bucknam, amende imposée le 21 juin.	40 00	1er " 31 déc.	Frais de bureau—loyer, combustible, éclairage, etc.	327 70
			31 décembre	Solde au crédit de la commission de pilotage.	1,016 50
		11,380 50			11,380 50

EDGAR CROW BAKER,

Secrétaire-trésorier.

Approuvé et certifié exact,

R. P. RICHET,	} Commissaires.
ROBT. WARD,	
THOS. B. HALL,	

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 30.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE HARVEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HARVEY, N.-B., 15 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que M. Harding Bishop, âgé de 69 ans, a obtenu le permis de servir en quantité de pilote dans les eaux de ce district.

Les taux de pilotage sont de 50 centins à \$1 par pied, selon la distance. Il a été reçu des navires anglais pour pilotage seulement, \$100; des navires étrangers pour pilotage seulement, \$20; les commissaires ont perçu pour permis, \$5—somme qui a été dépensée pour l'impression des règlements, la préparation des documents, les frais de port, etc.

Le pilote a reçu tous les droits de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. A. COONAN,
Membre de la commission de pilotage.

ANNEXE N^o 31.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE RICHIBOUCTOU,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

RICHIBOUCTOU, N.-B., 31 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 10 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés de pilotage de ce port pour l'année 1894.

Comme il n'existe pas de fonds de pilotage, il est permis à chaque pilote de percevoir ses propres frais de pilotage.

Veillez aussi noter que les relevés ne comprennent point les goélettes et autres navires qui ne sont pas soumis au paiement des taux de pilotage.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. J. SMITH,
Secrétaire.

COMMISSION DE PILOTAGE,
RICHIBOUCTOU, N.-B., 31 janvier 1894.

RELEVÉS de pilotage pour le district de Richibouctou pendant l'année 1894.

PILOTES AYANT DES PERMIS.

Nom.	N ^o du permis.	Age.	Service à faire d'après le permis.
William Irving.....	1	59	} Piloter tout navire dans le district de pilotage de Richibouctou.
James W. Long.....	2	50	
Henry D. Irving.....	3	47	
Wm. H. Long.....	4	43	
Albert Long.....	5	43	
John Curwin.....	6	46	

TAUX DU PILOTAGE.

	\$	c.
A l'entrée ou à la sortie, par pied.....	1	50
Déplacement de tout navire ou bâtiment et sa mise en strété au mouillage :—		
Navires n'excédant pas 100 tonneaux.....	1	50
" de plus de 100 tonneaux, mais n'excédant pas 200 tonneaux.....	2	00
" de plus de 200 tonneaux, mais n'excédant pas 300 tonneaux.....	3	00
Tous navires de plus de 300 tonneaux.....	4	00
Navires à l'entrée ou à la sortie au port de Richibouctou :—		
Anglais et coloniaux.....	4	navires. Tonnage.
Etrangers.....	8	" "
Total des navires.....	12	Total du tonnage
		3,156
		2,159
		5,315

Inspection des bateaux à vapeur.

Il sera fourni au besoin une liste des goélettes et autres embarcations faisant le cabotage soumis au paiement des taux de péage et qui ne se trouve pas dans le présent rapport.

MONTANTS PERÇUS PAR LES PILOTES.

	\$	c.
Des navires anglais et coloniaux.....	144	00
Des navires étrangers.....	288	00
	432	00

Comme il n'y a pas de fonds de pilotage il est permis à chaque pilote de percevoir ses propres frais de pilotage.

Les commissaires ont reçu l'année dernière un montant de \$6.00, pour le renouvellement de six permis à \$1.00 chaque.

Le tout respectueusement soumis,

WM. J. SMITH,
Secrétaire.

ANNEXE N^o 32.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BADDECK, POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BADDECK, 31 janvier 1895.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Les commissaires du pilotage des lacs du Bras-d'Or pour l'année 1894 ont l'honneur de vous faire le rapport suivant :

Le nombre total des pilotes porteurs de permis était de huit; leurs noms, lieux de résidence et âges sont comme suit : -

	Ans.
George McKay, Baddeck.....	42
Joseph Fader, Englishtown.....	41
Donald McLeod, Sainte-Anne Glen.....	62
Archy Livingston, Grand Bras-d'Or.....	45
Daniel Campbell, Ile-aux-Oiseaux.....	30
Kenneth McAulay, Table.....	39
Rory Morrison, Baddeck.....	63
Alex. Fraser, Boularderie.....	50

Le montant reçu pour honoraires de permis a été de \$22.50.

Il a été perçu des droits de pilotage au montant de \$414 comme suit:—

Des navires anglais.....	\$ 97 00
“ étrangers.....	317 00
Total.....	<u>414 00</u>

Aucun montant que les droits de pilotage n'a été perçu pour quelque autre service.

La commission désire ajouter que le montant reçu par elle des pilotes pour les permis ou renouvellements de ces permis n'a pas suffi pour faire face aux dépenses de voyages et autres des commissaires, l'un d'eux demeurant à l'entrée du Grand Bras-d'Or, à environ trente milles de Baddeck.

Le tout respectueusement soumis,

T. S. McLEAN,

Président de la commission de pilotage des lacs du Bras-d'Or.

ANNEXE N° 33.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA BAIE-VERTE
ET DE PORT-ELGIN, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉC. 1894.

BAIE-VERTE, N.-B., 31 décembre 1894.

Relevés de pilotage pour le district de pilotage de la Baie-Verte et de Port-Elgin,
Nouveau-Brunswick, pendant l'année 1894.

George Lawrence, pilote, âgé de 54 ans, a perçu.....	\$400 00
Jared S. Silliker " 72 "	51 00
S. Waldo Welling " 26 "	12 00
Total perçu.....	<hr/> \$463 00

EDWARD C. GOODEN,
GODFREY SIDDALL,
HAZEN CAPP,

Commissaires de pilotage de la Baie-Verte et de Port-Elgin.

ANNEXE N^o 34.RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE TATAMAGAUCHE
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

TÊTE-À-GAUCHE, 15 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Les commissaires du pilotage pour les ports de Brûlé et de Tatamagauche ont l'honneur de faire rapport comme suit :—

Il n'a pas été délivré de permis pour le pilotage dans les ports de Tatamagauche et de Brûlé au cours de la dernière année, 1894.

Personne n'a demandé de permis; aucun permis n'a donc été délivré.

P. MILLAR,
Secrétaire de la commission.

ANNEXE N° 35.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, 8 juin 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre de la commission du havre, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant la charge de gardien du port, 45 Victoria, ch. 45, les documents suivants:—

1. Le rapport du gardien de port pour l'année 1894.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1894.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien de port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

Au président et aux membres
du Conseil des Examineurs du bureau
du gardien de port.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations de ce bureau, avec l'état des recettes et des dépenses pour l'année dernière.

La navigation s'est ouverte par l'arrivée de la Méditerranée du steamer *Phoenix* avec un chargement de fruits à 9 a.m., le 27 avril, et elle s'est fermée par le départ pour la mer du steamer *Storm King* le 24 novembre.

Le premier voilier arrivé a été le brigantin *Gertrude* venant des Barbades, et le premier navire qui a pénétré dans le golfe par le détroit de Belle-Isle, le 21 juin, a été le steamer *Memphis*.

Trois cent soixante-onze navires de tous genres, d'outremer, ou se rendant à l'étranger, ont été inscrits à ce bureau, ils avaient un tonnage collectif de 759,135 tonneaux—soit une diminution de 62 navires et de 77,796 tonneaux comparativement à l'année dernière.

A la suite des enquêtes faites par les assureurs et compagnies d'assurances du port on a soulevé la question de la juridiction de ce bureau sur les navires prenant des chargements à destination des ports du golfe Saint-Laurent et de Saint-Jean, Terre-Neuve, et le sous-ministre de la marine et des pêcheries, par sa lettre du 14 juin, attire l'attention du gardien du port sur les articles 14 et 16 de l'acte concernant le gardien du port de Montréal, lui enjoignant d'appliquer la loi dans toute son étendue à tous les navires prenant des chargements au port de Montréal pour quelque port hors des limites de la navigation intérieure. Depuis cette date il est parti pour les ports des provinces maritimes :

114 steamers de.....	101,292 tonneaux.
15 voiliers de.....	1,360 “

Total, 129 navires.

Total, 102,652 “

Je n'ai pas à faire rapport de désastres sérieux, si j'en excepte l'échouement du steamer *Amarynthia* sur le côté sud du chenal près de l'île Sainte-Hélène. Le bâtiment a subi des avaries considérables et il a fallu décharger ici sa cargaison, puis le conduire à Québec pour le réparer. Il est ensuite revenu à ce port reprendre son chargement.

A ce sujet j'attirerai de nouveau l'attention des membres de la commission du havre sur la nécessité de travailler sans retard avec énergie pour construire dans le port un bassin de radoub à l'usage des plus grands vapeurs océaniques. Ce serait le moyen d'augmenter la prospérité du port.

Les expéditions de grain ont diminué cette année d'une façon extraordinaire, il n'est parti que 8,869,743 boisseaux, contre 22,565,748 en 1893; c'est une diminution de 13,696,005, et pour le maïs seul cette diminution a été de 7,729,368 boisseaux.

Les expéditions de différentes espèces pendant la dernière saison ont été comme suit:

Augmentation, 1894.	1893.	Articles.	1894.	Diminution, 1894.
.....	7,461,017	..... Blé..... boiss.	5,494,398	1,966,619
.....	1,898,289	..... Pois..... "	1,157,728	740,561
.....	310,110	..... Orge..... "	54,403	255,717
.....	3,062,052	..... Avoine..... "	58,302	3,003,750
.....	9,834,280	..... Maïs..... "	2,104,912	7,729,368
.....	57,646	..... Foin..... ton'x.	22,212	35,434
.....	3,185	..... Tourteaux de lin..... "	2,142	1,043
.....	5,175	..... Phosphate..... "	3,099	2,076
.....	3,208	..... Bois de service..... "	2,182	1,026
77,443	647,484	..... Farine..... brls.	724,927	.....
133	1,114	..... Cendre..... "	1,247	.....
212,336	59,808	..... Pommes..... "	272,144	.....
14,231	98,774	..... Divers..... ton'x.	113,005	.....
25	18	..... Houblon..... "	43	.....
233	1,999	..... Minéraux..... "	2,232	.....
57,512,050	132,097,979	..... Bois de service..... "	189,610,029	.....
7,996	83,045	..... Bêtes à cornes et chevaux. têtes.	91,041	.....
133,483	3,764	..... Moutons..... "	137,247	.....

ÉTAT des arrivages.

1894.			1893.	
Nombre.	Tonneaux.		Nombre.	Tonneaux.
349	744,292	..... Steamers.....	410	821,289
3	4,324	..... Navires.....	3	4,014
14	9,603	..... Barques.....	12	9,745
5	916	..... Bricks et goélettes.....	8	1,883
371	759,135	..... Totaux.....	433	836,931

Diminution de 62 navires et de 77,796 tonneaux.

Inspection des bateaux à vapeur.

CONGÉS pour les ports des provinces maritimes.

	Nombre.	Tonneaux.
Vapeurs.....	114	101,292
Bricks et goélettes.....	15	1,360
Total.....	129	102,652

Les recettes de ce bureau pendant l'année dernière ont été de \$9,679.37, contre \$9,035.49 en 1893, une augmentation de \$641.88. La diminution du tonnage a été plus que compensée par l'augmentation des expéditions de farine, pommes, bois de service, bétail et divers qui ont remplacé les expéditions de grain en moins. Le gardien de port n'a pas d'honoraires à percevoir sur le grain.

Je demeure, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

ARCHIBALD REID,

Gardien de port.

Approuvé par le conseil des examinateurs,

ROBERT REFORD,

Président.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT
 ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Av.

1893.	1894.	1894.	1894.	1894.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
31 déc...	31 déc...	31 déc...	31 déc...	31 déc...			
Solde, argent à la banque	Argent à la disposition du gardien de port, argent, \$190.36; chèque du trésorier de la chambre de commerce, \$1,182.19.	3,182 42					2,000 00
	Compte indéterminé	1,372 55					1,500 00
		35 73	4,590 70				1,125 00
							1,400 00
							580 00
							79 00
							300 00
							200 00
							200 00
							100 00
							1,000 00
							523 28
							29 77
							115 90
							30 25
							18 12
							60 00
							9,261 32
							16 39
							25 60
							5,864 70
							1,753 68
							7,060 37
							16,921 69
							7,060 37
							16,921 69

Appointements, etc.—
 Archibald Reid, gardien de port.....
 J. A. Vibert, sous-gardien de port.....
 Alex. T. Creighton, sous-gardien de port.....
 W. J. Anderson, teneur de livres.....
 E. J. Hunt, commis.....
 Geo. Hayes, garçons.....
 Allocation de retraite—
 Archibald Reid, gardien de port.....
 J. A. Vibert, sous-gardien de port.....
 A. T. Creighton, sous-gardien de port.....
 W. J. Anderson, teneur de livres.....
 Chambre de commerce, dep. du secrétariat.....
 Loyers, taxes, combustible, téléphones, etc.....
 Registre de Lloyd, etc.....
 Livres, impressions et papeterie.....
 Louage de voitures.....
 Diverses dépenses.....
 Alf. W. Hadrill, auditeur.....
 Comptes non réglés de 1893.....
 " " 1894.....
 Solde, argent en banque.....
 Solde en mains du gardien de port, argent, \$253.68; chèque du trésorier de la chambre de commerce, \$1,500.....

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

E. et O. E.
 ALF. W. HADRILL, *auditeur.*
 MONTRÉAL, 4 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 36.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

A. M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai dûment reçu et pris note de votre estimée du 26 courant. Je vous transmets aujourd'hui sous ce pli la copie d'un rapport et d'un état des opérations du bureau pour l'année qui finit. Ce rapport parle également des différents naufrages et accidents arrivés pendant l'année 1894, dans ces endroits du golfe et du fleuve Saint-Laurent non soumis aux règlements du gardien de port, mais dont j'ai eu à m'occuper plus ou moins en ma qualité particulière d'architecte naval ou sous-agent des clubs d'assurances norvégiens.

Le tout respectueusement soumis,
Votre obéissant serviteur,

W. SIMONS,
Gardien de port.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
QUÉBEC, 31 décembre 1894.

M. JOHN HARDIE,
Faisant fonction du sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 20 des règlements, j'ai l'honneur de vous transmettre copie du rapport annuel des opérations de ce bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1894, comme suit :—

Soixante-trois steamers ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain à Montréal.

Quatre steamers et treize voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Un steamer et un voilier ont été inspectés après un abordage.

Six steamers ont été inspectés après échouage.

Un voilier échoué à Bersimis a été inspecté et condamné.

Deux steamers et trois voiliers ont été inspectés pour évaluation.

Un steamer et trois voiliers ont été inspectés pour connaître leur navigabilité.

Un steamer a été inspecté pendant qu'il subissait de légères réparations.

Un steamer a été inspecté par suite d'avarie à l'un de ses réservoirs.

Un steamer a été inspecté par suite d'avarie à son arbre de couche.

Il a été délivré trois copies des rapports au sujet de cargaisons avariées, à la demande des propriétaires de ces cargaisons.

Les recettes et dépenses du bureau ont été comme suit :—

Recettes provenant de toutes sources.....	\$ 918 50
Dépenses du bureau.....	318 50

Solde, revenu net	<u>\$ 600 00</u>
-------------------------	------------------

A part cela, plusieurs navires, avariés par échouage ou autrement, qui ne tombaient pas sous le coup des règlements du gardien de port, ont été radoubés ou condamnés après inspection :

La barque norvégienne *Fortuna*, échouée sur l'île (*Flat*) Plate, Détroit de Belle-Isle, a été remise à flot et a continué son voyage à destination de la Grande-Bretagne.

La barque norvégienne *Courant*, légèrement avariée dans un abordage, a été radoubée après inspection.

Le navire norvégien *America*, échoué sur la grève de Beauport, a été inspecté et a continué son voyage.

La barque norvégienne *Capella*, échouée sur l'île d'Anticosti, s'est rendue à Québec, fut radoubée et a continué son voyage.

La barque norvégienne *Columbia* s'est totalement perdue sur l'île d'Anticosti.

La barque norvégienne *Savannah*, en prenant un chargement à Métis, fit une voie d'eau; elle fut radoubée après inspection et continua son voyage.

La barque norvégienne *Magdela*, échouée dans le fleuve Saint-Laurent en se rendant à Tadousac, a été inspectée et continua son voyage.

La barque norvégienne *Atlas*, avariée dans un abordage, a été inspectée.

La barque norvégienne *Palermo*, avariée dans un coup de vent sur mer, a été inspectée.

La barque norvégienne *Belos*, ex Hugh Cann, poussée sur le rivage à Bersimis, a été inspectée et condamnée.

Le tout respectueusement soumis par votre humble et obéissant serviteur,

W. SIMONS,

Gardien de port.

ANNEXE N^o 37.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE RIMOUSKI, POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

RIMOUSKI, 6 décembre 1894.

A l'honorable

Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que je n'ai pas inspecté de navires ni reçu de droits pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ELZÉAR HEPPEL,
Gardien de port

ANNEXE N^o 38.RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'ANNAPOLIS, N.-E., POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

ANNAPOLIS, 31 décembre 1894.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport des opérations de ce bureau pendant la dernière année.

Le 8 février j'ai inspecté un voilier.

Droits perçus.....	\$ 18
Payé aux aides.....	10
	<hr/>
Montant net.....	\$ 8

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SIMON RILEY,
Gardien de port.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 39.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HALIFAX, N.-E., 4 janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai fait, dans le cours de l'année, l'inspection de vingt-deux steamers et six voiliers qui étaient arrivés avariés.

L'on a en partie radoubé temporairement les steamers *Sapphire*, *Ramlch*, *Madura* et *City of Lincoln* pour les mettre en état de tenir la mer et de transporter des chargements en Grande-Bretagne, où on les réparera d'une façon durable. Le *Sapphire*, qui avait été avarié par la glace dans un voyage de Cardiff à ce port, et le *Ramlch*, qui s'était échoué au Cap-Breton, s'en furent au Cap-Breton et y prirent des chargements de houille pour Montréal. Ces deux navires ont ensuite chargé du bois sur le Saint-Laurent et sont partis pour la Grande-Bretagne, où ils sont parvenus sans accidents. Le *Madura* qui avait été avarié par la glace dans un voyage de Londres à ce port, a pris un chargement général pour Londres et s'est rendu à destination sans accidents. Les écoutilles du *City of Lincoln* ont été brisées, son pont avarié, etc., dans un voyage d'Anvers à ce port et à Boston, Mass., et il s'est réfugié à Saint-Jean, Terre-neuve, pour y être temporairement radoubé. Après avoir été réparé ici le navire est parti avec le reste de son chargement pour Boston, puis de là s'est rendu à Saint-Jean, N.-B., où il est maintenant à prendre un chargement de madrier et de bois de service pour un port de la Grande-Bretagne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., du 1^{er} janvier au 31 décembre 1894.

Dt.	\$	c.	Av.	\$	c.
Montant des droits perçus.....	2,239	86	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,179	76
			Somme revenant au gardien de port ...	1,060	10
	2,239	86		2,239	86

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1894.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

ANNEXE N^o 40RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 14 janvier 1895.M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit:—

Dans le cours de la dernière saison j'ai inspecté 13 voiliers et 11 navires à vapeur.

Le plus grand nombre de ces bâtiments étaient arrivés avec des avaries et ont subi des réparations considérables dans ce port.

Droits perçus.....	\$ 419 00
Aides.....	120 00
	<hr/>
Soldes.....	\$ 299 00
Dépenses de bureau.....	60 00
	<hr/>
Recettes nettes du bureau.....	<u>\$ 239 00</u>

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DANIEL McKAY.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 41.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Pictou, N.-E., 2 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel
pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Honoraires reçus pour dix inspections.....	\$ 100 00
Moins payé à des aides	\$30 00
Dépenses de bureau	10 00
	<u>40 00</u>
Recettes nettes.....	<u><u>\$ 60 00</u></u>

Respectueusement soumis.

DANIEL McDONALD.

Assermenté devant moi, à Pictou, }
ce 2 janvier, A.D. 1895.

R. W. OLIVER, J.P.

Dans et pour le comté de Pictou.

ANNEXE N^o 42.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-HASTINGS, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-HASTINGS, C.-B., 26 juin 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de date récente relativement à mon rapport, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas eu à remplir de fonctions en ma qualité de gardien de port dans le cours de l'an dernier.

Votre obéissant serviteur,

HUGH McMILLAN.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 43.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-HAWKESBURY, N.-E.,
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-HAWKESBURY, N.-E., 31 décembre 1894.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport ainsi qu'un état des recettes et dépenses du bureau pour l'année terminée le 31 décembre 1894. J'ai moi-même inspecté sept navires arrivés ici avec des avaries. D'autres navires ont également entré dans le port pour réparer des avaries, mais n'ont pas requis mes services. La goélette *Walsh*, avariée dans une tempête au large de Canso, dans son voyage de Bathurst, N.-B., à destination de Vinyard-Haven, avec un chargement de lattes, que j'ai inspectée le 25 octobre, n'a pas été radoubée, et se trouve encore avec son chargement à Port-Hawkesbury.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur;

D. W. HENESSY.
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port de Port-Hawkesbury, pendant
l'année terminée le 31 décembre 1894.

1894.	Recettes.	\$ c.	Dépenses.	\$ c.
26 juin. . .	Deux inspections de la goélette "Union"	18 00	Payé aux aides.	5 00
6 juillet. .	" " " " "W. H. Watters"	23 00	" " " " " " " "	10 00
18 octobre.	Une " " " " "Minnie"	5 50	.....	.....
25 " " "	" " " " "E. Walsh" . . . . .	.....	Moins droits réservés	.....
19 nov. . . .	Deux " évaluat. de la "Thezia" (ex. de la copie)	43 00	.....	.....
20 " " " "	Inspection des écouteilles de la goél. "Harvest Home"	2 50	.....	.....
25 " " " "	" " de la goélette "Jane"	13 00	.....	.....
		105 00		25 00
	Payé aux aides.	40 00		
		65 00		

J'atteste que ce qui précède est un état exact et fidèle des recettes et dépenses de tous les deniers que j'ai reçus du bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

LISTE des navires arrivés avec des avaries et inspectés par le gardien de port, Port-Hawkesbury, en 1894.

Date.	Nom du navire.	Gréement.	Point de départ.	Destination.	Port d'enregistrement.	Description de la cargaison.	Nom du capitaine.	Observations.
1894.								
28 juin...	Union.....	Goëlette..	Cap-Canso.....	Voyage de pêche.	Lunenburg, N.-E.	Approvisionnement de pêche	Smeltzer.....	Avariée par échouement à ou près du Cap-Canso, N.-E., a été réparée à Port-Hawkesbury, et est répartie pour sa destination en bon état.
6 juillet.	W. H. Walters..	"	Canso, N.-E.....	"	"	"	Amos Walters..	Echouée près de Canso, N.-E., a été radoubée ici sur le chemin de fer Maritime, et a continué son voyage.
18 octobre.	Minnie ..	"	Chenal, Terren..	Ballast, I.P.-E..	Saint-Jean, Terr	Ballast.....	George Bragg...	Avariée par une tempête dans un voyage de Channel, Terrenuve, à l'Ile du Prince-Edouard; elle a été recalfatée sur le ch. de fer maritime du Déroit de Canso et est partie d'ici en bon état.
25 "	E. Walsh.....	"	Bathurst, N.-E..	Vinyard-Haven.	Saint-Jean, N.-B.	Lattes.....	Alex. Currie....	Avariée par la tempête et faisant eau de toutes parts; revenue à ce port; déclarée incapable de tenir la mer après inspect.; est encore ici avec son chargem. à bord.
19 nov....	Kezia.....	"	Boston, via Petit De Grât.	Ile du P.-E.....	Lunenburg, N.-E.	Kros ne.....	Silvester Landry	S'est échouée à Petit-de-Grât, comté de Richmond, avec une cargaison de kerosine; s'est considérablement avariée; touchée à Hawkesbury; radoubée, puis a pris à Sydney un ch. de houil. p. Halifax.
20 "	Harvest-home..	"	Ile du P.-E.....	P'tite-Baie-Glac.	Charlottetown..	Avoine et pomes de terre.	Cedyeau.....	Inspection des écoutes; n'a vendu que sa cargaison ici.
26 "	Jane.....	"	"	Saint-Jean, Terr.	St-Jean, Terren.	"	Law. Chassman..	A touché à l'entrée est du détroit de Canso; n'a été que légèrement avariée; a été radoubée ici.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1894.

ANNEXE N° 44.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-MULGRAVE, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-MULGRAVE, N.-E., janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1894, ainsi qu'un état des recettes et dépenses pour la même période.

J'ai fait l'inspection de deux petites goélettes,—l'une, l'*Ocean Bride*, coulée à fond entre la pointe de Sable et Red-Head, à l'entrée du détroit de Canso, et l'autre, le *Mariano*, de Terre-neuve, échouée à la pointe de Sable dont il est question plus haut. J'ai condamné les deux navires.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. B. HARDLEY,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien du port de Port-Mulgrave, N.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Dr.	\$ c.	Av.	\$ c.
Montant de droits perçus.....	31 00	Payé aux aides et dépenses.....	18 00
		Montant revenant au gardien de port.....	13 00
	31 00		31 00

Je certifie par les présentes que ce qui précède est un état fidèle et exact de s recettes et dépenses du bureau de Port-Mulgrave pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

GEO. B. HADLEY,
Gardien de port.

ANNEXE N^o 45.RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,

SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1894.

L'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations du
bureau du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, pour l'année expirant aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN LOURAY,

Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, du 31 décembre
1893 au 31 décembre 1894.

	\$	c.		\$	c.
Insp. de steamers pour soutes à charbon....	208	00	Payé aux aides.....		
Inspection de trois steamers avariés.....	24	00	Loyer du bureau et papeterie.....		92 00
Inspection d'un navire à voiles.....	2	50	Somme revenant au gardien de port.....		142 50
	234	50			234 50

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et fidèle.

JOHN LOURAY,

Gardien de port.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 46.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE YARMOUTH, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. W^M SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire mon rapport pour l'année terminée le
31 décembre 1894.

Dix fois j'ai été appelé à inspecter des navires arrivant à Yarmouth avariés et
dans la détresse.

Honoraires reçus.....	\$117 00
Aide	40 00
	<hr/>
Recettes nettes	<u>\$ 77 00</u>

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

EBEN SCOTT,
Gardien de port.

Je déclare solennellement que ce qui précède est à tous égards un état fidèle
et exact.

EBEN SCOTT.

Déclaration faite en ma présence ce douzième jour de février 1895.

GEO. R. SMITH,
J. P. pour le comté de Yarmouth.

ANNEXE N^o 47.RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CHATHAM, N.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CHATHAM, N.-B., 31 décembre 1894.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des inspections que j'ai faites à ce port dans le cours de la saison.

9 novembre.—Le steamer *Wyllo Van*, échoué à Robicheau Flats, a dû décharger environ 350 tonnes de sa cargaison avant d'être remis à flot. Il était sous les soins d'un pilote dont le certificat a été annulé pour une année à raison de négligence. Le navire n'était pas avarié. Ai attesté qu'il pouvait tenir la mer.

9 novembre.—Inspecté la barque italienne *Elvira*, de Genève. Certifié qu'elle pouvait tenir la mer.

H. A. MUIRHEAD,
Gardien de port, Chatham, N.-B.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port de Chatham, N.-B., pendant
l'année terminée le 31 décembre 1884.

	\$ c.
Reçu pour inspections	15 00
Payé à l'inspecteur.....	5 00
	10 00

H. A. MUIRHEAD,
Gardien de port.

CHATHAM, N.-B., 31 décembre 1894.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 48.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SOUTH-BAR, C.-B., POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SOUTH-BAR, 3 janvier 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des opérations de ce bureau pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Inspection de douze steamers à \$5.00.....	\$60 00
Certificats à " " 3.00.....	36 00
	<hr/>
	\$96 00

Je demeure,
Votre obéissant serviteur,

Y. H. BARRINGTON,
Gardien de port.

ANNEXE N^o 49.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HILLSBOROUGH, N.-E., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HILLSBOROUGH, COMTÉ D'ALBERT, 22 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 11 courant et en ai pris note.

Je n'ai rien de spécial à rapporter, car je n'ai pas eu à remplir mes fonctions de
gardien de port. Aucun désastre n'a eu lieu pendant l'année 1894.

Respectueusement à vous,

MALCOLM CARLISLE.

ANNEXE N^o 50.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CAP-HOPEWELL, N.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CAP-HOPEWELL, 17 janvier 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des inspections de navires que j'ai faites pendant l'année qui vient de finir.

Trois inspections de la barque *Queen of the Fleet*, un certificat de navigabilité, et la surveillance générale des réparations faites à cette barque, échouée à la rivière aux Pommes dans son voyage à Liverpool, G.-B., de Hopewell, ont rapporté \$24.

H. J. BENNET,
Gardien de port.

ANNEXE N^o 51.RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONCTON, N.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONCTON, 17 octobre 1894.

Inspection d'une quantité de soude et de sel endommagés de la barque *Queen of the Fleet*, débarqués à ce port. Les marchandises avariées ont été vendues à l'encan pour le compte des intéressés.

Les marchandises étaient consignées à F. P. Reid et Cie.

Droits d'inspection.....	\$ 4 00
Dépenses.....	Nil.

Je certifie par les présentes que ce qui précède est un état exact des affaires faites, en ma qualité de gardien du port de Moncton pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

JAMES HAMILTON,
Gardien de port.

T. C. HENDERSON, *J. P.*
MONCTON, N.-B., 9 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N^o 52.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE NEWCASTLE, N.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NEWCASTLE, N.-B., 15 janvier 1895.

Au département de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

J'ai l'honneur de vous informer que l'on n'a pas eu l'occasion de requérir mes services en qualité de gardien du port pendant la saison de 1894.

Respectueusement à vous,

JOHN FERGUSON,
Gardien de port.

ANNEXE N° 53.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
RICHIBOUCTOU, N.-B., 26 janvier 1895.A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli mon rapport pour
l'année terminée le 31 décembre 1894.

Montant reçu pour deux inspections.....	\$47 00
Payé aux inspecteurs..... ..	\$20 00
Dépenses de bureau..... ..	8 00
	<hr/>
	28 00
Chiffre net.....	<hr/>
	\$19 00

Respectueusement à vous,
WM. H. McLEOD,
Gardien de port.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 54.

RAPPORT du gardien de port de Saint-André, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.		Somme.
		\$ c.
9 janvier	Inspection des écoutilles et avaries, goélette <i>Catherine E. Bery</i>	4 50
3 février	" " " " <i>Stephen Bennett</i>	4 50
27 "	" " " " <i>Abbie K. Bently</i>	2 50
27 avril.....	" " " " <i>Rebecca W. Huddell</i>	2 50
5 novembre..	" " " " <i>Lady Ellen</i>	1 50
17 " ..	" " " " <i>Albert Pharo</i>	5 00
		\$20 50

JOHN WREN,
Gardien de port.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 3 janvier 1895.

Attesté devant moi à Saint-André, N.-B., ce 3^e jour de janvier 1895.

J. S. MALONEY, *J.P.*

ANNEXE N° 55.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31
DÉCEMBRE 1894.

SHÉDIAC, 4 février 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les seuls accidents qui ont nécessité les services du gardien de port pendant l'année 1894 sont arrivés aux barques *Liberta* et *Hanna*, toutes deux de Norvège. La première avait été légèrement avariée par la glace en arrivant dans le golfe au commencement du printemps. La dernière s'est échouée et est demeurée échouée plusieurs heures en quittant le port. Ni l'une ni l'autre n'avaient subi de dommages graves, et les capitaines n'ont demandé l'inspection que par mesure de précaution et pour s'épargner des ennuis dans la traversée. Les droits dans chaque cas ont été de \$18 et les paiements aux aides de \$10; les droits nets sont de \$16.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES HARPER,
Gardien de port.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 56.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 31 décembre 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport des opérations du bureau pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. P. WELSH,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port, Ile du Prince-Edouard, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.	Recettes.	Somme.	Date.	Recettes.	Somme.
1894.		\$ c.	1894.		\$ c.
31 déc..	Droits perçus sur bâtiments		31 déc..	Dépenses de bureau.....	21 50
	chargés de grain.....	139 00		Commission aux aides....	70 00
	Inspection d'écoutes....	3 00		Solde.....	156 50
	Marchandises avariées...	38 00			
	Autres inspections.....	68 00			
		\$ 248 00			\$ 248 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

H. P. WELSH,
Gardien de port.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 31 décembre 1894.

ANNEXE N^o 57.RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE BURRARD-INLET, C-B, POUR
L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Date.		Honoraires.
1894.		\$ c.
2 janv.	Inspecté les écoutes du navire anglais <i>Dunboyme</i> (capitaine Niel), que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
11 "	Inspection supplémentaire. J'ai été appelé à inspecter une partie de la cargaison avariée du navire <i>Dunboyme</i> , Niel, capitaine, venant de Londres avec une cargaison générale, et à découvrir la cause du dommage. J'ai découvert que les barils d'huile avaient beaucoup coulé, ce que j'attribuai au peu de solidité du fond des colis, tous se trouvant plus ou moins déjetés ou brisés. Le navire avait été bien arrimé et fardé, et l'on avait pris le plus grand soin de n'avoir que la pression nécessaire pour assujettir convenablement la cargaison d'huile. Le bâtiment, je crois, n'est pas responsable de ces avaries, sauf d'un baril marqué C. P. C. K. 166, défoncé en le maniant. Je conseillerais aux consignataires de se faire expédier leur huile dans un si long voyage dans des caisses en forme de tambours, car par suite de la chaleur de la cale les barils sont exposés à couler et à se déjeter s'ils ne sont pas très forts.	5 00
18 "	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of Japan</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
9 février. .	Inspecté les écoutes du navire anglais <i>British General</i> (capitaine Tullock) venant de Java, et j'ai trouvé qu'elles étaient convenablement couv. et en bon état.	5 00
14 " ..	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of China</i> , que j'ai trouvées en bon état et convenablement couvertes.	10 00
14 mars	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of India</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
21 "	Inspection supplémentaire. On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du C.P. ss. C. steamer <i>Empress of India</i> , dans son voyage de Yokohama à ce port et de découvrir la cause des dommages. J'inclus une listée des marchandises endommagées par l'eau, un des joints du tuyau se raccordant au conduit principal ayant coulé, ce qui a été évidemment causé par la pression de la cargaison lors du violent roulis du bateau. La cargaison avait été bien fardée et recouverte de paillasons, et l'arrimage avait été fait avec le plus grand soin. Le navire n'est pas responsable, car le dommage a été causé par la tempête dans le voyage; je conseillerais cependant que l'on déplace le réchauffeur quand il ne sert pas, car il est placé au centre du navire dans un endroit où à raison de la pesante cargaison qui l'entoure on ne peut le protéger, et qu'on est ainsi exposé à la répétition des mêmes avaries.	15 00
11 avril.	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of Japan</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
3 mai	Inspecté les écoutes du navire <i>Astoria</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
3 "	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of China</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
27 "	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of India</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
13 juin.	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of Japan</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
16 "	Inspection supplémentaire. On m'a demandé d'inspecter une quantité de riz avarié, contenu dans des sacs à bord du navire anglais <i>Arowa</i> , à son arrivée à Vancouver, et de découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de barils d'huile avaient été arrimés sur le faux-pont d'arrière, ces barils étaient en mauvais état et coulaient, c'étaient de vieux barils refonçés et qui étaient impropres à cet usage. L'huile ayant coulé à travers le pont avait endommagé le riz placé dans la cale au-dessous. Ce pont est censé être à l'épreuve de l'eau. Les barils avaient été bien arrimés et fardés, et les expéditeurs sont, je crois, à blâmer pour ce dommage, parce qu'ils n'avaient pas de barils ou caissons convenables pour empêcher cette fuite de l'huile, mettant par là en péril toute la cargaison dans le voisinage. Le navire n'est pas responsable, je crois, car la cale d'en bas était pleine avant de prendre l'huile.	15 00

Inspection des bateaux à vapeur.

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Suite.*

Date.		Honoraires.
1894.		\$ c.
3 juillet...	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of China</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
4 "	Inspecté les écoutilles du navire anglais <i>Ballachulish</i> , capitaine Goudy, venant de Java avec une cargaison de sucre. Je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
29 "	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of India</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
4 août.	Inspecté les écoutilles du navire anglais <i>Clan Robertson</i> , capitaine Lane, venant de Hiogo, Japon. Je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
20 "	Inspecté les écoutilles du navire anglais <i>Empress of Japan</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
5 sept.	Inspecté les écoutilles du navire allemand <i>Henriette</i> , capitaine Seeman; je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
5 "	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter la cargaison avariée du navire allemand <i>Henriette</i> , capitaine Seeman, venant de Yokohama, et de faire rapport. J'ai trouvé qu'une certaine quantité de caisses de thé avaient été tachées, étaient humides et moisis plus ou moins, par suite de l'humidité de la cale inférieure du navire. Le bâtiment avait été bien arrimé et taché, ainsi que muni de paillasons en la manière ordinaire pour ces cargaisons; il n'était pas responsable, je crois, du dommage, qui était inévitable avec des écoutilles fermées. Je conseillerais d'expédier aussitôt que possible à destination les caisses avariées, pour éviter tout autre dommage aux intéressés. J'annexe une liste complète des marchandises avariées, ainsi que les marques et numéros.	15 00
7 "	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of China</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
3 octobre ..	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of India</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
3 " ..	Inspection supplémentaire.—Appelé à inspecter une partie de la cargaison du steamer <i>Empress of India</i> , venant de Kokohama, et à découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de caisses de thé avaient été plus ou moins avariées par l'humidité dans la cale principale du navire en arrière de la galiote des écoutilles, ce qui indique qu'il doit y avoir une fuite près du coin des cabines sur le pont; de même dans la cale inférieure près de l'endroit où l'on charge la houille, la condensation avait été considérable, ce qui avait mouillé et taché la cargaison, près de là. L'on avait pris tout le soin possible pour farder et matelasser la cargaison, et j'attribue la cause du dommage à la tempête. Comme les écoutilles étaient restées fermées, il y a eu vite condensation par suite de l'extrême chaleur qu'il faisait dans le navire, et le bâtiment n'est pas responsable de l'avarie, je crois. Je conseillerais que l'on expédie aussitôt que possible à destination la cargaison avariée, afin d'éviter toute autre perte aux intéressés.	15 00
5 " ..	Inspecté les écoutilles du navire anglais <i>Eaton Hall</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
5 " ..	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du navire anglais <i>Eaton Hall</i> , et de faire rapport. La cargaison avait été bien arrimée et fardée, et la cause du dommage, je crois, est due au défaut de coils convenables pour transporter l'huile dans les tripiques pendant un voyage aussi long. En effet, la chaleur de la cale fait sécher les barils et les fait couler. Toute l'huile expédiée à ce port dans des barils est arrivée dans le même état. Je considère que le navire n'est pas responsable du dommage, et je conseillerais aux expéditeurs d'huile d'employer des caisses en forme de tambour (en fer) au lieu de barils, pour éviter la perte.	15 00
24 " ..	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of Japan</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00
24 " ..	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer <i>Empress of Japan</i> dans son voyage de Chine et du Japon, et de faire rapport à ce sujet. Un certain nombre de ballots de soies écruës, dans le compartiment des soies en arrière, avaient été plus ou moins endommagés par l'humidité. Les ponts ne coulaient pas apparemment, mais il se peut qu'ils aient coulé dans la traversée, car le navire a essuyé de fortes tempêtes. Une certaine quantité de boîtes de thé étaient humides et tachées en arrière entre les ponts du côté de bâbord, ce qui indique que dans le violent roulis il s'est fait de l'espace entre les boîtes, ce qui a permis à l'humidité d'y pénétrer et d'avarier la cargaison dans le voisinage. Le bâtiment était bien arrimé, fardé et matelassé, et il n'est pas responsable du dommage, je crois, car ce dommage a été causé par la tempête. Je conseillerais d'expédier aussitôt que possible à destination toute la cargaison, pour éviter d'autres pertes aux intéressés.	15 00
21 nov	Inspecté les écoutilles du steamer <i>Empress of China</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	10 00

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—Fin.

Date.		Honoraires.
1894.		\$ c.
21 nov.	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer <i>Empress of China</i> , dans son dix-septième voyage de Yokohama et de Hong-Kong, et de faire rapport à ce sujet. Une certaine quantité de marchandises avaient été plus ou moins mouillées et tachées par l'eau salée à l'arrière du côté de bâbord, ce qui indiquait que la tension de ce côté avait été trop forte, les colis ayant été jetés sur le bord et avariés la cargaison dans le voisinage. L'eau s'était frayé un chemin par un boulon desserré du pont jusqu'à la cargaison au-dessous. Dans la cale principale l'eau avait coulé autour du manche à charbon, ce qui avait été causé sans doute par l'effort que le navire avait subi. C'était cependant difficile de dire où l'eau était entrée, car elle avait pénétré entre les ponts en bois et en fer, et s'était frayé un chemin au-dessous autour du manche et avait endommagé la cargaison de la cale inférieure. Je recommande que l'on exhausse le pont autour de ce manche à charbon, qu'on entoure le manche d'un collier en fer avec châssis boulonné au pont en fer et dépassant le pont en bois pour servir comme une roue d'arrêt et protéger à l'avenir la cargaison de cette partie de la cale. Le bâtiment avait été bien arrimé, fardé et matelassé, et je crois qu'il n'est pas responsable du dommage. Je conseille d'expédier à destination la cargaison avariée, pour éviter toute autre perte aux intéressés.	15 00
21 déc.	Inspecté les écoutes du steamer <i>Empress of India</i> , que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état	10 00
22 "	Inspection supplémentaire.—Appelé à inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer <i>Empress of India</i> et à découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de ballots de soie dans le compartiment des soieries étaient plus ou moins mouillés et tachés en partie par la transpiration, mais le pont avait été évidemment forcé et la quantité d'eau accumulée s'était frayé un chemin jusqu'au pont de timonerie, puis de là à la cale d'en bas, endommageant la cargaison de riz, thé et autres marchandises. Il était difficile cependant de dire par où l'eau avait pénétré, car elle avait coulé entre les ponts en bois et en fer pour arriver dans le compartiment des soieries. Je recommande que l'on examine soigneusement autour des tuyaux du lavoir à l'arrière, ainsi que le coussin du treuil du côté de tribord, car le fonctionnement du treuil aurait pu desserrer l'un des boulons. Le sabord de tribord dans la cale principale avait aussi fait eau légèrement, ce qui avait avarié quelques ballots, cela avait été causé par le violent roulis et la tension du navire pendant la traversée. Le navire avait été bien arrimé, fardé et matelassé, et j'attribue entièrement les avaries au mauvais temps du voyage; je ne crois pas qu'il soit responsable, car l'on avait pris tout le soin possible pour protéger la cargaison et la délivrer en bon état. Je conseille d'expédier aussitôt que possible à destination la cargaison avariée, afin d'éviter toute autre perte aux intéressés. Annexée à ce certificat se trouve la liste complète de la cargaison avariée.	15 00 310 00

Déclaré par serment devant moi }
 ce 6^e jour de janvier 1895. }

M. W. THAIN,
 Gardien de port.

J. SCHOFIELD, J. P.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 58.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, C.-B., 2 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et les pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport de gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année 1894.

A l'exception du dernier item le rapport est compilé d'après les données du feu le capitaine W. R. Clarke, et celles fournies par M. Frank Yorke, qui a rempli les fonctions de gardien de port pendant environ deux mois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. E. CLARKE,
Gardien de port.

COMPTE du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Classe de bâtiment.	Nom.	Service.	Somme.
			\$ c.
Barque.....	Archer.....	Inspection d'écoutes.....	5 00
".....	Thermopylæ.....	".....	5 00
".....	Archer.....	de la cargaison.....	5 00
".....	".....	".....	5 00
Navire.....	Gutenberg.....	d'écoutes.....	5 00
".....	".....	de la cargaison.....	5 00
Navire à vapeur.....	Tacoma.....	d'écoutes.....	5 00
Navire.....	Astoria.....	".....	5 00
".....	".....	de la cargaison.....	5 00
".....	".....	".....	5 00
Barque.....	Ainsdale.....	d'écoutes.....	5 00
Navire à vapeur.....	Mogul.....	".....	5 00
".....	Victoria.....	".....	5 00
Navire.....	Bennore.....	".....	5 00
".....	".....	de la cargaison.....	5 00
".....	Borrowdale.....	d'écoutes.....	5 00
".....	".....	de la cargaison.....	5 00
Navire à vapeur.....	Tacoma.....	d'écoutes.....	5 00
".....	Sikh.....	".....	5 00
Navire.....	Eaton Hall.....	".....	5 00
Navire à vapeur.....	Victoria.....	".....	5 00
Navire.....	Eaton Hall.....	de la cargaison.....	5 00
Navire à vapeur.....	Tacoma.....	d'écoutes.....	5 00
Barque.....	Ladstock.....	".....	5 00
".....	Thermopylæ.....	".....	5 00
			125 00

ANNEXE N^o 59.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE
TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NANAIMO, C.-B., 25 juin 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je n'ai pas de rapport à faire, car il ne se fait pas d'importations directes à ce port, et je n'ai pas eu encore l'occasion d'exercer mes fonctions de gardien. Aussitôt qu'il me sera donné d'agir en cette qualité, j'en ferai rapport au département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. QUENNELL,
Gardien de port.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 60.

LISTE des certificats de compétence accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant sur mer pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honnaires.	
						\$	c.
1893.							
3036	13 juillet.	James E. Blackadder	Capitaine	Wolfville, N.-E.	Halifax.	10	00
3037	13 "	William Caddell	"	Maitland, N.-E.	"	10	00
3038	13 "	Robert H. McLeod	"	Liverpool, N.-E.	"		
3039	13 "	Charles A. Hunter	"	Mount-Denson, N.-E.	"		
3040	17 "	George McKinlay	Second.	Liverpool, Angleterre.	Saint-Jean.	5	00
3041	17 "	Frederick W. Robbins	"	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth.		
3042	17 "	Judson W. Robbins	Capitaine	"	"	10	00
3043	18 août.	Samuel A. Parker	"	Walton, N.-E.	Halifax.	10	00
3044	18 "	Millidge Mailman	"	Bridgewater, N.-E.	"	10	00
3045	18 "	Jacob H. Cummings	"	Londonderry, N.-E.	"	10	00
3046	18 "	Wellesley Davison	"	Hantsport, N.-E.	"	10	00
3047	11 sept.	John Thompson	Second.	St-Jean, N.-B.	Saint-Jean.		
3048	11 "	Harry T. Boyd	Capitaine.	"	"	10	00
3049	11 "	Lemuel E. Cann	Second.	Yarmouth, N.-E.	"	5	00
3050	13 "	Stanley Morrell	"	"	Halifax.	5	00
3051	30 "	Alton H. Rafuse	"	Bridgewater, N.-E.	Saint-Jean.	5	00
3052	30 "	Charles LeB. Carter	"	Hopewell-Cape, N.-B.	"	5	00
3053	30 "	Abram J. Brown	Capitaine	St-Jean, N.-B.	"	10	00
3054	12 octobre.	George McLeod	Second.	Brooklyn, N.-E.	Halifax.	5	00
3055	12 "	George H. Hayward	"	Burlington, N.-E.	"	5	00
3056	12 "	George L. Fraser	Capitaine	Hantsport, N.-E.	"	10	00
3057	12 "	John Cunningham	Second.	"	"	5	00
3058	26 "	John Hillgrove	"	Parsboro, N.-E.	"	5	00
3059	26 "	William A. Morehouse	Capitaine	Sandy-Cove.	Saint-Jean.	10	00
3060	7 nov.	Henry C. Ellis	"	Maitland, N.-E.	Halifax.		
3061	2 déc.	Lewis C. Crowe	"	Noel, N.-E.	Saint-Jean.	10	00
3062	2 "	John Angus McDonald	Second.	Belfast, I.P.-E.	"	5	00
3063	2 "	Cutler Snow	Capitaine.	Sandy-Cove, N.-E.	"	10	00
3064	21 "	Harry Smith	Second.	Walton, N.-E.	"		
3065	21 "	Thomas E. Thurmott	"	St-Jean, N.-B.	"	5	00
1894.							
3066	13 janvier.	Edward Kennedy	Second.	Main-à-Dieu, N.-E.	Halifax.	5	00
3067	19 "	Otto Bucholz	"	Victoria, C.-B.	Victoria.	5	00
3068	1 février	William C. Landers	Capitaine	Hartford, N.-E.	Yarmouth		
3069	14 "	Edmond Corriveau	Second.	St-Paul, Qué.	Québec.	5	00
3070	14 "	Isaac Fontaine	2ème second.	St-Roch, Qué.	"	5	00
3071	14 "	John Samuel Kyffin	Capitaine	St-Jean, N.B.	Saint-Jean.	10	00
3072	19 "	George Rupert Marsters	"	Summerville, N.-E.	Halifax.	10	00
3073	19 "	Charles A. Watt	Second.	Halifax, N.-E.	"	5	00
3074	20 "	Nicholas Mosher	Capitaine	Avondale, N.-E.	"	5	00
3075	20 "	Avard Mader	2ème second.	Baie-Mahone, N.-E.	"	10	00
3076	20 "	Murray McDonald	Capitaine	Main-à-Dieu, N.-E.	"	10	00
3077	20 "	Edward R. Sterling	"	Halifax, N.-E.	"	10	00
3078	20 "	Daniel G. McKenzie	"	Pictou, N.-E.	"	5	00
3079	20 "	Freeman Slawenwhite	Second.	Mahone-Baie, N.-E.	"	10	00
3080	20 "	Edward H. Burgess	Capitaine	Cheverie, N.-E.	"	5	00
3081	27 "	William H. Whiteley	Second.	Victoria, C.-B.	Victoria.		
3082	12 mars.	Charles A. Watt	Capitaine	Halifax, N.-E.	Halifax.	10	00
3083	16 "	Ivan A. Dernier	"	Dover, N.-B.	Saint-Jean.	5	00
3084	16 "	Wm. Hector McKenzie	2ème second.	St-Jean, N.-B.	"		
3085	21 "	Edmond Larochele, jeune.	Capitaine	St-Michel Qué.	Québec.	5	
3086	21 "	Charles Octave Clovet	"	St-Michel, Qué.	"	5	
3087	21 "	Albert Boulanger	"	St-Thomas, Qué.	"	10	

LISTE des certificats de compétence accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1894.					\$ c.
3088	17 avril...	Louis Fielders.....	Capitaine.....	Hantsport, N.-E.....	Halifax.....	10 00
3089	4 mai....	James Bowman.....	Second.....	Halifax, N.-E.....	".....	5 00
3090	26 " ..	Robert A. Goudey.....	".....	Yarmouth, N.-E.....	Saint-Jean.....	5 00
3091	26 " ..	Daniel H. Andrews.....	Capitaine.....	Arcadia, N.-E.....	Yarmouth.....	10 00
3092	29 " ..	Joseph H. Blakeney.....	Second.....	Dartmouth, N.-E.....	Halifax.....	5 00
3093	13 juin..	Samuel Barbrick.....	Capitaine.....	Maitland, N.-E.....	".....	10 00
3094	13 " ..	Creighton L. Baxter.....	".....	Windsor, N.-E.....	".....	10 00

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
1893.						
						\$ c.
1217	4 juill.	Edward Grant	Second	Warton, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1218	11 "	George W. Kenney	Capitaine	Chatham, Ont.	"	8 00
1219	11 "	George W. Dean	"	Fort-Erié, Ont.	"	8 00
1220	11 "	Edward Martin	Second	Port-Albert, Ont.	"	4 00
1221	13 "	Robert Harman	"	Lindsay, Ont.	Kingston	4 00
1222	13 "	Josiah Ball	"	Ceaserea, Ont.	"	4 00
1223	18 "	John M. Fox	"	Sarnia, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1224	19 "	Elias Henry Card	Capitaine	Walton, N.-E.	St-Jean, N.-B.	8 00
1225	10 août.	Archie McInnes	Second	Tiverton, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1226	11 sept.	Simeon Benoit	"	Valleyfield, Qué.	Ottawa	4 00
1227	11 "	William Boyce	Capitaine	Stewartville, Ont.	"	8 00
1228	11 "	John Alonzo Smith	"	Melocheville, Qué.	"	8 00
1229	12 "	Frederick William Coates	Second	Portage-du-Rat, Ont.	Port-du-Rat.	4 00
1230	12 "	Francis McManus	"	Gagetown, en haut, N.-B.	St-Jean.	4 00
1231	12 "	Chas. Henry Richard	Capitaine	Saint-Jean, N.-B.	"	8 00
1232	12 "	Harry Willard McNally	"	"	"	8 00
1233	12 "	Ulysses Richmond	Second	Port-Arthur, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1234	14 "	Stephen Taylor	Capitaine	Lakeport, Ont.	"	8 00
1235	14 "	James Edward Mantle	Second	Saint-Jean, N.-B.	St-Jean	4 00
1236	14 "	Fred'k Scammell Kay	Capitaine	"	"	8 00
1237	16 "	Wm. Julian	"	Port-Dalhousie, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1238	16 "	James B. Pool	"	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
1239	22 "	Chas. Laviolette	Second	Saint-Ours, Qué.	Québec	4 00
1240	22 "	David Lefave, jne.	Capitaine	Ile du Jardin, Ont.	Kingston	8 00
1241	30 "	James Allen	Second	Chatham, N.-B.	Chatham, N-B	4 00
1242	30 "	Archibald Trackear	Capitaine	"	"	8 00
1243	30 "	John Houston	"	Douglastown, N.-B.	"	8 00
1244	30 "	Thos. Haldor Patterson	"	Chatham, N.-B.	"	8 00
1245	30 "	Benjamin Forsythe	"	Whitneyville, N.-B.	"	8 00
1246	2 oct.	Godfrois Maur.	"	Hawkesbury, Ont.	Ottawa	8 00
1247	2 "	John J. McKenzie	"	Portage-du-Rat, Ont.	Port-du-Rat	8 00
1248	7 "	James Ferguson	"	Saint-Jean, N.-B.	St-Jean.	8 00
1249	10 "	Raphael Renaud	"	St-Louis de Gonzague, Q.	Ste-Catherine.	8 00
1250	12 "	John P. Clark	"	Hampton, N.-B.	St-Jean.	8 00
1251	12 "	Thos. Leander Martin	Second	Rivière-Herbert, N.-E.	"	4 00
1252	12 "	John Wray	Capitaine	Burlington, Ont.	Toronto	8 00
1253	14 "	James Williams	"	Vancouver, C.-B.	Victoria	8 00
1254	17 "	Joseph Paul	"	Sorel, Qué.	Québec	8 00
1255	20 "	John Manning Newcomb	Second	Canning, N.-E.	St-Jean.	4 00
1256	26 "	John J. Ivester	Capitaine	Cambridge, Mass.	Halifax.	8 00
1257	30 "	Judson McLeod French	"	Saint-Jean, N.-B.	St-Jean.	8 00
1258	31 "	Ralph Parker Haslett	"	"	"	8 00
1259	31 "	John McCaffery	"	"	"	8 00
1260	31 "	Henry Lord	"	"	"	8 00
1261	31 "	Justice Mowry	"	"	"	8 00
1262	2 nov.	Albert Hartly Hazlett	"	Portland, N.-B.	"	8 00
1263	6 "	Edmund A. Flewelling	"	Hampton, N.-B.	"	8 00
1264	6 "	Judson Ferris	"	Lincoln, N.-B.	"	8 00
1265	6 "	Milton Belyea	"	Saint-Jean, N.-B.	"	8 00
1266	6 "	Alex. Gordon	"	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
1267	7 "	Percy B. Belyea	"	Indiantown, N.-B.	St-Jean.	8 00
1268	7 "	Frederick S. Mabee	"	Hampton, N.-B.	"	8 00
1269	8 "	John Arnold Mowry	"	Saint-Jean, N.-B.	"	8 00
1270	8 "	Narcisse Auclair	"	Sorel, Qué.	Québec.	8 00
1271	11 "	Charles E. Lerfry	Second	Hantsport, N.-E.	Halifax.	4 09
1272	13 "	Daniel McRae	Capitaine	Baddeck, N.-E.	Sydney	8 00
1273	14 "	Edouard Boudet	"	Lotbinière, Qué.	Québec	8 00
1274	14 "	Alfred F. Johnson	"	Ile au Cerf, N.-B.	St-Jean	8 00
1275	16 "	William M. Tyson	"	Warton, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1276	20 "	Anthime Robillard	Second	Berthier, en haut, Qué.	Québec.	4 00
1277	21 "	Eleazar Nickerson	Capitaine	Passage Barrington, N.-E.	Halifax.	8 00
1287	21 "	Frank D. Stevens	"	Saint-Jean, N.-B.	St-Jean.	8 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen a été fait.	Honoraires.	
						¢	c.
1893.						¢	c.
1279	24 nov.	Frederick J. Rudderham.	Capitaine	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney	8	00
1280	27 "	William Heater	Second	Victoria, C.-A.	Victoria	4	00
1281	27 "	Andrew Nelson.	Capitaine	"	"	8	00
1282	4 déc.	Prudent Parent	Second	Lévis, Qué.	Québec	4	00
1283	4 "	William V. Reynolds.	"	Lakefield, Ont.	Kingston	4	00
1284	4 "	Eugène Gouin..	Capitaine	Sorel, Qué.	Québec	4	00
1285	7 "	Thomas S. Guns.	"	Victoria, C.-A.	Victoria	8	00
1286	7 "	Ralph Lee.	"	Bracebridge, Ont.	Toronto	8	00
1287	7 "	Avard Hall	"	Annapolis, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1288	13 "	Charles I. Harris	"	Victoria, C.-A.	Victoria	8	00
1289	21 "	Harry Smith.	"	Walton, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1290	22 "	John M. Newcomb.	Second	Nanaimo, C.-A.	Victoria	4	00
1291	22 "	Ernest A. Powys	"	Vancouver, C.-A.	"	4	00
1292	22 "	Stephen Saxby.	Capitaine	Hamilton, Ont.	Ste-Catherine.	8	00
1293	22 "	Alexander McGregor	"	Tiverton, Ont.	"	8	00
1294	26 "	Stewart T. Salter.	"	Parrsboro', N.-E.	Saint-Jean	8	00
1295	30 "	Wm. Alfred Burrett.	Second	North-Bay, Ont.	Kingston	4	00
1894.							
1296	3 janv.	Wm. Henry Dwyer.	"	Thurso, Qué.	Ottawa	4	00
1297	3 "	Thomas James Clark	Capitaine	Toronto, Ont.	Ste-Catherine	8	00
1298	8 "	Lock Hersey	"	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	8	00
1299	11 "	John V. Morrill	"	Sarnia, Ont.	Ste-Catherine	8	00
1300	17 "	Thomas Hagen	"	Windsor, Ont.	"	8	00
1301	19 "	Dougald Macintyre.	Second	Collingwood, Ont.	"	4	00
1302	29 "	Milton Ward.	Capitaine	Rockport, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1303	29 "	William Owen.	"	Victoria, C.-A.	Victoria	8	00
1304	29 "	Alvin Simms	"	Yarmouth, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1305	29 "	Patrick Joseph McMurray	"	Milford, N.-B.	"	8	00
1306	30 "	Richard Mather.	Second	Victoria, C.-A.	Victoria	4	00
1307	1er fév.	Carrie LeBlanc.	Capitaine	Crique Belliveau, N.-E.	Yarmouth	8	00
1308	3 "	John Black	"	Kingston, Ont.	Kingston	8	00
1309	6 "	George W. Maitland.	"	Brighton, Ont.	"	8	00
1310	6 "	William A. Miller.	"	Tignish, I. P.-E.	Saint-Jean	8	00
1311	6 "	Ernest Leb. Robertson	"	Saint-Jean, N.-B.	"	8	00
1312	6 "	Elzear Beté.	"	Saint-Michel, Qué.	Québec	8	00
1313	6 "	Aristide Mondor	"	Lanoraie, Qué.	"	8	00
1314	9 "	John LeB. Makinney.	"	Greenwick, N.-B.	Saint-Jean	8	00
1315	15 "	Thomas Churchill.	"	Bronte, Ont.	Toronto	4	00
1316	15 "	Ephraim E. Rafuse	Capitaine	Liverpool, N.-E.	Lunenburg	8	00
1317	15 "	Valentine Cook.	"	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	8	00
1318	15 "	Omer Fortier.	"	Saint-Louis, Qué.	Québec	8	00
1319	15 "	Wm. John Dalton	"	Farville, N.-B.	Saint-Jean	8	00
1320	15 "	Cléophas Vézina.	"	Saint-Michel, Qué.	Québec	8	00
1321	16 "	Frank Burton Richardson	"	Crique Lord, N.-B.	Saint-Jean	8	00
1322	19 "	Albert David Williams.	"	Toronto, Ont.	Ste-Catherine	8	00
1323	19 "	James Warren Gidley	"	Penetanguishene, Ont.	"	8	00
1324	20 "	William Oliver	"	Victoria, C.-A.	Victoria	8	00
1325	21 "	Guy Chaffey Pendleton.	"	Ile au Cerf, N.-B.	Saint-Jean	8	00
1326	21 "	Wm. Bell Barton	"	Saint-Jean, N.-B.	"	8	00
1327	21 "	Geo. Henry Kierstead	"	Alma, N.-B.	"	8	00
1328	27 "	Isaac Fontaine.	Second	Saint-Roch, Qué.	Québec	4	00
1329	28 "	Patrick Walsh	"	Hamilton, Ont.	Ste-Catherine	4	00
1330	28 "	William Brush	Capitaine	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	8	00
1331	28 "	Mark Knowlton.	"	Advocate-Harbour, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1332	28 "	Emilien Masson	"	Saint-Thomas, Qué.	Québec	8	00
1333	28 "	Wm. Wallace Graham.	"	Parrsborough, N.-E.	Saint-Jean	8	00
1334	1er mars.	Edward H. O'Neill.	"	Port-Colborne, Ont.	Ste-Catherine	8	00
1335	2 "	Albert Bouchard	"	Saint-Roch, Qué.	Québec	8	00
1336	2 "	Lyman James Robbins.	Second	Yarmouth, N.-E.	Saint-Jean	4	00
1337	6 "	Edward M. Durant	Capitaine	Parrsborough, N.-E.	"	8	00
1338	6 "	John Kerney	"	"	"	8	00
1339	6 "	Edgar Nelson Card.	"	Burlington, N.-E.	"	8	00
1340	10 "	John Alonzo Smith	Second	Melocheville, Qué.	Kingston	4	00

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc. — Suite

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1894.					\$ c.
1341	10 mars.	Alfred Mailhot	Capitaine	Sorel, Qué.	Québec.	8 00
1342	12 "	James Wm. Troup	"	Nelson, C.-B.	Victoria	8 00
1343	12 "	Joseph Sharon	"	Windsor, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1344	12 "	John O. Williams	"	Victoria, C.-B.	Victoria	8 00
1345	13 "	Jean-Baptiste Masson	"	St-Thomas, Qué.	Québec.	8 00
1346	13 "	Jean Fortier	"	Sauven, Qué	"	8 00
1347	13 "	James Crawford	"	Ile Wolf, Ont.	Kingston	8 00
1348	13 "	Henry A. Smith	Second.	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1349	13 "	Henry Watters	Capitaine	St-Jean, N.-B.	St-Jean.	8 00
1350	13 "	George Lester Ward	"	"	"	8 00
1351	14 "	Richard Belcraft	"	Penetanguishene, Ont.	Toronto	8 00
1352	14 "	John McIntyre	"	Presqu'île, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1353	14 "	John Richard Beard	"	Merritton, Ont.	"	8 00
1354	15 "	Edmund Hefer	"	Halifax, N.-E.	Halifax	8 00
1355	19 "	Charles Alex. Pace	"	St-Jean, N.-B.	Frédéricton	8 00
1356	19 "	Charles J. Clark	"	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1357	20 "	Walter Elmer Masson	"	Parrsborough, N.-E.	St-Jean.	8 00
1358	20 "	Herbert Riley Nicholas	"	"	"	8 00
1359	20 "	Eber Brinton	"	Port-Lorne, N.-E.	"	8 00
1360	21 "	John Henry Longmire	"	Annapolis, N.-E.	"	8 00
1361	22 "	Eugène Fortin	Second.	St-Valier, Qué.	Québec.	4 00
1362	22 "	George Allen Symes	Capitaine	Sarnia, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1363	24 "	Archille Bernier	"	St-Joseph de Lévis, Qué.	Québec.	8 00
1364	24 "	Alphonse Lépine	"	Pointe-Clair, Qué.	"	8 00
1365	24 "	Charles W. Starkey	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean.	8 00
1366	27 "	James Thos. Jackson	Second.	Hamilton, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1367	27 "	Ralph Clark	"	Collingwood, Ont.	"	4 00
1368	29 "	Heman Kenney Hersey	"	Yarmouth, N.-E.	St-Jean.	4 00
1369	29 "	Garrett D. Belyea	Capitaine	Wickham, N.-B.	"	8 00
1370	29 "	John Peter Bullick	Second.	Chatham, N.-B.	"	4 00
1371	29 "	Joseph Granville	Capitaine	Southampton, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1372	29 "	Eldridge Fulton	"	New-Westminster, C.-B.	Victoria	8 00
1373	29 "	Charles Barnes	Second.	Victoria, C.-B.	"	4 00
1374	30 "	Alexander McLellan	"	Southampton, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1375	30 "	Thomas Wesley Spragg	Capitaine	Springfield, N.-B.	"	8 00
1376	30 "	David Cox	"	Indiantown, N.-B.	St-Jean.	0 00
1377	2 avril.	Edmund Larochele	"	St-Michel, Qué.	Québec.	8 00
1378	4 "	George Louis Lamothe	"	Mattawa, Ont.	Kingston.	8 00
1379	5 "	Harry Eagles	"	Chatham, N.-B.	St-Jean.	8 00
1380	6 "	Duncan McDougall	"	Port-Colborne, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1381	11 "	George Stalker	"	Collingwood, Ont.	"	8 00
1382	11 "	James Archibald Johnston	Second.	Pointe-Young, Ont.	Kingston.	4 00
1383	5 juin.	Norbert Heyneman	Capitaine	Lanoraie, Qué.	Québec.	8 00
1384	18 "	James Ganley	"	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1385	13 "	Thos. Henry Bergeron	"	Dobell-Cove, Qué.	Québec.	8 00
1386	13 "	Gabriel Picard	"	St-Roch, Qué.	"	8 00
1387	13 "	Cornelius Dacey	Second.	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1388	16 "	Wm. Malcolm	"	Toronto, Ont.	"	4 00
1389	16 "	William Hendery	Capitaine	Windsor, Ont.	"	8 00
1390	16 "	William Waggoner	Second.	Chatham, Ont.	"	4 00
1391	16 "	Charles Octave Claret	Capitaine	St-Michel, Qué.	Québec.	8 00
1392	17 "	Fredk. M. Belyea	Second.	Wickham, N.-B.	St-Jean.	4 00
1393	17 "	Hugh McIntyre	Capitaine	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1394	18 "	Charles E. Coones	"	Port-Dalhousie, Ont.	"	8 00
1395	20 "	Fredk. Smith	Second.	Hamilton, Ont.	"	4 00
1396	20 "	François Fortin	Capitaine	Lévis, Qué.	Québec.	8 00
1397	23 "	Alexander Macaulay	Second.	Southampton, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
1398	24 "	Ralph N. Hogan	Capitaine	Young-Cove, N.-E.	St-Jean, N.-B.	8 00
1399	26 "	Andrew E. Hicks	Second.	Milford, Ont.	Kingston, Ont.	4 00
1400	26 "	Johann Segurdur	Capitaine	Selkirk, Man	Winnipeg.	8 00
1401	27 "	Frank W. Kingston	"	Port-Colborne, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
1402	1er juillet.	Joseph Bebault	"	Sorel, Qué.	Québec.	8 00
1403	1er "	Hiram Thos. Giggey	Second.	Millidgeville, N.-B.	St-Jean.	4 00
1404	4 "	Saml. Savageau	Capitaine	Montréal, Qué.	Québec.	8 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.	
						\$	c.
1894.						\$	c.
1405	4 mai	Stephen Paul	Capitaine	Sorel, Qué.	Québec.	8	00
1406	4	Chas. J. Smith	"	Toronto, Ont.	Ste-Catherine.	8	00
1407	8	Henry McSherry	Second.	"	"	4	00
1408	9	Albert J. Gould	Capitaine	Lachine, Qué.	Kingston	8	00
1409	10	Patrick John Holden	"	Québec.	Québec.	8	00
1410	"	Esdras Bernier	"	Lotbinière, Qué.	"	8	00
1411	14	Robert William White	"	Millidgeville, N.-B.	St-Jean.	8	00
1412	14	Francis W. Bridges	"	Portage-du-Rat, Ont.	Winnipeg.	8	00
1413	15	Alphonse Monarque	"	Sorel, Qué.	Ottawa	8	00
1414	15	Opiade Dubois	"	Mattawa, Ont.	Kingston.	8	00
1415	15	Samuel Norris	"	Kéwatin, Ont.	Winnipeg.	8	00
1416	16	Honoré Larose	"	St-Thomas, Qué.	Québec.	8	00
1417	23	Harry Freak Bishop	"	Victoria, C.-B.	Victoria.	8	00
1418	23	Théodule Proulx	"	St-Rédempteur, Qué.	Québec.	8	00
1419	23	John Guy Adams	"	Baie-du-Chêne, Qué.	"	8	00
1420	23	Sylvanus Richards	"	Arnprior, Ont.	Ottawa	8	00
1421	23	James Chas. Merchant	"	Pembroke, Ont.	"	8	00
1422	23	Adolph Richard	"	Contreccœur, Qué.	Québec	8	00
1423	28	Isaac Smith, jeune	"	Quyoy, Qué.	Ottawa	8	00
1424	28	Emile Bourman	"	Arnprior, Ont.	"	8	00
1425	30	John L. McDonald	"	Campbelltown, N.-B.	Québec	8	00
1426	1er juin.	Joseph A. Irvin	"	Tidnish, N.-E.	Halifax	8	00
1427	1er	William Roberts	"	Canso, N.-E.	"	8	00
1428	3	Peter Christianson	"	Selkirk-Ouest, Man.	Winnipeg.	8	00
1429	5	William Bartley	"	Fort-Francis	"	8	00
1430	5	John Dalsted	"	Selkirk-Ouest.	"	8	00
1431	5	Arthur Derry	"	Etats-Unis	"	8	00
1432	5	Louis Laloi	"	Portage-du-Rat, Ont.	"	8	00
1433	5	Hiram F. Kendall	"	"	"	8	00
1434	5	Archilles Jolin	"	St-Iligno, Qué.	"	8	00
1435	5	John S. Whiting	"	Portage-du-Rat, Ont.	"	8	00
1436	6	Richard S. Fisher	"	Selkirk-Ouest Man	"	8	00
1437	6	Arthur E. Johnson	"	"	"	8	00
1438	6	Frederick Mongrain	"	Portage-du-Rat Ont	"	8	00
1439	6	John Bell	"	Selkirk, Man	"	8	00
1440	6	Roderick McRitchie	"	Portage-du-Rat, Ont	"	8	00
1441	6	David Bridges	"	Selkirk-Ouest, Man	"	8	00
1442	11	Archelaus P. Belyea	Second.	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4	00
1443	11	Wm. Benj. McKendry	Capitaine	Arnprior, Ont.	Ottawa	8	00
1444	13	George L. Berry	Second.	Advocate-Harbour, N.-E.	St-Jean	4	00
1445	13	Wm. Julian	Capitaine	Port-Dalhouisie, Ont.	Ste-Catherine.	8	00
1446	14	George T. Dunn	"	Owen-Sound, Ont.	"	"	"
1447	15	John Andrew Mayers	Second.	Tangier, N.-E.	"	"	4 00
1448	15	David Kenaghan	"	Lakeport, Ont.	"	"	4 00
1449	15	Thomas Stewart	Capitaine	Arnprior, Ont.	Ottawa	8	00
1450	15	Napoléon Mercier	"	Montmorency, Qué.	Québec	8	00
1451	18	Edward Glavin	"	Yarmouth, N. S.	St-Jean.	8	00
1452	21	Philippe Croteau	"	Ste-Emilie, Qué.	Québec	8	00
1453	22	Maurice Sage	Second.	Station Mackey, Ont.	Ottawa	4	00
1454	22	John Stevens	Capitaine	Gimli, Man.	Winnipeg.	8	00
1455	22	Albert E. Isherwood	"	Portage-du-Rat, Ont.	"	8	00
1456	22	Thos. E. Pollock	"	Selkirk-Ouest, Man.	"	8	00
1457	25	Robert Calder	"	Fort-Francis	"	8	00
1458	25	Alfred M. Wright	"	Collingwood, Ont	Ste-Catherine.	8	00
1459	25	Douglas LeBrun	"	Portage-du-Rat, Ont	Winnipeg.	8	00
1460	25	Geo. W. Sutherland	"	Welland, Ont.	Ste-Catherine.	8	00
1461	27	Chas Eveleigh	"	Port-Carling, Ont.	"	8	00
1462	27	Thomas Madrass	"	Annapolis, N.-E.	St-Jean	8	00
1463	27	Joseph Tranchmontagne	"	Collins-Inlet	Ste-Catherine.	8	00
1464	27	George D. Stinson	"	Fort-Francis	Winnipeg.	8	00
1465	27	Anthony J. Anderson	"	Selkirk-Ouest, Man.	"	8	00
1466	27	William L. Murphy	Second.	Pembroke, Ont.	Kingston.	4	00
1467	30	William H. Quinn	Capitaine	Pointe-Hunter, Ont.	Ottawa	8	00

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats de service accordés à des capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honnaires.	
						§	c.
1893.							
3058	5 juill.	Nelson W. Allen	Capitaine	Bayfield, N.-B.	Pictou	4	00
3059	18 "	William W. Turnbull	Second.	South-Bay, Ont.	Kingston	2	00
3060	18 "	William Burke	Capitaine	Lindsay, Ont.	"	4	00
3061	24 "	Alexander Melancon	"	Port-Gilbert, N.E.	Pictou	4	00
3062	25 "	Embry Paul	Second.	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	2	00
3063	25 "	Joseph Cloutier	Capitaine	Penetanguishene, Ont.	Ste-Catherine	4	00
3064	27 "	Arthur Lockhart	Second.	Port-Greville, N.-E.	Parrsboro'	2	00
3065	7 août	Neil McKay	"	Port-Arthur, Ont.	Ste-Catherine	2	00
3066	12 sept.	Thomas Fegan	"	Pictou, Ont.	Kingston	2	00
3067	14 "	Joseph Norbert Godin	Capitaine	Portage-du-Rat, Ont.	Toronto	4	00
3068	22 "	William B. Heighton	"	Rivière Jean, N.-E.	Pictou	4	00
3069	22 "	Edward Charles	Second.	Kingston, Ont.	Kingston	2	00
3070	27 "	John T. Martell	Capitaine	Main-à-Dieu, N.-E.	Main-à-Dieu	4	00
3071	27 "	John George Dawson	"	Pictou, N.-E.	Pictou	4	00
3072	30 "	Lawrence McDonald	"	Newcastle, N.-B.	Chatham	4	00
3073	30 "	Matthew Russell	"	"	"	4	00
3074	30 "	Ephraim Steele	"	Chatham, N.-B.	"	4	00
3075	30 "	Alexander McLean	"	Black-Brook, N.-B.	"	4	00
3076	30 "	Timothy W. Crocker	"	Newcastle, N.-B.	"	4	00
3077	30 "	Thomas Haviland	"	Chatham, N.-B.	"	4	00
3078	30 "	Alexander R. Goodfellow	"	"	"	4	00
3079	2 oct.	Ernest H. Haviland	"	"	"	4	00
3080	2 "	David Samuel Betts	"	Millerton, N.-B.	"	4	00
3081	2 "	Robert Parker Whitney	"	North-Esk, N.-B.	"	4	00
3082	2 "	Charles Call	"	Newcastle, N.-B.	"	4	00
3083	2 "	John Curry	"	Halifax, N.-E.	Halifax	4	00
3084	13 "	Edward Walsh	Second.	Havre-Murray, I. P.-E.	Pictou	2	00
3085	13 "	George Clarke	Capitaine	Victoria, I. P.-E.	Charlottet'wn.	4	00
3086	24 "	John Russell	"	Newcastle, N.-B.	St-Jean	4	00
3087	26 "	Hiran Hobbs	"	Charlottetown, I. P.-E.	Pictou	4	00
3088	26 "	William Oliver	"	Canso, N.-E.	Halifax	4	00
3089	27 "	Peter Clark	"	St-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4	00
3090	30 "	John Clark	"	"	"	4	00
3091	2 nov.	William Knox	"	Frédéricton, N.-B.	"	4	00
3092	2 "	Amos Edwin Bakter	"	Canning, N.-E.	Kentville	4	00
3093	2 "	George Garrity	"	Frédéricton, N.-B.	Saint-Jean	4	00
3094	2 "	Frederick H. Nice	"	St-Jean, N.-B.	"	4	00
3095	2 "	Matthew Dunn	"	Summerside, I. P.-E.	Charlottet'wn.	4	00
3096	7 "	James Warnock	"	St-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4	00
3097	6 "	Peter Henry Gasler	"	Halifax, N.-E.	Halifax	4	00
3098	6 "	Murdock McKeegan	"	"	"	4	00
3099	11 "	James Holly	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4	00
3100	6 "	Shubael S. Carvell	"	"	"	4	00
3101	6 "	John Martin	"	Dartmouth, N.-B.	Halifax	4	00
3102	6 "	Louis Hefer	"	Halifax N.-E.	"	4	00
3103	6 "	James Mechan	"	"	"	4	00
3104	6 "	Denis Coholan	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4	00
3105	7 "	James Martin	"	Dartmouth, N.-E.	Halifax	4	00
3106	11 "	Nelson Fairchild	"	Georgetown, I. P.-E.	Charlottet'wn.	4	00
3107	13 "	Samuel Mills	"	Grenville-Ferry N.-E.	Halifax	4	00
3108	13 "	Christian Nelsen	"	Dartmouth, N.-E.	"	4	00
3109	14 "	George B. Milne	"	Kingston, Ont.	Ste-Catherine	4	00
3110	14 "	Alfred McDaniel	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax	4	00
3111	14 "	Charles W. Shields	"	Maugerville, N.-B.	St-Jean	4	00
3112	16 "	Christopher C. McLean	"	Chatham, N.-B.	"	4	00
3113	16 "	William Murdock	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax	4	00
3114	20 "	James W. Gordon	"	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney	4	00
3115	21 "	Joshua D. Colwell	"	Cambridge, N.-E.	St-Jean	4	00
3116	24 "	George L. Banks	"	Barrington, N.-E.	Barrington	4	00
3117	24 "	James T. Norris	"	Dartmouth, N.-E.	Halifax	4	00
3118	24 "	John Smith	"	Georgetown, I. P.-E.	"	4	00
3119	4 déc.	John D. Reid	"	Cardinal, Ont.	Kingston	4	00
3120	4 "	Charles E. Smith	"	Sambro, N.-E.	Halifax	4	00

LISTE des certificats de service accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
1893.						
3121	4 déc.	Jacob Pollard	Capitaine	Boucouché, N.-B.	Charlottetown	4 00
3122	4 "	Oliver Rames	"	Port-Perry, Ont.	Kingston	4 00
3123	7 "	William M. Snow	"	Crapaud, I.P.-E.	Summerside	4 00
3124	7 "	John Moore	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4 00
3125	21 "	Daniel V. Kenney	"	Cape Island, N.-E.	Halifax	4 00
3126	22 "	Constant C. Church	"	Chester, N.-E.	"	4 00
1894.						
3127	8 janv.	Frank Hawes	Second.	Halifax, N.-E.	"	2 00
3128	8 "	Charles W. Baird	"	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	2 00
3129	12 "	Donald McDougall	Capitaine	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3130	19 "	William Delouchry	"	Halifax, N.-E.	Halifax	4 00
3131	30 "	Frederick W. Roberts	Second.	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	2 00
3132	3 fév.	Charles Lohnes	Capitaine	Canso, N.-E.	Halifax	4 00
3133	15 "	John Carey	Second.	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine	4 00
3134	22 "	Thomas Albert Wilson	Capitaine	Bridgewater, N.-E.	Halifax	4 00
3135	22 "	John T. McLaine	"	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3136	22 "	Frederick Wallace	Second.	Hantsport, N.-E.	Parrsboro'	2 00
3137	28 "	Edward Joyce	"	Hamilton, Ont.	Ste-Catherine	2 00
3138	28 "	John Heffer	Capitaine	Halifax, N.-E.	Halifax	4 00
3139	28 "	Amos E. Baxter	"	Canning, N.-E.	Canning	4 00
3140	2 mars	Archibald McDougall	"	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3141	2 "	Henry M. Bell	"	New-London, I.P.-E.	"	4 00
3142	6 "	John Thos. Bowser	Second.	Musquodoboit, Hav., N.-E.	Halifax	2 00
3143	6 "	William Foran	Capitaine	Québec	Québec	4 00
3144	13 "	Jean B. Danville	"	"	"	4 00
3145	13 "	Gardiner Boyd	"	Toronto, Ont.	Toronto	4 00
3146	14 "	William Lambert	"	Pointe-Lévis, Qué.	Québec	4 00
3147	14 "	John H. Warner	"	Québec	"	4 00
3148	14 "	Daniel A. Gough	Second.	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	2 00
3149	16 "	Eber B. Hatfield	"	Port-Greville, N.-E.	"	2 00
3150	16 "	James Fitzgerald	Capitaine	Québec	Québec	4 00
3151	16 "	Hyacinthe Beaulieu	"	Lévis, Qué.	Québec	4 00
3152	19 "	Michael Livingston	"	Bronte, Ont.	Toronto	4 00
3153	19 "	Walter S. Kennedy	"	Québec	Québec	4 00
3154	21 "	Francis Weston	"	Kingston, N.-B.	Richibouctou	4 00
3155	29 "	Daniel Crimmin	"	Chatham, N.-B.	St-Jean	4 00
3156	30 "	Adolphe Richard	"	Contrecoeur, P.Q.	Québec	4 00
3157	30 "	James King	Second.	Oakville, Ont.	Ottawa	2 00
3158	30 "	Angus Ross	Capitaine	Stanley Bridge, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3159	30 "	Fred A. Robinson	"	Digby, N.-E.	Digby	4 00
3160	30 "	Joseph Ryan	"	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3161	30 "	Melbourne Cook	"	Harbourville, N.-E.	Kentville	4 00
3162	2 avril.	Alexander Mitchell	Second.	Kingston, Ont.	Kingston	2 00
3163	3 "	Walter E. Thomas	"	Bronte, Ont.	Ottawa	2 00
3164	4 "	Achille Boucher	Capitaine	L'Islet, P.Q.	Québec	4 00
3165	4 "	John D. McDonald	"	Pinette Bridge, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3166	16 "	James Wintlop	Second.	Halifax, N.-E.	Halifax	2 00
3167	16 "	James Wise	Capitaine	South Shore, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3168	16 "	Frederick Beers	"	Charlottetown I.P.-E.	"	4 00
3169	23 "	Robert Merriam	"	Port-Greville, N.-E.	Parrsboro	4 00
3170	13 "	James Howden	"	Sorel, P.Q.	Québec	4 00
3171	26 "	Frederick Thos. Hooper	"	Portage-du-Rat, Ont.	Portage du Rat	4 00
3172	26 "	Thos. Fitzgerald	"	Québec	Québec	4 00
3173	27 "	James A. Striker	"	Ste-Catherine, Ont.	Ste-Catherine	4 00
3174	30 "	Albert Long	"	Richibouctou, N.-B.	Ottawa	4 00
3175	1er mai	Adolphus Dupuis	Second.	Carillon, P.Q.	"	2 00
3176	4 "	Timothy Dewep	"	Chatham, Ont.	Ste-Catherine	2 00
3177	7 "	Joseph G. Baker	Capitaine	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3178	9 "	Ambrose Goulet	"	Lachine, P.Q.	Kingston	4 00
3179	23 "	John McLeod	"	Charlottetown, I.P.-E.	Charlottetown	4 00
3180	26 "	Charles Wm. Harrington	Second.	Parrsboro, N.-E.	Parrsboro	2 00
3181	31 "	John Mason	"	New-Glasgow, N.-E.	Pictou	2 00

Inspection des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats de service accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

N ^o du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1894.					\$ c.
3182	1er juin	Benedict Haines.....	Capitaine.....	Richibouctou, N.-B.....	Ottawa.....	4 00
3183	12 avril	Joseph Bernier.....	".....	Morrisburg, Ont.....	Kingston.....	4 00
3184	8 juin	Alexander F. Gardiner.....	".....	Dundee, P. Q.....	Ottawa.....	4 00
3185	15 "	Michael Delaney.....	".....	Québec.....	Québec.....	4 00
3186	20 "	Louis Tremblay.....	".....	Malbaie.....	".....	4 00
3187	21 "	Jefferson D. Gardiner.....	".....	Charlottetown, I.P.-E.....	Charlottetown.....	4 00
3188	22 "	Angus Mathison.....	".....	Gore-Bay.....	Ste-Catherine.....	4 00
3189	27 "	Jacques Bernier.....	".....	Portneuf, P. Q.....	Québec.....	4 00
3190	27 "	Jean B. E. Labrousche.....	".....	Montréal, P. Q.....	".....	4 00
3191	27 "	Fredk. W. Foresheew.....	".....	Little-Current, Ont.....	Ste-Catherine.....	4 00
3192	27 "	Henry Perault.....	".....	Parry-Harbour, Ont.....	".....	4 00

ANNEXE N° 61.

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour les six mois expirés le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Âge du navire	Port d'enregistrement.	Gréement	Tonnage enregistré.	Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Portes de vies.	Observations.
1894.										
17 mars.	Archer.	18	Liverpool, G.B.	Barque, en fer, voilier.	765	Victoria, C.-B., Portland, Océan.	Pacifique-Nord.	On a trouvé le navire abandonné sur la côte occidentale, île de Vancouver.	2	Perte inconnue.
11 avril.	Argenta.	4	Parrsboro, N.-E.	Barq.; en bois, voilier.	588	Pt-d'Espag., Trinidad, à New-York, E.-U.	Antilles, océan Atlantique-Sud.	Le navire a été jeté sur les bancs de sable dans un violent coup de vent.		Perte partielle. 450
6 mai.	Acacia.	7	Lunenburg, N.-E.	Goél., en bois, voilier.	117	Boston, E.-U., à St-Jean, Terre-Neuve.	Mud Island, E.-U.	Le navire a été entraîné hors de sa route par un fort courant, s'est échoué fort couramment, dévié de sa course dans un brouillard très épais.		" 2,000
28 "	Alta.	14	Halifax, N.-E.	"	167	Wallace, N.-E., à New-York.	Récif de l'Ouest, golfe Saint-Laurent.	Le navire a été avarié pendant la tempête et condamné.		" 2,500
5 avril.	Avonmore.	12	Windsor, N.-E.	Barq.; en bois, voilier.	1,389	Havane, Cuba.	Océan Pacifique-Sud.	Le navire a été entraîné sur un récif par un fort courant.		" 3,500
10 fév.	Bessie E. Crane.	9	Parrsboro, N.-E.	Goél., en bois, voilier.	185	Havane, Cuba, à Fernandian, Floride.	Récif, S.-E. de Key, Ouest, E.-U.	Le mouillage n'étant pas bon le navire a chassé sur ses ancres.		Perte partielle. 300
13 mai.	Bertha H.	4	Windsor, N.-E.	"	124	Halifax, N.-E., à Jacksonville, Floride.	Bretton, N.-E.	Une forte mer a emporté son pont et l'a avarié généralement.		" 600
12 janv.	Clayola.	4	"	"	123	Canning, N.-E., à Jacksonville, Floride.	Lat. 34° 05', long. 65°	Le navire a chassé sur ses ancres et s'est échoué dans un coup de vent.		" (Pas connue.)
5 mars.	Clara J. Wilbur.	10	Dorchester, N.-E.	"	195	Charleston, E.-U., à Philadelphie, Pa.	à Baie de Jamaïque.			
14 fév.	Curacoa.	22	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilier.	369	New-York à Cumana.	Entrée du port.	Echoué.		Perte totale. "
3 avril.	C. Y. Gregory.	10	St-Jean, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	88	Saint-Jean aux États-Unis.	Près de la côte de Grand Manan, N.-B.	Incendie causé par la chaux à bord du navire, qui s'est entièrement perdu.		" 1,000 Cargaison. 1,400
6 mars.	Clifton.	9	"	"	219	Porto-Rico, I. O., à St-Sébastien, N.-B.	Extrémité est de Saint-Dominique.	Le navire s'est échoué pendant le mauvais temps.		Perte totale. 8,000
— fév.	Deer Hill.	3	"	"	341	Ardagh, Brésil, à New-York, E.-U.	Rivière Aracay, Brésil.	Le navire a frappé un banc lorsqu'on le remorquait.		Perte partielle. (Inconnue.)
19 juin.	Diadem.	9	Lunenburg, N.-E.	"	162	Porto-Rico à Lunenburg.	Indian Island, au large de l'île LaHave.	Le navire s'est échoué pendant le brouillard.		Perte totale. (Inconnue.)
3 fév.	Estella.	3	Victoria, C.-B.	Sloop, bois, à vapeur.	à 5,717	Nanaimo, Discovery Passage.	Golfe de Géorgie, C.-B.	Cause inconnue. On a trouvé les épaves flottantes.	8	Perte totale. 20,000
4 "	Ettie.	7	St-Jean, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	124	New-York à Cuba.	Océan Atlantique.	A. perdu ses voiles, etc.		Perte partielle. (Inconnue.)
26 "	Evolution.	5	Parrsborough, N.-E.	"	173	Indes Occidentales à Portland, M ^e .	"	Avariée dans un coup de vent.		Perte partiel. 1,500
12 avril.	Evangelina.	10	Grenville.	Voilier, bois.	86	Bordeaux à St-Pierre, Miqouon.	Echoué à Scatarie.	Accident causé par la glace.		Perte totale. 1,720
7 juin.	Ellen May.	5	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	98	Saint-Jean à Boston.	Au large du cap Ann, E.-U.	A avariée dans une tempête.		Perte partiel. 2,000
8 "	Eliza B.	21	Lunenburg, N.-E.	"	60	Canso à Pictou.	de neige.	Echoué pendant qu'il faisait du brouillard et grand vent.		Perte totale. 800
5 mars.	Eventide.	1	Arichat, N.-E.	"	40	Baddeck à Sydney, N.-E.	Havre de Sydney, C.-B., N.-E.	(Sombrée.)		" 500
18 fév.	Falcon.	7	New-Westminster, C.-B.	Sloop, bois, à vapeur.	à 36	Victoria, C.-B.	Guadaloupe.	Le navire a été démanté dans la tempête.		Perte partiel. 2,500
31 janv.	Forest Holme.	"	Maryport.	Goélette, acier, à vapeur.	4,544	Londres à Liverpool, N.-E.	Océan Atlantique du Nord.	Classé sur ses ancres et jeté à la côte.		(Inconnue.)
20 avril.	Florida.	17	Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	100	Bermudes à Yarmouth.	Cap-Ouest, Fouchère, N.-E.	Echoué.		Perte totale. 2,500
11 janv.	Glemachy.	11	Halifax, N.-E.	"	297	Bermudes à Halifax.	Pointe aux Moules, Ile A du Cap, N.-E.	A perdu ses chaînes.		" 9,000
— avril.	Gladstone.	"	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	150	Barbades à New-York.	Plaine de Barraget, 6 milles au nord.	Vent violent et grosse mer.		Perte partielle. 100
11 "	Gypsum King.	4	"	"	639	Windsor, N.-E., à Lunenburg, Conn.	Entre Grand-Manan et cap Cod.	A avariée dans une tempête.		" 500
10 "	Harry.	2	"	"	422	Walton, N.-E., à Lunenburg, Conn.	Océan Atlantique, côte américaine.	Avariée dans un coup de vent.		" 700
11 mai.	Hilda Maud.	3	Lunenburg, N.-E.	"	37	Halifax à North-Bay, pêche.	Port-Milgraine, N.-E.	Abordage d'un autre navire.		" 150
2 juill.	Haverton.	11	Londres, Ang.	Steamer, fer.	"	Sydney-Nord, C.-B., à Montréal.	Baie Sainte-Croix.	Le navire s'est frappé contre un rocher.		" (Inconn.)
28 mars.	Icarus.	19	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilier.	482	Rosario, A. S., à New-York.	Indes Occidentales.	Un voilier d'eau s'est déclaré par suite du mauvais temps.		Perte partiel. 1,729
7 "	James L. Harvey.	14	Pictou, N.-E.	Barque, bois, voilier.	959	Liverpool, G.-B.	Entre Mantouzas et Key-West.			" 3,500

TABLEAU des naufrages et accidents à des navires propres à la mer, etc.—Suite.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. Fer ou bois. A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de portance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1894										
15 juin.	J. B. Homon	5	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	299	Saint-Jean, N.-B., à Newport.	Océan Atlantique.	Le gros temps a été la cause de l'accident.		Perte part. (Incon.) Cargaison. 250
14 avril.	Keewaydin	5	Parrsborough, N.-E.	" " " "	187	Antigua à Boston, Mass.	" " "	Avariée dans un coup de vent.		Perte partielle. 1,000
26 fév.	Ladona	13	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	948	New York, Junin, à New-York.	Océan Pacifique-Sud.	Le mauvais temps a été la cause de l'accident.		" (Incon.)
13 janv.	Larnica	...	Windsor, N.-E.	Navire, bois, voilier.	1,403	Sherburne, Ang., à Boston, Mass.	à Atlantique-Nord.	" " " "		" 800
26 mars.	Lotus	3	Pictou, N.-E.	Barque, bois, voilier.	596	Cardiff	" " "	Sombree.		Perte totale. 10,000
1992	Lizzie Dyas	1	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	113	Parrsboro' à Vineyard Haven.	Baie de Fundy.	Abordage.		Perte partielle. 1,500
— janv.	Lord Lytton	18	St-Jean, N.-B.	Navire, bois, voilier.	1,264	Penarth à Santos.	Océan Atlantique-Nord.	On n'a plus entendu parler après sa mise à la voile.	18	Perte totale. 12,500
3 avril.	Lizzie Burrell	...	Yarmouth, N.-E.	" " " "	1,185	Pensacola à Amsterd.	La Manche.	Avariées légères à son grément.		Perte partielle. 25
9 " "	Merton	18	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	61	Parrsboro' à la Rivière Herbert.	Océan Atlantique.	A chassé sur son ancre.		Perte totale. 500
24 fév.	Mary E. Chapman	20	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	659	Rotterdam à Tybee, Ga.	Près Riv. aux Pommes, B. Cumberland, N.-E.	Accident causé par de violents coups de vent.		" 7,000
21 avril.	Mosha	4	Windsor, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	593	Bahia au brise-lames de Delaware.	" " "	Avariée dans un coup de vent, s'est compl. perdue.		" 20,000
— juin.	Mary B.	14	Arichat, N.-E.	" " " "	78	Arichat à Dalhousie.	Îles de la Madeleine.	Sombree.		" 1,500
— fév.	Maggie M.	1	Halifax, N.-E.	" " " "	143	Halifax, N.-E., à Demerara.	Océan Atlantique.	Echouée pendant le vent et le brouillard.		Cargaison. 250
4 janv.	New City	16	St-Jean, N.-B.	Navire, bois, voilier.	1,393	Saint-Jean, N.-B., à Liverpool, Ang.	" " "	Accident causé par de violents coups de vent.		Perte totale. 8,000
— mars.	Nellie J. White	2	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, voilier.	124	Saint-Domingue à New-York.	" " "	Avariée dans des coups de vent et p. un grosse mer.		Cargaison. 5,467
— " "	Native	34	Halifax, N.-E.	" " " "	52	Baie Glacée à Halifax, N.-E.	" " "	Avariée dans un coup de vent.		Perte partielle. 300
11 mai.	N. H. Upham	10	Parrsboro', N.-E.	" " " "	46	Horton, N.-E., à Boston, E.-U.	Baie des Vaches, Cap-Breton, N.-E., à Gangway Ledge, Lockland, Me.	Abordage.		Perte totale. (Incon.)
								Le nav. a été frappé par la bourrasque et jeté sur un récif caché sous l'eau.		Perte totale. 800

Inspection des bateaux à vapeur.

11 " "	Onora	4	Annapolis, N.-E.	" " " "	137	New-York à Haïti.	Océan Atlantique.	Navire avarié dans un coup de vent par une mer orageuse.		Perte part. 10
24 mars.	Pearl	13	Windsor, N.-E.	" " " "	103	Bonaire à Vineyard Haven.	Nord du cap Hat-feras.	Abandonnée en mer som-brant.		Perte totale. 2,000
9 avril.	Phoenix	11	Parrsboro', N.-E.	" " " "	396	Windsor, N.-E., à New-York.	Monhegan, côte américaine.	Le navire a contracté une voie d'eau pendant une tempête.		Perte part. 1,600
11 " "	Perfection	1	Parrsboro', N.-E.	Barque, en bois, voilier.	509	Rosno à Falmouth pour ordres.	Océan Atlantique.	Accident causé par une bourrasque soudaine.		Montant des pertes inconnu
26 fév.	Redbreast	19	St-Jean, N.-B.	Goélette, en bois, voilier.	30	Havre Dipper (cann. pagne de pêche).	Près de Grand-Mannan, N.-B.	Le nav. a frappé un réc. cac.		Perte totale. 400
8 avril.	R. L. Lewis	3	Parrsboro', N.-E.	" " " "	325	Boston, Mass., à Hills-boro, N.-B.	Océan Atlantique.	Avarié lors de coups de vt.		Cargaison. 100
6 mai.	Ramleh	3	Liverpool, N.-E.	Acter, vapeur.	1,666	St-Michel à Sydney, C.-B.	Ingonish, C.-B.	A touché fond.		Perte partielle. (Incon.)
16 jan.	Ravola	11	Windsor, N.-E. (Américain)	Navire, en bois, voilier.	1,193	Java à la Baie Delagosa, Afrique.	Récif Lech, baie Delagosa, Afrique.	S'est frappé sur un récif.		Perte totale. 35,000
" " "	Robert J. Edward	...	...	Goélette, en bois, voilier.	...	...	Côté sud de l'île de Sable, N.-E.	Le navire s'est frappé sur un banc pendant une forte tempête de neige.		Perte totale. (Incon.)
25 avril.	Ruth Palmer	17	Belfast	Barque, en bois, voilier.	906	Belfast à Miramichi.	Atlantique-Nord.	Le navire a frappé un iceberg et a sombré.		Perte totale. 2,500
" mars.	Star	13	Parrsboro', N.-E.	Goélette, en bois, voilier.	66	Parrsboro' à St-Jean, N.-B.	De Black Rock, Minas Gut.	La glace s'est formée et la proue du navire s'est trouvée engagée.		Perte part. 100
6 " "	Scammell Bros	11	" " "	Barque, en bois, voilier.	1,218	Barbades à l'île au Navire.	Île au Navire, batture.	Jetée à la côte dans un brouillard.		" 3,500
11 avril.	Schooner N° 4	1	" " "	Goélette, en bois, voilier.	...	Parrsboro' à St-Jean.	West-Head, havre de St-Jean.	Le navire a frappé les rochers pendant qu'il traversait les chû. à la ven.		" 600
" " "	Surprise	10	" " "	" " " "	60	Port-Gilbert à Boston.	Grindstone Ledge, Me.	Av. dans des coups de v.		" 400
3 " "	Schooner N° 3	1	" " "	" " " "	431	Parrsboro' à St-Jean.	Île Navale, havre de St-Jean.	Echouée.		" 2,000
27 mai.	Sarah Alice	4	Québec	Brigantin, en bois, voilier.	188	Cadix à Arichat	600 milles de Terre-neuve.	Navire avarié pendant une tempête.		" 3,400
11 jan.	Stadacona	9	Parrsboro', N.-E.	Barque, en bois, voilier.	1,011	Cardiff à Montevideo.	Baie de Biscay.	" " "		" 2,800
23 mars.	Severn	10	Charlottetown, I. P.-E.	Navire, en bois, voilier.	397	Cardiff à Falmouth, pour ordres.	Atlantique-Sud.	Accident causé par une forte bourrasque.		Sommes des dommages inconnus.
25 " "	Shrocco	3	St-Jean, N.-B.	Goélette, en bois, voilier.	298	Trinidad à New-York.	Océan Atlantique-Nord.	Avariée dans un coup de vent.		Perte part. 2,000
11 avril.	Tyrell	4	Lunenburg, N.-E.	" " " "	284	San-Domingue à New-York.	Océan Atlantique.	Av. dans des coups de v.		" 500
23 juin.	Union	3	" " "	" " " "	78	Pêche	Baie Chedabouctou, Ball Rock.	A frappé un rocher par suite du cour. et du vent.		" 600
28 juill.	Vamoose	2	St-Jean, N.-B.	" " " "	348	Trinidad à New-York.	Océan Atlantique.	Nav. saisi par de forts c'ups de v., par ses mats, etc.		" 2,900
18 avril.	Valetta	19	Hatfieldpool, Ouest.	Goélette, en fer, vapeur.	874	Venarth à St-Jean, Terre-neuve.	50 milles à l'est du cap Shear, Terre-neuve.	Accid. causé par la glace.		Perte totale. 30,000
7 fév.	Wrestler	13	San-Francisco	Barque, en bois, voilier.	447	San-Francisco à Victoria, C.-A.	Crique Constance, C.-A.	A chassé sur ses deux anc.		Perte partielle. (Incon.)

TABLEAU des naufrages et accidents à des navires propres à la mer, etc.—Fin.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1894.		Ans.								\$
11 avril.	Wandrian	11	Parrsboro, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	310	New-York à Halifax... de Nanset, côte amér.	50 milles e. n. e., phare de Nanset, côte amér.	Accident causé par un coup de vent.	.....	Perte part. 1,200
7 juin.	William Taylor..	30	Anglais.	"	43	Charlottetown à Sydney, C.-B.	Jetée internationale, Sydney, N.-E.	"	.....	" 1,000
5 juill.	W. H. Walters..	4	Lunenburg, N.-E.	"	90	Lunenburg à Canso....	Havre de Canso, N.-E.	Frap. et fit une voie d'eau.	.....	" 500

Inspection des bateaux à vapeur.

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés à des navires propres à la mer, anglais, canadiens et étrangers, durant les six mois finissant le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément. Fer ou bois. A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sautages.	Observations.
1893.										
3 nov.	Moneta	neuf	Annapolis, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.				Navire que l'on a trouvé abandonné.		Étendue de la perte inconnue.
30 "	New Day	3	Parrboro, N.-E.	"	188½	Bahia, Delaware, New-York.	Océan Atlantiq.-Nord.	Le navire a été saisi par de violents coups de vents par une mer orageuse.		Perte partielle. 125
5 déc.	Pefetta	3½	Windsor, N.-E.	"	135	New-York à St-Jean, N.-E.	Entre Chatham et cap Cod.			" 600
22 août.	Crescent		Arichat, N.-E.	"	2069	Souris, commerce.	Havre de l'Est, Chéticamp, N.-E.	Le navire a chassé sur ses anc. d. de forts c. de vent.		Perte totale. 600
21 28	Donnacona	4	Windsor, N.-E.	"	174	Kingsport, N.-E., à Havane.	Basin Minas, Parrboro', N.-E.	Echoué près de Parrboro' dans un viol. coup de v.		Partielle. 2,500 Cargaison 2,800
22 nov.	Forest	16	St-Jean, N.-E.	Barque, bois, voilier.	720	Saint-Jean, N.-E., à Glasgow, Ecosse.	Océan Atlantiq.-Nord.	Accid. causé par le mauv. temps et la grosse mer.		Perte totale. 5,000 Cargaison. 3,700
10 déc.	Amherst	27	Parrboro, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	99	Port-William, N.-E., à Boston, E.-U.	Bassin de Minas, N.-E.	Le navire a contracté une voie d'eau et a été cond.		Totale. 600
3 "	Carrie Easler	10	"	"	154	Halifax à Demarara	Océan Atlantique.	Le nav. a été avarié dans des c. de vent et une g. in.		750
4 "	W. E. Young	11	Lunenburg, N.-E.	"	93	Sydney, N.-E., à Picton, N.-E.	Océan Atlantique.	Navires avariés au mouillage.		100
4 mars.	Icarus	18	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilier.	481	St-Jean aux Barbades.	Gulf Stream, océan Atlantique.	Navire avarié en mer, a dû jeter une part de la carg.		2,115 206
6 déc.	Grand Master	7	St-Jean, Terr. N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	72	Saint-Pierre à Bridge-water.	Entrée du havre d'Anti-costi.	Le navire a eu sa princip. voile tend. et a p. une anc. temp.		Cargaison. 60
4 nov.	St. Mary	10	Port-Hawkesbury, N.-E.	"	15-02	Margaree, N.-E., à Halifax, N.-E.	Grande-Anse, Inverness, N.-E.	Le navire a contracté une voie d'eau et a sombré avec une cargais. de poisson.		Perte totale. 150 " 1,500 Cargaison. 3,500
4 "	May Queen	14	Barrington, N.-E.	"	34	Baie Aspy à Ingomish.	Au large de l'anse Verte, N.-E.			"
4 "	Maggie Thompson		Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	555	Cienfuegos, Delaware au brise-lames.	Océan Atlantiq.-Nord.	Sombree en mer avec une cargaison de sucre.	10	Perte totale. 2,400
4 "	F. C. Kimber	6	Lunenburg, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	99-60	Halifax, N.-E.	"	Le navire a frappé l'île de Munroe.	7	" 6,000 Cargaison. 5,000 Perte totale. 8,000
9 "	Edith	11	Weymouth, N.-E.	"	52	Météghan à Portland.	Île de Munroe, Me....			

SUPPLÉMENT DU TABLEAU DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS ARRIVÉS À DES NAVIRES PROPRES À LA MER, ETC.—Fin.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément.	Tonnage enregistré.	Port de partance. Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1893.										
20 déc.	Helen.	20	Hawkesbury, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	19	Margarec, N.-E., Halifax, N.-E., Port Saint-Pierre.	à Embouchure du havre Margarec, N.-E., Forks-Cove, golfe St-Laurent.	Le navire s'est frappé sur un banc.	Perte partielle. 200	
15 oct.	Walkie.	16	Gaspé, Qué.	"	35	Victoria, C.-B.	Har's Channel.	Echouée.	Perte totale. 700	
26 déc.	Phantom.	30	Victoria, C.-B.	Remorqueur, bois, voilier.	32	Victoria, C.-B.	Har's Channel.	"	"	3,000
3 "	Rebecca.	12	Windsor, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	27	Saint-Jean, N.-B.	Baie Quaco, N.-B.	Le navire s'est frappé sur un banc.	Partielle. 500	
4 "	Shooting Star.	33	Arichat, N.-E.	"	32	Rivière Bourgeois à Halifax, N.-E.	à Beaver-Head, côte est d'Halifax, N.-E.	Echouée dans une épaisse tempête de neige.	Cargaison. 103	
5 "	Fury.	10	Parrsboro' N.-E.	"	93	Joggins, N.-E., à Annapolis, N.-E.	Leitch's Cove, N.-E., Baie de Fundy.	A frappé un récif caché sous l'eau d. une t. de neige.	Cargaison. 400	
22 août.	Maria.	23	Miramichi, N.-B.	"	28	Chatham, N.-B., à Shippegan.	à Baie Miramichi, N.-B.	Echouée.	Partielle. 300	
1er déc.	Lucerne.	3	St-Jean, N.-B.	"	125	New-York à Saint-Jean.	Baker's Island, Maine.	"	Cargaison. 50	
12 "	N. H. Upham.	9	Parrsboro' N.-E.	"	46	Parrsboro', N.-E., à Baie de l'Quest, N.-E.	à Rivière de l'île aux Perdrix, N.-E.	"	Totale. 6,000	
22 oct.	Annie Louisa.	17	Barrington, N.-E.	"	40	Barrington à Cardigan à Barrington.	Détroit de Northumberland.	"	Partielle. 200	
21 août.	Lone Star.	27	Halifax, N.-E.	"	29	Cape Island à Lunenburg.	Swaines-Point, Port-burg.	"	Partielle. 150	
4 déc.	85.	33	Jersey.	Barque, bois, voilier.	139	Arichat à Jersey.	Lafour, N.-E.	"	Cargaison. 600	
4 "	Samuel Ober.	37	St-Jean, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	66	New-Castle, N.-B., à Charlottetown.	à Baie Richibouctou, N.-B.	A chassé sur ses ancres et à frappé un quai.	Totale. 2,000	
27 sept.	Gatineau.	31	Greenock.	Barque, bois, voilier.	1,165	Chatham, N.-B., à Bel-fax, N.-E., à l'île Coleraine.	à Baie Miramichi.	"	Cargaison. 500	
29 oct.	Endrick.	13	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	313	St-Jean, N.-B., à l'île Coleraine.	à Baie Miramichi.	Echouée dans une bourrasque.	Totale. 14,580	
18 nov.	Sarah Alice.	92	Halifax, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	92	Halifax à Porto-Rico.	Mouchoir Bank, Turks Island.	Echouée.	Cargaison. 5,000	
18 avril.	Acadia.	241	Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	241	Floride à Lazua.	Récif, golfe du Mexiq.	"	Totale. 8,000	
									Totale. 2,500	
									Totale. 3,500	
									Cargaison. 1,900	
21 août.	L. C. Haley.	2	Yarmouth, N.-E.	Goëlette, bois, voilier.	43	Parrsboro', N.-E.	French Cross, comté de King, N.-E.	Echouée.	Perte partielle. 300	
14 déc.	"Maid of the Mist".	1	Maitland, N.-E.	"	74	Maitland, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Phimney's Cove, Baie de-Fundy, N.-B.	Brouillard et tempête.	"	4,000
30 "	Lizzie B.	4	Parrsboro', N.-E.	"	96	Parrsboro' à Boston.	Près de la côte du Maine.	Le navire a frappé un récif caché sous l'eau.	"	165
	Amos B.	17	Guysboro', N.-E.	"	80	Guysboro', N.-E., Halifax, N.-E., à Guys-boro', N.-E.	Pearl's Beach, près du phare.	Echouée.	Perte totale (inconnue).	
5 nov.	Nellie Blanch.	7	Parrsboro', N.-E.	"	89	Portapique à St-Jean, N.-B.	Rivière Portapique, Bassin de Minas.	Echouée, renversée et remplie d'eau.	Perte partielle. 800	
25 déc.	C. Y. Robbins.	3	Yarmouth, N.-E.	Navire, bois, voilier.	1,708	Shanghai à New-York.	Détroit Tsugaru, 1 mille en bas de Pt. Mussit.	Echoué dans une tempête de neige.	Perte totale (inconnue).	
	Strathmuir.	8	Maitland, N.-E.	Barque, bois, voilier.	1,175	Portland à Buénos-Ayres.	Chenal Boca à Buénos-Ayres.	Echouée.	Perte partielle (inconnue).	
10 nov.	Treasure.	10	Parrsboro', N.-E.	Navire, bois, voilier.	1 386	Montréal à Buénos-Ayres.	Buénos-Ayres à l'Amérique du Sud.	Abordage.	Perte partie. 1,000	
28 "	Ethel Goanville.	13	Lunenburg, N.-E.	"	110	New-Bedford à Saint-Jean, N.-B.	10 milles S.-E. du Cap Elizabeth, E.-U.	Avarié dans un coup de vent.	"	1,600
16 oct.	Susie E. Smith.	2	Lunenburg, N.-E.	"	63	Port-Choix, Terren, à La Have, N.-E.	Côte de Terre-neuve, entre Port-Choix et Baie Bonne.	Le navire a été demâté dans un coup de vent et a fait naufrage.	Perte totale. 400	
— déc.	True Love.	16	Halifax, N.-E.	"	30	Riv.-au-Saumon à Ecur-Séculin.	Pointe-Rochéuse, N.-E.	A manqué à virer à cause de la grosse mer.	Perte totale. 900	
28 juin.	Active.	13	St-Jean, N.-B.	"	73	Rockland, Me., au Havre au Caster.	Grand-Manan, Co. de Charlotte, N.-B.	Echoué dans le brouillard.	Cargaison. 100	
22 août.	Hawk.	2	Chatham, N.-B.	"	10	Shippegan—pêche.	Golfe St-Laurent.	On suppose qu'il a chaviré pendant une tempête.	Perte totale. 800	
— déc.	Avon.	17	Lunenburg, N.-E.	"	49	Charlottetown à Halifax, N.-E.	Sur le bord de la rive nord de Liscombe.	Le capitaine ne connaissait pas le port.	"	500
4 janv.	Adventure.	1	Lunenburg, N.-E.	"	55	Grande-Rivière à Halifax, N.-E.	Souris, I. P.-E.	Echoué.	Perte part. 1,400	
7 oct.	Montebello.	26	Yarmouth, N.-E.	"	95	Rockland, Me., à la Rivière-au-Saumon.	à la Bord de l'île du Golfe.	Echoué dans la brume.	Perte totale. 2,700	
22 août.	Almeda.	13	Parrsboro', N.-E.	"	78	Rivière-Hébert, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Anse Downey, Baie Cumberland, N.-E.	Echoué.	Cargaison. 1,000	
5 déc.	Maud Fye.	10	Moncton, N.-B.	"	100	Moucton à Forts-mouth.	Baie de Fundy.	Pris dans un coup de vent.	Perte totale. 1,400	
— oct.	Island.	.....	Norvège.	Navire, bois, voilier.	.....	.....	Île Shédiac, battures.	Echoué.	Perte part. 500	
4 "	James Dwyer.	4	Gaspé, Qué.	.....	94	Gaspé, Qué., à la riv. Saint-Jean.	Rivière St-Jean.	"	"	(inconnue).
									Perte totale (inconnue).	

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés dans les eaux de l'intérieur du Canada pendant les 6 mois terminés le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Grément. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observation.
1894.										
19 sept.	Dauntless	9	Ottawa, Ont.	Vapeur, bois.	216		Ile aux Allumettes, Qué	Brûlé.		Perte totale, 25,000 \$
— juin.	Myles	12	Hamilton, Ont	" "	929	Port-William à Kings- ton	Rivière St-Clair.	Abordage.		Perte part., 1,000
—	Ocean	21	Ste-Catherine, Ont.	" "	454	Montréal à Hamilton.	Phare de l'île des Sœurs, fleuve St-Laurent.		2	" 7,500
— avril.	Truant	5	Toronto, Ont.	" "	61	Collingwood à la Riv. des-Espagnols.	Ile Brûlé, baie Geor- gienne.	Brûlé.		Perte totale, 3,000

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés dans les eaux de l'intérieur, etc.

1893.										
	St. Catharines			Remorq., bois, vapeur.		Owen-Sound	Ile, Griffith, baie Geor- gienne.	Brûlé.		
	John Fraser	6	Ottawa	Vapeur, bois.	100	Lac Nipissingue, Ont.	Baie du Nord, lac Nipis- sing.	Brûlé.	21	Perte totale (incon- nue).

RAPPORT

DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1894

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1895

Rapport du Directeur général des Postes.

A Son Excellence le Très honorable SIR JOHN CAMPBELL HAMILTON-GORDON, C.P., LL.D., comte d'Aberdeen, vicomte de Formartine; baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse; vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni; gouverneur général et vice-amiral du Canada, etc.

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des postes du Canada pour 1894, qui est respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Milord,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

ADOLPHE P. CARON,

Directeur général des postes.

MINISTÈRE DES POSTES,

OTTAWA, 2 avril 1895.

Rapport du Directeur général des Postes.

ANNEXE.

ÉTATS annexés à ce rapport.

	PAGE.
Etat des recettes et des dépenses des postes du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	xxiii
ANNEXE A.—Détail des paiements et des frais occasionnés par le transport ordinaire des malles pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894 :—	
Division postale de Barrie.....	1
do de la Colombie-Britannique.....	9
do de Kingston.....	15
do de London.....	22
do du Manitoba.....	31
do de Montréal.....	44
do de Sherbrooke (subd.).....	108
do du Nouveau-Brunswick.....	51
do de la Nouvelle-Ecosse.....	63
do d'Ottawa.....	83
do de l'Île du Prince-Edouard.....	93
do de Québec.....	98
do de Stratford.....	113
do des Trois-Rivières.....	120
do de Toronto.....	126
Transport des malles par des bateaux à vapeur et des voiliers.....	136
Transport des malles par des chemins de fer.....	139
ANNEXE B.—Etat indiquant les bureaux de mandats-poste en activité ; le revenu brut des postes ; le nombre et le montant des mandats délivrés et payés ; la commission, la rémunération, les appointements et allocations payés au directeur de poste à chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894 :—	
Province de l'Ontario.....	2
do de Québec.....	17
do de la Nouvelle-Ecosse.....	22
do du Nouveau-Brunswick.....	27
do de l'Île du Prince-Edouard.....	30
do du Manitoba.....	31
Territoires du Nord-Ouest.....	33
Province de la Colombie-Britannique.....	35
ANNEXE C.—Résumé des opérations relatives aux mandats-poste au Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.....	
ANNEXE D.—Relevé des pertes subies dans la perception du revenu des postes et l'administration de la division des mandats-poste et des caisses d'épargne postales du Canada portées en compte pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.....	
ANNEXE E.—Etat des opérations des caisses d'épargne des postes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, et du montant total dû aux déposants à cette date.....	
ANNEXE F.—Etat indiquant tous les cas arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, pendant leur transmission par la poste au Canada, avec les détails de chaque cas et le résultat des enquêtes faites par le département.....	2
ANNEXE G.—Lettres non chargées.....	
Récapitulation.....	25
ANNEXE H.—Etat des lettres de rebut :—	
Tableau I.—Indiquant le nombre total des lettres de toute espèce reçues par le bureau des rebuts, et ce qu'on en a fait.....	2
Tableau II.—Indiquant le nombre des lettres reçues contenant de l'argent ou autres valeurs, et ce qu'on en a fait.....	8
ANNEXE I.—Division des impressions et des fournitures :—	
Rapport annuel.....	

RAPPORT

DU

SOUS-DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

1894.

MINISTÈRE DES POSTES,

OTTAWA, 30 mars 1895.

A l'honorable sir A. P. CARON, C.C.M.G.,

Directeur général des Postes.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états annuels ordinaires indiquant en détail les opérations des postes du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Le nombre de bureaux de poste en activité au Canada à cette date était de 8,664, soit une augmentation de 187, comparé au nombre de bureaux en activité le 30 juin 1893.

On a augmenté de 2,240 milles l'étendue des routes postales, et le parcours annuel, qui en 1893 se chiffrait par un total de 30,495,723 milles, a été, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894, de 30,851,179 milles.

TABLEAU indiquant le nombre de bureaux de poste, le parcours postal, le nombre approximatif de lettres et journaux, et autres colis de poste, au Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Provinces et territoires.	Parcours postal.		Nombre approximatif de lettres et journaux, et autres colis de poste, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.									
	Nombre de milles de route postale.	Nombre de milles parcourus.	Lettres.	Cartes postales.	Lettres chargées.	Lettres qui ont été calé en franchise.	Nombre de journaux et publications périodiques, livres, circulaires, échantillons et patrons, etc.	Nombre de paquets de manuscrits, timbres, polices, dessins, etc.	Nombre de paquets des mat. post. de brev. cont. des mat. post. de brev. cont. ord., ouv. p. pouvoir être examinés.	Nombre de colis expédiés par la messagerie postale.	Nombre de paquets fermés pour le Royaume-Uni et autres pays.	
Ontario.....	20,088	13,535,960	57,750,000	15,625,000	1,790,000	3,990,000	14,750,000	1,080,000	550,000	203,000	6,500	
Québec.....	12,545	6,737,143	23,325,000	4,070,000	700,000	386,000	4,200,000	405,000	160,000	58,000	3,400	
Nouvelle-Ecosse ..	8,807	3,463,504	7,900,000	1,550,000	185,000	160,000	880,000	85,000	62,000	24,000	900	
Nouveau-Brunswick..	5,623	2,761,575	5,520,000	1,010,000	133,000	150,000	750,000	80,000	43,000	16,000	600	
Ile du Prince-Édouard	1,364	554,194	1,200,000	165,000	30,200	29,500	188,000	13,000	6,000	3,100	80	
Colombie-Britannique	6,368	1,349,504	3,550,000	330,000	105,000	115,000	485,000	76,000	27,000	11,800	1,300	
Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.....	9,277	2,449,299	7,900,000	945,000	294,000	185,000	1,150,000	90,000	38,000	26,000	2,000	
Totaux.	64 072	30,851,179	107,145,000	23,695,000	3,237,200	4,925,500	22,353,000	1,829,000	886,000	341,900	14,780	

Rapport du Directeur général des Postes.

SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER.

Dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894, on a établi la circulation postale sur un parcours de 507·20 milles de nouvelles voies ferrées, comme le montre l'état ci-après :—

Nom du chemin de fer.	Points entre lesquels les chemins de fer ont été utilisés depuis juin 1893.	Milles.
PACIFIQUE CANADIEN—		
<i>Division-Ouest.</i>		
Section de la Pierre-à-Pipe.....	De Reston à la jonction Monteith.....	31·30
“ de Pasqua.....	De Pasqua à North-Portal.....	160·30
Embranchement de St-Jérôme.....	Prolongement de Saint-Jérôme à Sainte-Agathe-des-Monts.....	30·40
COMTÉ DE DRUMMOND.....	Nicolet et Saint-Hyacinthe.....	64·
IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.....	De Gooderham à la jonction du Grand-Tronc.....	17·
MONTRÉAL ET SOREL.....	De Saint-Lambert à Sorel-Ouest.....	45·
NELSON ET FORT-SHEPHERD.....	De Kootenay à Waneta.....	55·20
COMPAGNIE DE FER, DE HOUILLE ET DE CHEMIN DE FER DE NEW-GLASGOW.....	De la jonction Ferrona à Sunny-Brae.....	13·
OTTAWA, ARNPRIOR ET PARRY-SOUND.....	D'Ottawa à Eganville.....	75·30
OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.....	Prolongement de Kazabazua à Wright.....	10·20
SAINTE-LAURENT ET ADIRONDACK.....	De Beauharnois à Saint-Stanislas.....	5·50
	Total.....	507·20

ETAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer au Canada, en juin 1894.

Nom du chemin de fer.	Longueur actuelle de la voie en milles.	Service quotidien par les bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.
		Nombre de bureaux ambulants.	Parcours, milles.	Distance en milles.
Alberta.....	66·5			133·
Baie de Quinté.....	60·	2	208·	32·
Boston et Maine.....	33·75	1	67·5	61·5
Canada-Atlantique.....	152·7	1	156·5	503·4
Cie de houille et de ch. de fer du Canada.....	12·			24·
Canada-Eastern.....	117·			306·
Pacifique Canadien.....	6,571·2	48	12,659·	6,355·16
Caraquette.....	65·			88·33
Ontario-Central.....	104·	2	268·	
Vermont-Central.....	88·28	2	238·64	284·8
Colombie et Kootenay.....	28·			56·
Cumberland.....	32·			74·
Comté de Drummond.....	64·	1	128·	
Elgin, Petitediac et Havelock.....	27·			54·
Erié et Huron.....	66·	1	134·	103·
Esquimalt et Nanaimo.....	78·	2	156·	
Grand-Tronc.....	2,913·84	54	7,926·20	9,437·88
Intercolonial.....	1,092·	16	4,026·	568·
Irondale, Baneroff et Ottawa.....	17·			34·
Kent-Northern.....	27·			54·
Kingston et Pembroke.....	104·	2	208·	61·
Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	61·48	1	76·	93·92
L'Assomption.....	3·5			14·
Basses-Laurentides.....	39·			78·
Maine-Central.....	53·			106·
Manitoba et Nord-Ouest.....	234·2	1	222·9	67·3
Michigan-Central.....	355·8	3	622·56	180·60
Montréal et Sorel.....	45·			90·
Nelson et Fort-Shepherd.....	55·2			110·4
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36·			72·
Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow.....	13·			26·
New-Westminster et Southern.....	24·3			48·6
Northern-Pacific.....	210·4	1	185·5	89·6
Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74·			166·
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	75·3	1	150·6	
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	55·7	1	115·4	
Jonction de Pontiac du Pacifique.....	59·3	1	118·6	
Ile du Prince-Edouard.....	207·8	2	234·2	358·2
Québec-Central.....	138·	2	286·	
Québec et Lac-Saint-Jean.....	241·	2	313·	48·
Salisbury et Harvey.....	48·	1	96·	
Ligne Riveraine.....	82·			164·
Saint-Laurent et Adirondack.....	5·5			40·
Témiscouata.....	113·	2	226·	
Les Mille-Iles.....	3·5			28·
Windsor et Annapolis.....	130·	1	260·	198·
Yarmouth et Annapolis.....	87·	1	174·	
Totaux.....	14,170·25	152	29,256·60	20,208·69

Rapport du Directeur général des Postes.

TABLEAU COMPARATIF du service des malles par chemins de fer en juin 1894 et juin 1893.

Date.	Milles de chemins de fer exploités sur lesquels ont circulé les malles.	Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.	Parcours total.	
		Nombre des bur. ambul. en activité.	Parcours, milles.		Quotidien.	Annuel.
En juin 1894.....	14,170	152	29,256	20,208	49,464	15,554,432
En juin 1893.....	13,703	150	29,825	18,063	47,883	15,579,488
	467	2	569	2,145	1,576	25,056

Le nombre additionnel de milles de chemins de fer sur lesquels les malles ont été transportées depuis le dernier rapport se chiffre par.....	507·20
Moins la diminution suivante depuis juin 1893—	
Chemin de fer Pacifique Canadien, Buckingham et la jonction de Buckingham.....	4'
Chemin de fer Pacifique Canadien, Perth et Toronto.....	5·40
“ “ St-Guillaume et Drummondville.....	22·04
Chemin de fer du Grand-Nord, Saint-Jérôme et New-Glasgow....	8·01
	<u>39·45</u>
Augmentation réelle.....	467·75

On remarquera comme étant quelque peu anormal que bien qu'on ait ajouté 467·75 milles au service postal sur les chemins de fer durant le dernier exercice, le nombre de milles parcourus cette année est de 25,056 milles moindre que celui inscrit sous le même titre l'an dernier. Cette différence s'explique par le fait que sur quelques-unes des plus longues routes, on a diminué pendant l'année la fréquence du service. Sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, par exemple, un convoi supplémentaire circulait entre Montréal et Moosomin pour répondre à l'augmentation des affaires occasionnée par l'exposition universelle de Chicago, et en conséquence le nombre de milles parcourus l'an dernier, comparé à celui de l'année précédente, accusait une augmentation dépassant de beaucoup la moyenne. La suppression de ce convoi et la diminution des convois sur les autres lignes, bien qu'ayant un effet défavorable sur le nombre de milles parcourus, n'ont pas diminué d'une manière sensible l'efficacité du service en général ; et il est à propos de dire que les dépenses des postes n'ont été que très faiblement affectées. Comme il a été dit dans le rapport de l'an dernier, l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Pacifique Canadien relativement à sa ligne-mère, et avec le Grand-Tronc relativement à toutes ses lignes, permet au département d'employer pour le service des malles, sans compensation additionnelle, tous les convois que ces compagnies jugent à propos de faire circuler ; de sorte que les seuls frais occasionnés par l'emploi de ces convois additionnels sont ceux du service entre les bureaux sur la route et les stations du chemin de fer.

Les extensions de service à remarquer ont principalement eu lieu dans les territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie-Britannique. L'utilisation de la ligne du chemin de fer entre la frontière des Etats-Unis et Pasqua, sur la ligne-mère du Pacifique Canadien, marque un point important dans le service des malles des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique. Cette ligne met nos provinces de l'ouest en communication intime avec les Etats de l'ouest des Etats-Unis.

La construction du chemin de fer de Nelson et Fort-Sheppard, qui virtuellement fait pénétrer le réseau du chemin de fer Northern-Pacific jusqu'au cœur de la région de

Kootenay, a permis au département d'étendre son service jusque dans une région qui, à cause de son caractère montagneux, était de toute manière inaccessible depuis le mois de décembre jusqu'au mois d'avril de chaque année. Jusqu'à l'hiver dernier les malles destinées à cette contrée étaient transportées à dos de cheval à partir de quelque endroit dans l'Etat limitrophe de Washington, et les difficultés qui s'opposaient au bon fonctionnement du service sous le rapport de la fréquence et de la régularité ont enlevé aux services établis presque toute leur valeur. Mais ce n'est pas le seul moyen dont dispose maintenant le département de pénétrer dans cette région. Dans le cours de l'an dernier une ligne a été construite depuis Nakusp, endroit situé sur la rivière Colombie à environ 65 milles au sud de Revelstoke, jusqu'à New-Denver, un prospère établissement minier qui est relié par une ligne de diligence à Kaslo, sur le lac Kootenay ; et une autre ligne est en cours de construction depuis Revelstoke en allant vers le sud du côté de Nakusp. On espère que lorsque le raccordement sera opéré avec la ligne-mère du Pacifique Canadien, ce district sera doté d'un service aussi efficace qu'on puisse désirer.

Les crues sur le Fraser et autres rivières dans la Colombie-Britannique, le printemps dernier, ont obligé le département à suspendre tous ses services ordinaires et d'employer tous les moyens de transport qui se sont présentés pour le service des malles dans ce pays. Heureusement, cependant, les propriétaires des bateaux à vapeur qui circulent sur ces rivières ont mis leurs bateaux à la disposition du département, et les inconvénients occasionnés par la suspension du service régulier n'ont pas été considérables.

Au nombre des services postaux établis, il faut mentionner celui qui a été inauguré entre Pakan et le lac La Biche, en passant par le lac La Selle et le lac du Poisson-Blanc. Cette route a une longueur de 120 milles, et le bureau de poste le plus éloigné se trouve à 55 milles plus au nord que n'importe quel autre bureau dans le Nord-Ouest canadien. Son point de raccordement avec la ligne-mère du Pacifique Canadien est à Calgary, et les routes intermédiaires, chemin de fer et diligence, couvrent une distance de 404 milles.

Depuis le récent voyage d'inspection fait dans la région du Yukon sous les auspices du département de l'intérieur, des demandes d'établissement d'un service postal avec ce pays éloigné ont été présentées à ce département. Actuellement les mineurs, qui sont les seuls résidants, sont obligés de compter, pour la transmission de leur correspondance, sur les voyages fortuits que peuvent faire des individus entre les camps, avec toutes les incertitudes et les retards que comporte ce mode de transport.

A l'autre extrémité du Canada, on a établi un service qui n'est encore qu'une expérience, mais qui pourra donner des résultats importants. Jusqu'à présent les malles destinées à l'Île du Prince-Edouard ont été expédiées pendant l'été par la Pointe-du-Chêne dans le Nouveau-Brunswick, et par Pictou dans la Nouvelle-Ecosse, ce qui occasionnait des voyages par eau de 45 milles et 60 milles respectivement. Cette année, outre ces services, les malles destinées à l'Île du Prince-Edouard ou qui en viennent, passent par le Cap-Tourmente, qui n'est éloigné que de neuf milles du Cap-Traverse, dans cette île ; et avant les changements d'hiver dans l'horaire du chemin de fer Intercolonial, le temps qu'on gagnait était des plus encourageants. Lorsque la correspondance se fera régulièrement entre toutes les routes, les avantages de cette route postale seront évidents si l'on tient compte des distances à parcourir. A partir de la jonction de Painsec, le dernier point dans l'est qui soit commun aux trois routes, la distance jusqu'à l'île par voie de la Pointe-du-Chêne est de 56 milles—11 milles par chemin de fer et 45 milles par eau—la distance par voie de Pictou est de 234 milles, 174 milles par chemin de fer et 60 par eau ; la distance par voie du Cap-Tourmente est de 67 milles, 58

Rapport du Directeur général des Postes.

milles par chemin de fer et 9 par eau. Sous le rapport de la distance réelle, la route de la Pointe-du-Chêne est un peu plus avantageuse, mais elle est plus que compensée par le fait que le voyage par eau est cinq fois plus considérable que par la route du Cap-Tourmente. Comme la grande masse de la correspondance américaine à destination de l'île et toute la correspondance venant de l'ouest du Canada doit passer par la jonction de Painsec, l'importance de la nouvelle route pour la transmission de cette correspondance est évidente.

On remarquera que le service postal du Canada a pris un tel développement qu'on peut augmenter considérablement les communications postales sans une grande augmentation de frais. Comme preuve de cette assertion, j'attire l'attention sur le fait qu'en ouvrant 254 bureaux de poste l'an dernier, les nouvelles routes postales nécessaires n'ont atteint que 1,005 milles, ou une moyenne de moins de quatre milles pour chaque bureau de poste, bien que les trois bureaux de poste déjà mentionnés dans les territoires du Nord-Ouest aient exigé 120 milles et que d'autres bureaux dans le Manitoba aient exigé un prolongement de 50 milles. D'après la statistique de l'an dernier le nombre moyen de milles de routes postales pour chaque bureau de poste au Canada a été de 7.2.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR L'ATLANTIQUE.

Le contrat avec MM. H. et A. Allan, de la Compagnie des Steamers océaniques de Montréal, a été de nouveau renouvelé pour un an à compter du 24 décembre 1894.

Le service durant l'année a été fait d'une manière très satisfaisante par le *Parisian*, le *Sardinian*, le *Mongolian*, le *Laurentian* et le *Numidian* de la ligne Allan, et le *Labrador* et le *Vancouver* de la ligne Dominion.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR LE PACIFIQUE.

Le chiffre de la correspondance échangée entre le Canada et le Japon et la Chine, comme l'indique le tableau suivant, continue d'augmenter, et le service lui-même se fait sous tous rapports de la manière la plus satisfaisante :

MONTANT des colis de poste passant entre Vancouver, Colombie-Britannique, et les bureaux de poste suivants en Chine et au Japon, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Lettres.	Poids.		Journaux.	Poids.		Divers.	Poids.		Colis.	Poids.	
		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.
Yokohama.....	93,583	3,163	8	32,314	7,168	11	27,014	8,080	.....	247	426	11
Hong-Kong.....	46,561	2,866	1	9,104	1,702	15	7,377	2,211	11	5	15	8
Shanghai.....	17,793	1,108	.....	4,875	1,162	10	2,337	820	14	.....	.....	.....
Tokio.....	5,049	238	6	4,587	157	15	4,834	1,564	13	.....	.....	.....
Amoy.....	328	14	14	10	12	13	1,616	241	2	.....	.....	.....
Totaux.....	163,314	7,390	13	50,890	10,205	0	43,178	12,918	8	252	442	3
Totaux en 1892-93	143,878	5,960	8	42,800	8,329	14	39,997	12,044	5	308	400	1
Augmentation.	18,436	1,489	4	8,090	1,876	2	3,171	874	3	.....	42	2

NOTE.—En outre, des sacs directs ont été expédiés aux endroits désignés comme suit :—Yokohama, 1,082 ; Hong-Kong, 125 ; Shanghai, 149 ; Tokio, 308 ; Kobe, 116 ; Hakodate, 57 ; Nagasaki, 71.

La correspondance avec les colonies australiennes, comme l'indique le tableau suivant, accuse aussi une très forte augmentation dans chaque catégorie de colis de poste :

TABLEAU indiquant le nombre de colis de poste échangés entre Vancouver, Colombie-Britannique, et les bureaux de poste suivants en Australie, y compris Honolulu, et Suva, Fidji, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Lettres.	Poids.		Journaux.	Poids.		Livres. et échantillons.	Poids.	
		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.
Sydney.....	48,317	1,847	7	75,428	16,773	7	29,188	8,198	1
Melbourne.....	29,957	1,118	10	58,808	10,835	2	25,577	7,064	9
Brisbane.....	8,484	405	8	21,310	4,609	4	8,914	2,482	10
Honolulu.....	25,437	926	4	29,793	6,197	14	12,732	3,739	11
Adélaïde.....	5,336	221	4	20,884	4,164	1	10,048	2,250	8
Nouvelle-Zélande.	6,352	188	12	16,035	3,217	4	6,072	1,811	5
Suva, Fidji.....	911	33	11	1,634	195	11	235	50	6
Auckland.....	477	28	8	426	110	6	9	8	6
Tasmanie.....	275	16	2	189	49	8	26	47	8
Courrier, en route.	129	11	8	19	5	12			
Totaux.....	125,675	4,797	10	224,526	46,158	5	92,851	25,653	0

SERVICE DES ANTILLES.

Le nombre de colis de poste échangés entre le Canada et les Antilles, par les steamers canadiens, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894, se chiffrait comme suit :—

Lettres, 11,203 ; journaux, livres, etc., 3,182 ; paquets, sacs et paniers, 135.

DISTRIBUTION GRATUITE PAR FACTEURS.

TABLEAU du nombre de lettres, cartes-poste et journaux distribués gratuitement par facteurs, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Cartes-poste.	Lettres de ville.	Lettres chargées.	Autres lettres.	Lettres et cartes-poste.	Journaux.	Lettres, cartes-poste et journaux.	FACTEURS.	
								Distribution actuelle.	Y compris les surintendants et trieurs.
Halifax....	130,378	337,182	8,700	710,448	1,186,708	522,773	1,709,481	17	19
Hamilton....	567,306	570,535	28,394	1,332,886	2,499,121	918,176	3,417,297	36	40
Kingston....	203,228	196,451	13,114	644,976	1,057,769	582,749	1,640,518	9	10
London.....	357,324	275,089	25,923	1,051,924	1,710,260	727,193	2,437,453	23	29
Montréal....	1,074,849	3,074,919	137,905	4,059,595	8,347,268	3,224,956	11,572,224	96	112
Ottawa.....	322,288	385,473	39,579	1,119,292	1,866,632	1,412,975	3,279,607	35	40
Québec.....	331,926	377,629	43,486	1,100,993	1,854,034	799,612	2,653,645	25	24
Saint-Jean..	211,054	186,084	8,367	752,552	1,158,057	744,182	1,902,239	22	27
Toronto....	2,811,710	3,999,801	344,802	8,961,453	16,117,766	3,786,703	19,904,469	107	122
Victoria....	44,589	99,307	2,875	238,168	384,939	294,128	679,067	14	14
Winnipeg...	152,173	361,618	14,736	785,804	1,314,331	948,786	2,263,117	22	25
Totaux.	6,206,825	9,864,088	667,881	20,758,091	37,496,885	14,062,233	51,459,118	406	462

Rapport du Directeur général des Postes.

RELEVÉ des quantités de timbres-poste, bandes timbrées, carte-poste et enveloppes timbrées, reçus et distribués pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

RECUS.

	Timbres-poste de ½ centim.	Timbres-poste de 1 centim.	Timbres-poste de 2 centims.	Timbres-poste de 3 centims.	Timbres-poste de 5 centims.	Timbres-poste de 6 centims.	Timbres-poste de 8 centims.	Timbres-poste de 10 centims.	Timbres-poste de 15 centims.	Timbres-poste de 20 centims.	Timbres-poste de 50 centims.
Solde de l'exercice dernier.....	59,300	4,545,600	1,647,600	5,036,300	608,100	125,000	100,000	155,050	352,150	475,000	486,050
Reçu du fabricant.....	950,000	43,050,000	12,200,000	74,800,000	3,200,000	400,000	1,750,000	100,000	.....	.....	.....
Hors de service, renvoyés par les direct. de poste.	1,644	14,044	4,177	22,755	1,393	88	272	109	.....	208	48
En bon état ainsi renvoyés.....	.....	2,000	.....	9,000	100	.....	.....	100	.....	.....	.....
Excédent sur les opérations de l'exercice.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	1,010,944	48,211,644	13,851,777	79,868,055	3,809,593	525,088	1,850,272	255,259	352,150	475,208	486,098

DISTRIBUÉS.

Distribués aux direct. de poste pendant l'exercice.....	860,100	41,236,300	12,138,500	76,573,200	3,003,900	346,100	1,398,350	211,300	45,000	41,800	8,100
Timbres-poste gâtés qu'on a détruits.....	1,644	14,044	4,177	22,755	1,393	88	272	109	.....	208	48
Item en suspens.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Solde au 30 juin 1894.....	149,200	6,961,300	1,709,100	3,272,100	804,300	178,900	451,650	43,850	307,150	433,200	477,950
Total.....	1,010,944	48,211,644	13,851,777	79,868,055	3,809,593	525,088	1,850,272	255,259	352,150	475,208	486,098

Valeur des distributions effectuées pendant l'exercice, jusqu'au 30 juin 1894, \$3,550,214.40. La valeur totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à \$3,539,366.05, indiquant une augmentation comparative dans la distribution pour le dernier exercice de \$10,848.35.

RELEVÉ des quantités de timbres-poste, bandes timbrées, cartes-poste et enveloppes timbrées, reçues et distribués pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

REÇUS.

	Timbres de char- gements de 2 cen- tins.	Timbres de char- gements de 5 cen- tins.	Bandes postales.	Cartes-lettre de 3 centins.	Cartes-postales n° 1 de 1 centin.	Cartes-postales de 2 centins de l'U. P.	Cartes-réponse de 2 centins.	Enveloppes.			Valeur. \$ cts.
								1 centin.	3 centins n° 1	3 centins n° 2	
Solde de l'exercice dernier.....	400	307,900	65,400	108,650	552,400	12,700	11,850	43,900	29,700	25,900	709,964 45
Reçu du fabricant.....			546,000	126,500	23,544,000	55,000	102,000	30,000	60,000	80,000	3,519,300 00
Hors de service, renvoyés par les direct. de poste.	441	1,022	3,471	876	2,297	895	107	269	259	127	1,276 93½
En bon état ainsi renvoyés.....				1,950	1,900	400		500	100	600	420 40
Excédent sur les opérations de l'exercice.....					200						2 00
Total.....	841	308,922	614,871	237,976	24,100,797	68,995	203,957	74,669	90,059	106,627	4,230,963 78½

DISTRIBUÉS.

Distribué aux direct. de poste pendant l'exercice.....	307,900	481,700	104,650	23,705,100	49,400	151,500	31,200	62,900	89,100	3,550,214 40	
Timbres-poste gâtés qu'on a détruits.....	441	1,022	3,471	876	2,297	895	107	269	259	127	1,276 93½
Item en suspens.....						100					2 00
Solde au 30 juin 1894.....	400	179,700	132,450	132,450	303,400	18,700	52,250	43,200	26,900	17,400	679,470 45
Total.....	841	308,922	614,871	237,976	24,100,797	68,995	203,957	74,669	90,059	106,627	4,230,963 78½

Valeur des distributions effectuées pendant l'exercice jusqu'au 30 juin 1893, \$8,550,214.40. La valeur totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à \$8,530,366.05, indiquant une augmentation comparative dans la distribution pour le dernier exercice de \$10,848.35.

Rapport du Directeur général des Postes.

TIMBRES-POSTE.

Le département se propose de distribuer pour les lettres déposées dans les boîtes, c'est-à-dire pour les lettres passant dans les limites d'une distribution gratuite dans les villes, une enveloppe de 2 centins que le public trouvera sans doute bien commode.

LETTRES CHARGÉES.

Il y a eu une légère diminution dans le nombre de lettres chargées transportées par la poste au Canada, dans le cours de l'exercice qui a fini le 30 juin 1894, on en estimait le nombre à 3,237,200. En 1893, le nombre avait été de 3,254,000, de sorte que, de même que l'an dernier, les rapports de cette année accusent une légère diminution.

Il y a eu, durant l'exercice terminé le 30 juin 1894, 222 cas de vol de contenu ou de partie de contenu de lettres, ou de perte de lettres chargées contenant de l'argent, expédiées par les postes du Canada. En 1893 ce nombre avait été de 149.

Dans 42 de ces cas, le contenu ou partie du contenu de ces lettres a été recouvré des employés responsables, ou remboursé autrement. Dans 39 cas, on a déclaré à la réception de la lettre, que tout ou partie du contenu manquait, mais on n'a pu obtenir aucune explication du prétendu détournement. Le contenu ou partie du contenu a été recouvré ou remboursé dans 38 cas où les lettres avaient été perdues, volées ou délivrées à une fausse adresse. Vingt-huit lettres ont été volées dans les bureaux de poste ou dans les malles en route, et le contenu n'en a pas été recouvré, et dans 29 cas semblables le département a réussi à recouvrer le contenu ou à le faire rembourser. Il y a eu 35 lettres accidentellement détruites en cours de transmission par la poste.

On calcule que le nombre de lettres chargées, expédiées par la poste durant les dix années terminées le 30 juin 1894, est comme suit :—

Année terminée le 30 juin 1885.....	3,000,000
do do 1886.....	3,400,000
do do 1887.....	3,560,000
do do 1888.....	3,580,000
do do 1889.....	3,649,000
do do 1890.....	3,280,000
do do 1891.....	3,192,000
do do 1892.....	3,286,700
do do 1893.....	3,254,000
do do 1894.....	3,237,200

LÉTTRES DE REBUT.

Ci-suit un résumé des opérations de la division des rebuts du ministère des postes du Canada, pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1894 :—

Lettres d'origine canadienne renvoyées par les postes du Royaume-Uni, faute de livraison.....	9,465
Lettre d'origine canadienne renvoyées par l'administration des postes des Etats-Unis pour la même cause.....	98,375
Lettre d'origine canadienne renvoyées par les colonies anglaises et les pays étrangers pour la même cause....	1,973
	<hr/>
	109,813
MOINS—les lettres chargées comprises dans ce total et reportées à la classe des lettres chargées.....	1,543
	<hr/>
	108,270
Lettres de rebut, circulaires, cartes postales, etc., reçues des postes du Canada.....	817,929
Lettres de rebut chargées qui contenaient des valeurs....	15,606
Lettres, circulaires, cartes postales, etc., envoyées à la division des rebuts pour des causes spéciales, telles que vices d'adresse, défaut d'affranchissement, etc.....	* 95,048
	<hr/>
	<u>1,036,853</u>

* Sur ce nombre 4,591 étaient des lettres chargées ou contenaient des valeurs.

FOURNITURES POSTALES.

On trouvera dans l'annexe des états détaillés donnant les opérations de la division des impressions et fournitures des postes.

Les dépenses de cette division ont été beaucoup plus considérables que pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893 : pour cet exercice là elles se chiffraient par \$109,138.24, tandis que pour l'exercice terminé le 30 juin 1894 elles se sont élevées à \$130,905.04 ; la plus grande partie de l'augmentation tombe sous le titre des impressions et de la papeterie.

Le montant dépensé par l'entremise de cette division en 1892 a été de \$120,562.06, de sorte que, ainsi qu'on le faisait remarquer dans le rapport de l'an dernier, il semble impossible d'éviter une fluctuation considérable dans le coût des fournitures postales.

Une exposition des articles employés pour le service des postes dans les pays de l'union postale a eu lieu à Milan, Italie, dans le cours de l'été de 1894 ; le département des postes du Canada y a pris une large part et a reçu le premier prix, savoir, un diplôme d'honneur (le seul prix pour la section des postes), et des éloges flatteurs de la part de l'administration de l'exposition et de la presse italienne.

Rapport du Directeur général des Postes.

RECETTES ET DÉPENSES.

ÉTAT du revenu du ministère des postes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	\$ c.	\$ c.
Bal. dues par les direct. de poste sur anciens comptes du revenu le 30 juin 1893.		22,927 55
Timbres-poste, cartes-poste, etc., vendues.....	3,554,196 45	
MOINS—Les timbres fournis au bureau international de l'union postale.....\$ 58 40		
Timbres détruits en cours de transmission à des bureaux dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.....	11,220 00	
	11,278 40	
Port payé en argent sur lettres délivrées.....		3,542,918 05
do do journaux.....		17,978 45
Port perçu par les facteurs.....		2,433 67
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs.....		226 82
Port sur colis postaux échangés dans les sacs fermés entre l'île Turque et les Etats-Unis et Terre-Neuve, du 1er janvier au 31 décembre 1893.....		23,024 33
Frais de transit pour le Japon, du 1er janvier au 31 décembre 1892.....		14 99
Frais de port sur les colis du Royaume-Uni, du 1er janvier au 31 déc. 1892.....		148 67
do do de la Jamaïque, du 1er oct. 1892 au 30 sept. 1893.....		11,987 22
do do des Barbades, du 1er janvier au 31 décembre 1893.....		12 65
do do des îles Sous-le-Vent, du 1er juillet au 31 déc. 1893.....		7 45
Commissions sur mandats-poste.....		1 10
Profit sur le change dans les transactions de mandats-poste avec d'autres pays.....		108,024 13
Mandats-poste annulés, c'est-à-dire, mandats-poste émis entre le 1er juillet 1892 et le 30 juin 1893 dont le paiement n'avait pas été réclamé au 30 juin 1894.....		2,358 54
		2,354 97
Revenu brut.....		3,734,418 59
DÉDUCTIONS.		
Appointem., allocat. pour expéditions en passe, allocat. pour loyer, combust. et éclair., et compensat. aux direct. de poste sur transact. de mandats-poste.....	874,621 52	
Escompte aux vendeurs de timbres-poste.....	17,926 17	
Lettres insuffisamment affranchies, mal expédiées et de rebut.....	2,760 37	
Montant payé pour le rachat de timbres.....	2,095 60	
do des timbres remboursés.....	17 34	
Balance de commission payée à d'autres pays sur transact. de mandats-poste.....	2,548 16	
Coût de remises aux Etats-Unis sur transactions de mandats-poste.....	55 76	
Pertes par incendie, effraction, etc.....	2,176 33	
Bal. dues par les direct. de poste sur anc. comptes du rev., jusq. 30 juin 1894.....	22,876 28	
		925,077 53
Revenu net.....		2,809,341 06

ETAT de la dépense du ministère des postes du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	Payé par chèques à même le crédit parlementaire.
Transport des malles par terre.....	820,369 35
do bateaux à vapeur, etc.....	77,235 33
do chemins de fer.....	1,215,728 43
Confection et réparation de sacs de malle et serrures.....	26,323 09
Total.....	2,139,656 20
Appointements payés par chèques.....	1,170,227 62
Frais de voyages.....	9,180 52
Mémoires de fournisseurs.....	79,253 71
Loyers, combustible et éclairage.....	2,082 66
Papeterie, impressions et annonces.....	67,531 06
Divers déboursés payés par chèques.....	49,329 54
Total, dépenses par chèques.....	3,517,261 31

D'après le tableau qui précède, on verra que les recettes brutes des postes pour l'exercice clos le 30 juin 1894, n'ont dépassé celles de l'exercice terminé le 30 juin 1893, que de \$35,833.35 ; le chiffre pour l'exercice 1893 ayant été de \$2,773,507.71, et pour 1894, \$2,809,341.06.

Quelque faible que soit l'augmentation des recettes de l'année, le Canada soutient favorablement la comparaison avec le Royaume-Uni sous ce rapport ; le total des recettes postales du service impérial des postes pour l'année 1894 ayant été de £10,472,000, tandis que pour l'année 1893 le chiffre avait été £10,344,000, indiquant une augmentation de £128,000 seulement pour 1894.

Les recettes et les dépenses des postes pour les six années finissant le 30 juin 1894 ont été comme suit :—

Année terminée le 30 juin.	REVENU.				RECETTES.				
	Brut.		Net.	Pour-cent de l'augment. annuelle.	Déductions sur les recettes.	Pour-cent de l'augment. annuelle.	Payé par chèques.		Pour-cent de l'augment. annuelle.
	\$	c.					\$	c.		$	c.
1889.....	2,984,222	60	2,220,503	66	763,718	94	2,982,321	48	
1890.....	3,223,614	63	2,357,388	95	866,225	68	3,074,469	91	3 09
1891.....	3,374,887	66	2,515,823	44	859,064	22	3,161,675	72	2 84
1892.....	3,542,611	02	2,652,745	79	889,865	23	3,316,120	03	4 88
1893.....	3,696,062	36	2,773,507	71	922,554	65	3,421,203	17	3 17
1894.....	3,734,418	59	2,809,341	06	925,077	53	3,517,261	31	2 81

* Diminution.

Rapport du Directeur général des Postes

Le tableau suivant indiquera quel grand développement ont pris les opérations des postes durant les dix dernières années.

	1884.	1894.
Nombre de bureaux de poste au Canada.....	6,837	8,664
Nombre de milles de routes postales.....	47,131	64,072
Nombre de lettres transportées par la poste.....	66,100,000	107,145,000
Nombre de milles de chemin de fer sur lesquels les malles sont transportées.....	8,932	14,170
Revenu.....	\$ 2,330,741	\$ 3,734,418
Dépôt dans les caisses d'épargne.....	\$ 6,441,439	\$ 7,524,286
Mandats d'argent émis.....	\$10,067,049	\$13,245,990

MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT.

Les bureaux de mandats-poste ouverts le 30 juin 1894 étaient au nombre de 1,193, soit une augmentation de 25 pendant l'exercice, répartis comme suit :—

Ontario.....	604
Québec.....	183
Nouvelle-Ecosse.....	161
Nouveau-Brunswick.....	99
Ile du Prince-Edouard.....	14
Manitoba.....	55
Territoires du Nord-Ouest.....	34
Colombie-Britannique.....	43

Les tableaux ci-annexés donnent les opérations de ce service, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, jusqu'au 30 juin 1894.

On y voit que l'échange des mandats-poste avec le Royaume-Uni et les autres pays s'est fait comme suit :—

PAYS.	DÉLIVRÉS AU CANADA.		PAYABLES AU CANADA.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		\$ c.		\$ c.
*Royaume-Uni.....	77,104	909,273 31	28,508	458,703 04
Etats-Unis.....	159,130	1,634,750 03	94,481	1,451,817 25
France.....	4,238	41,278 90	1,270	29,280 80
Allemagne.....	2,344	34,270 56	485	15,469 93
Italie.....	1,861	51,884 57	23	468 62
Terreneuve.....	1,052	19,208 23	6,723	220,234 08
Belgique.....	984	18,357 27	405	13,223 13
Suisse et Roumanie.....	419	5,251 89	122	2,342 11
Japon.....	667	19,202 81	61	1,108 01
Jamaïque.....	71	1,166 53	286	6,207 07
Colonies de l'Australie et Nouvelle-Zélande.....	654	16,450 23	569	13,285 79
Barbades.....	66	716 45	166	3,161 93
Hong-Kong.....	120	4,856 15	42	619 61
Iles Sous-le-Vent.....	28	692 80	151	5,141 07
Bermudes.....	78	1,116 78	94	1,207 95
Guiane anglaise.....	12	104 70	76	1,840 46
†Iles Hawaïennes.....	12	129 26	15	232 81
Total.....	248,840	2,758,710 47	133,477	2,224,343 66

*Y compris toutes les colonies anglaises et les pays étrangers avec lesquels le Canada n'échange pas directement de mandats-poste.

†L'échange avec Hawaï a été effectué par l'entremise du département des postes des Etats-Unis et a commencé le 1er janvier 1894.

RELEVÉ des opérations du service des mandats-poste entre le Canada et les autres pays, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Exercice terminé le 30 juin.	ÉTATS-UNIS.		ROYAUME-UNI.		FRANCE.		ALLEMAGNE, DANEMARK, SUÈDE ET NORVÈGE.		ITALIE.		SUISSE ET ROUMANIE.		BELGIQUE.	
	Montant des mandats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.	Montant des man- dats-poste déli- vrés au Canada.	Montant des man- dats-poste paya- bles au Canada.
1868														
1869														
1870														
1871														
1872														
1873														
1874														
1875														
1876														
1877														
1878														
1879														
1880														
1881														
1882														
1883														
1884														
1885														
1886														
1887														
1888														
1889														
1890														
1891														
1892														
1893														
1894														

111X

+Opérations de huit mois seulement, depuis le 1er novembre 1884.

*Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1883.

Rapport du Directeur général des Postes

Exercice terminé le 30 juin.	TERRENEUVE.		JAMAÏQUE.		JAPON.		COLONIES AUSTRALIENNES ET NOUVELLE-ZÉLANDE.		HONG-KONG.		BARBADES.		ILES SOUS-LE-VENT.		BERMUDES.		GUYANE ANGLAISE.		ILES HAWAÏENNES.	
	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.	Montant des mandats-poste payés au Canada.						
1868	3,321	3,142																		
1869	3,246	6,514																		
1870	5,246	7,328																		
1871	4,821	5,049																		
1872	3,656	4,928																		
1873	4,799	3,807																		
1874	5,753	6,014																		
1875	7,197	6,930																		
1876	5,305	8,499																		
1877	5,699	12,280																		
1878	6,245	23,076																		
1879	5,061	21,909																		
1880	3,970	22,452																		
1881	4,883	19,901																		
1882	4,309	20,644																		
1883	5,415	24,448																		
1884	5,201	29,150	777	4,039																
1885	6,652	37,863	696	6,481																
1886	6,467	40,092	718	8,557																
1887	11,997	42,114	1,527	15,509																
1888	22,177	51,482	1,035	18,462																
1889	24,055	63,814	1,101	19,847																
1890	26,942	73,555	1,712	10,450	\$384	8,388	9,327	14,398	9,448	14,121	14,398	14,398	14,398	14,398	14,398	14,398	14,398	14,398	14,398	
1891	28,265	73,545	1,722	5,344	699	5,069	9,708	11,118	9,708	11,118	9,708	11,118	9,708	11,118	9,708	11,118	9,708	11,118	9,708	11,118
1892	22,247	88,124	1,827	10,781	8,707	1,108	13,388	8,162	324	3,162	801	3,006	42	4515	411	1,208	105	1,840	119	1,531
1893	21,949	127,389	1,404	5,952	8,987	1,507	13,989	3,888	731	3,888	952	3,078	398	4,672	516	1,117	1,05	1,840	129	1,531
1894	19,208	220,234	1,166	6,207	19,203	1,108	13,286	4,856	619	4,856	716	3,162	693	5,141	1,117	1,208	105	1,840	129	1,531

§ Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1889. † Opérations de trois mois seulement, depuis le 1er avril 1892. ¶ Opérations de six mois seulement, depuis le 1er janvier 1893. ** Opérations de six mois seulement, depuis le 1er janvier 1894.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats-poste en Canada, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Exercice terminé 30 juin.	Nombre de bureaux autorisés à délivrer des mandats-poste.	Nombre de mandats-poste délivrés.	Montant total des mandats-poste de- livrés au Canada.		Où PAYABLE.		Montant des man- dats-poste d'autres au Canada.	Receite brute prove- nant des droits sur les mandats-poste.	Dépenses pour ap- pointements, direc- tions aux direc- teurs de poste, péne- sions, pèche- rie et divers.	Pertes dans la ges- tion du service des mandats-poste.
			En d'autres pays.		An Canada.					
			cts.	cts.	cts.	cts.				
1868	515	90,163	3,352,881 40	2,953,762 80	393,118 60	90,579 92	23,945 57	30,655 57	2,355 55	
1869	550	96,627	3,563,644 95	3,193,305 77	370,339 18	100,822 84	30,982 12	32,594 17	3,169 99	
1870	568	110,021	3,910,249 95	3,489,610 00	420,639 95	117,913 89	33,477 81	31,746 97	1,584 74	
1871	571	120,521	4,546,433 85	4,067,735 17	478,698 68	126,694 06	38,405 55	33,225 68	.....
1872	634	136,422	5,154,120 13	5,573,019 76	581,100 37	147,290 16	44,682 25	40,366 85	478 35	
1873	644	161,096	6,239,505 86	5,569,298 00	670,206 86	160,695 80	53,019 45	42,271 89	2,036 92	
1874	662	179,861	6,757,427 17	6,090,172 61	667,254 56	177,501 49	59,263 36	47,362 18	118 94	
1875	687	181,991	6,711,538 98	6,132,094 67	579,444 31	181,091 07	54,369 22	49,416 12	736 64	
1876	736	238,668	6,806,618 24	6,157,813 48	708,805 06	359,314 21	54,869 59	56,269 25	4,239 21	
1877	754	253,962	6,856,821 13	6,164,825 99	691,995 14	408,285 99	54,847 50	51,740 06	6,166 49	
1878	769	269,417	7,130,895 77	6,412,576 78	718,318 99	458,745 80	56,847 03	49,112 00	656 68	
1879	772	281,725	6,788,723 20	6,086,521 05	702,202 24	505,833 69	55,008 42	47,232 93	147 00	
1880	775	306,088	7,207,337 06	6,383,210 80	822,126 20	698,651 87	58,278 28	46,287 42	286 20	
1881	786	358,238	7,725,212 06	6,679,547 44	1,045,665 22	1,002,734 96	60,835 25	47,722 80	161 26	
1882	806	372,243	8,354,153 57	7,018,526 04	1,335,627 53	1,194,028 32	65,392 04	52,449 62	110 78	
1883	828	419,613	9,490,809 62	7,634,735 27	1,856,164 35	1,236,274 95	65,485 20	673,035 92	58 85	
1884	866	463,502	10,067,834 85	7,971,919 70	2,095,915 15	1,262,867 31	78,870 31	77,469 12	882 61	
1885	885	499,243	10,884,210 99	8,254,903 12	2,130,207 87	1,185,750 92	73,592 86	683,211 35	4,295 59	
1886	910	529,458	10,231,189 39	8,146,095 87	2,085,093 52	1,245,957 32	79,325 86	76,245 09	25 39	
1887	933	574,800	10,328,084 51	8,093,886 92	2,235,892 05	1,495,673 58	79,873 86	76,845 15	.....
1888	944	630,968	10,316,617 83	8,520,775 78	2,395,842 05	1,726,011 45	81,077 89	83,309 21	.....
1889	990	673,513	11,205,919 95	8,692,418 91	2,573,501 04	1,756,944 74	92,047 98	.....	.....
1890	1,027	780,503	11,997,861 62	9,359,434 82	2,638,427 14	1,851,058 76	96,067 40	.....	.....
1891	1,080	855,619	12,478,178 46	9,854,052 46	2,624,126 00	1,984,360 46	100,066 80	.....	.....
1892	1,120	919,996	12,825,701 12	10,210,939 00	2,615,126 00	2,077,886 85	102,462 61	.....	.....
1893	1,168	967,866	12,902,975 61	10,404,857 08	2,498,118 53	2,269,635 29	103,927 84	.....	.....
1894	1,193	1,052,410	13,245,990 19	10,487,279 72	2,758,710 47	2,224,343 66	108,024 13	.....	.....

AIXX

a. Cette augmentation dans les frais de gestion vient de ce que, pour la première fois, les appointements des commis de bureaux de poste urbains, exclusivement préposés au service des mandats-poste, sont portés au débit de ce service; elle provient aussi des dépenses préliminaires occasionnées par l'organisation de l'échange des mandats-poste avec plusieurs autres pays, comme le mentionne le rapport de l'exercice terminé le 30 juin 1883.

b. Y compris le montant des mandats-poste "nuls" des exercices précédents.

c. Y compris les sommes payées pour des services en partie imputables sur l'exercice précédent.

* D'après le système de comptabilité récemment adopté, il n'est plus possible de donner ces item séparément.

Rapport du Directeur général des Postes.

CAISSES D'ÉPARGNES POSTALES.

A la fin de l'exercice la moyenne du solde au crédit des déposants avait atteint le chiffre de \$25,257,868.14, ou \$1,104,674.48 de plus que le solde de l'exercice précédent. La moyenne du solde des comptes individuels s'est élevée de \$211.36 à \$215.84.

Le nombre des dépôts a été de 145,960, et la somme déposée de \$7,524,286 ; le nombre des remboursements a été de 84,941, et la somme remboursée de \$7,473,585.46. Les dépôts, classifiés d'après le chiffre, correspondent très intimement, en moyenne, avec ceux de l'exercice précédent, et sont comme suit :—

	1893.		1894.	
	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.
De \$ 1 à \$ 10.....	53,219	35.75	53,093	36.37
De 11 à 20.....	24,906	16.73	24,249	16.62
De 21 à 50.....	37,444	25.15	36,575	25.06
De 51 à 100.....	18,610	12.50	17,927	12.28
De 101 à 200.....	8,380	5.63	7,941	5.44
De 201 à 400.....	4,026	2.70	3,788	2.60
De 401 à 600.....	1,228	0.83	1,240	0.85
De 601 à 800.....	420	0.28	474	0.33
De 801 à 1,000.....	635	0.43	673	0.46
	148,868		145,960	

On a ajouté durant l'exercice 26 bureaux de poste sur la liste des caisses d'épargnes, dont le nombre total le 30 juin était porté à 699. Les rapports quotidiens des différents bureaux sont arrivés avec promptitude, et ont été, en somme, préparés avec beaucoup d'intelligence et de soin ; aucune perte n'a été subie.

Huit cent soixante-treize réclamations d'argent laissés par des déposants décédés ont été réglées, et dans presque la moitié des cas il a fallu produire soit l'acte de validité ou l'acte de curatelle.

Le tableau ci-joint indique le mouvement et les progrès, année par année, des caisses d'épargnes postales depuis leur établissement en 1868.

ETAT des opérations des caisses d'épargnes postales, Canada, par exercice, du 1er avril 1868 au 30 juin 1894.

PÉRIODE.	Nombre de caisses d'épargne postales, fin de chaque période.	Nombre de dépôts reçus pendant la période indiquée.	Montant total de ces dépôts, même période.		Montant moyen de chaque dépôt, même période.	Montant des comptes des déposants transférés des caisses d'épargne de l'Etat, pendant la période.		Nombre des retraits, même période.	Montant total des retraits, même période.		Moyenne de chaque retrait, même période.	Nombre de comptes ouverts, même période.	Nombre des comptes des déposants transférés des caisses d'épargne de l'Etat, pendant la période.	Nombre des comptes clos durant la même période.	Comptes restant ouverts à la fin de la période.	Entretien du service des caisses d'épargnes postales.				Montant total restant à l'avoir de tous comptes ouverts, intérêt compris, à la fin de la période.	Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert à la fin de la période.
			\$	¢		\$	¢		\$	¢						\$	¢	\$	¢		
Trois mois expirés le 30 juin 1868.....	81	3,247	212,507	65.44	166	8,857.48	53.35	2,146	44	2,102	8,389.43	0.23	0.67	939.37	204,588.89	97.33					
Exercice clos le 30 juin 1869.....	213	16,653	927,885	55.71	4,787	296,754.35	61.99	6,429	1,319	7,212	5,808.14	0.23	0.67	21,094.72	856,814.26	118.80					
Exercice clos le 30 juin 1870.....	226	24,994	1,347,901	53.93	9,478	664,555.51	70.11	7,823	2,857	12,178	8,128.12	0.20	0.51	48,689.08	1,588,848.83	130.41					
Exercice clos le 30 juin 1871.....	230	33,256	1,917,576	57.66	15,148	1,093,438.86	72.10	9,424	4,449	17,153	11,108.40	0.20	0.44	84,273.68	2,497,259.65	145.59					
Exercice clos le 30 juin 1872.....	235	39,489	2,261,631	57.27	20,154	1,778,565.19	81.33	10,846	6,940	21,059	12,242.34	0.20	0.39	116,174.55	3,096,500.01	147.04					
Exercice clos le 30 juin 1873.....	239	44,413	2,306,918	51.94	23,800	2,323,299.32	86.91	11,995	9,528	23,526	15,093.78	0.22	0.47	126,932.88	3,207,051.57	136.32					
Exercice clos le 30 juin 1874.....	266	45,329	2,340,284	51.63	25,814	2,468,643.42	86.04	12,048	10,606	24,968	14,442.71	0.20	0.45	126,273.31	3,204,965.46	128.36					
Exercice clos le 30 juin 1875.....	268	42,508	1,942,346	45.69	25,954	2,341,979.04	82.88	10,516	11,190	24,294	12,539.59	0.18	0.42	120,758.06	2,926,090.48	120.44					
Exercice clos le 30 juin 1876.....	279	38,647	1,726,204	44.66	24,152	2,021,457.97	77.11	10,218	10,097	24,415	14,662.14	0.23	0.53	110,116.08	2,740,952.59	112.27					
Exercice clos le 30 juin 1877.....	287	36,126	1,521,000	42.10	22,484	1,726,082.98	70.49	8,971	9,312	24,074	15,149.13	0.26	0.57	104,067.86	2,639,937.47	109.60					
Exercice clos le 30 juin 1878.....	295	40,097	1,724,371	43.00	21,944	1,713,658.73	70.55	10,058	8,597	25,535	15,266.08	0.25	0.55	+6,126.67	103,834.29	2,754,484.03	107.87				
Exercice clos le 30 juin 1879.....	297	43,349	1,973,243	45.52	23,226	1,733,443.79	66.07	10,755	8,845	27,445	16,100.03	0.24	0.51	110,912.56	3,105,190.80	113.14					
Exercice clos le 30 juin 1880.....	297	56,031	2,720,216	48.55	26,716	2,015,813.16	69.89	14,407	10,487	31,365	19,134.14	0.23	0.49	136,075.47	3,945,669.11	125.80					
Exercice clos le 30 juin 1881.....	304	71,747	4,175,042	58.19	28,510	2,097,389.15	73.56	18,731	10,491	39,605	23,223.99	0.23	0.37	184,904.81	6,208,226.77	156.75					
Exercice clos le 30 juin 1882.....	308	97,380	6,435,989	66.09	35,859	3,461,619.31	96.53	25,778	13,920	51,463	29,245.68	0.21	0.31	391.00	291,065.07	9,473,661.53	184.08				
Exercice clos le 30 juin 1883.....	330	109,489	6,826,266	62.35	45,253	4,730,995.39	104.54	27,127	17,531	61,059	31,180.03	0.20	0.26	407,305.17	11,976,237.31	196.13					
Exercice clos le 30 juin 1884.....	343	109,388	6,441,439	58.88	56,026	5,649,611.13	100.84	26,562	20,939	66,682	34,168.95	0.20	0.26	477,487.46	13,245,552.64	198.63					
Exercice clos le 30 juin 1885.....	355	116,576	7,098,459	60.89	59,714	5,793,031.84	97.01	27,591	20,951	73,322	35,751.23	0.20	0.24	539,560.51	15,090,540.31	205.81					
Exercice clos le 30 juin 1886.....	392	126,322	7,645,227	60.52	62,205	6,183,470.60	99.40	29,103	21,555	80,870	41,358.11	0.21	0.24	341.49	607,075.38	17,159,372.09	212.18				
Exercice clos le 30 juin 1887.....	415	143,076	8,272,041	57.81	65,853	6,626,067.51	100.62	31,874	22,585	90,159	43,661.25	0.20	0.22	150.00	692,404.57	19,497,750.15	216.26				
Exercice clos le 30 juin 1888.....	433	155,978	7,722,330	49.51	217,385.10	78,229	7,514,071.78	96.05	37,515	723	26,704	101,693	0.19	0.21	765,639.15	20,689,032.62	203.44				
Exercice clos le 30 juin 1889.....	463	166,235	7,926,634	47.67	1,085,979.72	84,572	7,532,145.56	89.06	38,049	2,962	29,581	113,123	0.22	0.22	841,921.79	23,011,422.57	203.41				
Exercice clos le 30 juin 1890.....	494	154,678	6,599,896	42.67	167,501.53	90,151	8,575,041.98	95.12	32,127	570	33,499	112,321	0.23	+3,653.37	786,875.37	21,990,653.49	195.78				
Exercice clos le 30 juin 1891.....	634	147,672	6,500,372	44.02	389,169.28	84,963	7,875,977.57	92.67	29,791	1,124	32,006	111,230	0.25	+200.00	734,430.89	21,738,648.09	195.44				
Exercice clos le 30 juin 1892.....	642	145,423	7,056,002	48.52	77,381	7,230,839.14	93.44	28,943	29,368	110,805	57,661.49	0.25	0.26	734,590.70	22,298,401.65	201.24					
Exercice clos le 30 juin 1893.....	673	148,868	7,708,888	51.78	73,361	6,631,578.97	90.39	29,502	26,032	114,275	57,443.24	0.25	0.25	777,482.98	24,153,193.66	211.36					
Exercice clos le 30 juin 1894.....	699	145,960	7,524,286	51.55	218,173.60	84,941	7,473,585.46	87.98	29,116	662	27,033	117,020	0.24	0.23	835,800.34	25,257,868.14	215.84				

† Ces pertes furent le résultat de fraudes commises à des bureaux de poste.

Rapport du Directeur général des Postes.

Une convention entre le Canada et la République d'Hawaï pour un échange direct de colis est entrée en vigueur le 1er mars 1895.

Les arrangements nécessaires à l'échange direct de colis entre Fiji, la Nouvelle-Galles du Sud, la Nouvelle-Zélande, la Tasmanie, l'Australie du Sud et Queensland ne sont pas encore complétés, mais on espère qu'un service de colis de poste entre le Canada et ces colonies sera bientôt établi.

Les conventions pour un échange direct de mandats d'articles d'argent sont entrées en vigueur entre le Canada et Queensland, Victoria, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud et Hawaï, le 1er juillet 1894, avec la Tasmanie le 1er octobre 1894, et avec les Iles Fiji le 1er janvier 1895.

En terminant je dois remercier les employés des services intérieur et extérieur pour leur cordiale et précieuse coopération dans les opérations du département.

WILLIAM WHITE,

Sous-directeur général des postes.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DE BARRIE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Ahmic Harbour et Dunchurch.....	W. J. Carey.....	4	3	Saison 1893.....	69 00
Ahmic Harbour et Parry Sound...	T. W. Quinn.....	32	3	12 mois.....	288 00
Ahmic Lake et Spence.....	J. Van Meer.....	9	1	12 do.....	60 00
Allandale et Holly.....	W. Armstrong.....	3	6	12 do.....	115 00
Allandale Junct. et convois de la mal.	E. S. Meeking.....	34	t. q. r.	10 do (au 31 janv. '94)	333 33
Allandale et Painswick.....	C. T. Hunter.....	34	6	12 do.....	150 00
Allandale et station de ch. de fer...	M. J. Hamlin.....	36	12	12 do.....	110 00
Allensville et poteau-malle.....	M. McNicol.....	6	6	6 do (au 30 sept. '93)	39 00
do do.....	do.....	12	6	6 do du do	74 10
Allensville et Utterson.....	do.....	4	3	6 do (au 30 sept. '93)	35 10
Alliston et Elm Grove.....	C. Tebo.....	14 a. r.	6	12 do.....	199 00
Alliston et station de ch. de fer...	J. H. Johnson.....	24	12	12 do.....	45 00
Alliston et Rosemont.....	do.....	9	6	12 do.....	238 00
Alport et Bracebridge.....	H. F. Bickmore.....	4	3	12 do.....	120 00
Angus et Baxter.....	J. M. Coulson.....	6	2	12 do.....	90 00
Angus et station de chemin de fer...	H. L. Tar Bush.....	24	12	12 do.....	120 00
Anten Mills et stat. de chem. de fer	J. McLaughlin.....	6	6	12 do.....	110 00
Antioch et Grassmere.....	G. Hart.....	10	1	12 do.....	60 00
Apto et stat. de ch. def. de Phelepston	S. Haney.....	6	6	6 do (au 30 sept. '93)	87 00
do do.....	R. Shields.....	6	6	6 do du do	87 00
Ardtree et Orillia.....	A. T. Reed.....	9	2	12 do.....	140 00
Ashdown et Bear Cave.....	H. Bishton.....	8	1	12 do.....	40 00
Ashdown et Edgington.....	W. Bond.....	14	1	12 do.....	64 00
Ashdown et West Grove.....	M. E. West.....	4	1	12 do.....	40 00
Athlone et Tottenham.....	S. E. Turner.....	17 1/2 a. r.	6	12 do.....	300 00
Atherley et station de ch. de fer...	E. Lanigan.....	26	4	8 do (au 30 nov. '93)	106 66
do do.....	do.....	34	4	4 do du do	66 67
Auguston et Horning's Mills.....	W. August.....	3	2	12 do.....	23 00
Avening et station de ch. de fer...	J. Pingle.....	24	12	12 do.....	240 00
Axe Lake et Sprucedale.....	J. McPherson.....	10 1/2	1	12 do.....	80 00
Bala et Glen Orchard.....	N. Orchard.....	8	2	Saison 1893.....	44 10
Bala et Sahananian.....	L. Sahananian.....	9	1	12 mois.....	52 00
Baldwin et station de chem. de fer...	L. Grylls.....	6	12	12 do.....	52 00
Balsam Grove et Fenelon Falls.....	J. Copp.....	6	2	12 do.....	85 00
Balsam Lake et Victoria Road.....	J. Cunningham.....	4	2	12 do.....	72 00
Banda et Glencairn.....	W. Tall.....	2 1/2	6	12 do.....	210 00
Banks et Collingwood.....	W. Johnson.....	8	2	12 do.....	125 00
Barksville et Falkenburg.....	C. Bard.....	6	2	Saison 1893.....	47 25
Barkway et Washago.....	R. Clark Benn.....	20	2	12 mois.....	130 00
Barrie et Hillsdale.....	C. C. Davis.....	16	6	12 do.....	275 00
Barrie et Midhurst.....	I. W. Cook.....	5	3	16 jours (au 16 avril '93)...	3 52
do do.....	do.....	5	6	11 mois et 14 jours (du 17 avril '93).....	152 96
Barrie et station de chemin de fer...	H. C. Crosby.....	10 perc.	66	12 mois.....	189 42
Barrie et boîtes aux lettres.....	M. Murphy.....	5	18	12 do.....	250 00
Batteau et station de chemin de fer	E. Ross.....	12	12	12 do.....	62 40
Baysville et Bracebridge.....	H. McQuarrie.....	16	6	12 do.....	399 00
Baysville et Dorset.....	G. F. Marsh.....	16	2	6 do (au 30 sept. '93)	89 00
do do.....	N. Langford.....	16	1h. 2 é.	6 do du do	90 00
Baysville et Fox Point.....	G. F. Marsh.....	12	1	Saison 1893.....	17 25
Baysville et Maple Ridge.....	A. Morrow.....	8	1	do.....	14 40
Baysville et Newholm.....	D. Ferguson.....	9	2	12 mois.....	80 00
Bayview et Morley.....	C. Lennon.....	11	2	9 do (au 31 déc. '93)	101 25
do do.....	do.....	7	2	3 do du do	25 00
Beatrice et Falkenburg.....	R. Lance.....	4	3	Partie des saisons 1893-94	42 20

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. \$ c.
Beaverton et station de ch. de fer.	A. Hamilton...		24	12 mois	125 00
Beeton do	D. W. Watson..		24	12 do	164 36
Bell Ewart et station de chemin de fer de Lefroy	F. McKay.....	1	12	12 do	80 00
Berriedale et Hartfell	J. Duke.....	8	2	12 do	144 00
Black Bank et Lisle	J. W. Rinn....	10	3	12 do	144 00
Blackwater et station de ch. de fer.	J. H. Chant....	50 pds	24	12 do	62 60
Bobcaygeon et Lindsay	W. Gernyn....	22	6	Partie des saisons 1893-94	325 00
Bobcaygeon et Red Rock.	J. Thomas....	6	2	9 mois (au 31 déc. '93)	56 25
do do	M. Thomas....	6	2	3 do du do	18 75
Bourdeau et Sprucedale.	W. H. Rhamey..	4½	2	3 do (au 30 juin '93)	12 50
Bourdeau et Whitehall.	W. C. Rhamey..	5	2	9 do (du 1er juill. '93)	37 50
Bracebridge et Fraserburg	J. Clark.....	12	1	12 do	77 00
Bracebridge et Muskoka Falls	A. R. Cameron..	3	3	12 do	102 00
Bracebridge et Point Kaye	A. Mitchell....	21½	2	Partie des saisons 1893-94	92 40
Bracebridge et station de ch. de fer	R. P. Perry....		24	12 mois	149 00
Bracebridge et quai	do		12	Saison 1893.	71 00
Bracebridge et Ziska.	J. Killen.....	6	2	do	44 10
Brackenrig et Port-Carling	C. H. Davidson.	4	3	do	47 50
Bradford et Newton Robinson.	G. Timmons....	9	6	12 mois	400 00
Bradford et station de chem. de fer	do		24	12 do	75 00
Braia Lake et Uplands.	W. Lee Taylor..	8½	1	12 do	45 00
Bramley et poteau-malle.	J. Gordon.....	10	12	12 do	50 00
Brechin et Dalrymple	E. Vickers....	9	3	12 do	186 00
Brechin et station de chem. de fer.	M. O'Neill....	1	24	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	S. Luck.....	1	24	9 do du do	70 20
Brechin et Udney	do	5½	3	12 do	80 00
Brentwood et stat. de chemin de fer	J. O'Connell....		12	12 do	64 00
Brown Hill do	J. Brown.....		12	12 do	35 00
Burk's Falls et Dunchurch	D. McMillan...	29	3	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.	123 12
Burk's Falls et station de ch. de fer	H. Varcoe....	1	12	3 mois (au 30 juin '93)	39 00
do do	R. H. Menzies..	1	12	9 do du do	112 80
Burk's Falls et Sand Lake.	J. Hunter.....	16	1	12 do	82 50
Burnt River et station de chemin de fer de Rettie.	A. Atcheson...	1	12	12 do	50 00
Bury's Green et station de chemin de fer de Fell.	J. Fell, sen....	21½	2	12 do	47 25
Byng Inlet et French River.	J. Lamondin...	25	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.	181 00
Byng Inlet-Nord et Parry-Sound	J. Calverley...	50, 65	2	Partie des saisons 1893-94	397 00
Callander et station de ch. de fer.	E. McGowan...	1	12	12 mois	78 00
Callander et Wisawasa	W. F. Cronkhite	2½	3	12 do	78 00
Cambray et Lindsay	W. J. Jackson..	9	6	12 do	265 00
Cameron et station de chem. de fer	J. Bryson.....	2	12	12 do	120 00
Camilla et Granger.	W. Dynes.....	6½	2	12 do	78 00
Camperdown et poteau-malle.	J. Barclay....	4 perc.	12	do	20 00
Cannington et station de ch. de fer.	W. Cassidy....	3	24	12 do	60 00
Cannington et Sutton-Ouest.	G. Newton, aîné	20	6	12 do	600 00
Cape Rich et Meaford.	W. S. Cox.....	10	2	9 do (au 31 déc. '93)	90 00
do do	do	14	2	3 do du do	42 00
Carden et Horncastle.	P. McCarthy...	4	2	12 do	45 00
Cashtown et Creemore	J. Cotton.....	2	6	12 do	100 00
Cecebe et Steamer	W. A. Cowan...	2	3	Saison 1893.	32 20
Christian Island et Lafontaine	A. McCue.....	7	2	6 mois (au 30 sept. '93)	60 00
do do	W. Monague...	7	2	6 do du do	60 00
Churchill et Lefroy Station.	J. Sloan.....	21½	12	12 do	220 00
Clarksburg et Heathcote	S. C. Rowe....	5	6	12 do	188 00
Clarksburg et station de chemin de fer de Thornbury	do	1½	24	12 do	195 00
Clarksburg et Redwing.	J. L. G. Conklin	13½	3	12 do	217 00
Clear Lake et Vankoughnet.	A. Taplin.....	6½	2	12 do	40 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cley et quai de Juddhaven	R. Fullerton.....	2	2	Saison 1893.....	25 20
Cley et Ullswater	do	4	1	Part. des saisons 1893-94.	16 80
Coboconk et Fenelon Falls.....	C. Bowins.....	16	3	12 mois.....	234 00
Coboconk et Lorneville.....	do	28	6	12 do	939 00
Coboconk et Minden	T. Leary.....	24	6	12 do	700 00
Coldwater et Lovering	S. Eplett	6	3	12 do	140 00
Coldwater et Moonstone.....	J. Craig	6	3	6 do (au 30 sept. '93)..	55 00
do do	T. D. Robinson..	6	3	6 do du do	40 00
Coldwater et chemin de fer.....	S. D. Eplett.....	1	24	12 do	200 00
Collingwood et Gibraltar.....	J. Glenn.....	10	1	12 do	52 00
Collingwood et station de ch. de fer.	D. MacL. Dar- roch.....	36	12	do	250 00
Collingwood et boîtes aux lettres.	J. Ferguson.....	13	12	do	200 00
Colwell et station de chemin de fer.	J. Campbell	12	12	do	62 60
Commanda et Loring	R. Robertson.....	26	2	12 do	300 00
Commanda et Restoule	W. Bradley.....	10	1	10 do (au 31 janv. '94).	60 00
do do	do	10	1	2 do du do	24 00
Commanda et Trout Creek	J. Evers.....	16	3	12 do	370 00
Connor et station de Palgrave.....	M. Nagle.....	7	6	4 do (au 31 juillet '93).	73 00
Cookstown et station de ch. de fer.	H. Coleman.....	1	24	12 do	150 00
Cooper's Falls et Lewisham.....	W. Lowe.....	12	2	12 do	120 00
Cooper's Falls et Ragged Rapids..	R. Steen.....	10	1	1 do 19 jours au 19 mai '93).....	6 73
Corbetton et station de ch. de fer.	J. Corbett.....	30 per.	6	6 mois (au 30 sept. '93)..	17 50
do do	do	30 do	12	6 do du do	35 00
Corson's Siding et Head Lake.....	W. A. Maxwell..	12	3	12 do	160 00
Coulson et Orillia.....	W. Edgerton.....	16	6	12 do	450 00
Craigie Lea et Gregory	T. Waters.....	5é. 5 h.	3 et 1	12 do	131 25
Craigleith et station de ch. de fer.	A. Fleming.....	1	6	12 do	48 00
Creemore et Lavender	A. M. Allen.....	13	6	12 do	268 00
Creemore et station de ch. de fer.	A. Gillespie.....	1	24	12 do	157 60
Creswell et poteau-malle.....	T. Pearn.....	12	12	12 do	35 00
Crossland et Phepston.....	J. Mahoney.....	19	3	12 do (moins amende).	272 36
Dalston et Edgar	T. Ball, sen.....	4	6	12 do	190 00
Dartmoor et Sebright.....	A. & D. Dunn..	4	3	12 do	68 00
Deerhurst et Gilford.....	R. Baynes.....	4½	3	12 do	100 00
De Grassi Point et Lefroy.....	H. Nesbitt.....	1½	12	Saison 1893.....	32 50
Denville et station de chemin de fer de Berriedale	W. R. Lockhart.	7½	3	12 mois.....	205 72
Dewe et Parry Sound	J. Wright.....	11	1	Saison 1893.....	33 67
Doe Lake et Spence	A. Turnbull.....	14	2	12 mois.....	120 00
Downeyville et Omesee.....	B. Downey.....	5½	6	12 do	160 00
Dufferin Bridge et Emsdale.....	J. Vigrass.....	26	3	12 do	440 00
Dufferin Bridge et Parry Sound..	L. R. Brooks.....	31	1	3 do (au 30 juin '93)..	60 75
do do	J. Vigrass.....	31	1	9 do du do	172 50
Duncan et Heathcote	J. McKnight.....	5	3	12 do	80 00
Dunchurch et Maple Island.....	W. I. Markham..	3½	3	9 do (au 31 déc. '93)..	50 25
Dunchurch et Whitestone.....	G. T. Stuckey.....	11½	3	3 do du do	37 50
Dundalk et Hopeville.....	A. McEachnie.....	9	3	12 do	144 00
Dundalk et Kingscote.....	J. Phelan.....	12	2	12 do	129 75
Dundalk et McIntyre.....	W. J. Robins.....	13½	6	12 do	360 00
Dundalk et station de ch. de fer.....	T. Hanbury.....	8	24	12 do	98 00
Dunsford et Lindsay	Wm. Germyn.....	10	6	Saison 1893.....	247 00
Dunroon et Maxwell.....	E. Linley.....	14	6	12 mois.....	405 00
Dunroon et station de ch. de fer.	J. Russell.....	1	24	12 do	313 00
Dwight et Fox Point.....	T. Salmon.....	7	1	Part. des saisons 1893-94.	23 25
Dwight et Huntsville.....	D. Kernaghan ..	13½	2	12 mois.....	190 00
Earnscliffe et Stanton.....	A. Johnson.....	2	3	12 do	37 50
Egbert et poteau-malle.....	E. A. Gibson.....	3	6	12 do	90 00
Elder et Rosemont.....	C. Conn.....	7½	2	20 jours (au 20 avril '93)..	4 83
Elder et Sheldon.....	W. Thompson.....	4	2	11 mois, 10 jours du 21 avril '93.....	47 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Elmvale et Gibson.....	J. P. Dean.....	9	3	6 mois (au 30 sept. '93)...	74 00
do do.....	J. A. Henderson.....	9	3	6 do du do.....	73 00
Elmvale et station de ch. fer (G.-T.)	G. Hunt.....	$\frac{1}{2}$	6	9 do 17 jours (au 17 janv. '94).....	24 62
do do.....	do.....	$\frac{1}{2}$	18	2 mois 14 jours du 18 janv. '94.....	16 22
Emberson et Huntsville.....	T. W. Ripper.....	10	1	12 mois.....	52 00
Emsdale et Fern Glen.....	H. Tebby.....	6	2	12 do.....	70 00
Emsdale et station de ch. de fer.....	J. W. McDonald.....	$\frac{1}{16}$	12	9 do (au 31 déc. '93)...	46 85
do do.....	do.....	$\frac{1}{16}$	12	3 do du do.....	19 50
Ennis et Loretto.....	J. O'Leary.....	$3\frac{3}{8}$	2	12 do.....	50 00
Ennismore et Frankhill.....	C. Lowes.....	6	1	12 do.....	65 00
Ennismore et King's Wharf.....	J. C. Leary.....	9	2	12 do.....	100 00
Epping et Flesherton.....	J. W. Shore.....	$15\frac{1}{2}$	6	12 do.....	390 00
Epping et Meaford.....	W. J. Cann.....	14	6	12 do.....	285 00
Erskine et Markdale.....	J. E. Guy.....	10	2	6 do (au 30 sept. '93)...	64 00
do do.....	do.....	10	3	6 do du do.....	75 00
Everett et Perm.....	W. Arnold.....	$7\frac{1}{2}$	6	6 do (du 1er oct. '93)...	112 50
Everett et station de ch. de fer.....	W. M. Lockhart.....	$\frac{1}{16}$	24	12 do.....	90 00
Fair Valley et Warminster.....	R. C. Hipwell.....	4	3	12 do.....	72 00
Falkenburg et poteau-malle.....	Mme S. Moore.....	$\frac{1}{4}$	6	12 do.....	31 30
Falkenburg et Ullswater.....	S. Moore.....	$12\frac{3}{4}$	3	Saison 1893.....	164 50
Falkenburg Station et Port-Carling	J. McCully.....	$16\frac{1}{2}$	3	Part. des saisons 1893-94.	100 00
Falkenburg Station et station de chemin de fer.....	M. Kirby.....	$\frac{1}{2}$	12	12 mois.....	78 25
Fawkham et poteau-malle.....	W. Carrick.....	2	6	12 do.....	125 00
Fawn et poteau-malle.....	B. Hopkins.....	$\frac{1}{2}$	3	6 do (au 30 sept. '93)...	12 50
do do.....	Mme M. A. Hopkins.....	$\frac{1}{2}$	3	6 do du do.....	12 50
Fenelon Falls et station de ch. de fer	E. Lansfield.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do.....	80 00
Fesserton et station de ch. de fer.....	R. Jancowski.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do.....	65 00
Feversham et Flesherton.....	R. Meldrum.....	14	6	12 do.....	299 00
Feversham et Lady Bank.....	T. Paul.....	5	1	12 do.....	33 00
Fingerboard et Sonya.....	T. Moase, aîné.....	$2\frac{3}{4}$	3	12 do.....	80 00
Foxmead et station de ch. de fer.....	C. Hughes.....	$\frac{1}{4}$	6	12 do.....	40 00
Franks Bay, North Bay and Sturgeon Falls.....	J. M. Smith.....	15h.20 é.	2	12 do.....	70 00
Gamebridge et station de ch. de fer.	W. M. Stewart.....	$1\frac{1}{4}$	12	3 do (au 30 juin '93)...	24 50
do do.....	do.....	$\frac{1}{2}$ et $1\frac{1}{2}$	12	9 do du do.....	70 50
Georgina Island et Sutton West.....	C. Bigeanoe.....	8	2	12 do.....	50 00
Germania et Uffington Road.....	W. Stamp.....	2	3	12 do.....	75 00
Gilchrist et Shanty Bay.....	H. Gilchrist.....	4	3	12 do.....	70 00
Gilford et station de ch. de fer.....	J. A. Blain.....	$\frac{1}{16}$	24	12 do.....	60 00
Glandine et station de ch. de fer.....	E. Pogue.....	2	3	6 do (au 30 sept. '93)...	40 00
do do.....	H. Dowson.....	2	3	6 do do.....	40 00
Glenarm et Woodville.....	A. E. Staback.....	22 a. r.	6	12 do.....	310 00
Glencairn et station de ch. de fer.....	W. Grieve.....	$\frac{1}{16}$	24	12 do.....	200 00
Glen Huron et station de ch. de fer.	J. Hamilton.....	$1\frac{1}{2}$	6	12 do.....	115 00
Glenila et Maple Island.....	W. J. Markham.....	11	1	10 do 29 jours (du 3 mai '93).....	71 14
Glen Orchard et Hammill's Point..	N. Orchard.....	5	1	Part. des saisons 1892-93 et 1893-4.....	21 00
Goring et Rocklyn.....	T. Muxlow.....	4	2	12 mois.....	50 00
Gravenhurst et Leg Lake.....	J. Paterson.....	11	1	12 do.....	65 00
Gravenhurst et Port Carling.....	W. D. White.....	30	2	Part. des saisons 1892-93 et 1893-4.....	161 54
Gravenhurst et station de ch. de fer.	J. McKinney.....	$\frac{3}{16}$	36	12 mois.....	219 12
Gravenhurst et Uffington.....	R. Fielding.....	$11\frac{1}{16}$	3	12 do.....	138 00
Gravenhurst et Walker's Point.....	H. Walker.....	14	1	Part. des saisons 1892-93 et 1893-94.....	73 50
Gravenhurst et West Gravenhurst..	W. McDevitt.....	2	6	12 mois.....	140 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Gravenhurst et quai.....	J. McKinney.....	1 $\frac{3}{4}$	12	Saison 1893	94 50
Grenfel et station de chemin de fer.	H. Parr.....	2 $\frac{1}{2}$	2	1 mois (au 30 avril '93)	5 44
do do	T. Young.....	2 $\frac{1}{2}$	2	11 do du do	59 56
Guthrie et Oro Station.....	D. Livingstone.....	3	2	6 do (au 30 sept. '93)	26 00
do do	W. Mitchell.....	3	2	3 do (au 31 déc. '93)	13 00
do do	do.....	3	3	3 do (du do)	19 00
Hatherton et McIntyre.....	E. Scilley.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Hawkstone et Mitchell Square.....	A. Currie.....	7	6	12 do	120 00
Hawkstone et station de ch. de fer.	T. Linton.....	8	12	12 do	50 08
Hillsdale et Hobart.....	K. Kennedy.....	8	3	12 do	184 00
Hockley et Mono Centre.....	R. Colwell.....	11	6	12 do	370 00
Holland Landing et station de chemin de fer.....	W. Luck.....	1 $\frac{3}{4}$	24	12 do	75 12
Holt et Mount Albert.....	J. Roseman.....	3	6	12 do	125 00
Honeywood et Hornings Mills.....	J. Ostic.....	6	6	12 do	206 00
Hopeville et Swinton Park.....	J. Martin.....	4	3	12 do	75 00
Hornings Mills et station de chemin de fer de Shelburne.....	J. Ostic.....	6	6	12 do	207 00
Hotham et Nipissing.....	J. Steele.....	6	1	12 do	40 00
Huntsville et Peninsula Lake.....	J. G. Henderson.....	10 $\frac{1}{2}$	6	12 do	40 00
Huntsville et station de ch. de fer.....	E. Shay.....	10 $\frac{1}{2}$	24	12 do	215 00
Huntsville et Ravenscliffe.....	W. H. Lehman.....	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Hutton House et Point Kaye.....	J. Hutton.....	2	3	Saison 1893	18 80
Ilfracombe et Novar.....	J. Campbell.....	6	3	12 mois	190 00
Innisfil et Stroud.....	G. Barclay.....	3	6	12 do	133 25
Ivy et Thornton.....	W. Reid.....	4 $\frac{1}{2}$	6	12 do	150 00
Juddhaven et Port Carling.....	A. Thomson.....	14 et 11	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.....	48 30
Katrine et poteau-malle.....	J. Mawhinney.....	1 $\frac{3}{4}$	6	12 mois	93 90
Katrine et Orange Valley.....	R. White.....	6	1	12 do	40 00
Kearney et station de chemin de fer d'Ensdale.....	R. McConkey.....	6	3	12 do	100 00
Kearney et Ravensworth.....	J. M. Garrioch.....	11	1	12 do	70 00
Keldon et Shelburne.....	W. Bryon.....	9 $\frac{1}{4}$	2	12 do	90 00
Kells et stat. de ch. de f. de Powassan	H. Anderson.....	9	1	12 do	60 00
Keswick et Roach's Point.....	J. Cake.....	3	6	12 do	130 00
Kilgorie et Whitfield.....	J. H. Lloyd.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Killyleagh et Thornton.....	J. Hicks, aîné.....	3	2	12 do	50 00
Kilworthy et poteau-malle.....	G. A. Lehmann.....	200 vgs.	6	12 do	30 00
Kilworthy et Sparrow Lake.....	A. Wiancko.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Kinmount et station de ch. de fer.....	J. Wilson.....	4	12	12 do	50 00
Kirkfield et Rohallion.....	T. Strachan.....	6	1	12 do	50 00
Kolapore et Ravenna.....	S. A. Wilson.....	5	3	12 do	72 00
Lafontaine et Penetanguishene.....	P. Brasseur.....	8	6	12 do	230 00
Layton et station de chemin de fer de Blackwater.....	C. Ferguson.....	4	2	9 do (au 31 déc. '93).	48 75
do do	E. Ferguson.....	4	2	3 do du do	16 25
Leaskdale et station de chemin de fer de Sunderland.....	W. H. Oliver.....	13	6	12 do	271 00
Lefroy et station de chemin de fer.....	J. G. Douze.....	1 $\frac{7}{8}$	12	12 do	34 82
Lindsay et station de ch. de f. (G.T.)	H. Workman et Fils.....	$\frac{1}{2}$	48	6 do (au 30 sept. '93). (moins l'amende)	145 00
do do	H. Workman, aîn	$\frac{1}{2}$	48	6 do du do (moins l'amende)	147 00
Lindsay et boîtes aux lettres.....	B. Cook.....	5 $\frac{1}{2}$	18	12 do	195 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Lindsay et Sturgeon Point.....	J. B. Cullon.....	8 é., 4 h.	6 et 1	2 mois (au 31 déc. '93)	15 00
Lindsay et quai.....	J. Carlin.....	19	19	Saison de 1893.....	43 90
Lisle et station de chemin de fer.....	R. H. Little.....	24	12	12 mois.....	100 00
Little Britain et Mariposa Station..	W. E. Yerex.....	2	12	12 do.....	60 00
Little Britain et Valentia.....	M. Grills.....	5 1/2	3	12 do.....	59 00
Longford Mills et station de ch. de f.	W. Thomson.....	24	9	do (au 31 déc. '93).	30 00
do do	do	24	3	do do do	25 00
Lorimer Lake et McKellar.....	F. B. Ferris.....	8	1	12 do.....	55 00
Lorneville et station de ch. de fer..	Mme C. Morison	1	12	12 do.....	60 00
Lucille et station de chemin de fer de Palgrave.....	M. Nagle.....	10 1/2	3	8 do (du 1er août '93).	179 33
Magnetawan et Nipissing.....	H. Cameron.....	34	3	12 do.....	573 00
Magnetawan et Seguin Falls.....	W. Fry.....	21	3	12 do.....	300 00
Malta et Severn Brdge.....	T. Whyte.....	4	2	12 do.....	50 00
Manilla et Junctioni.....	S. Harper.....	1 3/4	12	12 do.....	144 00
Maple Island et Whitestone.....	G. Montgomery, aîné	5	1	9 do (au 31 déc. '93).	37 50
Meaford et station de ch. de fer.....	M. Paul.....	1 1/2	24	12 do.....	100 00
Meaford et Walter's Falls.....	J. Murray.....	22	2	12 do.....	159 00
Mecunoma et South River.....	W. Gemmell.....	15	3	12 do (moins l'amende)	237 00
Mecunoma et Wattenwyl.....	A. Egger.....	3	2	12 do.....	40 00
Melanchon et station de ch. de fer..	J. Brown.....	1 1/2	6	12 do.....	68 64
Melissa et poteau-malle.....	I. McRoberts.....	1 1/2	3	11 do 22 jours (du 9 juin '93)	63 50
Midland et station de chemin de fer de Penetanguishene.....	J. Smith.....	5	6	6 do (au 30 sept. '93)	67 50
do do	R. J. Wolstenholm.....	5	6	6 do du do	67 50
Midland et station de chemin de fer	R. Barry.....	1 1/2	24	12 do.....	120 00
Midland et Vasey.....	A. Brown.....	10	3	12 do.....	144 00
Millington et station de chemin de fer d'Uptergrove.....	P. G. McDonald	3	3	12 do.....	74 00
Minesing et station de ch. de fer.....	J. Young.....	2	6	12 do.....	84 51
Minesing et Russelton.....	H. Herring.....	6	3	12 do.....	117 00
Mono Centre et Orangeville.....	H. Lavery.....	26 1/2	6	12 do.....	445 40
Mortimer's Point et Port-Carling..	W. Mortimer.....	6	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.	20 00
Mount Albert et station de ch. de fer	J. Roseman.....	1 1/2	12	12 mois.....	74 00
Mount Horeb et Reaboro.....	W. Elliott.....	5	3	12 do.....	100 00
Muskoka Mills et Penetanguishene.	A. H. Campbell.	20	1	12 do.....	208 00
Nantyre et poteau-malle.....	S. Spillett.....	2 1/2	6	12 do.....	40 00
New Lowell et station de ch. de fer.	W. Switzer.....	12	12	12 do.....	40 00
do do	R. Paton.....	12	12	12 do.....	24 00
Newmarket et Sutton West.....	G. W. Stone.....	22	6	12 do.....	892 00
Nipissing et Powassan.....	H. A. Steele.....	10	3	12 do.....	230 00
Nottawa et station de ch. de fer.....	G. Gemmell.....	12	12	12 do.....	88 00
Nottawa et Rob Roy.....	T. Stephens, jeu.	10	2	12 do.....	89 00
Novar et station de chemin de fer..	H. Nicholls.....	1 1/2	12	12 do.....	93 90
Novar et Swindon.....	J. Large.....	5	2	12 do.....	60 00
Oakwood et station de ch. de fer...	W. H. McLaughlin.....	1 1/2	12	12 do.....	78 25
Omeme et station de chemin de fer	R. Grandy.....	1 1/2	12	12 do.....	250 00
Oranmore et Spence.....	T. Botham.....	7 3/4	2	12 do.....	67 00
Orillia et station de chemin de fer..	W. Jackson.....	1 1/2	36	12 do voyage suppl.	247 38
Orillia et Rugby.....	J. Millard.....	7	6	12 do.....	225 36
Orillia et Sebright.....	R. R. Young.....	16	6	12 do.....	374 00
Orillia et boîtes aux lettres.....	J. Harvie.....	3	18	12 do.....	145 00
Oro Station et station de ch. de fer.	A. Douglas.....	1 1/2	6	12 do.....	60 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Parkersville et poteau-malle	H. Jacobs	1 ¹ / ₂	6	12 mois	37 56
Parry Sound et Rosseau	J. Calverly	24	6	12 do	437 00
Parry Sound et Shebashecong.	W. R. Hamilton	14	1	12 do	100 00
Penetanguishene et station de chemin de fer.	C. Charlebois	2 ¹ / ₂	24	12 do	99 49
Penville et Tottenham	D. M. Williams.	19 a. r.	6	12 do	269 00
Pern et Rosemont	W. Arnold	8	6	6 do (au 30 sept. '93)	130 00
Phelpton et station de ch. de fer.	S. Haney	1 ¹ / ₂	6	6 do (au 30 sept. '93)	21 91
do do	R. Shields	1 ¹ / ₂	6	6 do du do	21 91
Port Cockburn et Trout Lake.	R. Lawson.	2	2	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94	23 00
Port Perry et Scugog	A. Earle.	7	2	12 mois	100 00
Port Severn et Waubashene.	J. Hanly	5	3	12 do	156 00
Port Sydney et Utterson.	H. G. Ladell	24	6	12 do	156 50
Powassan et station de ch. de fer	A. H. Porter	1 ¹ / ₂	12	12 do	93 90
Powles' Corners et Hall's Crossing.	W. H. Powles	1	6	12 do	70 00
Primrose et Whitfield	R. D. Henry	4 ¹ / ₂	6	12 do	156 00
Proton Station et stat. de ch. de fer.	F. Freeman.	12	12	12 do	75 00
Proton Station et Wareham	J. M. Burk	7	3	12 do	140 00
Purbrook et Uffington	J. Crockford	6	2	12 do	72 00
Ragged Rapids et Uphill.	R. Steen.	12	1	10 do et 11 jours (du 20 mai 1893)..	46 73
Rama et station de chemin de fer de Longford	J. McPherson	1 ¹ / ₂	6	12 do	80 00
Ravenshoe et station de ch. de fer.	W. Linstead.	4	6	12 do	150 00
Reaboro et station de ch. de fer	J. Greer	1 ¹ / ₂	12	12 do	70 00
Rerview et station de ch. de fer.	H. Jordan	3 ¹ / ₂	3	12 do	93 60
Rosemont et Shelburne.	G. Moffet.	12	6	12 do	520 00
Rosemont et Sheldon.	T. J. Anderson.	3	6	11 do et 10 jours (du 20 avril 1893).	85 30
Rosemont et Stanton.	W. Hand	3	6	6 do (du 1er oct. '93).	49 75
Rosseau et Rosseau Falls	P. Mutchener-backer.	4	3	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94	40 00
Rosseau et Shannonhall.	W. Fletcher	12 ¹ / ₂	1	12 mois	78 00
Rosseau et Stanley House.	W. B. Maclean.	8	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.	21 00
Rosseau et Utterson.	N. Hanes	22	6	do do	179 71
Royston et Utterson.	G. Alexander.	34	3	12 mois	690 00
Ruskview et Terra Nova.	J. W. Walker	2 ¹ / ₂	3	12 do	40 00
St. Patrick et poteau-malle.	O. Pilon.	1	3	12 do	34 00
Sadowa et Sebright.	T. Hart	5 ¹ / ₂	1	12 do	31 20
Saurin et station de chemin de fer.	J. E. Cooper	12	9	do (au 31 déc. '93).	15 00
do do	T. McGrath	12	3	do do	5 00
Scotia et poteau-malle	E. B. Clearwater	6	6	12 do	78 25
Severn Bridge et stat. de ch. de fer.	J. H. Jackson	24	12	do	120 00
Shanty Bay et station de ch. de fer.	J. Arthur	12	9	do (au 31 déc. '93).	45 00
do do	C. J. Arthur.	12	3	do do	18 75
Shelburne et station de ch. de fer	E. Berwick	24	12	do	125 20
Smithdale et station de ch. de fer.	C. Smith	12	12	do	40 00
Sonya et station de chemin de fer.	A. Black	6	12	do	65 00
South River et stat. de ch. de fer.	W. Holditch.	12	12	do	156 00
Stanleydale et Yearleys	J. Boulter	2 ¹ / ₂	3	12 do	40 00
Stayner et station de chemin de fer.	E. B. Sanders.	24	12	do	96 00
Stayner et Sunnidale.	J. Sherrick.	7 ¹ / ₂	3	2 do (au 31 mai '93)..	20 58
do do	do	22 a. r.	3	10 do du do	141 13
Stroud et station de chemin de fer de Craigvale	R. G. McCraw.	1	12	12 do	120 00
Sturgeon Bay et stat. de ch. de fer.	J. Playfair	12	12	do	80 00
Sunderland et station de ch. de fer.	W. H. Oliver.	24	12	do	94 00
Sundridge et station de ch. de fer.	J. Carter	12	12	do	125 20

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Sundridge et Vavasour	M. Colville.....	10	1	3 mois (au 30 juin '93)...	20 00
do do	H. Christie.....	10	1	1 do (au 31 juillet '93)	6 66
do do	do	12	1	8 do do do	64 00
Sutton West et station de ch. de fer	W. D. Townley.	12	12	12 do et (voy. suppl.)	111 52
Sutton West et Vachell.....	do	5	6	12 do	100 00
Thompsonville et stat. de ch. de fer	J. T. Schmietendorf	12	12	12 do	110 00
Thornton et station de ch. de fer...	H. Power.....	24	12	12 do	119 00
Tioga et station de chemin de fer...	G. Fitzsimmons.	12	12	12 do	45 00
Tottenham et station de ch. de fer...	C. Brown.....	24	12	12 do	73 00
Trout Creek et station de ch. de fer	J. Evers.....	6	3	do (au 30 juin '93)...	12 25
do do	do	12	6	do du do ..	64 20
Uffington et Vankoughnet.....	J. Cox.....	10	2	12 do	90 00
Uhthoff et station de ch. de fer.....	J. Lynes.....	12	12	12 do	90 00
Uphill et Victoria Road.....	J. Gilmour.....	12	6	12 do	425 00
Uptergrove et station de ch. de fer...	T. Mulvihill.....	24	12	12 do	180 00
Utopia et station de chemin de fer...	P. Connor.....	12	12	12 do	75 12
Utterson et station de ch. de fer...	E. Hanes.....	12	12	do	125 20
Utterson et Windermere	N. Hanes.....	15	2	12 do (moins l'amende)	199 50
Victoria Harbour et station de chemin de fer.....	M. Vasey.....	$\frac{1}{16}$	24	12 do	124 00
Vine et station de chemin de fer...	V. P. Kelcey...	$\frac{1}{16}$	12	12 do	56 00
Washago et station de ch. de fer...	M. McDermott..	$\frac{1}{16}$	24	12 do	99 00
Waubashene et station de ch. de fer	W. H. F. Russell	1	24	3 do (au 30 juin '93)...	15 00
do do	do	1	24	9 do du do (moins l'amende).....	74 00
Waverley et station de ch. de fer...	W. Waugh.....	9	6	12 do	260 00
Woodville et chemin de fer.....	J. S. Moynes...	$\frac{1}{16}$	24	12 do	59 00
Wyebriidge et station de chemin de fer de Wyevale	N. McRae.....	5	6	12 do	134 00
Wyevale et station de chemin de fer	G. Firth.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	24 00
Zephyr et station de chemin de fer.	J. N. Dafoe.....	3	6	12 do	160 00
				Total.....	\$47,069 75

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					s c.
Abbotsford et Otter	A. Beaton.....	11	2	7 mois (du 1er sept. '93)	75 25
Abbotsford et station de ch. de fer.	F. Munroe.....	50 vgs.	12	12 do	40 00
Agassiz et station de ch. de fer.	L. A. Agassiz....	100 vgs.	12	8 do (au 30 nov. '93) ..	40 00
do do	H. White.....	100 vgs.	14	4 do du do	20 00
Ainsworth et quai	R. F. Henry.....		6	6 do (au 30 sept. '93) ..	37 75
do do	J. Henry.....		9	6 do du do	45 75
Albemi et Beaver-Creek.....	C. F. Bishop....	6	2	12 do	68 00
Albemi et Clayoquot.....	J. S. Penny.....	65	2 et 1		
do do	I. C. Brocklehurst	65	p.m. 1	do (au 30 avril '93) ..	30 00
Albemi et Nanaïmo.....	T. Paterson.....	54	1	11 do du do	210 00
do do	W. Armstrong..	54	2	5 do (au 31 août '93) ..	206 25
Albemi et Sproat Lake	F. W. Muller....	7	1	7 do du do	507 50
Aldergrove et Shortreed	A. Murchison....	1 1/2	4	12 do	100 00
do do	R. Shortreed....	1 1/2	4	1 do (au 30 avril '93) ..	4 08
Alexis Creek et Soda Creek.....	T. McAllister....	90	2 p.m.	4 do (au 31 août '93) ..	16 34
Alkali Lake et Clinton	J. S. Place.....	95	1	6 do (du 1er oct. '93) ..	550 00
do do	P. Grinder.....	95	1	3 do (au 30 juin '93) ..	300 00
Anthracite et station de ch. de fer.	J. Lake.....	200 vgs.	12	9 do du do	750 00
Armstrong et station de ch. de fer.	D. Rabbitt.....	50 vgs.	12	12 do	100 00
Ashcroft et Ashcroft Station.	M. J. Cornwall..	2	2	12 do	60 00
Ashcroft Station, Clinton Barker-ville et Lillooet.	B. C. Express Co.	32, 63, 47, 255...	3 et 1	12 do	24,000 00
Ashcroft et station de ch. de fer....	W. B. Baily....	200 vgs.	12	12 do	180 00
Balfour et quai	C. W. Bush.....	100 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93) ..	18 00
do do	E. W. Beale....	100 vgs.	6	3 do du do	6 00
Banff et station de ch. de fer.	R. G. Brett.....	1	12 et 14	12 do et voy. spéciaux.	266 80
Beaver et station de ch. de fer.	W. G. Neilson..	200 vgs.	12	12 do	60 00
Beaver Point et Burgoyne Bay.....	S. Maxwell.....	10	1	12 do	130 00
Blue Springs et Vernon	C. Christian....	20	1	3 do (au 30 juin '93) ..	62 50
do do	L. Simmons....	20	1	3 do (au 30 sept. '93) ..	37 25
do do	do	20	2	6 do du do	149 00
Burgoyne Bay et Fulford Harbour.	S. Maxwell.....	3	1	6 do (du 1er oct. '93) et arrérages ..	66 66
Burgoyne Bay et quai	do	1/2	T.q.r.	3 do (au 30 juin '93) ..	12 50
do do	do	1	1	9 do du do	18 75
Burrard Inlet et stat. de ch. de fer.	G. Black.....	200 vgs.	12	12 do	40 00
Canmore et station de ch. de fer.	J. Chenier.....	1/2	12	12 do	120 00
Cedar et Nanaïmo	G. Cassidy.....	10	1	12 do	84 00
Cheam et Chilliwack	C. S. Ryder.....	4 1/2	3	10 do (au 31 janv. '94) ..	75 00
Chemainus et Kuper Island	G. Donckele....	5	1	12 do	104 00
Chemainus et station de ch. de fer.	E. J. Palmer....	1/2	12	12 do	120 00
Chilliwack et station de ch. de fer.	W. MacDonald..	6	6	12 do	430 56
Chilliwack et Rosedale	A. Hamilton....	7	3	2 do (du 1er fév. '94) ..	26 66
Chilliwack et Sardis	H. Webb.....	3	6	12 do moins l'amende..	148 00
Challiwack et Sumas	G. E. Chadsey..	6	6	6 do (au 30 sept. '93) ..	116 50
do do	do	6	6	6 do du do	105 50
Clayton et station de ch. de fer.	C. C. Cameron..	3 1/2	4	12 do	120 00
Cloverdale et Clover Valley.....	D. McKenzie....	1 1/2	2	12 do	75 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cloverdale et Elgin.....	E. T. Wade.....	7	2	12 mois.....	147 00
Cloverdale et station de ch. de fer.....	J. T. Breen.....	100 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do	do	500 vgs.	12	3 do du do	18 75
Cobble Hill et station de ch. de fer.....	J. T. Porter.....	40 vgs.	6	12 do	40 00
Cochrane et Mitford.....	T. B. H. Cochrane.....	3	12	6 do (au 30 sept. '93)..	90 00
Cochrane et station de ch. de fer.....	J. Johnson.....	14	12	do et voy. spéciaux.	245 00
Comox et Courtenay.....	J. W. Fraser.....	3	2	4 do (au 31 oct. '93)..	33 33
do do	McQ. Gilmore.....	3	2	5 do du do	43 66
Comox et Grantham.....	A. J. Smith.....	7	1	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do	G. C. Smith.....	7	1	9 do du do	75 00
Comox et Sandwick.....	E. Duncan.....	3½	1	9 do (du 1er juil. '93).	10 50
Comox et quai.....	J. B. Holmes.....	1	2	12 do	46 66
Cocquiltam et station de ch. de fer.....	R. B. Kelly.....	50 vgs.	7	12 do	40 00
Corfield et station de ch. de fer.....	G. F. Corfield.....	1½	6	12 do	180 00
Coutlee et lac Mamette.....	J. H. Latrémouille.....	18	1	6 do (au 30 sept. '93)..	74 00
do do	L. Quenville.....	18	2	p.m. 6 do du do	52 00
Cowichan et Genoa.....	W. B. Baker.....	2½	3	4 do (au 31 juil. '93)..	40 00
Cowichan et station de ch. de fer.....	G. B. Ordano.....	2	3	4 do (au 31 juil. '93)..	40 00
Cowichan Lake et Duncan's Station	A. C. Fraser.....	20	1	12 do	150 00
Denman Island et quai.....	R. T. Swan.....	½	2	12 do	80 00
Departure Bay et Nanaimo.....	J. Harper.....	4	6	12 do	180 00
Deroche et poteau-malle.....	E. Des Rochers.....	50 vgs.	5	12 do	40 00
Dewdney et poteau-malle.....	J. Baker.....	½	12	12 do	156 00
Dewdney et Nicomin.....	W. Brown.....	5	2	9 do (au 31 déc. '93)..	75 00
Dog Creek et Empire Valley.....	T. Boyle.....	18	1	6 do (au 30 sept. '93)..	125 00
do do	M. J. Boyle.....	18	1	6 do du do	125 00
Donald et station de ch. de fer.....	R. W. Patmore.....	½	12	12 do	120 00
Douglas Lake et Quilchena.....	J. B. Greaves.....	22	1	12 do	150 00
Duck et Pringle et Grande Prairie.	W. H. Jones.....	21	1	12 do	169 00
Duck et Pringles et poteau-malle.....	A. G. Daniels.....	300 vgs.	7	7 do (du 1er sept. '93)	58 34
Duck et Pringles et station de chemin de fer.....	W. Seely.....	300 vgs.	7	5 do (au 31 août '93)..	41 66
Duncan's Station, Quamichan et station de chemin de fer.....	W. P. Jaynes.....	200 vgs. et 1½	6	12 do	180 00
East Sooke et grande route postale.	J. H. Dales.....	10	2	12 do	160 00
Enderby et station de ch. de fer.....	O. Harvey.....	200 vgs.	12	12 do	100 00
Enderby et Spallumcheen.....	G. J. Wallace.....	6	2	12 do	180 00
Esquimalt et Victoria.....	W. J. King.....	4	24	10 do (au 31 janv. '94).	366 66
do do	do	4	18	2 do du do	55 00
Fairview Lake et grande route postale.	T. Elliott.....	1½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	30 00
do do	H. Newman.....	1	6	1 do 4 jours (au 4 nov. '93).....	5 66
Field et station de ch. de fer.....	H. G. Parson.....	200 vgs.	12	12 do	100 00
French Creek et Parksville.....	W. H. Lee.....	4	2	12 do	150 00
Fulford Harbour, Burgoyne Bay et quai.....	H. N. Rogers.....	3	2	6 do (du 1er oct. '93)..	25 00
Gabriola Island et quai.....	J. Gray.....	2½	2	12 do	60 00
Garnham et Victoria.....	W. Garnham.....	5	3	11 do (du 1er mai '93)..	137 50
Genoa et station de ch. de fer.....	Hughitt et McIntyre.....	4½	7	8 do (du 1er août '93)..	200 00
Glenwood et Langley Prairie.....	W. Beavis.....	4	1	12 do	80 00
Golden et station de ch. de fer.....	C. A. Warner.....	400 vgs.	12	12 do	193 33
Golden et mission de Saint-Eugène.	F. P. Armstrong.....	200	2 et 1		
do do	do	200	p.m.	3 do (au 30 juin '93)..	300 00
			2 p.m.	9 do du do	2,250 00
			et 1 p.s.		

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Goldstream et station de ch. de fer.	J. Phair	1/3	6	12 mois	120 00
Hagan et Victoria.....	H. Simpson.....	13	2	12 do	240 00
Hall's Prairie et station de ch. de fer	D. W. Brown...	1 1/4	4	12 do	120 00
Hanceville et Soda Creek	F. M. Becher...	75	1	6 do (au 30 sept. '93).	300 00
Harrison Hot Springs et station de chemin de fer.....	J. R. Brown.....	5	7	12 do	200 00
Harrison River et station de ch. de f.	C. W. Menten ..	1/3	4	12 do	60 00
Hatzic et Hatzic Prairie	T. Martin.....	5	2	12 do	100 00
Hatzic et poteau-malle	F. T. Lazenby ..	60 vgs.	12	12 do	60 00
Hazelmere et station de ch. de fer.	H. T. Thrift.....	1	4	10 do (du 1er juin '93).	41 66
Hope et station de ch. de fer.....	J. Wardle.....	2	6	12 do	156 50
Hornby Island et paquebot.....	G. Ford.....	200 vgs.	2	12 do	26 00
Huntingdon et station de ch. de fer.	T. R. Truswell..	200 vgs.	12	12 do	75 00
Huntingdon et Upper Sumas.....	A. Boley.....	5	3	12 do	120 00
Illicillewaet et stat. de ch. de fer...	A. C. McArthur.	1/8	12	12 do	40 00
Kamloops et station de ch. de fer.	E. H. Jones.....	1	14	12 do	365 00
Kamloops et Spence's Bridge.....	J. Clark.....	100	1	12 do	1,800 00
Kananaskis et poteau-malle.....	J. Walker.....	100 vgs.	12	12 do	45 00
Kaslo et New-Denver	A. J. Scott.....			Voyage supplémentaire..	120 00
Kaslo et quai du vapeur	S. H. Green	1/4	6	3 mois (au 31 mai '93)..	5 00
do do	do	400 vgs.	9	10 do du do	60 00
Kaslo et Watson.....	E. J. Mathews..	18	1	5 do 16 jours (au 30 nov. '93).....	375 00
Keithley Creek et 150-Mile House..	J. Ford.....	80	1 et 2		
Kelowna et Okanagon Mission.....	N. Thompson...	4	2	3 do (au 30 juin '93)..	890 00
Kelowna et Vernon.....	W. F. Borwith ..	40	3	3 do (au 30 sept. '93)..	39 00
do do	G. N. Thomson..	40	3	6 do du do	175 00
Kelowna et quai	T. Spence.....	100 vgs.	7	3 do 21 jours (du 10 avril '93).....	375 00
do do	J. B. Donald....	100 vgs.	7	1 do 15 jours (au 15 janv. '94).....	18 50
do do	do	100 vgs.	7	17 jours (au 31 mars '94)..	5 00
Keremeos et Penticton.....	T. Ellis.....	24	2 p.m.	3 mois (au 30 juin '93)..	45 00
do do	P. Marsel.....	24	1	9 do du do	187 50
Kettle River et Osoyoos.....	T. Kruger.....	55	2 p.m.	3 do (au 30 juin '93)..	120 00
do do	E. G. Sherring- ham.....	55	1	9 do du do	450 00
Koksilah et station de ch. de fer...	C. Crosier.....	30 vgs.	6	12 do	40 00
Langley et Langley Prairie	F. White.....	6	3	7 do (du 1er sept. '93).	91 00
Langley et station de ch. de fer.....	J. Taylor.....	3	6	12 do	391 25
Langley et Shortreed.....	A. Murchison...	13	2	1 do (au 30 avril '93).	15 33
do do	R. Shortreed....	13	2	4 do (au 31 août '93)..	61 33
Lower Nicola et Princeton.....	G. B. Armstrong	75	1 p.m.	12 do	210 00
Lytton et station de ch. de fer.....	A. Stevenson...	3/4	12	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do	do	1/4	14	6 do du do	87 50
McPherson's Station et station de chemin de fer	A. Nightingale..	70 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do	A. Cook.....	70 vgs.	6	3 do du do	10 00
Maple Bay et station de ch. de fer.	J. Kier.....	6	3	12 do	180 00
Mara et station de chemin de fer...	S. Appleby.....	3/4	4	10 do (du 1er juin '93).	41 66
Metchosin et Victoria	T. Parker.....	25	1	12 do	190 00
Millstream et station de ch. de fer.	J. Wriglesworth	2	7	12 do	100 00
Millward et Morley.....	J. McDougall...	3	2	12 do	100 00
Mission City et Mount Lehman....	W. Thomson...	4	3	12 do	195 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Mission City et station de ch. de fer	M. DesBrisay...	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	8 c.
Mitford et poteau-malle	J.B.H. Cochrane	200 vgs.	14	6 do (du 1er oct. '93).	180 00
Morley et station de ch. de fer	W. Graham	100 vgs.	12	12 do	90 00
Mount Pleasant Vancouver et boîtes aux lettres	T. J. Neelands	8	7	12 do	40 00
Mount Tolmie et Victoria	T. E. Nicoll	3 $\frac{1}{2}$	6	9 do (au 31 déc. '93)	595 00
do do	W. B. C. Newburn	3 $\frac{1}{2}$	6	3 do du do	112 50
Nakusp et New-Denver	J. E. Walsh	28	1	11 do et 15 jours (du 16 mai '93)	1,020 00
Nakusp et quai	W. S. Thomas	300 vgs.	6	8 do (du 1er mai '93)	24 00
Nanaïmo, Comox et quai Victoria	W. H. Ganner	100 vgs.	4	12 do	94 05
Nanaïmo et station de ch. de fer	Thompson et Scoville.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	296 00
Nanaïmo et boîtes aux lettres	do	2 $\frac{1}{2}$	7	12 do	182 00
Nanaïmo et quai Vancouver	do	300 vgs.	7	12 do	180 00
Nanoose Bay et grande route postale	W. Roberts	2	2	12 do	75 00
Nelson et New-Denver	W. S. Murray	60	2	2 p.m. 3 voyages	150 00
Nelson, station de ch. de fer et quai	W. Hodson	$\frac{3}{4}$	T.q.r.	7 mois 14 jrs (au 27 déc. '93)	65 75
Nelson et station de ch. de fer	Wilson et Perdue	$\frac{3}{4}$	T.q.r.	12 do	175 75
Nelson et quai	do	$\frac{3}{4}$	6	12 do	67 50
New-Denver et Three-Forks	W. Tomlinson	5	1	2 do 6 jrs (au 16 déc. '93)	33 00
New-Westminster et Cloverdale	J. Armstrong			Voyages spéciaux	5 00
New-Westminster et station de ch. de fer	W. Smith	$\frac{1}{4}$	T.q.r.	12 mois	372 80
New-Westminster et South Westminster	Cie de ch. de fer N.-W. et du S.	1	7	12 do	200 00
New-Westminster et boîtes aux lettres	W. G. Cross	4	6	12 do	294 00
New-Westminster et Vancouver	Gilley Frères	12	T.q.r.	Service spécial	81 00
do do	Cie du tramway électrique de New-Westm.	12	T.q.r.	do	68 55
Nicomekl et station de ch. de fer	R. Sudlowe	30 vgs.	4	12 mois	20 00
Nicommin et station de ch. de fer	W. Brown	3 $\frac{1}{2}$	3	3 do (du 1er janv. '94)	25 00
North Bend et station de ch. de fer	J. Webb	100 vgs.	12	12 do	40 00
Northfield et station de ch. de fer de Nanaïmo	Thompson et Scoville.	5	6	12 do	420 00
North Saanich et Victoria	R. Horth	18	2	12 do	362 00
Notch Hill et station de ch. de fer	C. Castle	100 vgs.	6	12 do	50 00
Oaklands et Victoria	W. B. C. Mewburn	2	12	5 do (au 31 déc. '93)	50 00
Okanagon et station de ch. de fer	C. O'Keefe	2	2	12 do	100 00
Okanagon et Vernon	W. F. Bouvette	36	2	3 do (au 30 juin '93)	99 75
Osoyoos et Oroville, E.-U.	H. Newman	6	3	3 do 4 jrs (au 4 nov. '93)	40 00
Osoyoos et Pentiction	S. F. Stanton	40	3	1 do 13 jrs (au 30 juin '93)	128 00
do do	H. Newman	40	3	4 do 4 jours (au 4 nov. '93)	214 00
Otter Point et Victoria	Gordon et Floyer	30	1	12 do	280 00
Pender Island et paquebot	W. Grimmer	$\frac{1}{4}$	2	9 do (au 31 déc. '93)	37 5
do do	A. Davidson	$\frac{1}{4}$	2	3 do du do	12 50

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c
Peuclinton et Oroville, E.-U.	J. A. Schubert..	46	3	Service spécial.....	735 00
Peuclinton et quai.....	T. Ellis.....	1½	6	7 mois (au 31 mars '94) (période indét.)	70 00
Pilot Bay et quai.....	I. D. Marsden..	1/8	6	12 do	36 00
Plumper Pass et paquebot	W. T. Collinson.	400 vgs.	6	12 do	200 00
Port Hammond et stat. de ch. de fer.	A. L. Lazenby..	100 vgs.	12	12 do	60 00
Port Haney et station de ch. de fer.	D. Docksteader..	50 vgs.	12	12 do	60 00
Port Haney et Webster's Corners..	J. M. Webster..	4½	2	12 do	75 00
Port Kells et station de ch. de fer..	J. Latta.....	1	6	12 do	80 00
Port Moody et poteau-malle.....	J. Tays.....	1/8	12	12 do	60 00
Revelstoke et station de ch. de fer..	C. Abrahamsen..	2	14	12 do	321 30
Revelstoke et quai	do	1	6	Service de la saison.....	128 00
Revelstoke Station et station de chemin de fer.....	H. J. Bourne...	40 vgs.	12	12 mois	40 00
Robson, station de ch. de fer et quai.	L. Levesque....	100 vgs.	T.q.r.	9 do (au 31 déc. '93)..	27 00
Rogers Pass et station de ch. de fer.	M. Cator.....	150 vgs.	6	12 do	55 00
St. Elmo et poteau-malle	N. Yerex.....	1	2	3 do (au 30 juin '93)..	13 00
do do	C. F. Pound....	1	2	9 do du do	39 00
Salmon Arm et station de ch. de fer.	E. McGuire....	300 vgs.	12	12 do	80 00
Salt Spring Island et quai	J. Broadwell..	3	2	12 do	150 00
Sapperton et station de ch. de fer..	T. Johnson....	200 vgs.	12	12 do	40 00
Savonas Ferry et stat. de ch. de fer..	J. H. Macnab..	30 vgs.	12	12 do	40 00
Shuswap et station de ch. de fer....	L. Hoffman....	200 vgs.	6	12 do	60 00
Sicamous et station de ch. de fer....	J. J. Cummiskey	400 vgs.	12	12 do	240 00
Silverdale et poteau-malle	R. Saw.....	100 vgs.	5	12 do	50 00
Somenos et station de chemin de fer.	J. Kier.....	1½	6	12 do	180 00
South Vancouver et Vancouver....	W. Daniels....	5	3	12 do	121 25
Spence's Bridge et stat. de ch. de fer.	J. Murray.....	3/4	12	12 do	100 00
Steveston et Vancouver	W. H. Steves..	14 et 17	6	12 do	572 00
Tappen Siding et poteau-malle.....	W. T. Smith....	100 vgs.	7	12 do	40 00
Tinehead et Port Kells.....	R. M. Inglis...	4	2	6 do	37 50
Union et quai.....	Union Colliery Co	12	4	12 do	240 00
Vancouver et douane	O. Burritt.....	1/3	6	12 do	105 00
Vancouver et quai des steamers à Nanaïmo	H. N. Berry....	1/3	6	12 do (service suppl.)..	205 50
Vancouver et station de ch. de fer..	Atkins et Johnson	1/4	14	12 do	462 00
Vancouver et Tram Car Terminus..	do	1/4	T.q.r.	5 do 2 jrs (au 2 mars 1894)	28 00
Vancouver et quai à Squamish.....	J. McDowell...	1/3	2	12 do	26 00
Vancouver et quai Victoria.....	G. McKay.....	1/3	12	12 do	124 72
Vancouver et quai des steamers de la Compagnie Union	Union S.S. Co..	1/4	2	12 do	29 25
Vernon et station de ch. de fer.....	M. McDougall..	1/4	12	12 do	196 80
Victoria et douane.....	Victoria Transfer Co	1/3	6	12 do	120 00
Victoria et station de ch. de fer....	A. Henderson..	1/3	12	12 do	235 00
Victoria et boîtes aux lettres.....	W. G. Bowman..	9½	12	12 do	500 00
Victoria et quai	Victoria Transfer Co	1/3	2	12 do	126 00
do do	do	1/3	12	12 do	393 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Victoria Steamer et station de chemin de fer de Vancouver.....	J. W. Moore....	50 vgs.	5	3 mois (au 31 mai '93) ..	15 75
do do	A. Adam.	50 vgs.	6	4 do 3 jours (au 28 fév. '94),.....	18 25
Wellington et station de ch. de fer..	T. Bryant.....	11-33001-	12	12 do	72 00
Westholme et station de ch. de fer..	E. Barkley....		3	12 do	40 00
Whonnock et station de ch. de fer..	G. A. Smith....		12	12 do	60 00
Yale et station de chemin de fer....	D. J. Creighton.	100 vgs.	12	12 do	60 00
				Total	\$58,447 43

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DE KINGSTON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Addison et Bell's Station	H. S. Moffatt	8½	6	12 mois	200 00
Adolphustown et Bath	J. Horner	14	6	12 do	359 80
Adolphustown et Napanee	J. Furse	27½	6	12 do	545 00
Albert et Marysville	P. Sullivan	11	6	12 do	300 00
Albury et Rednersville	G. Rose	4	3	9 do (au 31 juill. '93).	56 25
do do	D. F. Rose	4	3	3 do du do	18 75
Allisonville et Consecon	G. Pine	8	3	12 do	100 00
Allsaw et Minden	R. McKnight	12	2	9 do (au 31 déc. '93)	90 00
do do	G. Hope	12	2	3 do du do	30 00
Ameliasburg et Belleville	G. W. Tice	10	6	12 do	400 00
Anson et station de chem. de fer	A. McMullen	200 vgs.	6	12 do	45 00
Apsley et Cheddar	A. Graham	22	1	12 do	183 32
Apsley et Peterborough	P. Kennedy	40	3	12 do	500 00
Arden et Dead Creek	J. Arney	7	1	12 do	40 00
Arden et Elm Tree	N. H. Hinchey	7	1	12 do	40 00
Arden et station de chem. de fer	J. E. Hays	1	6	12 do	60 00
Arden et Tamworth	J. W. Babcock	20½	3	12 do	125 00
Athens et Mallorytown	H. Graham, sen.	13½	6	12 do	360 00
Athens et Oak Leaf	W. S. Johnson	9	3	3 do (au 30 juin '93.)	37 37
do do	C. Slack	9	3	9 do du do	93 75
Athens et Plum Hollow	H. Sherman	6	2	12 do	58 00
Atkinson et Washburn	J. Atkinson	3½	2	12 do	45 00
Ballantyne's Station et station de chem. de fer	J. Hysop	½	2	12 do	26 25
Bancroft et Bronson	G. Payne	4	2	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Bancroft et Cheddar	G. Boomhour	22	1	12 do	108 88
Bancroft et Wood	J. McLellan	11	1	9 do (au 31 déc. '93 moins l'amende)	31 75
do do	S. Vance	11	1	3 do du do	11 25
Bannockburn et station de ch. de fer	S. McEwen	1½	12	12 do	60 00
Bath et Ernestown	C. Mills	3½	12	12 do	140 00
Bath et Stella	J. Baker	6½	6	12 do	338 24
Battersea et Kingston	W. J. Arthur	16	6	12 do	279 48
Bayside et Belleville	A. Aselstine	6	6	12 do	50 00
Bedford Mills et Newboro	J. Woodman	6	3	12 do	70 00
Belleville et Albert College	W. P. Dyer	1½	6	12 do	25 00
Belleville et B. P. Stat. de Belleville	H. W. Cronk	1½	12	12 do	75 00
Belleville et Madoc	W. Hulin	26	6	4 do (31 juillet '93)	266 66
Belleville et station de ch. de fer	H. W. Cronk	1½	24et30	12 do	358 50
Belleville et Sidney Crossing	W. R. Vandervoort	6½	3	12 do	105 00
Belleville et boîtes aux lettres	H. W. Cronk	5	12	12 do	250 00
Belleville et Tweed	J. Jackson	25	6	12 do	666 68
Belleville et Wallbridge	F. B. Prior	9	3	12 do	110 00
Bellrock et Verona	F. Clark	4	6	12 do	120 00
Bensfort et South Monaghan	E. Stirton	5	3	9 do (au 31 déc. '93).	56 25
do do	J. Fletcher	5	3	3 do du do	16 25
Bethel et The Corners	R. H. Robinson	½	6	12 do	40 00
Bewdley et Millbrook	H. Atkins, sen.	11	6	12 do	350 00
Big Island et Demorestville	G. P. Cole	5	2	12 do	41 60
Birdsalls et station de ch. de fer	R. E. Birdsall	1	6	12 do	40 00
Birds Creek et New Carlow	J. T. Carmichael	15	1	1 do (au 30 avril '93).	8 33
do do	do	15	2	8 do (au 31 déc. '93).	133 33
do do	N. T. Armstrong	15	2	3 do du do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Black River Bridge et Picton.....	G. McGuire.....	7 $\frac{1}{2}$	3	12 mois.....	\$ c. 98 00
Blairhampton et Minden.....	W. Blair.....	10 $\frac{1}{2}$	1	12 do.....	60 00
Blairton et Havelock.....	M. J. Peters.....	8	3	12 do.....	141 68
Blairton et Wariston.....	J. A. Allen.....	9	2	12 do.....	125 00
Bloomfield et station de ch. de fer.....	A. B. Saylor.....	12	9	do (au 31 déc. '93).	56 40
do do.....	J. Clinton.....	12	3	do du do.....	15 60
do do.....	W. McQuaid.....	12	10	do 15 jours (du 17 mai '93).....	30 57
Bobcaygeon et Peterborough.....	W. H. Bottum.....	22	6	12 do.....	700 00
Bobcaygeon et Silver Lake.....	A. Coulter.....	9	1	12 do.....	50 00
Boskung et Minden.....	J. Beatty.....	14	2	12 do.....	140 00
Boulter et Combermere.....	J. Lynch.....	18	3	12 do.....	285 00
Boulter et L'Amable.....	A. Stewart.....	20	3	12 do.....	275 00
Bridgewater et Tweed.....	G. Banker.....	5	6	3 do (au 30 juin '93).	50 00
do do.....	T. McCann.....	5	6	9 do du do.....	138 75
Brighton et Campbellford.....	J. A. Robinson.....	20	6	9 do (au 31 déc. '93)	360 00
do do.....	J. Weese.....	20	6	3 do du do.....	118 50
Brighton et Lovett.....	P. B. Clark.....	5 $\frac{1}{2}$	6	9 do (du 1er juill. '93)	141 00
Brighton et Smithfield.....	O. Davies.....	5 $\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93)	43 75
Brockville et Sherwood Spring.....	H. Marsan.....	8	1	12 do.....	38 00
Brockville et Westport.....	R. W. et J. Copeland.....	44 $\frac{1}{2}$	6	12 do.....	2,005 00
Buckley et Godfrey.....	T. Buckley.....	7	2	12 do.....	60 00
Burnbrae et station de ch. de fer.....	W. B. Ketcheson.....	5	6	12 do.....	140 00
Burnbrae et Stanwood.....	C. Lawrence.....	11 $\frac{1}{2}$	2	12 do.....	84 48
Burnley et Castleton.....	E. Richardson.....	8	3	12 do.....	99 00
Caintown et Trevelyan.....	P. Flood.....	3 $\frac{1}{2}$	1	11 jrs. (au 13 août 1893)..	1 19
do do.....	S. L. Hogeboom.....	3 $\frac{1}{2}$	6	7 do 18 jours (du 14 août 1893)..	58 63
Campbellford et Goldolphin.....	C. Aggett.....	5	2	12 do.....	68 00
Campbellton et Havelock.....	H. Clegg.....	11	6	3 do (du 1er juin '94).	73 75
Campbellford et station de ch. de f.....	Mulhern et Drennan.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do.....	93 90
Campbellford et Tilton.....	J. Archer.....	$\frac{1}{2}$		Deux voyages spéciaux.....	2 00
Centreton et Grafton.....	W. Roberts.....	13 $\frac{1}{2}$	3	12 mois.....	159 00
Centreville et Tamworth.....	S. Fleming.....	8	6	12 do.....	207 00
Chaffey Locks et Elgin.....	M. Doyle.....	6	2	12 do.....	100 00
Chandos et Coe Hill Mines.....	R. H. Waddington.....	17	1	1 do (au 30 avril '93)	8 33
do do.....	A. Smith.....	17	1	11 do du do.....	68 75
Chanzy et Philipsville.....	C. Elliott.....	5 $\frac{1}{2}$	6	12 do.....	150 00
Chapman et Lost Channel.....	A. Fluke.....	3	2	12 do.....	50 00
Chatterton et Foxboro'.....	S. P. Morden.....	3 $\frac{1}{2}$	2	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do.....		3 $\frac{1}{2}$	2	3 do du do.....	13 00
Cheddar et Gooderham.....	J. McIvena.....	18	1	12 do.....	104 00
Cherry Valley et Point Peter.....	J. R. Gibson.....	6	1	12 do.....	36 00
Cherry Valley et Salmon Point.....	J. M. Bentley.....	6	2	12 do.....	39 48
Clarendon Station et Plevna.....	A. Thompson.....	22	3	12 do.....	345 00
Clairview et Erinsville.....	R. T. McDonnell.....	4	2	12 do.....	60 00
Cloyne et Denbigh.....	J. Quackenbush.....	28	2	12 do.....	410 00
Cloyne et Harlowe.....	J. Black.....	13	2	2 do (au 31 mai '93).	20 00
do do.....		11	2	10 do du do.....	86 66
Cloyne et station de ch. de fer.....	G. Deline.....	13 $\frac{1}{2}$	6	2 do (au 31 mai '93)	78 34
Cobourg et Harwood.....	C. O'Neill.....	16	6	3 do (au 30 juin '93)	100 00
do do.....	A. Barr.....	16	6	9 do du do.....	281 25
Cobourg et stat. de ch. de fer..(G.T.).....	R. Buck.....	$\frac{1}{2}$	6	11 do 10 jours (du 21 avril 1893)..	37 86
Cobourg et Roseneath.....	T. McCutcheon.....	20	6	12 do.....	603 88
Cobourg et boîtes aux lettres.....	W. Sykes.....	3	12	12 do.....	200 00
Coe Hill Mines et Faraday.....	W. Neal.....	8	1	12 do.....	50 00
Coe Hill Mines et stat. de ch. de fer.....	R. H. Waddington.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do.....	50 00
Coe Hill Mines et The Ridge.....	do.....	28 $\frac{1}{2}$	1	6 do (au 30 sept. '93)	51 82

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Coe Hill Mines et The Ridge.....	J. Wagar.....	28½	1	6 mois (du 1er oct., '93).	37 50
Colborne et Dundonald.....	G. Goodrich.....	7	6	12 do	130 00
Colborne et Lakeport.....	T. Howard.....	2½	12	12 do	180 00
Colborne et Warkworth.....	J. Prater.....	16	6	12 do	400 00
Collin's Bay et station de ch. de fer.	J. J. Losee.....	25	12	12 do	50 00
Combermere et Maynooth.....	J. Poff.....	25	1	12 do	190 00
Consecon et station de ch. de fer.....	J. G. German.....	3	18	1 do 16 jours (au 16 1893).	12 89
do do	do	3	24	10 do 15 jours (du 16 mai 1893).....	116 36
Cooper et Madoc.....	W. West.....	11	3	12 do	159 00
Cooper et The Flats.....	A. Lemon.....	5	2	12 do	55 00
Corbyville et Gilead.....	W. H. Sheffield.....	4	2	9 do (du 1er juill. '93).	37 50
Cottesloe et Norwood.....	A. C. Kidd.....	8½	2	12 do	68 00
Cranworth et Portland.....	J. Wilson.....	5½	1	12 do	25 00
Cressy et Picton.....	C. Storms.....	19	3	9 do (au 31 déc. '93)..	225 00
do do	do	19	3	3 do du do	49 25
Crofton et Rossmore.....	J. Belnap.....	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	68 75
do do	G. W. Weese.....	9	6	9 do du do	201 00
D'Arcy et Howe Island.....	C. Sughrue.....	6	2	9 do (au 31 déc. '93)..	45 00
do do	C. Rochefort.....	6	2	3 do du do	15 00
Deloro et station de chemin de fer.	J. Auger.....	1½	6	12 do	74 00
Demorestville et Fish Lake.....	W. Baker.....	4	2	3 do (au 30 juin '93).	12 37
do do	G. W. Baker.....	4	2	9 do du do	45 00
Denbigh et Griffith.....	P. S. Rose.....	14	2	12 do	114 00
Denbigh et Plevna.....	J. Quackenbush.....	23	2	12 do	250 00
Desert Lake et Hartington.....	W. Snook.....	9	1	12 do	69 00
Donaldson's Mills et station de chemin de fer.....	S. Donaldson.....	500 vgs.	3	12 do	14 00
Dufferin et Kingston Mills.....	do	3½	3	12 do	75 00
Eldorado et Empey.....	L. Empey.....	3	1	11 do (au 28 fév. '94).	32 08
do	J. A. Empey.....	3	2	1 do du do	6 66
Entreprise et Trafford.....	C. Whelan.....	11	1	12 do	55 00
Entreprise et Wilkinson.....	J. Finn.....	8½	2	12 do	50 52
Erinsville et Napanee.....	J. W. Grange.....	21	6	12 do	475 00
Flinton et Madoc.....	R. Cranston.....	19	6	12 do	475 00
Fortescue et Irlandale.....	A. J. Ford.....	6	1	12 do	50 00
Fowler's Corners, Peterboro' et station de chemin de fer.....	C. Chambers.....	1½ et 7½	6 et 2	12 do	101 25
Foxboro' et station de chemin de fer.	W. L. Westover.....	3	12	9 do (du 1er juill. '93)	117 50
Frankford et station de ch. de fer.	J. Chapman.....	200 vgs.	12	12 do	78 00
do	do	2	3	12 do	45 00
Frankford et Stockdale.....	W. Dowsley.....	11	6	12 do	239 00
Frankville et station de ch. de fer.	M. Mitts.....	4½	2	12 do	37 00
Fuller et Thomasburg.....	do	4½	2	12 do	37 00
Gananoque et Seeley's Bay ..	W. Kenny.....	14	2	12 do	145 00
Gananoque et South Lake.....	J. Birmingham.....	7	4	4 do (au 30 sept. '93).	70 00
do do	do	7	4	4 do 25 jours (du 6 nov. '93).....	78 42
Gananoque et boîtes aux lettres.....	E. Keating.....	2½	13	12 mois	273 75
Gananoque et Wilstead.....	T. Elliott.....	4	3	12 do	78 00
Gananoque Station et jonction du Grand-Tronc.....	R. C. Carter.....	3½	26	12 do	25 00
Gilbert's Mills et Picton.....	J. D. Gilbert.....	10½	3	9 do (au 31 déc. '93).	78 00
do do	do	12	3	3 do du do	32 50
Gilmour et station de ch. de fer.....	J. Caverly.....	100 vgs.	12	12 do	20 00
Glanmire et Millbridge.....	W. Landon.....	7	1	12 do	40 00
Glastonbury et North Brook.....	W. Both.....	4½	2	12 do	39 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Glenburnie et The Corners	S. Shurtleff	$\frac{1}{2}$	6	12 mois	60 00
Glen Miller et Trenton	O. Weston	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	125 00
Glenora et Picton	J. C. Wilson	6	6	7 do (du 1er sept. '93)	131 25
Glen Ross et station de ch. de fer.	G. T. Iveson	20 vgs.	6	12 do	30 00
Glenvale et Sharpton	G. D. Hann	4	2	12 do	60 00
Gooderham et Kinmount	A. N. Wilson	21	3	2 do 15 jours (au 31 juillet '93)	72 84
do do	W. J. Wilson	21	3	8 do (du 1er août '93)	166 66
Gooderham et Ursa	S. Kettle	6	1	12 do	30 00
Gosport et Napanee	J. Harcus	19	2	6 do (du 1er oct. '93)	70 00
Grafton et station de ch. de fer.	J. Cochran	1	7	12 do	100 00
Green Point et Picton	C. Reynolds	12	2	Saison de 1893	65 00
Gunter et station de ch. de fer.	J. H. Gunter	6	2	12 mois	80 00
Haliburton et Kennaway	E. Parish	39	1	12 do	250 00
Haliburton et station de ch. de fer.	J. Dover	$\frac{1}{2}$	12	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
do do	W. Kellett	$\frac{1}{2}$	12	6 do du do	20 00
Haliburton et Wickstead	D. H. Anderson	10	1	12 do	55 00
Halloway et station de ch. de fer.	T. W. Carter	200 vgs.	12	9 do (du 1er juill. '93)	70 41
Hartsmere et Hermon	G. A. Bremner	$8\frac{1}{2}$	2	12 do	90 00
Havelock et Oak Lake	S. Hubble	16	1	12 do	80 00
Havelock et station de ch. de fer.	M. E. Fuller	50 vgs.	18	12 do	56 34
Havelock et Tilton	M. J. Peters	6	3	9 do (au 31 déc. '93)	103 50
Hay Bay et Napanee	J. Harcus	19	2	6 do (au 30 sept. '93)	70 00
Hayburn et Parma	E. Loyst	2	3	12 do	50 00
Hiawatha et Peterboro'	O. A. Cragg	11	2	12 do	145 00
Hillier et station de ch. de fer.	H. Palmer	$\frac{1}{2}$	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	17 55
do do	do	$\frac{1}{2}$	24	4 mois, 15 jours (au 31 déc. '93)	117 60
do do	H. Monaghan	$\frac{1}{2}$	24	3 do du do	31 20
Hillier et Rosehall	R. McCartney	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	125 00
Hinch et Newburgh	B. Lewis	6	2	12 do	70 00
Howe Island et Pitt's Ferry	A. O'Brien	4	3	12 do	150 00
Indian River et Peterboro'	M. Guerin			Voyages spéciaux	10 50
Indian River et stat. de ch. de fer.	do	2	3	9 mois (au 31 déc. '93)	60 00
do do	do	2	3	3 do du do	25 00
Indian River Station et Jermyn	J. Duff			Voyages spéciaux	3 50
Indian River Station et station de chemin de fer.	do	$\frac{1}{16}$	6	12 mois	25 00
Ingle et Tamworth	H. M. York	5	2	4 do (du 1er déc. '93)	16 66
Ivanhoe, Crookston et station de chemin de fer	W. B. Tanner	2	12	9 do (du 1er juill. '93)	176 25
Ivy Lea et Lansdowne	J. Ivey	2	4	2 do (au 31 mai '93)	11 66
do do	do	2 et 6	4	10 do du do	92 33
Jellyby et station de ch. de fer.	J. E. Davis	300 vgs.	3	12 do	30 00
Jermyn et Lang	R. Carter	4	3	12 do	68 00
Jones' Falls et Morton	A. Scott	3	3	5 do (au 31 août '93)	24 58
do do	T. Kenny	3 et 6	3	7 do du do et (voy. spéciaux)	51 83
Keene et station de chemin de fer.	R. McIntyre	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	119 00
Kingston, Barriefield et Portsmouth	B. McConville	$1\frac{1}{2}$ et $2\frac{1}{4}$	6 et 12	12 do	300 00
Kingston et station de Kingston	C. Cooper	2	6	10 do (au 31 janv. '94)	26 20
do do	T. C. Wilson	2	7	2 do du do	5 10
Kingston, service des facteurs de...	Kingston, Portsmouth et Cie des chars urbains de Catarqui			3 do (du 1er janv. '94)	60 83

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Kingston et Newboro'.....	R. W. Copeland.	41	6	12	mois	1,094 00
Kingston et Newburgh.....	C. H. Finkle ...	27	6	12	do	500 00
Kingston et Perth Road.....	J. Miller	18	6	12	do (moins l'amende)	438 48
Kingston et boîtes aux lettres.....	B. McConville.....			12	do (au 30 juin '94)...	585 72
Kingston et Willetsholme.....	N. F. Darling	16	3	6	do (au 30 sept. '93)...	112 50
do do	do	16	3	6	do du do	145 00
Kingston Station et jonction du Grand-Tronc.....	T. Hanley	2	26	12	do	36 00
Kinnmount et Mount Irwin.....	T. Peacock.....	7	2	12	do	70 00
Lakefield et Lakehurst.....	A. Johnston.....	19	3	12	do	239 00
Lakefield et station de chem. de fer	J. Cooper	1 $\frac{1}{4}$	18	12	do	140 85
Lake Opinicon et Perth Road.....	S. Sears	10	3	12	do	90 00
Lang et station de chemin de fer.....	A. Colville	1	12	12	do	74 00
Lansdowne et Sand Bay.....	C. McDonald.....	11 $\frac{1}{2}$	3	12	do	211 04
Lansdowne et Tilley.....	H. Bradley.....	3 $\frac{1}{2}$	1	12	do	30 00
Latimer et Wolf's Corners.....	B. S. Wartman.....	1	3	12	do	70 00
Lavant Station et Ompah.....	H. Dunham.....	9	3	12	do	195 00
Leinster et Roblin.....	T. N. Richmond.....	7	2	12	do	52 00
Lime Lake et Marlbank.....	J. Henderson.....	4	3	12	do	78 50
Long Lake et Mountain Grove.....	J. Bender.....	8	2	12	do	96 00
Long Point et Seeley's Bay.....	N. Shook.....	7 $\frac{1}{2}$	2	12	do	85 00
Lyn et station de chemin de fer.....	J. Baird.....	1	6	12	do	62 60
Lyndhurst et Seeley's Bay.....	W. D. Wetherell.....	8	6	12	do	168 00
McKenzie Lake et Maynooth.....	P. Barr.....	13	1	12	do	70 00
McKenzie Lake et Murchison.....	B. Reynolds.....	12	1	9	do (du 1er juill. '93).	63 45
McLean et Mountain Grove.....	A. Brown.....	8	1	12	do	52 00
Madoc et station de chemin de fer de Eldorado.....	R. S. Allt.....	7	12	12	do	400 00
Madoc et stat. de ch. def. d'Ivanhoe.....	W. Hulin.....	6 $\frac{1}{2}$	7	12	do	365 00
Madoc et stat. de chem. de fer G.-T. do do	S. Barnum.....	1 $\frac{1}{2}$	12	5	do (au 31 août '93).	26 20
do do	do	1 $\frac{1}{2}$	24	7	do du do	72 80
Madoc et Queensborough.....	W. H. Diamond.....	8	6	12	do	190 00
Mallorytown et Poole's Resort.....	H. Turkington.....	5	6 et 3	12	do	95 00
Mallorytown et Rockfield.....	J. Herbison.....	5	2	12	do	80 00
Mallorytown et Rockport.....	J. Dickey.....	12 $\frac{1}{2}$	6	9	do (au 31 déc. '93)...	186 00
do do	J. Rogers.....	12 $\frac{1}{2}$	6	3	do du do	52 50
Mallorytown et Yonge Mills.....	B. Burnham.....	4	2	12	do	75 00
Malone et station de chemin de fer.	C. Thompson.....	3 $\frac{3}{4}$	6	12	do	80 00
Maple Lake et Minden.....	G. N. Clarke.....	20	2	12	do	125 00
Marble Rock et Gananogue Station.	B. S. Bradley.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12	do	60 00
Marmora et station de chemin de fer	N. McWilliams.....	2 $\frac{1}{2}$	12	12	do	125 00
Marmora et Shanick.....	P. Sheridan.....	9	2	1	do (du 1er mars '94)	5 00
Marmora et Stirling.....	O. Church.....	16	6	12	do	400 00
Maynooth et Ormsby.....	M. Fitzgerald.....	32	6	12	do (moins l'amende)	592 00
Melrose et Shamonville.....	I. Ray.....	24	6	3	do (au 30 juin '93)...	62 45
Milford et Picton.....	W. Ogden.....	10	6	12	do	192 00
Milford et Pointe Traverse.....	J. J. Vandusen.....	10 $\frac{1}{2}$	2	12	do	92 63
Millbridge et station de ch. de fer.....	C. Donaldson.....	1 $\frac{1}{4}$	6	12	do	70 00
Minden do	D. J. Hartle.....	7 $\frac{1}{2}$	12	12	do	300 48
Moira et Plainfield.....	W. H. Dean.....	8	3	12	do	125 00
Moneymore et Roslin.....	J. Thompson.....	6 $\frac{1}{2}$	1	12	do	30 00
Mountain Grove et station de chemin de fer.....	A. McDonald.....	100 vgs.	12	12	do	20 00
Murray et station de chemin de fer	H. W. Hayes et G. D. Wells ..	1	18	1	do 16 jours (au 16 mai 1893).....	17 06
do do	do	1	24	7	do 15 jours (au 31 déc. 1893).....	112 25
do do	G. D. Wells.....	1	24	3	do du do	45 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Napanee et boîtes aux lettres.....	G. Bogart	1½	18	12 mois	75 00
Napanee et Switzerville	P. E. R. Miller.....	6	3	12 do	96 00
Napanee et Plainfield	J. D. Naphan.....	13	2	12 do	95 00
Newboro et Smith's Falls.....	J. M. Preston.....	27 et 29	6	12 do	593 00
New Dublin et Bellamy's Station..	N. E. Brown.....	3½	3	12 do	65 00
Northport et quai du bateau à vap.	P. H. Fox.....	100 vgs.	12	Saison 1893.....	15 30
Norwood, Warkworth et station de chemin de fer Hastings.....	C. McDonnell	16 et 6	6 et 6	12 mois	468 00
Norwood et station de chemin de fer (C.C.P.).....	W. Udy.....	½	20	12 do	99 08
Odessa et station de chemin de fer. do do	W. Gordon	5	12	9 do (au 31 déc. '93) ..	165 00
	B. L. Davy.....	5	12	3 do du do	55 00
Odessa et Violet	J. W. Storms.....	6	6	12 do	100 00
Ornsby et station de chemin de fer Ornsby et Thanet	G. L. Jarman.....	150 vgs.	12	12 do	50 00
Oso Station et Zealand.....	E. Thompson.....	5	2	12 do	59 00
do do	W. Armstrong.....	3½	2	7 do (31 oct. '93).....	26 25
	do	4½	2	5 do du do	24 10
Overton et Roblin.....	G. W. Fox.....	3½	2	12 do	48 00
Parma et The Pines	J. Magee.....	4	3	12 do	70 00
Perth et Westport	A. R. Palmer.....	23	2	12 do	175 00
Perth Road et Wilmur.....	J. S. Roberts.....	2	3	12 do	48 48
Peterboro' et station de chemin de fer (C.P.R.)	R. W. Carson.....	½	31	12 do	177 87
Peterboro' et station de chemin de fer (G.-T.)	G. A. Mitchell.....	½	72 et 84	12 do	317 30
Peterboro' et boîtes aux lettres.....	H. C. Rogers.....	4½	12	12 do	200 00
Peterboro' et Warsaw	D. McIntosh.....	16	6	12 do	276 00
Pictou et station de chemin de fer. do do	J. B. Sheriff.....	¾	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	8 72
	do	¾	24	10 do 15 jours (du 17 mai '93)	80 37
Pictou et Sand Banks.....	J. R. Tubbs.....	10½ et 8	6 et 3	12 do	165 00
Pictou et Solmesville.....	J. J. Thompson.....	17	6	12 do	298 00
Pictou et boîtes aux lettres.....	T. Shannon.....	1	12	12 do	78 25
Precious Corners et The Corners.....	J. R. O'Neil.....	300 vgs.	6	3 do (au 30 juin '93) ..	7 50
Railton et station de chemin de fer. do do	J. O'Reilly.....	4½ et 6	6	6 do (au 30 sept. '93) ..	90 00
	P. Conway.....	4½ et 6	6	6 do du do	72 00
Read et Shannonville	B. Callery.....	13¾	6	9 do (du 1er juillet '93)	187 50
Roblin et West Plain	A. Sedore.....	3	2	12 do	25 00
St. Lawrence et Wolfe Island.....	S. D. Woodman.....	15	1	3 do (au 30 juin '93) ..	25 83
do do	J. W. O'Brien.....	13	2	9 do du do	75 00
St. Ola et station de chemin de fer. Sharbot Lake et station de chemin de fer P. C.	J. Baker.....	2	6	12 do	80 00
Snyder Depot et stat. de ch. de fer. Springville do	M. Avery.....	15½	14	12 do	146 00
	G. Deline.....	15½	6	10 do (du 1er juin '93) ..	475 00
Springville do	J. Tully.....	3	6	12 do	100 16
Steenburg do	S. S. Steenburg.....	100 vgs.	3	2 do 14 jours (au 14 juin 1893).....	6 18
do do	do	100 vgs.	6	9 do 16 jours (du 15 juin '93)	43 66
Stirling do	H. S. Ferguson.....	½	12	12 do	56 34
Stony Lake et Warsaw	E. McIlvina.....	12	1	12 do	74 00
Tory Hill et Wilberforce	R. A. Riley.....	5	2	8 do (du 1er août '93) ..	21 33
Trenton et station de chemin de fer.	J. S. Dyer.....	½	30	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	19 71

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Trenton et station de chemin de fer.	J. S. Dyer. . .	$\frac{1}{4}$	36	10 mois 15 jours (du 17 mai '93)	163 54
Trenton et Wooler	R. G. Kingston.	9	6	3 do (au 30 juin '93)	40 00
do do	W. H. Richards.	9	6	9 do du do	120 00
Trenton Junction (transfert de)	A. I. Dench		t. q. r.	1 do 20 jours (au 20 mai '93).	21 50
Tuftsville et North Hastings Junction	S. Tufts	$\frac{1}{8}$	6	12 do	20 00
Turriif et Umfraville	P. Turriif	4	2	8 do (du 1er août '93).	36 66
Tweed et station de chemin de fer.	W. J. Bowell.	$\frac{1}{8}$	20	12 do	156 45
Villiers et station de chemin de fer.	W. Weir.	2	3	12 do	69 08
Wellington et station de ch. de fer.	M. E. Pettet	$\frac{1}{4}$	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93).	9 35
do do	do	$\frac{1}{4}$	24	10 do 15 jours (du 17 mai '93).	86 16
Wellman's Corners et station de chemin de fer	P. Hubble.	2	6	12 do	150 00
West Huntingdon et station de chemin de fer	E. Kerteston.	$\frac{1}{4}$	12	9 do (du 1er juill. '93).	60 00
Westport et station de ch. de fer.	J. H. Whelan.	20	6	12 do	492 00
Westwood et station de ch. de fer.	J. Esson.	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	122 07
				Total	\$41,179 60

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LONDON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.	
Aberarder et station de ch. de fer.	D. N. Sinclair.	$\frac{1}{2}$	6	12	mois	40 00	
Aberfeldy et Bothwell	W. Hands	11 $\frac{1}{2}$	6	12	do	350 00	
Aberfeldy et Mosside	do	3	3	12	do	50 00	
Adare et Maguire	A. Tod	24 $\frac{1}{2}$	3	12	do	50 00	
Adelaide et Strathroy	J. Harris	8 $\frac{1}{2}$	6	12	do	180 00	
Ailsa Craig et Denfield Station	J. Edwards	6	6 et 12	12	do	220 00	
Ailsa Craig et Nairn	do	3	6	12	do	150 00	
Ailsa Craig et station de ch. de fer.	E. Shannon	$\frac{1}{2}$	6	12	do	50 00	
Albana et Cottan	J. E. Hillier	6 $\frac{1}{2}$	2	12	do	80 00	
Aldboro et Rodney	A. Ruthven	6	6	12	do	140 00	
Alvinston et station de ch. de fer.	G. Temple	$\frac{3}{4}$	12	3	do	(au 30 juin '93, moins l'amen.)	27 00
do do	A. J. Parker	$\frac{1}{2}$	12	9	do	81 00	
Amherstburg et stat. de ch. de fer.	A. Fox	1	12	12	do	187 80	
Amherstburg et Windsor	do	18	6 et 3	12	do	400 00	
Amiens et Ryckman's Corners	W. Ireland	2	3	12	do	45 00	
Appin et Glenwillow	J. Reilly	5 $\frac{1}{2}$	3	12	do	95 00	
Appin et Mayfair	R. Earhart	4 $\frac{1}{2}$	3	12	do	90 00	
Appledore et station de ch. de fer.	O. B. Arnold	2 $\frac{3}{4}$	2	12	do	61 48	
Arkona et Thedford	W. Hester	7 $\frac{1}{2}$	6	12	do	140 00	
Arkona et Watford	F. Hooper	12	6	12	do	450 00	
Arner et station de chemin de fer.	S. A. Agla	$\frac{1}{4}$	6	12	do	40 69	
Arva et Ballynote	T. J. Kestle	3	2	12	do	65 00	
Atherton et Delhi	E. Wilson	3	2	12	do	45 00	
Aughrim et Tancred	T. H. Wall	2	2	12	do	36 00	
Avon, Putnam et stat. de ch. de fer.	J. A. Kinnee	6	6 et 12	12	do	350 00	
Avonry et Wilkesport	J. Burden	2 $\frac{1}{2}$	2	6	do	(au 30 sept. '93).	20 00
do do	A. Blacklock	2 $\frac{3}{4}$	2	6	do	du do	18 74
Aylmer et Dorchester Station	A. Pierce	16 $\frac{1}{2}$	6	12	do	365 00	
Aylmer et Dunboyne	W. L. Pierce	31	6	12	do	500 00	
Aylmer et station de chemin de fer.	do	$\frac{3}{4}$	24	12	do	313 00	
Banner et Putnam	J. A. Kinnee	3 $\frac{1}{2}$	2	2	do	45 00	
Bayham et Ingersoll	W. H. Cook	20	6	12	do	395 00	
Becher et Terminus	D. Munro	4	2	2	do	(au 31 mai '93).	8 67
do do	W. B. Selley	5	2	10	do	du do	43 33
Becher et Wallaceburg	J. A. McLean	5	3	12	do	95 00	
Beech Lane et Tilsonburg	E. Gale	2 $\frac{1}{2}$	6	12	do	(moins l'amende)	583 92
Belle River et Byrnedale	W. Byrne	5 $\frac{1}{2}$	1	12	do	55 00	
Belmont et London	J. Charles	13	6	12	do	120 00	
Belmont et station de ch. de fer.	do	$\frac{1}{2}$	12	12	do	66 00	
Belton et station de chemin de fer.	J. Gibson	$\frac{1}{2}$	12	12	do	45 00	
Belton et Saint-Ives	H. Powell	9 $\frac{1}{2}$	2	12	do	117 76	
Bentpath et Dresden	G. Sheppard	7	2	12	do	80 00	
Bickford et station de chemin de fer	J. Baxter	300 pds.	12	12	do	40 00	
Big Point et Dover South	J. Durocher	7 $\frac{1}{2}$	3	12	do	74 00	
Birr et Devizes	J. Lambourne	5 et 7	6 et 2	12	do	220 00	
Blackwell Station et station de chemin de fer	P. Wellington, jr	$\frac{1}{2}$	2	12	do	27 30	
Blandford Station et station de chemin de fer	E. Eaton	$\frac{1}{16}$	12	12	do	36 00	
Blenheim et Leamington	A. E. Rymal	38 $\frac{1}{2}$	6	12	do	(moins l'amende)	1,193 00
Blenheim et Morpeth	R. Appleford	10	6	12	do	250 00	
Blenheim et station de ch. de fer.	J. M. Burk	$\frac{3}{4}$	12	12	do	62 60	
Blenheim et Rondeau	C. McKenzie	5	3 et 6	12	do	135 00	
Blytheswood et Goldsmith	W. Ogle	5	3	12	do	80 00	

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Blytheswood et station de ch. de fer	H. P. Jeffery...	6	6	9 mois (au 31 déc. '93)..	84 60
do do	S. Scratch.....	6	6	3 do du do	19 11
Bornish et Sable.....	A. McDonald....	3	2	12 do	48 00
Botany et Thamesville.	C. McBrayne....	5½	2	12 do	84 00
Bothwell et Clachan.	A. McArthur....	6	3	12 do	125 00
Bothwell et Florence.	T. J. Elliott....	9	6	12 do	237 00
Bothwell et Moravian Town.	W. Gooding....	4	2	12 do	65 00
Boxall et Fingal.....	L. Else.....	3½	2	12 do	40 00
Bradshaw et Bridgen.	W. Bradshaw....	5	3	12 do	120 00
Brandy Creek et stat. de ch. de fer.	J. Wintermute..	6	6	12 do	40 00
Brantford et Eagle's Nest.	Hunt et Colter..	6	6	12 do	30 00
Brantford et Harley.	R. Cavin.....	14	6	12 do	364 00
Brantford et Langford.	W. Reed.....	8	6	12 do	234 00
Brantford et Mohawk.	R. Cavin.....	12	6	12 do	307 00
Brantford et station de ch. de fer.	Hunt et Colter..	1	54	12 do	366 21
Brantford et Simcoe.	A. Hiller.....	24	6	12 do	840 00
Brantford et boîtes aux lettres	Hunt et Colter..	7½	12	8 do (au 30 nov. '93).	224 99
do do	J. McCann.....	7½	12	4 do du do	99 67
Brewster et Parkhill.	S. Gratton.....	16	6	12 do	298 00
Bridgen et station de chemin de fer.	J. Armstrong....	¼	12	12 do	86 00
Bright et Cassel.....	J. McDonald....	9	6	9 do (du 1er juill. '93).	175 50
Bright et Washington.	W. J. Buggin....	6½	6 et 12	12 do	234 00
Burford et Cathcart.	R. Cavin.....	5 et 3½	3 et 6	12 do	168 00
Burgessville et Newark.	W. Fletcher....	5	6	12 do	170 00
Burgessville et Oriel.	W. B. Somerville	8	3	12 do	130 00
Burgessville et stat. de ch. de fer.	E. W. Burgess..	½	12	12 do	50 08
Byron et London.....	J. Charles.....	6	6	12 do	165 00
Calder et station de chemin de fer.	H. G. Jones....	2½	2	12 do	49 00
Caledonia et Cayuga..	E. Wigg.....	11	6	8 do 2 jours (au 2 déc. '93)	275 19
Caledonia et Conboyville.	W. Arrell.....	6	2	12 do	70 00
Caledonia et station de ch. de fer.	P. McMullen....	½	36	12 do	140 85
Caledonia et Six Nations.	J. A. Beaver....	4	3	12 do	90 00
Camlachie et Hillsborough.	C. L. Hill.....	9	2	12 do	140 00
Campbelton et West Lorne.	J. Martin.....	6½	3	12 do	190 00
Cannfield et station de ch. de fer.	T. Brown.....	13	12	12 do (et voy. spéciaux)	71 76
Cassel et station de chemin de fer.	J. McDonald....	7	3	3 do (au 30 juin '93)..	39 00
Cayuga et Deans Station.	E. Wigg.....	1½	6 et 12	12 do	106 12
Cayuga et station de chemin de fer	do	½	6	3 do 11 jours (du 21 déc. '93).....	20 01
Grand Tronc.	do	½	6	3 do 11 jours (du 21 déc. '93).....	20 01
Cayuga et Gypsum Mines.	M. Thompson....	3½	6	12 do	110 00
Cayuga et Kohler.....	N. Degurse....	4½	3	12 do	75 00
Cayuga et Upper.....	L. Everets....	12	3	12 do	145 00
Centralia, Crediton et station de chemin de fer.	J. Clark.....	5½	12	12 do	220 83
Centralia et Mooresville.	R. Handford....	3½	6	12 do	200 00
Centralia et Saintsburg.	F. Washburn....	3½	2	10 do (du 1er juin '93).	37 50
Charing Cross et Doyles.	M. Doyle.....	4½	2	12 do	80 00
Charing Cross et station de ch. de fer.	J. Hunter.....	1¼	12	12 do	72 00
Charing Cross et Tilbury Centre.	T. C. Harvey....	25	3	12 do	539 00
Charlemont et Keith.	R. Killins....	2½	2	12 do	35 00
Chatham et Dover South.	R. Reaume....	6	6	12 do	169 00
Chatham et Louisville.	G. N. Arnold....	6	3	12 do	120 00
Chatham et Mitchell's Bay.	A. P. Akins....	15½	3	12 do	300 00
Chatham et station de chemin de fer.	A. Robinson....	3	36	12 do	313 00
Chatham et boîtes aux lettres.	P. O. Flynn....	6½	18	12 do	423 88
Chatham et Van Horn.	J. Zink.....	6	2	12 do	70 00
Chatham et Williams.	R. Williams....	9	2	12 do	87 50
Cheapside, Jarvis et station.	J. A. Atkinson..	16½	6 et 12	12 do	549 00
Chevalier et Stony Point.	A. Lemire....	1	12	12 do	100 00
Christina et Mount Brydges.	T. Pearce....	6½	2	12 do	87 48
Clanbrassil et station de ch. de fer.	J. Cossar.....	2	6	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Clandeboye et West McGillivray	W. H. Weir	7½	6	12 mois	139 00
Clandeboye Station et Lucan	W. Read	3	12	do	249 60
Clear Creek et Cultus	W. N. Buck	5	6	do	200 00
Coatsworth Station et Romney	D. King	2	3	9 do (du 1er juill. '93)	33 75
Cobble Hill et Evelyn	A. J. Kernohan	2½	2	do	49 48
Comber et station de chemin de fer	J. Kaufman	2	12	do (moins l'amende)	148 00
Comber et Windfall	W. Owens	9	2	do (au 31 déc. '93)	75 00
do	G. Robb	9	2	do do	37 00
Comet et station de chemin de fer	J. Beaudoin	41	2	do	104 00
Copleston et Petrolia	N. Henriod	3½	6	do	170 00
Corinth et station de chemin de fer	R. Evans	3	12	do	78 00
Corunna et station de chemin de fer	H. J. Miller	3	12	do	76 00
Cottam et Essex	J. C. Hicks	5	6	do	195 00
Courtland et Port Rowan	J. Summerhayes	19½	6 et 12	do	597 00
Courtright et station de chemin de fer E et H	W. A. Cathcart	½	12	do	76 00
Courtright et station de l'embranchement de Sainte-Claire	do	1/16	12	do	78 25
Cowal et Iona Station	J. McCallum	6	2	do	79 00
Cranston et station de chemin de fer	D. Hannah	41	6	do	160 00
Crinan et West Lorne	J. Martin	5½	2	do	90 44
Croton et Dawn Mills	W. A. Moir	8	2	do	95 00
Currie's Crossing et station de chemin de fer	W. D. Smith	½	6	do	60 00
Darrell et station de chemin de fer	S. Duncan	20 perc.	6	do	10 00
Dashwood et Parkhill	P. McIsaac	16½	6	do	439 00
Dawn Mills et Dresden	L. Philips	4	6	do	144 00
Deans, Cayuga et stat. de ch. de fer	J. Shipway	3½	6 et 12	do	230 00
Decewsville et station de ch. de fer	J. Heaton	300 vgs.	12	do	60 00
Delaware et London	F. Ireland	12	6	do	144 00
Delhi et Lynedoch	M. Walther	5	6 et 12	do	265 00
Delmer et Tilsonburg	W. T. Armstrong	4½	3	do	110 00
Denfield et Duncriff	J. Hodgins	6½	3	do	125 00
Denfield et station de chemin de fer	J. Edwards	6 perc.	12	do	38 00
Dereham Centre et Mitchell's Corners	W. Short	2	6	do	100 00
Dexter et Sparta	C. M. Pettit	4½	3	do	85 00
Dolsen et station de chemin de fer	B. Daly	3	1	do	25 00
Dresden et station de chemin de fer	D. Turnbull	7	24	do	165 00
Drumbo et station de chemin de fer B. et L. H.	H. W. Burgess	1/2000	12	do	70 00
Drumbo et station de ch. de fer V.C.	do	1/2000	12	do	90 00
Duart, Palmyra et station de chemin de fer	W. M. Curtis	81	6 et 12	do	375 00
Dunnville et Selkirk	A. Hedden	18	6	do	540 00
Eagle et West Lorne	J. Martin	4½	12	do	199 52
Ealing et The Gore	P. Ackland	3	3	do	60 00
Eberts et station de chemin de fer	A. Robertson	10 vgs.	12	do	21 00
Edgar's Mills et stat. de ch. de fer	R. Roadhouse	6	6	do	50 00
Edy's Mills et Oil Springs	D. W. McDougall	3	6	do	75 00
Elford et Essex	I. Elford	4½	1	do	50 00
Elmstead et Tecumseh	J. S. Austin	3½	2	do (au 31 mai '93)	8 33
Elmstead et station de ch. de fer	do	2	3	do (du 1er juin '93)	41 67
Embro et Harrington	W. S. Vanatter	25	6	do	340 00
Embro et Nissouri	J. R. McKenzie	4	2	do	52 00
Embro et station de chemin de fer	W. S. Vanatter	300	12	do	118 94
Erie et Jarvis	A. Finch	5	2	do	80 00
Essex et Gesto	R. Hamilton	6½	6	do	149 00
Essex et station de chemin de fer	T. Rush	17	17	do	110 89
Etrick, Ilderton et station	J. Little	6½	3 et 12	do (au 30 sept. '93)	72 00
do do	J. W. McRae	6½	3 et 12	do do	72 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Evelyn et London.....	A. J. Kernohan.	13	6	12 mois	335 00
Exeter et station de chemin de fer..	C. Snell	1	24	12 do	187 80
Falkland et Paris Station.....	W. T. Walker..	9	6	12 do	224 00
Fargo et station de chemin de fer ..	T. B. Sanders..	300 vgs.	24	12 do	62 00
Ferrihill et London.....	D. Sells	41 $\frac{1}{2}$	6	12 do	704 92
Fingal et Port-Talbot.....	J. Brown.....	7	3	12 do	125 00
Fingal et St-Thomas	G. Penwarden ..	7	6	12 do	149 00
Fingal, Shedden et stat. de ch. de f.	J. Church	3 $\frac{1}{2}$	6 et 12	12 do	190 00
Fisherville, Nelles Corners, etc ..	H. J. Richeld ..	4 $\frac{1}{2}$	6 et 12	12 do	185 00
Fletcher et station de chemin de fer	R. Sainsbury ..	4	42	12 do	50 00
Florence et Oakdale.....	A. Lowrie	6	2	12 do	80 00
Florence et Rutherford.....	S. Hubbard.....	6	3	3 do (au 30 juin '93).	23 75
do do	J. Conbrough...	6	3	9 do du do	65 61
Forest et station de chemin de fer ..	P. Smith.....	40 vgs.	12	12 do	87 64
Forest et Ravenswood	P. McCallum ..	9	3	12 do	100 00
Forestville et station de ch. de fer..	H. C. Gifford ..	12	3	3 do (au 30 juin '93).	34 72
do do	S. M. Beaupré..	12	9	9 do du do	70 50
Frome et station de chemin de fer..	W. F. Silcox...	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	78 25
Galt et Glenmorris	T. Scott.....	7	6	3 do (au 31 déc. '93).	60 00
Galt et Glenneyer	do	7	6	3 do (du 1er janv. '94)	60 00
Garnet et station de chemin de fer..	T. Sullivan ..	1	12	12 do	40 00
Gladstone et Harriettsville.....	F. X. Lavine...	3	6	12 do	79 00
Glanworth et station de ch. de fer..	J. Turnbull.....	1	6	12 do	64 00
Glencoe et Kilmartin	D. B. McIntyre.	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	95 00
Glencoe et Strathburn	A. Crothers.....	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	112 32
Glencolin et Springfield.....	S. T. Young ..	3	3	12 do	96 00
Glendale et White Oak	J. A. Dicy.....	2	3	12 do	55 00
Glennmeyer et Kinglake	H. Walmsley ..	3	3	12 do	80 00
Glensrae et station de chemin de fer.	W. G. Shiells..	50 vgs.	12	12 do	20 00
Glenshee et Lynedoch.....	O. Jones.....	11 $\frac{1}{2}$	6	12 do	300 00
Gordon et station de chemin de fer.	J. C. Duff	1 $\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00
Granthurst et St. Marys	J. Sheldon.....	5	2	12 do	60 00
Granton et Whalen	J. H. Millson..	5	2	6 do	16 jours (au 16 oct. '93).....
do do	do	7 $\frac{1}{2}$	2	5 do	15 jours (du 17 oct. '93).....
Hagersville et station de ch. de fer.	D. Spears.....	1	36	12 do	140 00
Hagersville, Selkirk et st. de ch. de f.	A. Kinsley	14	6	12 do	270 00
Hagersville et Springvale	S. Kenner	4	6	12 do	140 00
Harley et Hatchley Station.....	C. F. Yates.....	4	2	12 do	65 00
Harley et New-Durham	R. Cavin.....	5	6	12 do	132 00
Harrow et station de ch. de fer.....	C. J. Pastorins..	1	6	12 do	53 21
Hartford et Waterford.....	L. S. Dean.....	10	6	12 do	300 00
Harwich et station de ch. de fer.....	I. Secor.....	7	6	12 do	254 00
Hawtreay, Northfield Centre, etc....	J. W. Hainer...	12	6 et 12	3 do (au 30 juin '93).	98 50
do do	do	12	6 et 12	9 do du do	269 25
Hawtreay et station de ch. de fer....	C. J. Treffry...	1	12	6 do (au 30 sept. '93).	15 00
do do	S. A. Innes.....	1 $\frac{1}{2}$	12	6 do du do	15 00
Heather et Walkers.....	D. McIntyre...	3	12	12 do	50 00
Hickson et station de chemin de fer.	T. J. Loveys...	1	12	12 do	20 00
Highgate do do	B. Teetzel	1	12	12 do	156 50
Highgate et Turin	B. Teetzel	5	3	12 do	100 00
Hillnan et Leamington	R. Manery.....	6	2	12 do	75 00
Hubrey et station de chemin de fer.	J. Elliott.....	2 $\frac{3}{4}$	3	12 do	78 00
Ingersoll et Peebles.....	J. Dennis.....	61 $\frac{1}{2}$	2	12 do	80 00
Ingersoll et Port-Burwell	E. Gray.....	32	6	12 do	855 00
Ingersoll et station de ch. de fer....	G. Matheson...	12	12	12 do	105 00
Ingersoll et boîtes aux lettres	J. Moore.....	4	18	3 do (au 30 juin '93).	56 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Ingersoll et boîtes aux lettres	D. Smith	4	18	9 mois (du 1er juill. '93)	111 75
Innerkip et station de chemin de fer	L. E. Edwards	$\frac{1}{3}$	12	do	100 16
Inwood et station de chemin de fer	J. M. Courtright	25 vgs.	12	do	40 00
Iona et station de chemin de fer	W. Fletcher	2	12	do	125 00
Jaffa et Orwell	C. Bowen	3	2	12 do	40 00
Jarvis et station de chemin de fer	E. A. Lea	$\frac{23}{2}$	24 et 18	12 do	240 00
Jenettes Creek et station de ch. de f.	F. C. Peck	250 vgs.	6	12 do	40 00
Jura et Thedford	J. McCordic	$7\frac{1}{2}$	3	12 do	111 40
Keith et Tupperville	R. Killins	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	45 00
Kent Bridge et Thorncliffe	G. B. Shaw	3	2	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	E. Bolton	3	2	9 do du do	37 50
Khiva et Shipka	W. Holt, jeune	2	2	12 do	39 48
Kimball et station de chemin de fer	B. Gerow	$\frac{1}{16}$	6	12 do	25 00
Kimball et Seckerton	W. Gray	$\frac{3}{4}$	3	12 do	62 40
Kingscourt et station de ch. de fer	R. H. Wilson	1	3	12 do	50 00
Kingsmill et Mapleton	L. Johnson	4	6	12 do	170 00
Kingsmill et station de ch. de fer	J. O. Robertson	40 perc.	12	12 do	45 00
Kingsville et Ile Pelée	S. F. Graham	20	1	12 do (moins l'amende)	558 00
Kingsville et station de ch. de fer	W. J. Gilkinson	$\frac{1}{2}$	12	12 do	70 00
Knapdale et Newbury	J. MacDonald	6	1	12 do	50 00
Lakeside et Thamesford	H. Herlich	11	6	12 do	198 00
Lambeth et Raper	J. Howlett	4	2	12 do	48 00
Langton et Marston	W. F. Auger	5	2	12 do	50 00
LaSalette et station de ch. de fer	J. Gibbons	$\frac{1}{16}$	24	6 do (au 30 sept. '93)	30 00
do do	J. Groomes	$\frac{1}{16}$	24	6 do (du do)	40 00
Lawrence Station et station de chemin de fer	M. C. Smith	5	6	12 do	144 00
Leamington et station de chemin de fer C. S.	S. C. Wigle	$\frac{3}{4}$	24	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
Leamington et station de chemin de fer C. S.	do	$\frac{3}{4}$	24	6 do du do	37 50
Leamington et station de chemin de fer L. E. et D. K.	do	$\frac{1}{4}$	12	12 do	75 00
Leesboro et Evans Corners	C. Mullett	$1\frac{3}{4}$	3	12 do	45 00
Littlewood et Talbotville Royal	J. Wait	6	2	12 do	94 00
London et London-Est	H. Keyes	1	24	12 do	144 00
London et London-Ouest	J. R. Gurd	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	80 00
London et Lucan	J. W. Orme	$16\frac{1}{2}$	6	12 do	399 00
London et Odell	T. Tomlinson	$3\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00
London et station de ch. de f. P. C.	Dominion Transfer Co.	$\frac{1}{4}$	12	12 do	156 50
London et L. H. et B. et station de chemin de fer M. C.	The Shedden Co. (Limited)	$\frac{1}{2}$	24	12 do	578 57
London—Transport des facteurs	London Street Railway Co.			12 do	400 00
London et boîtes aux lettres	M. O'Meara	$\frac{1}{4}$	12	8 jours (au 8 avril '93)	1 75
do do	J. Siggins	$17\frac{3}{4}$	30	3 mois (du 1er janv. '94)	223 75
Longwood et Osman	F. Marshall	8	2	12 do	74 00
Lowlands et Wanstead	W. J. Morris	5	1	12 do	50 00
Lucan et station de chemin de fer	W. Porte	$\frac{1}{4}$	6	12 do	75 00
Lynn Valley et station de ch. de fer	E. Edmonds	$\frac{1}{4}$	12	12 do	25 00
Lynnville do	W. Axford	$2\frac{1}{4}$	6	12 do	99 00
Lyons et Maple Leaf	J. Meikle	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	80 00
McCready et Newbury	D. Ross	6	2	12 do	60 00
McGregor et station de ch. de fer	D. St. Amour	$\frac{1}{4}$	12	12 do	64 60
Maidstone do do	L. Halford	$\frac{1}{4}$	12	12 do (moins l'amende)	124 20
Mandamin et Vyner	T. Carrick	5	3	3 do (au 30 juin '93)	39 00

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Mandamin et Vyner.....	J. G. Finch.....	5	3	9 mois (du 1er juillet '93)	117 00
Maple Lodge et station de ch. de fer.	J. Andrews.....	1½	3	12 do	55 00
Marburg et Port Dover.....	W. H. Ansley.....	4½	3	12 do	110 00
Melbourne et Middlemiss.....	J. Greaves.....	4	6	12 do	150 00
Melbourne et station de ch. de fer.	I. M. Cady.....	½	12	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	G. M. Sponen- burg.....	½	12	6 do du do	25 00
Melbourne et Waubrakee	S. Clarke.....	3	2	1 do (du 1er mars '94).	4 17
Moore et station de ch. de fer.....	R. Milliken.....	800 pds.	12	12 do	50 00
Morpeth et Thamesville.....	R. S. Walters.....	15	6	12 do	239 00
Mount Healy et station de chemin de fer du G.-T., York	W. A. Young.....	4½	6	3 do 28 jours (du 4 déc. '93).....	51 00
Mull et station de ch. de fer.....	N. Watson.....	½	6	12 do	60 00
Muncey et station de ch. de fer.....	A. McGregor.....	15 perc.	12	12 do	35 00
Napier et Rokeby.....	M. Campbell.....	4	2	12 do	55 00
Napier et Strathroy	J. B. Gough.....	11	6	12 do	343 00
Newbury et Wardsville	J. H. Cady.....	3	3	12 do	150 00
New Sarum et station de ch. de fer.	G. W. Cloes.....	12	12	12 do	156 50
Nixon et station de ch. de fer.....	E. H. Kingsbury.....	300 vgs.	12	12 do	62 60
Nober et station de ch. de fer.....	G. Barlow.....	100 vgs.	12	12 do	40 00
Normandale et Vittoria.....	S. Otley.....	4	3	12 do	68 00
North Buxton et stat. de ch. de fer	G. B. Shreve.....	½	12	12 do	40 00
Norwich et station de ch. de fer.....	J. Lawrason.....	½	24	12 do	150 00
Oakland, Windham-Centre, etc....	G. Taylor.....	13	6 et 12	12 do	400 00
Oshweken et Tuscarora.....	S. J. McKelvey.....	3½	3	3 do (au 30 juin '93)..	23 75
do do	F. Johnson.....	4	6	6 do (au 31 déc. '93)..	72 00
Oshweken et station de ch. de fer	do	4½	6	3 do (du 1er janv. '94, moins l'amende)	35 00
Oil City et station de ch. de fer....	R. Weatherill.....	½	12	12 do	93 90
Oil City et Wheeler.....	J. R. Woodwark.....	7½	2	12 do	104 00
Oil Springs et station de ch. de fer.	T. Smith.....	200 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)..	15 60
do do	D. P. Sisk.....	200 vgs.	12	9 do du do	47 00
Oldcastle et station de ch. de fer.....	M. McCarthy.....	100 vgs.	12	12 do	50 00
Oldfield et Wallaceburg.....	J. A. McLean.....	6	3	12 do	95 00
Olinda et Ruthven	F. A. Wigle.....	2½	6	12 do	150 00
Oliver et Thorndale.....	J. G. McLeod.....	6	2	12 do	100 00
Oneida et station de ch. de fer.....	W. Reid.....	1½	6	12 do	125 00
Onondago et station de ch. de fer.....	J. Buckwell.....	½	6	3 do (au 30 juin '93)..	27 30
Orwell et station de ch. de fer.....	E. R. Crane.....	½	12	12 do	117 36
Ossian et Sarnia.....	M. Nesbitt.....	17½	3	3 do (au 30 juin '93)..	79 57
do do	J. McKelvey.....	17½	3	9 do du do	216 36
Otterville et station de ch. de fer.....	P. Mitchell.....	½	12	12 do	124 80
Oxley et station de chemin de fer	A. Elliott.....	6½	6	12 do	290 00
Paquette Station et station de che- min de fer.....	J. Harsham.....	30 perc.	6	5 do (du 1er nov. '93).	15 60
Paris et station de ch. de fer.....	H. Muir.....	1	36	12 do	300 48
Paris et boîtes aux lettres.....	do	2	12	12 do	110 00
Parkhill et station de ch. de fer.....	G. Simpson.....	½	12	3 do (au 30 juin '93)..	21 25
do do	do	½	12	9 do du do	75 00
Parkhill et Strathroy.....	H. McKone.....	18	3	6 do (au 30 sept. '93).	132 50
do do	J. B. McDonald.....	18	3	6 do du do	129 50
Patillo et station de ch. de fer.....	D. C. Coutts.....	½	6	6 do (au 30 sept. '93).	12 50
Pelee Island et Pelee Island East.....	G. Gow.....	11	1	3 do (au 30 juin '93)..	17 50
do do	W. Haggins.....	11	1	9 do du do	45 75
Perch Station et station de ch. de fer	R. Bright.....	½	2	12 do	50 00
Petrollea et station de ch. de fer.....	P. Barclay.....	½	24	12 do	87 64
Petrollea et Wilsoncroft.....	J. L. Wilson.....	4½	2	12 do	100 00
Pike Creek et Tecumseh.....	E. Desmoris.....	2	3	2 do (au 31 mai '93)..	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Pike Creek et station de ch. de fer.	E. Desmorais...	$\frac{1}{2}$	6	10 mois (du 1er juin '93)	33 33
Pond Mills et station de ch. de fer.	J. Gilmore...	3	3	12 do	75 00
Port-Burwell et Port Rowan...	J. Thompson...	22	6	12 do	470 00
Port-Dover et station de ch. de fer.	B. J. Evans...	$\frac{1}{2}$ et $\frac{3}{4}$	6 et 12	12 do	89 00
Port-Franks et Thedford...	G. Burley...	6	3	12 do	89 48
Port-Lambton et stat. de ch. de fer.	J. D. McNulty...	$\frac{1}{2}$	12	12 do (moins l'amende)	49 00
Port-Rowan et station de ch. de fer.	R. W. Meadows...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	100 00
Port-Ryerse et Simcoe...	P. McCoy...	6	6	12 do	169 00
Port-Stanley et station de ch. de fer.	M. Payne...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	160 00
Pottersburg et station de ch. de fer.	D. F. Buchanan...	50 perc.	12	12 do	50 00
Price et station de ch. de fer.	D. C. Coutts...	$\frac{1}{2}$	6	6 do (du 1er oct. '93)	12 50
Ratho et station de ch. de fer.	G. Steedsman...	$\frac{1}{2}$	6	12 do	52 00
Renton et station de ch. de fer.	W. Blanchard...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	52 00
Renton et Tyrrell.	do	$\frac{1}{2}$	3	12 do	52 00
Renwick et Romney.	H. J. Agnew...	2	3	9 do (1er juillet '93)	27 00
Richwood et station de ch. de fer.	W. Taylor...	$\frac{1}{2}$	6	12 do	78 25
Ridgetown et station de ch. de fer.	L. S. Hancock...	1	17	12 do	177 40
Rockford et station de ch. de fer.	M. Cook, jeune...	4	6	12 do	145 00
Rodney et station de ch. de fer.	A. Humphrey...	30 perc.	12	12 do	62 60
Round Plains et Waterford.	B. H. Rammage	4	3	12 do	95 00
Rowan Mills et Walsingham Centre.	S. Bressan...	7	3	12 do	114 00
Ruscom Station et stat. de ch. de fer.	J. Mathers...	50 vgs.	12	12 do	31 00
Ruthven et station de ch. de fer.	T. H. Wigle...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	78 00
St-George et station de ch. de fer.	J. Woodley...	1	24	6 do (au 30 sept. '93)	125 60
do do	do	1	24	6 do du do	140 40
St-Joachim, River Ruscom et stat. de ch. de fer.	T. Beaulieu...	3	6	12 do	122 00
St-Thomas et station de ch. de fer.	M. A. Boughner	1	72	12 do	544 62
St-Thomas et Sparta.	W. Gregory...	11	6	12 do	149 00
St-Thomas et boîtes aux lettres.	O. C. Boughner.	3	12	12 do	175 00
St-Thomas et Talbotville Royal.	J. Wait...	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	120 00
St-Williams et station de ch. de fer.	J. H. Cope...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	100 00
Sandwich et Windsor.	V. Ouellette...	2	6	12 do	160 00
Sarnia et Pointe-Edward.	H. W. Mills...	2	12	12 do	313 00
Sarnia et Port-Huron.	J. P. Dawson...	2	12	12 do	150 00
Sarnia et station de ch. de fer.	J. J. Ross...	100 vgs.	12 et 18	12 do	135 30
Sarnia et boîtes aux lettres.	J. P. Dawson...	$2\frac{1}{2}$	12	12 do	149 00
Shetland et Sutherland's Corner.	J. W. McKeown	5	6	12 do	180 00
Silver Hill et Tain.	M. A. Richards.	$2\frac{1}{2}$	2	9 do (au 31 déc. '93)	22 50
do do	E. Mayo...	$2\frac{1}{2}$	2	3 do du do	8 75
Simcoe et Air Line Station.	H. W. Pursel...	1	12	9 do (au 31 déc. '93)	112 17
do do	do	1	18	3 do du do	40 50
Simcoe, Pt. D. et L.H. Station.	do	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 12
Simcoe et station de chemin de fer de S. Norfolk.	do	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	80 00
Sombra et station de ch. de fer.	J. Whiteley...	12	12	12 do	50 60
Sombra et Thornyhurst.	J. Featherston...	6	2	12 do	74 00
Sombra et Wilkesport.	W. Micks...	8	6	6 do (au 30 sept. '93)	90 00
do do	A. Maitland...	8	6	6 do du do	85 00
Springfield et station de ch. de fer.	W. J. Crawford.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	88 00
Springford et station de ch. de fer.	A. Leach...	3	6 et 12	3 do (au 30 juin '93)	43 50
do do	J. R. Havens...	3	6 et 12	9 do du do	142 50
Staples et station de ch. de fer.	W. A. Maricle...	30 perc.	6	12 do	32 00
Strathallan et Woodstock.	G. Teetzle...	14	6	12 do	300 00
Strathroy et boîtes aux lettres.	H. McColl...	220 vgs.	18	12 do	50 00
Sweaburg et Woodstock.	W. H. Barton...	6	3	12 do	86 00
Sylvan et Widder.	W. Randall...	3	6	12 do	144 00
Tavistock et station de ch. de fer.	G. Matheson...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. \$ c.
Thamesford et station de ch. de fer	R. J. Brock.	1	12	8 mois (au 30 nov. '93).	65 84
do do	N. C. McCarty.	1	12	4 do du do	32 76
Thamesville et station de ch. de fer	H. L. Johnston.	500 vgs.	12	12 do	72 00
Theford do	J. G. W. Brown.	300 vgs.	6	12 do	50 00
The Grove do	T. A. Robinson.	1	12	12 do	50 00
The Mettawas do	A. C. Coleman.	1	12	2 do 25 jours (au 9 sept. '93).	1 17
Tilbury Centre do	J. Bartley.	1/2	12	12 do	156 50
Tilsonburg et station de chemin de fer C.S.	E. Becker	2	12	12 do	187 80
Tilsonburg et station de chemin de fer Grand-Tronc.	W. Parker	1	12	12 do	140 85
Townsend Centre et Waterford.	D. Kitchen.	3	3	12 do	75 00
Tupperville et station de ch. de fer	A. Wickens	30 vgs.	6	12 do	27 20
Turnerville do	W. Turner	100 pds	6	12 do	25 00
Tuscarora do	S. J. McKelvey.	1/4	6	12 do	78 25
Tyrconnell et Wallacetown.	W. Hall.	4	6	12 do	105 00
Uttoxeter et Wanstead	N. K. Nesbitt	6	3	12 do	100 00
Vandecar et Woodstock.	N. Schooley	9	3	12 do	125 00
Vereker et station de chemin de fer	J. Bondy	3	6	12 do	172 15
Villa Nova do	M. McAlpine.	6	6	12 do	50 00
Vittoria do	B. W. Power.	12	12	12 do	80 00
Vittoria et Walsh	S. Ottley.	4	6	12 do	126 00
Wabuno et station de ch. de fer.	B. D. Varnum.	4	6	9 do (au 31 déc. '93).	111 00
do do	J. Mason.	4	6	3 do du do	35 10
Walkers et station de chemin de fer	J. Greaves	12	12	12 do	30 00
Walkerville do	N. B. Vrooman.	100 vgs. et 125.	24	12 do	171 20
Walkerville et Windsor.	C. J. Morgan.	1	12	12 do	10 50
Wallaceburg et station de ch. de fer	M. Doyle.	1	24	12 do	85 00
Wallacetown do	W. Hall.	2 3/4	12	12 do	150 00
Walnut et Watford.	A. Black.	6	2	12 do	100 00
Warwick et station de chem. de fer	J. Smith	8	6	12 do	195 00
Waterford do	B. H. Rammage.	1/4	12	12 do	73 00
Weidman do	A. H. Saylor	50 pds.	12	12 do	15 00
Whitebread Station et station de chemin de fer	F. H. McDonald	50 vgs.	12	12 do	40 00
Wiltongrove et station de ch. de fer	P. Murray.	1/4	6	12 do	45 00
Windsor et Détroit, E.-U.	M. H. McCarthy	2	18	12 do	645 00
Windsor et stat. de ch. de fer C.S.	do	1	17	12 do	198 88
Windsor et station de chemin de fer L.E. et D.R.	do	1 1/2	6	12 do (et voyages sup.)	199 50
Windsor et boîtes aux lettres	J. Dyer	4 1/2	19	2 do (au 30 juin '93).	60 00
do do	do	4 1/2	19	9 do du do	270 00
Wolverton et station de ch. de fer.	S. Curry	1	12	12 do	108 00
Woodlee do	J. P. Henry.	1 1/2	12	12 do	156 50
Woodstock et Douane.	A. McCleneghan	1 1/8	6	9 do (du 1er juin '93)	23 50
Woodstock et station de chemin de fer V.C.	J. A. McKenzie.	1	12	12 do	125 00
Woodstock et station de chemin de fer Pt. D. et L.H.	do	1 1/2	24	12 do	190 00
Woodstock et boîtes aux lettres.	R. Kerr	3 1/2	18	12 do	140 00
Wyton Station et stat. de ch. de fer	G. Scatcherd	1 1/8	12	12 do	20 00
Yarmouth Centre et station de chemin de fer.	G. A. Parlee.	1/2	6	12 do	120 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Soin des malles aux stations principales de chemins de fer.....	Div. personnes.....			12 mois.....	65 00
				Total.....	\$55,166 35

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DU MANITOBA.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Alameda et Mocsomin	G. Perry	87	1	9 mois (au 31 déc. '93)..	645 67
do do	G. Wilson	87	1	3 do du do	191 83
Alameda et Oxbow	E. Pepper et Fils	7	1	Voyage spécial	4 00
Alameda et station de ch. de fer.	S. Colwell	6	9	9 mois (au 31 déc. '93)..	75 00
do do	do	6	3	do du do	21 76
Aldina et Stobart	A. Fisher	43	1	3 do (au 30 sept. '93)..	68 25
do do	A. Arcand	43	1	6 do du do	74 50
Alexander et Pendennis	O. Westwood	19	1	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do	J. Cousins	19	1	3 do du do	36 25
Alexander et station de ch. de fer.	J. F. Walker	12	12	do do	78 24
Almasippi et Campbellville	G. Gray	8	1	9 do (au 31 déc. '93)..	56 25
do do	J. Laurensen	8	1	3 do du do	17 50
Alta et station de ch. de fer.	H. Mussell	2	12	do do	50 00
Alvena et Stobart	W. Boyer	25	1	12 do	143 00
Antler et station de ch. de fer	G. Anderson	6	6	12 do	78 00
do do	S. McCutchen			Voyage spécial	50
Antler et Workman	do	20	1	12 mois	205 48
Arden Station et Glenholm	M. Snelgrove	8	1	5 do (au 31 août '93)..	25 00
Arden Station et station de ch. de f.	M. E. Broughton	8	8	12 do	50 00
Argyle et Stonewall	A. Smith	9	1	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do	do	10	1	9 do du do	51 75
Arizona et Sydney	R. Parkinson	8	1	12 do	75 00
Armstrong's Lake et station de ch. de fer.	J. Sharp	1	1	12 do	52 00
Arnaud et Dominion City	J. M. Martineau	9	2	12 do	208 00
Arrochar et station de ch. de fer.	R. McDonald	3	3	12 do	32 00
Arrowton et Parkisimo	J. T. Stubbins	20	1	8 do 2 jours (au 2 déc. '93)	120 81
Assessippi et Russell	J. T. Adams	15	2	12 do	255 00
Assessippi et Tumbell	J. Edwards	14	2	p.m. 12 do	36 00
Assiniboine et Poplar Point	G. M. Jackson	4	2	12 do	100 00
Aubigny et station de ch. de fer.	G. Pichette	2	2	12 do	75 00
Austin et station de ch. de fer.	E. C. Wheeler	12	2	2 do (au 31 mai '93)..	19 44
do do	do	12	10	do du do	83 33
Aweme et Two Rivers	C. Bellhouse	5	1	12 do	60 00
Bagot et station de ch. de fer.	J. C. Lowrie	6	6	12 do	40 00
Balcarres et Indian Head	J. Balfour	27	1	12 do	219 00
Baldur et Grund	C. Christopher-son	6	2	12 do	116 00
Baldur et station de ch. de fer.	J. Chester	6	6	1 do (au 30 avril '93)..	1 87
do do	do	6	11	do du do	55 00
Balgonie et Davin	G. W. Elliott	12	1	12 do	65 00
Balgonie et Hedsford	W. Cockwill	17	1	3 do 12 jours (au 28 fév. '94)..	46 06
Balgonie et Loon Creek	do	35	1	7 do 18 jours (au 18 nov. '93)	205 77
do do	do	35	1	1 do (au 31 mars '94).	27 08
Balgonie et station de ch. de fer	J. B. Hawkes	12	2	do (au 31 mai '93)..	13 33
do do	do	14	10	do du do	77 76
Balmerino et Binscarth	J. Fletcher	5	2	12 do	80 00
Balmoral et Pleasant Home	R. Rutherford	18	1	12 do	135 00
Balmoral et Stonewell	do	8	3	12 do	165 00
Barnsley et station de ch. de fer	W. O. Taylor	6	6	12 do	69 32
Bates et Carman	R. Squires	12	2	12 do	208 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Battleford et Onion Lake	Leeson et Scott.	102	2 p.m.	12	mois	1,762 20
Battleford et Saskatoon	do	90	2	12	do	7,049 20
Beaconsfield et Swan Lake	J. S. Rice	14	2	12	do	232 96
Bear's Hill et Wetaskiwin	L. T. Miquelon	5½	2	12	do	119 00
Beausejour et Brokenhead	E. A. Dugard	14	1	12	do	130 00
Beausejour et station de ch. de fer.	J. L. Turner	16	7	3	do 28 jours (au 28 oct. '93)	24 00
do do	do	16	6	5	do 3 jours (du 29 oct. '93)	26 40
Beaver Lake et Logan	R. E. Steele	20	2 p.m.	12	do	30 00
Belcourt et Poplar Point	T. H. Brown	4½	2	12	do	60 00
Bellevue et Pipestone	J. McKinnon	8	1	9	do (du 1er juill. '93)	39 00
Bellevue et Virden	J. Little	48½	1	3	do (au 30 juin '93) et service spécial	102 15
Belmont et Ninette	W. Smellie	8	1	12	do	104 00
Belmont et station de ch. de fer	do	1	6	12	do	48 00
Belses et Pipestone	W. Crothers	5½	6	12	do	60 00
Beresford et station de ch. de fer	W. Cameron	1½	6	3	do (du 1er janv. '94)	12 50
Beresford et Roseland	do	9	2	3	do (du 1er janv. '94)	46 25
Beresford, Roseland et station de chemin de fer	J. Casey	2 et 10	2	9	do (au 31 déc. '93)	202 50
Bertha et Nesbitt	C. F. Kent	5	1	5	do (au 31 août '93)	21 66
Beulah et Elkhorn	G. Marsh	25	2	12	do	400 00
Bienfait et Coalfields	N. Gow	6	2	9	do (du 1er juill. '93)	97 50
Bienfait et station de ch. de fer	R. S. Grogan	1	6	12	do	50 00
Binscarth et station de ch. de fer	E. H. Williams	16	4	6	do (au 30 sept. '93)	43 74
do do	do	16	4	6	do do	43 75
Binscarth et Russell	A. DuPré	12	1	12	do	98 80
Binscarth et Saltcoats	J. Murray	50½	1	3	do (du 1er janv. '94)	65 00
Binscarth et Seeburn	A. Seebach	14	1	12	do	100 00
Binscarth et Snake Creek	R. Rutherford	18½	1	12	do	120 00
Binscarth et Spy Hill	A. R. Miller	21	1	1	do 8 jours (au 31 déc. '93)	23 31
Bird's Hill et station de ch. de fer	G. Chudleigh	½	6 et 7	12	do	134 00
Birtle et Hamiota	W. Hawthorne	34	1	7	do (du 1er sept. '93)	145 83
Birtle et Moosomin	A. E. Fleming	40	2	12	do	550 00
Birtle et station de ch. de fer	W. G. N. Porteous	½	8	9	do 12 jours (au 12 janv. '94)	101 83
do do	do	½	4	2	do 19 jours (du 13 janv. '94)	21 12
Birtle et Warleigh	J. C. Dudley	8	1	12	do	60 00
Blythfield et La Salle	W. H. Mellow	14	1	12	do	140 00
Boharm et Moose Jaw	B. Smith	11	1	12	do	75 00
Boissevain et Desford	A. McKnight	22	2	12	do	165 00
Boissevain et Heaslip	G. F. Brown	20½	2	12	do (moins l'amende)	296 48
Boissevain et station de ch. de fer	A. McKnight	13	6	12	do	50 00
Boissevain et Sheppardville	G. F. Brown	17	2	12	do (moins l'amende)	147 06
Boissevain et Wapaha	W. A. Munro	14	1	12	do	119 60
Boscurois et Oxbow	W. Galloway	14	1	6	do (au 30 sept. '93)	65 00
do do	R. A. Froyer	14	1	3	do (du 31 déc. '93)	33 65
do do	R. J. Noble	14	1	3	do do	29 75
Boucher et Halero	J. Gerrond	12	1	12	do	96 00
Bowden et station de ch. de fer	C. K. Johnson	1	4	2	do (au 31 mai '93)	8 33
do do	C. Moore	1	4	10	do do	41 67
Bradwardine, Logoch et Ralph-town	W. Beamish	14 et 7	1	12	do	165 00
Brandon et Forest Station	W. H. Woods	10	1	12	do	124 80
Brandon et Hayfield	J. Crompton	12	2	12	do	175 00
Brandon et station de chemin de fer (C. C. P.)	J. C. Kavanagh	1	14	2	do (au 31 mai '93)	55 00
Brandon et station de chemin de fer (C. C. P.)	do	1	26	10	do do	468 26
Brandon et station de chemin de fer (embranchement de Melita)	do	1	6	12	do	141 40

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Brandon et station de chemin de fer (embranchement de Melita)	J. C. Kavanagh.	20	6	12	mois	141 40
Brandon et Rapid City	C. A. Rea	20	6	12	do	625 00
Brandon Hills et stat. de ch. de fer.	J. Baker.	3	2	12	do	104 00
Bredenburg et station de ch. de fer.	W. Wilson.	1	1	12	do	26 00
Brice et Dewdney	W. Brice.	6	1	4	do (au 31 oct. '93)	13 00
do do	do	6	1	5	do du do	16 25
Bridge Creek et Franklin	J. Torington	31	3	6	do (au 30 sept. '93).	47 50
do do	W. H. Campbell.	36	3	6	do du do	53 50
Brierwood et Roden	W. H. Gray	1	1	12	do	65 00
Broadview et Cotham	G. Rainville	17	1	7	do (au 31 oct. '93)	52 50
do do	C. R. Boulbee.	17	1	5	do du do	33 33
Broadview et Hillesden	D. Ealey	12	1	12	do	70 00
Broadview et station de ch. de fer.	J. Clementson	14	2	2	do (au 31 mai '93)	23 33
do do	do	14	10	10	do du do	136 10
Brookdale et Carberry	S. Shannon	20	1	12	do	125 00
Brookside et Parkin	J. Burke	5	1	7	do (du 1er sept. '93).	30 33
Broomhill et Melita	G. L. Dodds	12	1	5	do (au 31 août '93).	27 08
do do	do	12	1	7	do du do	53 08
Bru et Cypress River	H. Josephson	7	2	12	do	100 00
Bruxelles et Holland	N. McLean	10	2	12	do	182 00
Burnbank et Two Creeks	G. Allison	6	1	12	do	63 00
Burnside et Burnside Station	W. A. McIntosh.	5	2	12	do	180 00
Burnside Station et station de chemin de fer	J. R. Fox	7	12	12	do	50 00
Calf Mountain et Thornhill	F. Bolton	7	2	12	do	130 00
Calgary et Custom House	G. C. King	6	2	12	do	25 00
Calgary et Jumping Pond	W. Mickle.	25	1	3	do (au 30 juin '93).	52 00
do do	W. W. Stuart	25	1	9	do du do	187 50
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P.)	W. Slingsby	1	12 et 14	12	do	300 00
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P., Section Edmonton).	do	1	4	12	do	100 00
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P., Section McLeod).	do	1	4	12	do	100 00
Camille et station de ch. de fer	W. H. Smith	12	2	3	do (au 30 juin '93)	67 40
do do	W. J. Parker.	12	2	6	do (au 31 déc. '93).	134 80
do do	do	12	2	3	do du do	62 40
Cannington Manor et Moosomin	J. Deavitt	42	1	12	do	400 00
Carberry et Neepawa	S. Chatwin.	32	2	5	do (du 1er nov. '93).	133 33
Carberry et station de ch. de fer.	M. Wise.	14	2	2	do (au 31 mai '93).	29 16
do do	do	26	7	7	do du do	250 00
Carberry et Wellwood	J. W. Newton	14	2	7	do (au 31 oct. '93).	110 83
Cardston et Colles	H. C. Colles	8	1	7	do (du 1er sept. '93).	87 50
Cardston et Lethbridge	J. A. Woolf	45	1	12	do	450 00
Carrievale et station de ch. de fer.	S. Bishop	6	6	12	do	78 00
Carlingville et Oak River	S. Hess	18	1	12	do	140 00
Carmen, Lintrathen et Roseisle et station de chemin de fer.	R. Squires	12 1/2 et 26	1	3	do (du 1er janv. '94)	78 00
Carmen et Pomeroy	J. Bruce.	13 1/2 et 26	1	9	do (au 31 déc. '93).	255 20
Carman et Pomeroy	J. Sutton.	8	1	9	do (au 31 déc. '93).	60 00
Carman et station de ch. de fer	R. Squires	1	6	3	do (du 1er janv. '94)	19 50
Carnduff et Oakley	R. B. Boddy.	11	1	11	do (du 1er mai '94).	71 50
Carnduff et station de chemin de fer	J. P. Carnduff.	6	6	12	do	67 48
Caron et station de chemin de fer.	A. H. Powell	6	6 et 3	12	do	30 00
Carroll et station de chemin de fer.	W. T. Stinson	2	3	2	do (au 31 mai '93)	19 50
do do	H. Bingham	3	10	10	do du do	52 00
Carsdale et Lumsden	W. C. Hamilton	5	2	12	do	78 00
Cartwright et station de ch. de fer.	T. S. Menary.	6	6	12	do	52 00
Castleavery et Shellmouth	J. Dugan, jeune.	14	1	3	do (au 30 juin '93).	29 25
do do	J. Gilchrist.	14	1	9	do du do	78 75
Chater et station de chemin de fer	J. Vance	12	12	12	do	90 00
Churchbridge et Clumber.	W. Lister	30	1	12	do	145 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Churchbridge et stat. de ch. de fer.	B. D. Westman.		3	5 mois (au 31 août '93)..	31 25
do do	do		2	7 do du do ..	29 16
Clandeboye Bay et Poplar Point ..	F. M. Skagen...	14	2 p.m.	12 do ..	50 00
Clarkleigh et Cold Springs	W. A. Fidler...	11	1	9 do (du 1er juill. '93).	60 00
Clarkleigh et Lundar	H. Johnson.....	6	1	3 do (au 30 juin '93) ..	10 00
Clarkleigh et Lundyville	J. Clark.....	18	1	11 do (au 28 fév. '94) ..	110 00
do do	do	18	1	1 do du do ..	15 41
Clarkleigh et Reaburn	D. Boyer.....	40	2	6 do (au 30 sept. '93)..	204 50
do do	A. Wilson.....	40	2	6 do du do ..	141 74
Clarkleigh et Seamo	A. Micklewright	6	1	2 do (au 31 mai '93)..	5 66
do do	do	6	2	10 do du do ..	54 33
Clearwater et station de ch. de fer.	R. Rogers.....		6	12 do ..	78 00
Coalfields et Estevan	Bailey et Duncan	15	1	3 do (au 30 juin '93) ..	35 75
Cold Springs et Minnewakan	W. A. Fidler...	6	1	3 do (au 30 juin '93) ..	8 25
Cook's Creek et Winnipeg	M. Peebles.....	22	2	12 do ..	416 00
Coulter et Lyleton	W. F. Coulter..	6	1	8 do (du 1er juill. '93)	27 65
Coutts et station de chemin de fer.	S. Smith.....		4	11 do (du 1er mai '93)..	22 91
Craven et Kennell	L. H. Hoskins..	12	1	12 do ..	78 00
Craven et Tregarva	do	7 $\frac{3}{4}$	1	12 do ..	75 00
Crescent Lake et Saltcoats	V. Dures.....	18	1	12 do ..	143 00
Crewe et Fort Ellice	J. Ellis.....	6	2	12 do ..	125 00
Crystal City et station de ch. de fer.	H. J. Taylor...		6	12 do ..	60 00
Cumberland House et Fort à la Corne	R. MacFarlane .	175	1 p.m.	12 do ..	440 00
Cypress River et stat. de ch. de fer.	A. Creighton ..		6	12 do ..	53 32
Cypress River et Saint-Alphonse...	D. Jeanotte	8	2	3 do (au 30 juin '93)..	50 00
do do	T. Chapdelaine .	11	2	9 do du do ..	112 50
Daily et Virden	E. O. Rathbone.	11	1	12 do ..	80 00
DeClare et Welwyn	W. Ray.....	7	1	12 do ..	74 00
Delean et station de chemin de fer.	J. H. Abraham..		6	8 do (du 1er août '93) ..	20 90
Deloraine et station de ch. de fer...	W. H. Clancie..		6	12 do ..	124 40
Deloraine et Waskada	S. Leach.....	42	2	4 do (au 31 juill. '93)..	138 66
do do	do	43	2	8 do du do ..	283 92
Dempsey et Souris	J. Dempsey.....	10	1	12 do ..	75 00
Dennington et Percy	R. C. Kisbey...	28	1	3 do (au 30 juin '93)..	64 34
do do	do	29	1	9 do du do ..	199 92
Dewdney et Gladys	C. W. S. Harkness	8	1	3 do (au 30 juin '93)..	21 42
Dewdney et Panima	G. C. S. Paterson	9	1	1 do (du 1er mars '94).	7 98
Dewdney et station de ch. de fer...	J. Paterson.....		4	12 do ..	40 00
Dominion City et Emerson	C. Whitman....	10	6	12 do ..	585 00
Donore et La Salle	C. Wheatland..	8	1	12 do ..	80 00
Douglas Station et Creeford	D. McCann, ain.	36 $\frac{1}{4}$	a.r.	2 12 do ..	312 00
Douglas Station et stat. de ch. de fer	M. Gray.....		14	2 do (au 31 mai '93) ..	10 00
do do	do		12	8 do (au 31 janv. '94) ..	34 26
do do	do		12	2 do du do ..	11 77
Drumconnor et Longburn	I. T. Hicks.....	5	2	4 do (du 1er déc. '93) ..	34 66
Drumconnor et stat. de ch. de fer.	E. Brown.....		6	12 do ..	78 00
Dry River et Mariapolis	G. Saunders....	7	1	4 do (au 31 juill. '93) ..	17 33
Duhamel et Wetaskiwin	A. Bourque....	28	1	5 do (du 1er nov. '93) ..	82 91
Dunara et Selkirk	E. Linklater...	18 et 16 $\frac{1}{2}$	2	12 do ..	207 00
Dunbow et Grierson	J. A. Grierson..	10 $\frac{1}{2}$	1	9 do (au 31 déc. '93)..	108 75
do do	do	10 $\frac{1}{2}$	1	3 do du do ..	24 75
Dunmore Junction et Josephsburg..	J. H. Kern.....	20 $\frac{1}{2}$	1	3 do (au 30 juin '93)..	40 10
do do	C. F. Fox.....	23	1	9 do du do ..	134 97
Dunmore Junction et station de chemin de fer.....	W. A. Killien..		24	2 do (au 31 mai '93) ..	18 00
do do	do		23	1 do (au 30 juin '93) ..	12 00
do do	W. G. Davis....		23	6 do (au 31 déc. '93) ..	72 00
do do	R. Alexander...		28	2 do 11 jours (au 11 mars '94).....	27 72
do do	do		20	20 jours du do ..	5 74

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Eden et Riding Mountain	A. H. Scouten	10	1	5 mois (au 31 août '93).	31 25
Edgeley Farm et Qu'Appelle Station	I. R. Brown	81 ¹ / ₂	2	12 do	175 00
Edmonton et Fort Saskatchewan	F. G. Stewart	28	2	7 do (au 31 oct. '93)..	515 67
do do	C. F. Stewart	28	2	5 do du do	368 33
Edmonton et station de ch. de fer	M. McCauley	2	4	12 do	187 20
Edmonton et Saint-Albert	do do	9	2	9 do (au 31 déc. '93)..	75 00
do do	do do	9	2	3 do du do	25 00
Edmonton et Stony Plain	P. Muller	25	1	10 do (du 1er juin '93).	145 83
Edwell et Red Deer	A. Borrowman	13	1	2 do (du 1er fév. '94).	10 00
Elkhorn et Kola	J. T. Madge	16	1	3 do (au 30 juin '93)..	27 73
do do	W. Hopp	16	1	9 do du do	101 25
Elkhorn et Lippentott	W. F. Longman	12	1	3 do (au 30 juin '93)..	21 75
do do	T. N. Clarke	12	1	9 do du do	75 00
Elkhorn et station de ch. de fer	I. McLeod	12	12	12 do	124 86
Elm Creek et station de ch. de fer	J. Rinn	3	2	do do (du 1er fév. '94).	6 50
Elm Valley et Reston	W. H. McDougall	17	1	9 do (du 1er juill. '93)	105 00
Elphinstone et Strathclair Station	J. Craig	9 ¹ / ₂	2	12 do	130 00
Eloa et Melita	G. C. Dodds	9	1	3 do (du 1er janv. '94)	21 93
Emerson et Gretna	J. H. Vanwhart	18	3	6 voyages	30 00
Emerson et station de ch. de fer	do do	1	12	12 mois	156 00
Emerson et Stuartburn	A. Dodds	29 ¹ / ₂	1	12 do	234 00
Erinview et Stonewall	D. Gunn	29	1	12 do	181 50
Estevan et station de ch. de fer	E. H. Scott	6	6	12 do	90 00
Fairfax et Souris	J. Taylor	9	1	12 do	100 00
Fairlight et Moosomin	H. Hyde	13	1	10 do (du 1er juin '93).	62 50
Fairmede et Wapella	J. Kidd	16	1	12 do	135 00
Fannystelle et station de ch. de fer	A. Jacques	3	3	12 do	30 00
Ferndale et Hillburn	W. Moran	7	1	12 do	52 00
Fernton et Winnipeg	W. Fraser	4	2	12 do	110 00
Fernday et station de ch. de fer	J. Dick	1 ¹ / ₁₆	4	7 do (du 1er août '93).	25 75
Fisher Bay et Icelandic River	W. Robinson	50	1	1 do (du 1er mars '94).	20 00
Flee Island et Portage la Prairie	M. Tuck	13	1	12 do	90 00
Fleming et station de ch. de fer	B. B. Gilbart	12	3	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do	do do	12	9	9 do du do	90 00
Forest Farm et Whitewood Station	J. W. Taylor	12	1	12 do	91 00
Fort à la Corne et Prince Albert	G. Reid	55	1	12 do	489 00
Fort Alexander et Peguis	Rév. L. Lebrez	50	2 p.m.	12 do	200 00
Fort Pelly et Yorkton	J. C. Murray	66	1	6 do (au 30 sept. '93)..	199 00
do do	do do	66	1	6 do du do	224 00
Fort Saskatchewan et Logan	W. B. Ross	40	1 p.m.	12 do	66 00
Fort Saskatchewan et Pakan	W. R. Brereton	55	2 p.m.	12 do	300 00
Fox Warren et station de ch. de fer	A. Laycock	6	6	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	do do	6	3	do 12 jours (au 12 janv. '94)..	16 93
do do	do do	4	2	do 19 jours (du 13 janv. '94)	13 01
Franklin et station de ch. de fer	A. M. Anderson	6	6	12 do	10 00
Gartmore et Neepawa	S. Chatwin	91	1	1 do (au 30 avil '93)..	45 50
do do	do do	91	1	11 do du do	916 66
Gilbert Plains et Lake Dauphin	R. Wishart	26	2 p.m.	12 do	104 00
Gladstone et Golden Stream	D. McConnell	8	1	12 do	78 25
Gladstone et Melkiwin	J. McGregor	15	2	12 do	225 00
Gladstone et Plumas	J. L. Logie	20	1	9 do (au 31 déc. '93)..	150 00
Gladstone et station de ch. de fer	E. Rose	6	6	12 do	100 00
Gladstone et Tupper	L. Dunning	26	1	3 do (du 1er janv. '94)	49 75
Gladys et High River	C. W. S. Harkness	11	1	9 do (du 1er juill. '93).	56 25
Gleichen et station de ch. de fer	V. J. Beaupré	14	9	9 do (au 31 déc. '93)..	50 83
do do	do do	14	3	do du do	17 82
Gleichen et Strangmuir	A. W. Strange	15	1	12 do	120 00
Glenboro' et station de ch. de fer	J. Duncan	6	6	12 do	53 32

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Glencross et Morden	J. Stodders	10	2	11 mois (du 1er mai '93).	183 33
Glendale et Neepawa	W. Walker	12	2	12 do	140 00
Glendinning et Moropano	J. Cummings	6	1	12 do	39 00
Glen Ewen et Oxbow	T. Ewen	5	1	12 do	78 00
Gonor et station de ch. de fer	J. Gunn	33 ¹ / ₂	2	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	J. Hay	33 ¹ / ₂	2	9 do do do	58 50
Grande Clairiere et Melgund	T. Gaboriault	8	1	4 do (au 31 juill. '93)	17 33
do do	do	8	1	8 do do do	40 00
Grandin et Stobart	J. Nolin	7	1	12 do	65 00
Greenlaw et Red Deer	S.M. Bannerman	3	1	12 do	52 00
Greenway et Pasadena	W.H. McKnight	5	1	12 do	35 00
Greenway et station de ch. de fer	C.H. Carbonneau	6	6	6 do (au 30 sept. '93)	30 00
do do	J. M. Johnson	6	6	6 do do do	30 02
Grenfel et Hyde	G. A. E. Hyde	19	1	12 do	100 00
Grenfel et station de ch. de fer	E. Fitzgerald	12	2	2 do (au 30 mai '93)	25 00
do do	do	14	10	10 do do do	145 83
Gretna et station de ch. de fer	J. R. Hoffman	14	12	12 do	255 50
Gretna et Reinland	J. Giesbrecht	17	2	12 do	175 00
Grierson et station de ch. de fer	J. A. Grierson	2	2	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	W. O. Somerville	2	4	3 do do do	26 00
Griswold et station de ch. de fer	G. Lindsay	12	12	12 do	100 00
Griswold et Viola Dale	J. Little	42 ¹ / ₂	2	12 do	695 00
Gull Lake et station de ch. de fer	R. W. Caswell	12	2	2 do (au 31 mai '93)	4 17
do do	J. Houston	7	10	10 do do	20 83
Hamiota et Oak River	J. Henry	8	1	12 do	52 00
Hanlan et Meadow Lea	J. MacDonald	8 ¹ / ₂	2	12 do	92 00
Hargrave et poteau-malle	R. J. Hill	6	12	12 do	60 00
Harperville et Woodland	J. Hallett	20	1	12 do	145 60
Harrowby et station de ch. de fer	S. Blane	4	5	5 do (au 31 août '93)	20 83
do do	do	2	7	7 do do do	14 58
Hartney et Melgund	J. Blair	3	2	12 do	156 00
Hartney et station de ch. de fer	do	6	9	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	S. H. Dickson	6	3	3 do do do	18 75
Hartney et West Hall	Hartney et Dickson	15	1	12 do	143 00
Hayward et Qu'Appelle	H. H. Hayward	12	1	12 do	100 00
Hazel Cliffe et Kaposvar	S. Pilisak	5	1	12 do	50 00
Hecla et Icelandic River	J. Gudmundson	24	2 p.m.	10 do (du 1er juin '93)	50 00
High Bluff et station de ch. de fer	H. W. Cox-Smith	1	14	2 do (au 31 mai '93)	16 66
do do	do	1	12	10 do do do	71 40
High River et Pekisko	M. G. Stimson	25	2 p.m.	12 do	100 00
High River et station de ch. de fer	J. Smith	4	12	12 do	40 00
Hilton et station de ch. de fer	J. Davis	6	12	12 do	49 92
Hirsch et station de ch. de fer	W. H. Baker	6	4	4 do (du 1er déc. '93)	13 32
Hochstadt et Steinbach	J. T. Regehr	14	1	12 do	120 00
Holland et station de ch. de fer	J. R. Holland	6	12	12 do	90 00
Hollbroke et station de ch. de fer	J. E. Aylwin	5 ¹ / ₂	2	9 do (au 31 déc. '93)	126 50
do do	do	5 ¹ / ₂	2	3 do do do	52 00
Holmfild et station de ch. de fer	J. D. Orr	6	12	12 do	52 00
Huns Valley et Minnedosa	J. L. Wilson	18	1	12 do	125 00
Icelandic River et Isafold	B. Bjarnason	10	2 p.m.	6 do (du 1er oct. '93)	11 50
Icelandic River et Manigotagan	T. Eyolfsson	44	do	1 do (au 30 avril '93)	17 33
do do	G. Eyolfsson	44	do	1 do (au 31 mai '93)	17 00
Icelandic River et Selkirk	G. S. Dickson	78	1	12 do	750 00
Ile de Chêne et Saint-Boniface	R. St. Pierre	18	1	12 do	130 00
Indian Ford et Rathwell	H. Sturton	7 ³ / ₄	2	12 do	100 00
Indian Head et Kenlis	J. Glenn	19	1	12 do	125 00
Indian Head et station de ch. de fer	R. Crawford	12	2	2 do (au 31 mai '93)	33 33
do do	do	14	7	7 do (au 31 déc. '93)	136 10
do do	do	14	3	3 do do do	61 81
Ingleside et Poplar Point	G. Morrow	25	1	3 do (au 30 juin '93)	50 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Ingleside et Poplar Point	F. Ritchie	25	1	9 mois (du 1er juill. '93)	117 00
Innisfail et station de ch. de fer....	W. W. Stiles	12	4	12 do	72 80
Innisfail et Tindastoll	J. Bjornson	12	1	12 do	95 00
Kalidea et Manitou	N. Morrison	13½	1	6 do (au 30 sept. '93)	42 50
do do	H. Toohey	13½	1	6 do du do	50 00
Kelloe Station et stat. de ch. de fer.	C. F. Nixon	4	4	12 do	52 00
Kemnay et station de chemin de fer	E. B. Scott	5	5	12 do	60 00
Killarney et Glendinning	J. S. O'Brien	33	2	12 do	215 00
Killarney et station de ch. de fer....	C. Bate	6	6	12 do	52 00
Killarney et Wakopa	J. Williams	39	2	12 do	255 00
Kingsley et Larivière	R. Henderson	6	2	12 do	104 00
Kinosota, Westbourne et Lakeland.	J. W. Garrioch	65, 16, 70	2 p.m.	12 do (et arrérages) ...	377 38
Kirkpatrick et Willoughby	J. Smith	10	1	12 do	104 00
Kutawa et Qu'Appelle	Leeson et Scott	54	1	4 do (au 31 juill. '93)..	533 33
Lac la Biche et Pakan	T. Yuppe	120	1 p.m.	9 do (du 1er juill. '93)	165 00
Lacombe et Lamerton	C. M. Dolmage	27	1	8 do (du 1er août '93).	130 00
Lacombe et station de chemin de fer.	I. N. Dolmage	8	4	12 do	30 00
Lac Dauphin et Rigby	J. M. Maxwell	1	11	do (du 1er mai '93).	47 66
Lac Dauphin et Woolson	C. Hicks	7	1	6 do (du 1er oct. '93).	26 00
Langdon et station de ch. de fer ...	P. J. Hastings	7	2	7 do 24 jours (au 24 nov. '93)	19 48
Langenburg et station de ch. de fer.	P. Ulrich	4	5	5 do (au 31 août '93)..	20 83
do do	do	2	7	do du do	14 58
Langenburg et Rothbury	D. Berger	50	1	12 do	140 00
Langvale et Ninga	Hicks et Maloney	20	2	12 do	300 00
Larivière et station de ch. de fer ...	W. H. Swales	6	6	12 do	62 40
Larivière et Silver Springs	R. Armstrong	3½	2	12 do	130 00
La Salle et station de chemin de fer.	J. O. Faubert	12	12	do	25 00
Lauder et station de chemin de fer.	G. E. Moore	6	6	12 do	30 00
Lebret et Qu'Appelle	J. P. Magnon	4½	2	12 do	104 00
Lebret et Saltoun	W. Gillispie	7	2	12 do	130 00
Leduc et station de chemin de fer.	R. T. Telford	4	11	do (du 1er mai '93)..	47 66
Lennox et Montefiore	H. C. Mauz	7	2	12 do	145 00
Letellier et station de chemin de fer	J. B. Graveline	12	12	do	50 00
Letellier et Saint-Jean-Baptiste	J. F. R. Duval	9½	4	voyages spéciaux	22 00
Letellier et Saint-Joseph	L. Beaudreau	4½	2	12 mois	85 00
Letellier et Saint-Pie	do	4½	2	12 do	85 00
Lethbridge et la Douane	F. Champness	6	6	12 do	30 00
Lethbridge et Macleod	J. B. Smith	30	3	9 do (au 31 juill. '93).	900 00
do do	do	30	3	3 do du do	237 50
Lethbridge et station de ch. de fer.	JD Higinbotham	12	2	2 do (au 31 mai '93) ..	41 66
do do	do	18	9	do 11 jours (au 11 mars '93).....	226 83
do do	do	1	10	20 jours du do	11 57
Llewellyn et Saskatoon	J. D. Powe	10	1	9 mois (au 31 déc. '93)..	48 75
do do	W. Hunter	10	1	1 do (au 31 janv. '94)..	6 75
do do	F. Barrett	10	1	2 do du do	10 00
Lower Fort Garry et Pigeon Bluff...	J. E. Harriett	5½	1	12 do	30 00
Lucas et Parkisimo	J. T. Stubbins	16	1	3 do 29 jours (du 3 déc. '93)	50 19
Lumsden et Marieton	A. N. Jamieson	26	1	12 do	260 00
Lumsden et station de ch. de fer ...	T. B. Hill	4	4	12 do	30 00
Lumsden et Regina	A. N. Jamieson	20	2	2 voyages spéciaux	25 00
Lyndon et station de chemin de fer.	C. A. Lyndon	18	1	9 mois (du 1er juill. '93)	175 50
Lyonhall et Ninga	S. Jones	5	2	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
McGregor Station et station de chemin de fer	F. J. Brand	12	12	do	100 00
McGregor Station et Rosehill	E. C. Hamblin	10	1	12 do	45 00
McGregor Station et Wellington...	F. Atkinson	12½	1	12 do	104 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
McLean et station de chemin de fer	J. Plant.....	1 ¹ / ₂	6	2 mois (au 31 mai '93)..	16 66
do do	do	1 ¹ / ₂	7	10 do du do ..	91 66
Macleod et Custom House	D. J. Campbell..	6	12	do do ..	25 00
Macleod et Pincher Creek	M. Brouillette..	32	3	12 do ..	825 00
Macleod et station de chemin de fer	J. B. Smith	2 ¹ / ₂	4	12 do ..	140 00
Manitou, Mowbray et Windygates..	C. Hanford	24 et 31 ¹ / ₂	1	5 do (au 31 août '93)..	239 58
Manitou et station de chemin de fer	H. J. Rockett	12	12	do do ..	175 00
Manitou et Windygates	C. Hanford	3 ¹ / ₂	2	7 do (du 1er sept. '93)	364 58
Maple Creek et stat. de ch. de fer..	J. Dixon	12	2	do do (au 31 mai '93)	26 00
do do	do	14	10	do du do ..	151 66
Maraville et Nesbitt	B. F. Lines	9	1	7 do (du 1er sept. '93)	45 50
Mariapolis et station de ch. de fer..	L. Roy	6	6	do do (au 30 sept. '93)..	22 50
do do	C. H. Carboneau	6	6	do du do ..	22 62
Marieton et Strassburg	E. Gfroerer	19	1	12 do ..	155 00
Marlborough et Mâchoire-d'Orignal	J. G. Beesley	14	1	12 do ..	104 00
Marney et Strathclair Station	W. D. Coghlin ..	7	2	12 do ..	93 60
Marquette et station de ch. de fer..	A. E. Hainsworth	12	12	do do ..	80 00
Marquette et Saint-Eustache	J. H. Lavoie	7	2	12 do ..	130 00
Marquette et Woodlands	C. E. Hainsworth	9	2	12 do ..	140 00
Medicine Hat et stat. de ch. de fer.	T. Tweed	14	2	do do (au 31 mai '93)..	30 00
do do	do	14	10	do du do ..	175 00
Melbourne et station de ch. de fer..	F. W. Creasy	2	11	do do (du 1er mai '93)..	11 91
Melfort et Prince-Albert	G. Taylor, amé..	80	1	12 do ..	525 00
Melita et Eunola	G. L. Dodds	32	1	9 do (au 31 déc. '93)..	117 00
Melita et Napinka	HartleyetPrest'n	8	2	do do (au 31 mai '93, moins l'amende)	13 33
do do	do	8		Voyages spéciaux ..	2 00
Melita et station de chemin de fer..	G. L. Dodds	12	6	4 mois (au 31 juill. '93)..	16 66
do do	do	12	8	do do do ..	66 66
Menteith et station de ch. de fer...	W. A. Rose	6	12	do do ..	52 00
Methven et station de ch. de fer...	T. Jackson	6	12	do do ..	40 00
Methven et Wawanesa	W. S. Foster	4	3	9 do (du 1er juil. '93)..	111 15
Miami et Opawaka	P. Angers	7	1	12 do ..	80 00
Miami et station de chemin de fer..	F. A. Collins	1 ¹ / ₂	6	12 do ..	60 00
Midnapore et Millarville	M. T. Millar	18	1	12 do ..	150 00
Midnapore et station de ch. de fer..	S. W. Shaw	1	4	12 do ..	208 00
Midway et station de chemin de fer	H. R. Keys	6	12	do do ..	25 00
Millbrook et Queen's Valley	J. Beddall, jeune	7 ¹ / ₂	1	12 do ..	58 00
Millwood et poteau-malle	H. V. Bailey	4	5	do do (au 31 août '93)..	16 66
do do	do	2	5	do do (au 31 janv. '93)..	12 50
do do	E. O. Wheallet..	2	2	do du do ..	4 91
Millwood et Spy Hill	A. R. Millar	12	1	7 do 22 jours (au 22 nov. '93) ..	83 72
do do	do	12	1	3 do (du 1er janv. '94)	32 50
Minnedosa et station de ch. de fer..	T. Boyd	1 ¹ / ₂	6	12 do ..	78 25
Minnedosa et Scandinavia	J. W. Thompson	20	1	12 do ..	129 00
Moffatt et Wolseley	E. A. Banbury ..	9	2	12 do ..	124 00
Moline et Rapid City	G. L. Stone	8	1	12 do ..	100 00
Montgomery et Whitewood Sta- tion	T. B. O'Donoghue	20	1	3 do (au 30 juin '93)..	45 50
do do	J. Dermody	20	1	9 do du do ..	120 00
Moose Jaw et Pointe Elma	D. Taylor	15	1	12 do ..	75 00
Moose Jaw et station de ch. de fer..	C. A. Gass	12	2	do do (au 31 mai '93)..	26 00
do do	do	14	10	do du do ..	151 66
Moosomin et station de ch. de fer..	J. Page	12	2	do do (au 31 mai '93)..	25 00
do do	do	26	4	do do 28 jours (au 28 oct. '93)..	110 55
do do	do	14	5	do 3 jrs du do ..	74 18
Moosomin et Redpath	J. Deavitt	42	1	12 do ..	340 00
Morden et Nelson	J. A. Wright	10 ¹ / ₂	2	12 do ..	150 00
Morden et station de chemin de fer	T. H. Dunsford..	12	12	do do ..	140 40
Morden et Stodderville	J. Stodders	10	2	1 do (au 30 avril '93) .	16 66
Morinville et Saint-Albert	A. Harnois	15	1	12 do ..	100 00
Morris et station du chemin de fer (C.C.P.)	J. D. Burke	1	12	12 do ..	110 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Morris et station de ch. de fer (C.N.P.)	J. D. Burke	6 ¹ / ₈	6	12 mois	90 00
Morris et Saint-Jean Baptiste	G. F. Birney	6	1	Voyage spécial	8 00
Myrtle et station de ch. de fer	A. McDonald	6 ¹ / ₂	6	12 mois	82 48
Namao et Saint-Albert	J. Johnson	9	1	4 do (au 31 juill. '93)	23 33
Nanton et station de ch. de fer	J. D. Norrish	7	1	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Napinka et station de ch. de fer	A. Cates	15 ¹ / ₂	15	12 do	135 00
Napinka et West Brenda	W. R. Powell	7	1	4 do (au 31 juill. '93)	17 33
do do	W. G. Suter	7	1	8 do du do	34 67
Neepawa et Oberon	J. Murray	13	2	7 do (au 31 oct. '93)	101 50
Neepawa et Orange Ridge	S. Chatwin	20	1	1 do (au 30 avril '93)	14 32
Neepawa et station de ch. de fer	A. M. Dalton	4 ³ / ₄	6	12 do	140 85
Neepawa et Riding Mountain	S. Chatwin	47	1	7 do (du 1er sept. '93)	145 83
Neepawa et Salisbury	D. Hamilton	7	2	5 do (au 31 août '93)	50 00
Nesbitt et station de ch. de fer	B. T. Lines	1 ¹ / ₁₆	6	11 do (au 28 fév. '94)	68 75
do do	J. H. Brown	1 ¹ / ₁₆	6	1 do du do	6 49
Newdale et station de ch. de fer	J. L. Cook	8 ³ / ₈	8	9 do 12 jours (au 12 janv. '94)	52 48
do do	do	8	4	2 do 19 jrs du do	10 88
Newdale et Raven's Glen	R. H. Dennison	7 ¹ / ₈	1	12 do	52 00
New Lunnon et Saint-Albert	J. Johnston	18	1	8 do (du 1er août '93)	83 33
New Oxley et station de ch. de fer	Leeds & Elliott	5	2	3 do (au 30 juin '93)	52 00
do do	do	5	1	9 do du do	78 00
Ninga et station de ch. de fer	W. McKnight	1 ¹ / ₂	6	12 do	62 40
North Fork et Pincher Creek	F. R. Morris	20	1	1 do (au 30 avril '93)	18 75
do do	F. A. Mead	20	1	11 do du do	201 66
Notre-Dame de Lourdes et Rathwell	F. Lesage	8	1	3 do (au 30 juin '93)	18 25
do do	do	8	2	9 do du do	107 25
Oakburn et Shoal Lake	J. A. Hamilton	9	2	12 do	156 00
Oak Lake et station de ch. de fer	G. D. Miller	12 ¹ / ₈	12	3 do (au 30 juin '93)	19 50
do do	do	12 ¹ / ₈	12	9 do du do	94 00
Oakland et Portage la Prairie	W. H. Ferguson	12	1	12 do	120 00
Oak River et Totonka	J. Cardale	10	1	12 do	80 00
Olds et station de ch. de fer	J. W. Silverthorn	5 ¹ / ₈	4	12 do	25 00
Olivedale et Rounthwaite	G. Baragar	5	1	1 do (au 30 avril '93)	6 50
Orrwood et Shoal Lake	M. W. Thompson	16 ³ / ₈	2	12 do	221 00
Osler et station de ch. de fer	J. S. Grant	4 ¹ / ₂	4	12 do	36 40
Ossowo et Poplar Point	F. Wagner	7	2	12 do	159 00
Otto et Seamo	N. T. Snøedal	6	1	1 do (du 1er mars '94)	2 50
Oxbow et station de ch. de fer	E. Groyer	1 ¹ / ₈	6	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	R. A. Troyer	1 ¹ / ₈	6	3 do du do	14 82
Parkin et Wapella	L. H. Brett	14	1	12 do	125 00
Parklands et Qu'Appelle	T. Murray	11	1	12 do	70 00
Pasqua et station de ch. de fer	D. Robb	6 ¹ / ₈	6	2 do (au 31 mai '93)	14 00
do do	do	6 ¹ / ₈	7	7 do (au 31 déc. '93)	54 83
do do	do	6 ¹ / ₈	7	3 do du do	27 00
Peguis et Selkirk	D. McIvor	6 ¹ / ₈	2	3 do (au 30 juin '93)	24 50
do do	do	6 ¹ / ₈	2	9 do du do	85 50
Penhold et station de ch. de fer	G. Fleming	24 ³ / ₈	2	12 do	50 50
Penrith et Virden	J. A. Blakeman	24	1	12 do	210 00
Pense et station de ch. de fer	A. Blair	12 ¹ / ₂	2	2 do (au 31 mai '93)	13 00
do do	do	14	10	10 do du do	75 83
Pense et Stony Beach	J. Doan	14	1	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Pheasant Forks et Wolseley	J. Franks	40	2	12 do	348 72
Pierson et station de ch. de fer	R. J. Took	40	6	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	do	40	6	3 do du do	13 65
Pierson et Sourisford	do	40	1	12 do	156 00
Pigeon Lake et Winnipeg	T. Foulds	25	2	12 do	465 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Pilot Mound et station de ch. de fer	J. M. Fraser....	1	6	12 mois	60 00
Pilot Mound et Roseberry.....	R. Blackburn....	23	2	5 do (au 31 août '93) ..	116 25
do do	do	23 3/4	2	7 do du do	168 04
Pine Creek et station de ch. de fer.	E. Robb.....	3	4	9 do (au 31 déc. '93)..	150 00
do do	W. O. Somerville..	2 3/4	4	3 do du do	39 00
Pipestone et station de ch. de fer ..	J. McKinnon....	6	9	6 do (du 1er juill. '93)	39 00
Plumas et Tupper.....	G. E. Saunders..	5	1	6 do (au 30 sept. '93)..	12 50
do do	do	5	1	3 do du do	12 50
Plum Coulee et station de ch. de fer	J. I. Bergen....	1	12	12 do	100 00
Pomroy et Roland.....	J. Sutton.....	4	1	3 do (du 1er janv. '94)	13 75
Poplar Park et Selkirk	B. Davis.....	15	1	12 do	65 00
Poplar Point et stat. de ch. de fer..	G. M. Jackson... 3/4	12	12	do	100 00
Portage la Prairie, la douane et station de ch. de fer (C.C.P. et C.M. et N.-O.)	W. H. Ferguson	1	32	2 do (au 31 mai '93)..	62 50
do do	do	1	32	10 do du do	408 33
Prince-Albert et stat. de ch. de fer.	J. M. Campbell..	1	4	9 do (au 31 déc. '93)..	78 00
do do	H. Kirkness.... 1/2	4	3	3 do du do	19 50
Prince-Albert et Régina	C. L. Ross.....	247	2	12 do	52 00
Qu'Appelle et Qu'Appelle Station..	Leeson et Scott..	18	6	12 do	650 00
Qu'Appelle et Wishart.....	do	66	1	8 do (du 1er août '93)	1,109 33
Qu'Appelle Station et station de ch. de fer	E. W. Warner.. 1/8	14et12	12	do	129 60
Rathwell et station de ch. de fer....	A. Forbes.....	1	6	9 do (au 31 déc. '93)..	39 00
do do	T. C. Forbes....		6	3 do du do	18 75
Reaburn et station de ch. de fer....	W. J. Paterson..	14	2	2 do (au 31 mai '93)..	30 50
do do	do	12	7	7 do (au 31 déc. '93)..	91 50
do do	M. Paterson....	12	3	3 do du do	39 00
Red Deer et station de ch. de fer....	L. Gaetz.....	4	4	9 do (au 31 déc. '93)..	58 50
do do	H. H. Gaetz....	4	3	3 do du do	19 50
Régina et la douane.....	J. A. Whitmore..	6	12	12 do (et arrérages)..	54 16
Régina et station de ch. de fer....	do	16	2	2 do (au 31 mai '93)..	69 33
do do	do	18	10	10 do du do	390 00
Regina et Wascana.....	F. H. Cochrane..	12	1	12 do	104 00
Reston et station de ch. de fer.....	W. H. McDougall, jeune ..	1	6	9 do (du 1er juill. '93)	37 50
Reston et Sinclair	J. F. McLaren..	15	1	8 do (du 1er août '93)..	60 00
Richland et Roseland	A. Chalmers....	5	1	12 do	50 00
Richland et Winnipeg	Z. Brabant.....	37 3/4	2	12 do	425 00
Roland et station de ch. de fer.....	W. H. Lowe....	6	6	12 do	60 01
Roland et Warrington	do	6	1	12 do	80 00
Rosebank et station de ch. de fer....	A. H. Baker....	1 1/2	4	7 do (du 1er sept. '93)..	6 10
Rosenfeld et station de ch. de fer..	A. Acheson....	12	1	1 do (au 30 avril '93)..	2 08
do do	do	12	11	11 do du do	62 00
Rosburn et Solsgrith.....	J. Broadfoot ..	16	2	1 do (au 30 avril '93)..	21 66
do do	do	19 1/2	2	11 do du do	286 00
Rosser et station de ch. de fer.....	H. J. Beachell..	12	12	do	50 00
Rosthern et station de ch. de fer....	P. Neufeldt....	4	4	7 do (du 1er sept. '93)	13 94
Rounthwaite et station de ch. de fer	E. S. Shearer... 1/2	6	12	do	78 00
Routledge et station de ch. de fer..	H. Stevens, jeune	6	12	do	32 00
Royal et station de ch. de fer.....	J. Ronaldson... 1/2	5	2	8 do (au 30 nov. '93)..	66 67
do do	C. F. Archibald.	5	2	4 do du do	30 28
Russell et station de ch. de fer.....	A. Clee.....	1 1/2	5	12 do	100 00
Russell et Shellmouth	R. Yeates.....	13	2	12 do	338 00
Ste-Agathe et station de ch. de fer.	A. Oliver.....	1	12	4 do (au 31 juill. '93)..	25 00
do do	E. Bernier.....	1	12	8 do du do	50 00
Sainte-Anne des Chênes, Steinbach	J. B. C. Desault.	30	2	12 do	574 00
Winnipeg.....	M. Petrim.....	1	12	12 do	350 00
Saint-Boniface et Winnipeg.....					

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
St-Cloud et station de chemin de fer	J. B. Bernier...	1 ⁶ / ₈	6	3 mois (au 30 juin '93).	11 70
Saint-Jean-Baptiste et station de chemin de fer	J. F. R. Duval.	5 ³ / ₈	12	12 do	45 00
Saint-Léon et Somerset	F. Lafrenière...	7	2	12 do	104 00
Saint-Malo et Winnipeg	F. Carrière	43 ³ / ₈	2	12 do	724 96
Saint-Norbert et station de ch. de fer	P. E. Pacaud...	4 ¹ / ₈	12	12 do	70 00
Sainte-Rose du Lac et Wiggins' Stopping Place	F. Hamlin.....	8	2 p.m.	2 do (du 1er fév. '94)	8 66
Saint-Vital et Winnipeg.	J. Nesbit.....	6	2	12 do	60 00
Saltcoats et station du ch. de fer	W. Valley.....	4	4	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do	E. Bolton.....	2	9	do do	45 00
Saltcoats et Yorkton	W. Tetlock.....	17 ³ / ₈	1	3 do (du 1er janv. '94).	45 50
Saskatchewan Landing et Swift Current	Leeson et Scott.	30	1	12 do	1,174 84
Saskatoon et station de ch. de fer.	do	1	4	12 do	104 00
Selkirk et station de chemin de fer de Selkirk-Est.	G. S. Dickinson.	2 ³ / ₈	12	2 do (au 31 mai '93).	24 83
do do	do	2 ³ / ₈	14	4 do 28 jours (au 28 oct. '93).	71 15
do do	do	2 ³ / ₈	12	6 do 3 jours (du 29 oct. '93)	63 16
Selkirk et Winnipeg.	Peebles et Braden	22 ¹ / ₈	3	3 do (au 30 juin '93).	150 00
do do	R. Todd	25 ³ / ₈	3	9 do do	375 00
Sewell et station de chemin de fer.	G. Kellett.	7	12	12 do	45 00
Shadeland et Thornhill	W. Brackley....	7	2	5 do (au 31 août '93).	53 52
do do	do	7	2	7 do do do	96 78
Sheho et Yorkton	W. Lamport....	50	1	12 do	350 00
Shoal Lake et station de ch. de fer	J. T. Dandridge.	1 ³ / ₈	6	9 do 12 jours (au 12 janv. '94).	61 10
do do	do	1 ³ / ₈	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94).	11 25
Sidney et station de chemin de fer.	T. Babb.....	1	12	12 do	50 00
Sintaluta et station de chemin de f.	E. Rowe.....	3	12	do	100 00
Solsgrith et station de chemin de f.	J. C. Anderson.	6	6	9 do 12 jours (au 12 janv. '94).	47 00
do do	do	6	4	2 do 19 jours (du 13 jan. '93)	8 66
Somerset et station de ch. de fer.	A. Jarman.....	1	6	1 do (au 30 avril '93).	4 50
do do	do	1	6	11 do du do	34 83
Souris et station de chemin de fer.	J. H. Brown....	13	9	12 do	112 48
South Edmonton et station de chemin de fer.	H. Wilson.....	1 ⁶ / ₈	4	12 do	52 00
Starbuck et station de ch. de fer.	J. Powers.....	2	3	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	H. Hay.....	3	9	9 do do do	48 90
Stobart et station de chemin de fer.	A. Fisher.....	4	4	9 do (au 31 déc. '93).	27 30
do do	E. Grundy.....	4	4	3 do do do	18 20
Stobart et Wingard	A. Fisher.....	19	1	3 do (au 30 juin '93).	38 25
Stockton Station et station de chemin de fer.	N. Fallis.....	5	6	12 do	50 00
Stockton Station et Thoresby	A. F. Andrews.	5	2	12 do	104 00
Stonewall et station de ch. de fer.	A. J. Bell.....	6	6	12 do	39 00
Stonewall et Wavy Bank	G. Vincent.....	8	1	9 do (au 31 déc. '93).	52 50
do do	J. G. Vincent...	9 ¹ / ₂	3	do do do	15 00
Stony Mountain et station de chemin de fer.	A. Perry.....	1	12	9 do (au 31 déc. '93).	75 00
do do	J. C. Stewart...	1 ³ / ₈	6	3 do do do	35 02
Strathclair Station et station de chemin de fer.	J. Craig.....	1 ³ / ₈	6	9 do 12 jours (au 12 jan. '94).	31
do do	do	1 ³ / ₈	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94)	5 77
Summerberry et station de ch. de f.	W. Linnell.....	1	6	2 do (au 31 mai '93).	13 33
do do	do	1	7	10 do do do	77 76
Sumner et Whitewood Station.	F. W. Chamberlain	33	1	12 do	306 64

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.	
						\$	c.
Swan Lake et station de ch. de fer.	J. Pritchard....		6	12	mois.....	48	00
Swift Current et station de ch. de f.	W. G. Knight..		12	2	do (au 31 mai '93).	16	00
do do ..	do ..		14	10	do du do ..	93	03
Tetlock et Yorkton.	J. Tetlock.....	32	1	12	do	200	00
Thornhill et station de chemin de fer	W. Bradley.....		12	12	do	39	00
Touchwood Hills et Wishart.	F. York.....	10	1	4	do (au 31 juill. '93).	21	33
Treesbank et station de chemin de f.	J. W. Erratt ...		6	12	do	40	00
Treesbank et Two Rivers	do	3	2	12	do	100	00
Treherne et station de chemin de fer	R. S. Alexander.		6	3	do (du 1er janv. '94)	19	50
Turtle Mountain et Whitewater....	P. S. Keller.....	4	3	12	do	156	00
Tyndall et station de chemin de fer.	M. McLeod.....		12, 14	12	do	32	03
Union Point et station de ch. de fer	J. Gratton.....		2	1	do (au 1er mars '94)	3	42
Virden et station de ch. de fer.....	W. F. Scott....		12	2	do (au 31 mai '93)..	26	00
do do	do		26	4	do 28 jours (au 28 oct. '93).....	188	37
do do	do		14	5	do 3 jours (du 29 oct. '93).....	77	15
Virden et Woodworth.....	J. Cotton.....	10 $\frac{3}{4}$	1	9	do (du 1er juill. '93).	54	00
Waghorn et station de ch. de fer... W. Waghorn...		2	4	12	do	78	00
Wapella et station de chemin de fer	E. P. Benoit...		12 et 14	12	do	120	00
Wawanesa et station de ch. de fer..	J. C. Robinson..		6	12	do	108	00
Westbourne et station de ch. de fer	Smalley et Chant-ler		6	12	do	100	16
Wetaskiwin et station de ch. de fer.	J. Z. C. Miquelon		4	12	do	50	00
Whitemouth et station de ch. de f. . .	J. S. Corregan..		12	2	o (au 31 mai '93)..	21	66
do do ..	do ..		14	4	do 28 jours (au 29 oct. '93).....	62	07
do do ..	do ..		12	5	do 3 jours (du 29 oct. '94).....	55	10
Whitewater et station de ch. de fer.	W. Rolston....		6	12	do	40	00
Whitewood Station et station de chemin de fer.....	J. Charlton....		12	1	do (au 30 avril '93)..	7	80
do do ..	do ..		12	1	do (au 31 mai '93)..	13	50
do do ..	do ..		14	10	do du do ..	152	00
Willoughby et station de ch. de fer.	A. Cameron....		1	12	do	52	00
Winkler et station de chemin de fer	B. Loewin.....		6	12	do	62	02
Winnipeg et maison de douane....	J. Sheppard....		6	12	do	125	00
Winnipeg (distribution de paquets).	M. Peebles.....		6	9	do (au 1er juill. '93).	240	00
Winnipeg et station de chemin de fer C. C. P.	J. Sheppard....			12	do	1,330	84
Winnipeg, transfert des malles à la station de chemin de fer C. C. P.	do			12	do	540	00
Winnipeg et station de chemin de fer (N. P. R.)	do		18	12	do	182	00
Winnipeg et boîtes aux lettres.	M. Peebles....	26 $\frac{1}{2}$	21	1	do 19 jours (au 19 mai 93).....	97	32
do do	do	26 $\frac{1}{2}$	21	10	do 12 jours (du 20 mai '92) moins l'amende	626	05
Wolseley et station de ch. de fer... J. P. Dill.....			12	2	mois (au 31 mai '93)	33	33
do do ..	do ..		14	10	do du do ..	166	67
Wood Bay et station de ch. de fer... M. Campbell...			3	12	do	80	00
Woodside et station de ch de fer... J. Teskey.....		1 $\frac{1}{2}$	1	12	do	30	00

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Yorkton et station de ch. de fer....	Tetlock Frères..	34-02-	4	5 mois (au 31 août '93).	\$ c.
do do	do ..		4	7 do de do ..	31 25
Total.....					\$78,919 51

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE MONTRÉAL.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Abbotsford et Pauline.....	J. P. Rocheleau.....	3	3	12 mois	\$ c.
Abbotsford et station de ch. de fer.	D. Sharkey.....	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)..	68 00
do do	do	do	12	9 do du do ..	15 00
Acton Vale et station de ch. de fer.	C. Grégoire.....	$\frac{1}{2}$	18	12 do ..	60 00
Acton Vale et Saint-Théodore d'Acton.....	F. X. Legrand.....	9	3	4 do 14 jours (au 14 août '93).....	120 00
Allan's Corners et Cairnside.....	E. Lincourt.....	4	6	12 do	37 50
Allan's Corners et stat. de ch. de fer.	J. Bryson.....	4	2	12 do	125 00
do do	do	1	6	3 do (au 30 juin '93)..	52 00
do do	do	1	12	9 do du do ..	10 00
Anderson's Corners et Dewittville.....	J. Anderson.....	4	2	12 do	60 00
Ange Gardien de Rouville et station de chemin de fer.....	P. Lajoie.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Antoinette et Lost River.....	C. Boon.....	22	2	12 do	50 00
Antoinette et Saint-Jovite.....	do	7	2	12 do	150 00
Avoca et Pointe au Chêne.....	J. McCallum.....	7	3	12 do	56 00
					111 50
Baie d'Urfé et station de ch. de fer.	A. Vallée.....	$\frac{1}{2}$	12	5 do (au 30 sept. '93)..	25 00
Beaconsfield, station de chemin de fer de, et Dollier.....	P. Boyer.....	1	12	Saison 1893	50 00
Beaconsfield, station de chemin de fer, et Sainte-Geneviève.....	A. Legault.....	3	6	12 mois	130 00
Beauharnois et Laberge.....	C. Primeau.....	5	2	12 do	50 00
Beauharnois et Melocheville.....	J. B. Lebeuf.....	3	6	12 do	100 00
Beauharnois et station de ch. de fer.	O. Duquette.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	125 00
Beauharnois et Saint-Etienne de Beauharnois.....	do	5	6	12 do	162 00
Beauvoir et Sainte-Marthe.....	J. E. Poirier.....	3 $\frac{1}{2}$	3	12 do	50 00
Bellerive et Valleyfield.....	L. Foubert.....	18	6	12 do	25 00
Belœil Village et station St-Hilaire.	P. Autnier.....	1	12	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do	A. Champigny.....	1	12	3 do du do ..	37 50
Blue Bonnets et station de ch. de fer.	A. C. Doré.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Bois de Filon et Saite-Thérèse de Blainville.....	O. Chapleau.....	4	2	12 do	40 00
Bordeaux et station de ch. de fer.....	G. Picard.....	12	12	9 do (au 31 déc. '93)..	7 50
do do	do	do	3	3 do du do ..	6 25
Bordeaux et Sault aux Récollets.....	J. B. Prevost.....	2 $\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '94)..	30 00
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	12	9 do (du do ..)	180 00
Botreaux et Ormstown.....	O. Bergevin.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	42 00
Boucherville et station de ch. de fer.	A. Bemeur.....	133	12	9 do (du 1er juillet '93)	54 00
Bougie et Pont du Sault.....	T. Roger.....	2	6	9 do (du 1er juillet '93)	37 50
Britannia Mills et stat. de ch. de fer.	H. Guilbert.....	1	12	12 do	20 00
Britonville et Saint-Sauveur.....	J. Pollock.....	8	3	12 do ..	110 00
Brosseau, Station de, et station de chemin de fer.....	G. Dumontet.....	10	12	12 do	45 00
Brownburg et Mount Maple.....	J. Warnock.....	3 $\frac{1}{2}$	1	12 do	24 00
Calumet et station de ch. de fer....	S. J. Hambly.....	100	12	12 do	30 00
Carillon et Lachute.....	M. Compeau.....	9 $\frac{1}{2}$	6	12 do	320 00
Carillon et Pointe-Fortune.....	J. R. Larocque..	1	6	12 do	46 95
Carillon, Pointe-Fortune et station de chemin de fer.....	do	1 et $\frac{1}{8}$	6 et 12	12 do	120 00
Cartier, Saint-Stanislas de Kostka et station de chemin de fer.....	E. Cardinal.....	$\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{4}$	2 et 12	3 do (au 30 sept. '93)..	48 75
do do	do	$\frac{3}{8}$ et $\frac{1}{4}$	3 et 12	6 do du do ..	43 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cascades Point et station de chemin de fer de Vaudreuil..	S. Menard.....	4½	6	10 mois et 17 jours (du 15 mai '93).....	87 50
Caughnawaga et station de chemin de fer de Chateauguay..	E. Laberge.....	7½	6	12 do	200 00
Cedars et station de chemin de fer.	L. Brabant.....	3	12	12 do	184 00
Chambly Basin et stat. de ch. de fer.	L. Mayrand.....	¾	12	12 do	80 00
Chambly Canton et station de chemin de fer.	P. Ulric.....	¼	12	12 do	80 00
Charlemagne et Montréal.	N. Beaudry.....	15¾	6	12 do	500 00
Chatboro et Saint-Philippe d'Argenteuil.	J. Donaldson.....	2½	3	12 do	39 00
Como et Oma.....	C. Chaurette.....	1	6	7 do 19 jours (période irrégulière) ..	69 30
Como et stat. de ch. de fer Hudson.	M. Amsbury.....	1½	12	2 do (au 31 mai '93)..	16 66
Como et station de chemin de fer.	M. Chipman.....	1	12	10 do (du 1er juin '93)..	41 76
Contrecoeur et station de ch. de fer.	J. Duhamel.....	7 acres	12	9 do (du 1er juill. '93)..	33 75
Contrecoeur et Varennes.....	P. Corbeil.....	18	6	3 do (du 30 juin '93)..	125 00
Cooper's Corners et Laguerre.....	T. Cooper.....	1¼	12	12 do	100 00
Corbin et Frontier.....	E. A. Roberts.....	2	6	3 do (au 30 juin '93)..	15 00
do do	J. C. Gordon.....	2	6	9 do du do	52 50
Cornwall et Saint-Régis.....	J. Angus.....	6	2	12 do	75 00
Côte des Neiges et Montréal.	A. Thauvette.....	8	6	12 do	95 84
Côteau du Lac, Coteau Landing et station de chemin de fer.	O. Pharand.....	¾	12	12 do	100 00
Coteau Landing et stat. de ch. de fer	G. Gauthier.....	2	19	12 do	200 00
Coteau Landing et Saint-Zotique.	O. D. Prieur.....	2½	6	12 do	60 00
Côte Saint-Louis, Mile End et Montréal.	N. Lachance.....	2½ et 3¼	6 et 12	12 do	420 00
Côte Saint-Paul et stat. de ch. de fer	E. Latour.....	1	12	12 do	96 00
Covey Hill et Vicars.....	W. Orr.....	2	6	12 do	52 00
Dalesville et Edina.....	J. Tomalty.....	6	2	12 do	60 00
Dalesville et Lachute.....	P. McArthur.....	6	6	12 do	180 00
Dalesville et Louisa.....	W. Watchorn.....	5	2	12 do	46 00
Dalesville et Saint-Michel de Wentworth.	W. Gagné.....	9	1	12 do	42 00
Dalhousie Station et station de chemin de fer C. P.	J. A. Campbell.....	120 vgs.	12	12 do	25 00
Danby et Sainte-Christine.....	F. X. Legrand.....	4½	6	7 do et 18 jours (du 14 août '93).....	62 50
Delormier et Saint-Jean-Baptiste de Montréal.	N. Lachance.....	1	12	12 do	180 00
Dewittville et station de ch. de fer.	J. Holiday.....	¾	12	12 do	75 00
Dorval et station de chemin de fer.	D. Descary.....	1¼	12	12 do	112 09
Douglasburg et Napierville.....	P. Péron.....	2	3	12 do	40 00
Dundee et station de chemin de fer.	J. Tyo.....	¾	12	12 do	100 00
Emileville et Saint-Pie.....	M. Gauthier, jeu.	1	6	12 do	52 00
Farnham et Magenta.....	J. Fournier.....	5	2	12 do	52 00
Farnham et Saint-Sabine.....	E. Bouchard.....	6	3	9 do (au 31 déc. '93)..	56 25
do do	H. Lanone.....	6	3	3 do du do	18 75
Franklin Centre et Hemmingford.	M. Fleming.....	16	6	12 do	500 00
Franklin Centre et Huntingdon.	A. S. Beaune.....	18½	6	12 do	460 00
Franklin Centre et Starnsboro.	S. Huet.....	2	6	12 do	64 00
Garland et Saint-Chrysostôme.....	F. Z. Delisle.....	4	3	12 do	48 00
Gasparine et Holton.....	F. Déloge.....	3½	2	12 do	34 00
Genoa et Saint-Hermas.....	J. Gordon.....	3½	2	12 do	50 00
Geraldine et Stockwell.....	C. Newman.....	3½	2	12 do	32 00
Gerard et station de chemin de fer.	T. Gerard.....	vgs. 70	12	12 do	24 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					§ c.
Graham et station de chemin de fer (C. P.)	W. Graham	17 acres.	12	7 mois (du 1er sept. '93).	29 16
Grande Ligne et Sainte-Blaise	J. Peron	1	6	1 do (du 1er mars '94).	4 16
Grenville et Lost River	T. Cummings	19	2	12 do	200 00
Grenville et station de ch. de fer	do	1½	12	12 do	96 00
Hallerton et Hemmingford	T. Kenney	4¾	3	12 do	75 00
Harrington et Rivington	D. McIntosh	5	2	12 do	52 00
Helena et White's Station	H. J. Donnelly	4	6	12 do	144 00
Hemmingford et Roxham	W. C. Kingsbury	6	2	12 do	35 00
Henrysburg et Lacolle	J. Giroux	8½	3	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do	R. Ennis	8½	3	6 do du do	62 50
Henryville et Stanbridge Station	M. M. Gamache	8	6	12 do	189 00
Hochelaga et Longue Pointe	N. Richard	3¾	6	12 do	250 00
Hochelaga et Maisonneuve	N. Racine	1	12	12 do	100 00
Hochelaga et Montréal	do	2½	18	12 do	450 00
Holton et Sainte-Clothilde de Chateauguay	F. Dextras	2	3	12 do	50 00
Howick et station de chemin de fer	T. Hébert	¼	18	12 do	50 00
Howick et station de chemin de fer et Saint-Chrysostôme	do	9	6	12 do	240 00
Hudson et station de chemin de fer	A. Vipond	¼	12	10 do (du 1er juin '93).	20 83
Huntingdon et station de ch. de fer	J. Lindlay	¾	18	12 do	144 00
Iberville et station de chemin de fer	H. W. Malhiot	¼	24	3 do (du 1er janv. '94)	37 50
Ile Bizard et Sainte-Geneviève	E. Paquin	½	12	12 do	100 00
Ile Perrot et Sainte-Anne de Bellevue	J. Montpetit	5¼	6	12 do	185 00
Kelso et Front River	F. B. Gillies	3½	6	12 do	128 00
Lacadie et station de chemin de fer (C. P.)	C. Gagnon	16 acres.	12	12 do	80 00
Lachine Locks et stat. de ch. de fer	F. X. Garipey	½	12	12 do	60 00
Lachine Rapids et station de chemin de fer (C. P.)	D. Dunberry	2	6	12 do	100 00
Lachine Station et boîte aux lettres de Lachine	J. O. Flaherty		12	12 do	30 00
Lachute et Lachute Mills	J. Fish	1	18	1 do (au 30 avril '93).	5 16
do do	do	1	18	11 do du do	85 25
Lachute et Lakefield	F. Rogers	9	3	12 do	111 00
Lachute et station de chemin de fer	G. L. Meikle	15	24	12 do	72 00
Lachute et Shrewsbury	J. Chambers	14½	3	12 do	155 00
Lac Masson et Saint-Jérôme	G. Valiquette	22	3	3 do (au 30 juin '93).	86 25
Lac Masson et Sainte-Marguerite Station	C. C. Lajeunesse	4½	3	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Lacolle et Odelltown	J. Gray	3	3	12 do	60 00
Landreville et Ormstown	A. Lemieux, jr.	4	2	12 do	50 00
La Plaine et station de ch. de fer	C. Gauthier	1¼ acres	12	9 do (au 31 déc. '93).	15 00
do do	do	1¼	12	3 do du do	12 50
Laprairie et station de ch. de fer	J. Lang	¾	18	12 do	70 00
Laprésentation et Saint-Hyacinthe	M. Leclaire	6	6	9 do (au 31 déc. '93).	150 00
do do	do	6	6	3 do du do	37 50
La Trappe et Oka	H. Tessier	3¼	6	1 do (du 1er mars '94).	5 00
Laurel et Lost River	M. McCluskey	6	1	12 do	36 00
Leopold et Shrewsbury	J. Thompson	6	2	12 do	60 00
Longueuil et station de ch. de fer	G. Brissette	¾	18 et 24	3 do (au 30 juin '93).	26 25
do do	do	¾	24	9 do du do	105 00
Mabel et Staynerville	E. Lahaie	3	2	12 do	30 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Mille Iles et Saint-Jérôme.....	W. Elliott.....	12	3	12 mois.....	127 24
Mirabel et station de chemin de fer de Saint-Hermas	L. Lacroix.....	1½	6	12 do.....	56 00
Mongenais, station de Sainte-Justine et station de chemin de fer.....	A. Labelle.....	3 et 1¾	6 et 12	12 do.....	250 00
Montfort et Morin Flats.....	M. Boulaire.....	6	2	12 do.....	52 00
Montmorin et station de chemin de fer (C.P.).....	P. Gauthier.....	150 pds.	12	8 do (du 1er août '93)	17 33
Montmorin et Valmorin.....	C. Ouellette.....	3½	2	8 do (du 1er août '93)	34 66
Montréal et terrains de l'exposition.....	P. Jones.....			Service spécial.....	9 00
Montréal et Mount Royal Vale.....	O. F. Lilley.....	4½	12	12 mois.....	240 00
Montréal et Outremont.....	C.H. Whitehouse.....	3¼	6	2 do (au 31 mai '93)..	6 66
Montréal et stations de ch. de fer.....	P. Jones.....	71	10	12 do (moins l'amende)	2,217 00
Montréal et quai des bateaux à vapeur de Québec.....	do.....	½	12	Saison de 1893.....	126 87
Montréal, bureau de réception et boîtes aux lettres.....	P. Kennedy.....			12 mois.....	5,374 00
Montréal, service des facteurs.....	Montreal St. Ry. Co.....			8 do 13 jours (du 19 août '93).....	2,116 13
Montréal et Saint-Eustache.....	H. Meunier.....	21½	6	12 do.....	1,000 00
Montréal et Saint-Gabriel de Montréal.....	J. M. Turner.....	2	18	12 do.....	270 00
Montréal et Saint-Léonard de Port-Maurice.....	J. F. Gervais.....	8¾	6	3 do.....	306 00
Montréal et Sault aux Récollets.....	F. St. Vincent.....	7	6	3 do (au 30 juin '93)..	37 50
Montréal et Varennes.....	H. Dubois.....	15	6	3 do (au 30 juin '93)..	150 00
Montréal, jonction et station de chemin de fer.....	C. C. Wight.....	80 vgs.	12	12 do.....	30 00
Montréal sud et station de ch. de fer.....	G. Snelling.....	1¼	12	12 do.....	30 00
Morin Flats et Saint-Adolphe de Howard.....	H. Paquet.....	9	1	12 do.....	45 00
Mount Johnson et Versailles.....	A. T. Moquin.....	4	6	12 do.....	150 00
Mount Oscar et Séguin.....	A. Séguin.....	2	3	12 do.....	50 00
Napierville et Stottville.....	F. Choquette.....	7	6	12 do.....	137 00
New-Glasgow et stat. de ch. de fer.....	F. Langlois.....	¼	12	8 do 9 jours (au 9 déc. '93).....	35 89
New-Glasgow et Saint-Jérôme.....	do.....	9	6 et 4	4 do 4 jours (du 27 nov. '93).....	128 00
North Georgetown et station de chemin de fer.....	L. Turcot.....	½	6	12 do.....	42 50
Norton Creek et Saint-Rémi.....	J. B. Boyer.....	9	6	12 do.....	298 00
Ormstown et station de ch. de fer.....	T. H. Paling.....	½	8	12 do.....	144 00
Parc Laval et station de ch. de fer.....	A. Dazé.....	50 vgs.	12	12 do.....	10 00
Peveril et station de Saint-Justin.....	D. Menard.....	2½	6	12 do.....	100 00
Pincourt et Terrebonne.....	F. Martin.....	4	2	12 do.....	48 00
Pointe au Chêne et stat. de ch. de fer.....	T. Mathews.....	33 vgs.	12	12 do.....	30 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies.....	F. Roy.....	6	6	12 do.....	180 00
Pointe Claire et station de ch. de fer.....	F. Lanthier.....	1	6	12 do.....	62 60
Pont Château et Saint-Clet.....	J. B. Besner.....	2	6	12 do.....	84 00
Pont du Sault et Pont Viau.....	T. Bélanger.....	¾	12	12 do.....	48 00
Port Lewis et Saint-Anicet.....	S. Dupuis.....	5	3	12 do.....	78 00
Rigaud et station de chemin de fer.....	J. Charlebois.....	¼	12	12 do.....	50 00
Rigaud et Saint-Rédempteur.....	O. Chevrier.....	6	6	12 do.....	200 00
Rivière des Fèves et Saint-Urbain de Châteauguay.....	Z. Bergevin.....	2	3	12 do.....	32 00
Russelltown et Saint-Chrysostôme.....	W. Costello.....	3	6	12 do.....	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c
Sainte-Adèle et Sainte-Agathe.....	R. Charbonneau.	12	6	3 mois (au 30 juin '93)..	57 50
Sainte-Adèle et Saint-Jérôme.....	G. Valiquette...	17	6	3 do (au 30 juin '93)..	112 50
Sainte-Adèle et station de ch. de fer	O. Godmer	13 ¹ / ₂	12	9 do (du 1er juill. '93)	93 75
Sainte-Agathe et stat. de ch. de fer.	J. Guindon	12	9	0 do (du 1er juill. '93)	93 00
Sainte-Agathe et Saint-Jovite	E. St. Aubin....	19	6	12 do	900 00
Sainte-Agathe et Sainte-Lucie de Doncaster	L. Plouffe	10	3	12 do	138 00
Sainte-Agnès de Dundee et station de chemin de fer	T. Rowley	1 ¹ / ₂	6	6 do (au 30 sept. '93)..	24 00
Sainte-Agnès de Dundee et station de chemin de fer	D. C. Dinneen ..	23 ³ / ₄	6	6 do du do ..	40 00
Saint-Aimé et Saint-Hyacinthe.....	C. Dannais	23 ³ / ₄	6	12 do	700 00
Saint-Alexandre d'Iberville et station de chemin de fer	J. Boudreau....	1	12	12 do	60 00
Sainte-Angèle de Monnoir et station de chemin de fer	B. Loisselle.....	43	12	9 do (au 31 déc. '93)..	36 00
Sainte-Angèle de Monnoir et station de chemin de fer	E. Parent	43	12	3 do du do ..	9 00
Saint-Anciet et station de White....	S. Dupuis	10	6	12 do	300 00
Sainte-Anne de Bellevue et station de chemin de fer.....	A. St. Denis....	1	6	1 do 12 jours (au 30 sept. '93).....	6 30
Sainte-Anne des Plaines et station de chemin de fer	D. Gaudette	6 acres.	12	12 do	32 00
Saint-Antoine et Saint-Denis.....	A. Lacroix	1	6	12 do	70 00
Saint-Athanase et stat. de ch. de fer.	H. Malhiot	24	24	9 do (au 31 déc. '93).	112 50
Saint-Augustin et stat. de ch. de fer.	P. Beauchamp....	14 ¹ / ₂	6	12 do	75 00
Sainte-Barbe et Saint-Stanislas de Kotska	O. Marchand	4 ¹ / ₂	3	12 do	75 00
Saint-Bazile le Grand et station de chemin de fer	E. Lalumière....	1 ¹ / ₂	6	12 do	40 00
Sainte-Brigide et station de chemin de fer (C. P.)	J. Donnelly.....	2	6	12 do	110 00
St-Bruno et Ste-Julie de Verchères..	A. Hebert	6	6	12 do	170 00
Saint-Césaire et stat. de ch. de fer.	F. Garceau	1 ¹ / ₂	12	12 do	50 00
Saint-Charles et Saint-Marc.....	H. Desjournin....	7	7	12 do	60 00
Saint-Clet et station de ch. de fer.	M. Berner	12	12	12 do	40 00
Saint-Clet et Sainte-Marthe.....	A. Devoyan	6 ¹ / ₂	6	12 do	200 00
Saint-Colombin et Ste-Scholastique.	M. J. Phelan	14	6	12 do	380 00
Saint-Constant et stat. de ch. de fer.	O. Robert	1 ¹ / ₃	12	12 do	48 00
Sainte-Cunégonde et station de chemin de fer	G. N. Ducharme ..	1 ¹ / ₂	24	12 do	100 00
Saint-Damase et Saint-Hyacinthe....	J. B. Després...	7 ³ / ₄	6	3 do (au 30 juin '93)..	58 75
do do	J. Dupont	7 ³ / ₄	6	9 do du do ..	187 50
Saint-Dominique et St-Hyacinthe....	R. Paradis	5 ³ / ₄	6	12 do	220 00
Saint-Dominique des Cèdres et station de chemin de fer	S. Trottier.....	2	3	12 do	42 50
Saint-Dominique Station et station de chemin de fer	do	1 ¹ / ₁₀	12	12 do	4 00
Saint-Edouard et Saint-Michel de Napierville.....	E. Hamelin	4 ¹ / ₂	6	9 do (au 31 déc. '93)..	88 50
Saint-Edouard et Saint-Michel de Napierville.....	J. Lanctot.....	4 ¹ / ₂	6	3 do du do ..	45 00
Saint-Elzéar de Laval et Jonction de Saint-Martin.	J. Paré	1 ¹ / ₂	2	12 do	25 00
Saint-Ephrem d'Upton et Sainte-Hélène de Bagot....	A. Masse	7	6	3 do (au 30 juin '93)..	31 00
Saint-Eugène, station de chemin de fer de, et Saint-Nazaire.....	J. Collard	3 ¹ / ₂	6	1 do 14 jours (du 15 février '94	12 50
Saint-Eustache et stat. de ch. de fer.	J. M. Goulet....	6 acres.	12	9 do (au 31 déc. '93)..	36 00
do do	P. Gauthier.....	6 do	12	3 do du do ..	12 50
Saint-Eustache et St-Joseph du Lac.	J. B. Laurin	11	6	12 do	300 00
St-François de Salle et Terrebonne.	C. Gascon	1 ¹ / ₂	6	12 do	60 00
Sainte-Hélène de Bagot et station de ch. de fer du comté de Drummond.	A. Masse.....	9 acres.	12	9 do (du 1er juill. '93).	35 25

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Saint-Henri de Montréal et station de chemin de fer	A. J. Bissonnette	10	36	12 mois	135 00
Saint-Hermas et station de ch. de fer	A. Sauvé	4	6	12 do	90 00
Saint-Hilaire Station et station de chemin de fer	F. Martin	100 vgs.	36	12 do	100 00
Saint-Hilaire Station et Sorel	S. et J. Valois	33	6	12 do	1,050 00
Saint-Hilaire Station et Saint-Jean-Baptiste de Rouville	A. Saurette	5	6	12 do	123 00
Saint-Hippolyte et Shawbridge	A. Morin	5 $\frac{1}{2}$	3	9 do (du 1er juill. '93)	66 75
Saint-Hubert et station de ch. de fer	F. Robert	7 $\frac{1}{2}$	7	12 do	70 00
Saint-Hugues et Saint Hyacinthe	A. Dannais	14	6	12 do	475 00
Saint-Hyacinthe et station de chemin de fer	A. Dubé	$\frac{1}{2}$	12	9 do (du 1er juill. '93)	37 60
Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas d'Acquin	A. Girouard	6	2	12 do	60 00
Saint-Isidore de Laprairie et station de chemin de fer	J. Primeau	$\frac{2}{3}$	12	12 do	72 00
Saint-Isidore Junction et station de chemin de fer	F. Baillargeon	17 vgs.	12	12 do	22 75
Saint-Jacques le Mineur et Saint-Philippe de Laprairie	E. F. Poirier	5	6	3 do (au 30 juin '93)	45 00
Saint-Jacques le Mineur et Saint-Philippe de Laprairie	E. Boutin	5	6	9 do du do	135 00
Saint-Janvier et station de ch. de fer	J. Desroches	12	12	12 do	36 00
Saint-Jérôme et station de ch. de fer	E. Marchand	$\frac{4}{3}$	18	12 do	78 00
Saint-Jean et stations de chemins de fer (C.P. et C. Vt.)	W. Moore	13 et $\frac{1}{3}$	12, 24	12 do	269 84
Saint-Jean et Saint-Luc	M. Marsan	6	3	12 do	80 00
Saint-Jean et Sabrevois	A. M. White	8 $\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)	94 00
do do	do	8 $\frac{1}{2}$	6	6 do du do	125 00
Saint-Lambert et stat. de ch. de fer	D. O. Davies	12	12	12 do	36 00
Saint-Laurent et station de ch. de fer	J. I. Le Cavalier	$\frac{1}{8}$	6	12 do	40 00
Saint-Lazare de Vaudreuil et station de chemin de fer	J. Besner	2	6	12 do	75 00
Saint-Louis de Gonzague et station de Saint-Timothée	J. David	4	6	12 do	135 00
Saint-Louis Station et station de chemin de fer	A. Lalonde	50 vgs.	12	12 do	20 00
Sainte-Madeleine et st. de ch. de fer	J. D. Rainville	18	12	12 do	50 00
Sainte-Marie de Monnoir et station de chemin de fer	P. Benoit	$\frac{1}{2}$	12	12 do	49 00
Saint-Martin Junction et station de chemin de fer	E. A. Desormeault	15 vgs.	12	12 do	24 00
Sainte-Martine et stat. de ch. de fer	G. Marchand	20 acres	18	12 do	105 00
Sainte-Martine Station et station de chemin de fer	J. Beaudreau	6 do	12	12 do	25 00
Sainte-Martine Station et St-Urbain	Z. Bergevin	4	6	12 do	130 00
Saint-Mathias et Village Richelieu	O. Darche	3 $\frac{1}{2}$	6	12 do	140 00
Saint-Michel de Rougemont et station de chemin de fer	A. P. Fontaine	$\frac{1}{10}$	12	12 do	70 00
Sainte-Monique et station de chemin de fer de Saint-Augustin	D. Léonard	2	6	12 do	78 00
Saint-Nazaire d'Acton et Saint-Théodore	M. Lépine	6 $\frac{1}{2}$	3	10 do 15 jrs au 15 fév. '94)	70 00
Saint-Philippe de Laprairie et station de chemin de fer	H. C. Larose	6 acres	12	12 do	52 00
Saint-Philippe, station de chemin de fer, et Stonefield	R. Chambers	9	6	12 do	280 00
Sainte-Philomène et st. de ch. de fer	J. B. D'Amour	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	145 00
Saint-Pie et station de chemin de fer	J. B. Gendron	12	12	12 do	36 00
Saint-Placide et Sainte-Scolastique	A. Gratton	13 $\frac{1}{2}$	6	12 do	300 00
Saint-Polycarpe et stat. de ch. de fer	L. Lavergne	12	12	12 do	64 00
Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore	do	5	6	12 do	180 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Saint-Rémi et station de ch. de fer.	J. B. Boyer.....	$\frac{1}{2}$	24	9 mois (au 31 déc '93)..	103 50
do do	C. Boyer.....	$\frac{1}{2}$	24	3 do du do ..	34 50
Sainte-Rose et station de ch. de fer.	A. P. Belair.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Saint-Sauveur et station de chemin de fer de Piedmont.	E. Aubrey.....	1 $\frac{1}{2}$	12	9 do (du 1er juill. '93)	47 00
Sainte-Scholastique et station de chemin de fer.....	A. Gratton.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	80 00
Sainte-Sophie de la Corne et station de chemin de fer.....	M. Levesque ..	$\frac{1}{2}$	12	7 do 9 jrs (au 9 déc. '93)	33 13
Saint-Stanislas de Kostka et Valleyfield.....	E. Cardinal.....	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	48 75
Sainte-Théodosie et Verchères.....	L. N. Handfield	6	3	12 do	78 00
Sainte-Thérèse de Blainville et station de chemin de fer.....	N. Boismenu.....	40	12	12 do	80 00
Saint-Timothée et stat. de ch. de fer	C. Letourneau.....	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	98 00
Saint-Valentin et Stottville.....	W. Hétiér.....	3	6	12 do	72 00
Saint-Vincent de Paul et station de chemin de fer	L. E. Germain.	20 acres	6 et 12	12 do	62 26
Shawbridge et station de chemin de fer, (C.P.)	W. Bell.....	$\frac{3}{4}$	12	9 do (du 1er juill. '93).	29 25
Sherrington et station de ch. de fer..	B. Vautrin.....	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	115 00
Staynerville et station de ch. de fer.	H. Paquin.....	30 vgs.	12	12 do	12 00
Terrebonne et station de ch. de fer.	E. Brière.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	90 56
Valleyfield et station de chemin de fer (C.A.)	L. Leduc.....	$\frac{3}{4}$	12	12 do	100 00
Valleyfield et station de chemin de fer (G.T.)	do	6 acres.	24	12 do	49 00
Valleyfield et station de chemin de fer (St-L. et A.).....	do	$\frac{3}{4}$	12	10 do 17 jrs (du 15 mai '93)	63 12
Valleyfield et boîtes aux lettres des rues	D. Pitre.....	$\frac{3}{4}$	12	12 do	72 00
Valmorin et station de Belisle.....	C. Ouellette.....	3 $\frac{1}{2}$	2	1 do (au 31 juill. '93).	4 33
Valois et station de chemin de fer..	P. G. Valois.....	3 acres.	12	12 do	50 00
Varennes et station de chemin de fer	A. Malo.....	5 do	12	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Vaudreuil et station de ch. de fer..	E. Gauthier.....	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	30 00
Verchères et station de ch. de fer..	N. Chiconie.....	12 acres	12	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Versailles et station de chemin de fer (C.P.).....	T. Lacombe.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	54 00
Village Richelieu et station de chemin de fer.....	N. D. D. Bessette	$\frac{1}{2}$	12	12 do	48 00
				Total.....	\$39,060 68

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Acadie, Acadie Siding et station de chemin de fer ..	N. Gallant.....	10	2	4 mois (au 31 juillet '93)	26 67
do do ..	do ..	8	2	8 do du do	42 66
Acadie et village St-Jean ..	C. Daigle.....	5	1	12 do	26 67
Acadie Siding et station de ch. de f.	P. Gallant ..	200 vgs.	12	12 do	30 00
Adamsville et station de ch. de fer.	J. M. Kennedy.	16	12	12 do	60 00
Albert et Elgin.....	J. Garland ..	26	1	12 do	208 00
Albert et Lumsden ..	B. W. Fillmore.	7	1	12 do	38 00
Albert et Point Wolfe ..	J. E. Boyle ..	20	6	12 do	600 00
Albert et station de chem. de fer...	R. C. Atkinson.	3	12	12 do	75 00
Albert Mines et station de ch. de fer	E. Woodworth..	4	12	12 do	40 00
Aldouane et Richibouctou ..	P. Richard ..	8	2	12 do	80 00
Alexanders Point et Lameque.....	C. Chaisson.....	3½	3	12 do	61 00
Alexanders Point et phare de Miscoon.....	C. Vibert.....	26	3	7 do (au 31 oct. '93)..	249 36
do do ..	do ..	26 et 27	3	5 do du do	184 37
Alexanders Point et Shippigan.....	E. DeGrace.....	3	3	12 do	115 00
Alexandrina et Notre-Dame.....	J. Gueguen ..	4	1	12 do	19 48
Alison et Moncton ..	W. T. Jones ..	9	1	12 do	50 00
Allandale et Poquiock ..	D. Connelly ..	6	1	12 do	40 00
Alma et Hastings ..	J. E. McQuaid..	4	1	12 do	26 00
Alma et Sinclair Hill ..	B. Connor ..	3	1	12 do	20 00
Ammon et grande route postale.....	D. E. Wilbur ..	2½	1	12 do	10 00
Anagance et Corn Hill ..	E. Stockton ..	6	2	12 do	65 00
Anagance et Elgin ..	E. A. Robinson.	18	2	12 do	144 00
Anderson et Midgic Station.....	C. Hicks.....	9½ et 20½	1	6 do (au 30 sept. '93)..	42 50
do do ..	do ..	11 et 20½	1	6 do du do	44 62
Andover et Carlingford.....	R. S. Sloat ..	4	2	12 do	54 84
Andover et station de ch. de fer...	J. A. Perley ..	1	12	12 do	50 00
Annidale et English Settlement.....	C. Alcorn ..	4	2	12 do	49 48
Apohaqui et Case Settlement.....	G. Z. Parlee ..	10	1	12 do	85 00
Apohaqui et Erb Settlement.....	H. E. Sinnot ..	4 et 9	1	12 do	44 20
Apohaqui, Collina et Pearson.....	J. Wiles.....	11, 14 et 17	3 et 2	3 do (au 30 juin '93)..	68 25
Apohaqui, Millstream, Collina et Pearson's.....	do ..	6, 11, 14 et 17	6, 3 et 2	9 do (du 1er juill. '93)	292 50
Apohaqui et station de ch. de fer...	J. A. Sinnot ..	100 vgs.	12	12 do	62 60
Aristook Portage et California.....	D. Murchison ..	2	1	12 do	32 00
Armstrong et Waterford ..	D. J. Gray ..	8	1	12 do	45 68
Armstrong's Brook, Jacquet River et station de ch. de fer ..	W. Barclay, sen.	1	2	3 do (au 30 juin '93)..	12 50
do do ..	do ..	1 et 2	6 et 12	6 do (du 31 déc. '93)..	70 00
Armstrong's Brook, Jacquet River, Durhamville et stat. de ch. de fer	do ..	¼, 1 et 2½	6 et 12	3 do (du 1er janv. '94)	52 50
Armstrong's Brook et Jacquet River.....	do ..	2	6	2 do (au 30 juin '93) .	15 00
Armstrong's Brook et River Louison.....	do ..	3	6	1 do (au 30 avril '93).	14 58
Armstrong's Corner et Round Hill	A. Graham.....	20	2	12 do	168 00
Aroostook Junction et station de ch. de fer ..	D. R. Hopkins..	½	12	12 do	50 00
Avery's Portage et station de ch. de fer ..	M. McCoombs..	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Back Bay et St-George.	A. J. Seelye.	13½	3	12 mois.	\$ 8.
Baie Verte et ch. de Baie Verte.	A. F. Copp.	4	2	12 do.	274 cc.
Baie Verte et stat. de ch. de fer.	G. W. Wells.	½	12	12 do.	40 00
Bairdsville et Beaconsfield.	H. Baird.	11	1	12 do.	60 00
Barnaby River et stat. de ch. de fer.	T. Dalton.	16	12	12 do.	55 00
Barnaby River et Semiwagan Ridge.	M. Meagher.	4	1	12 do.	35 00
Bartibog et Chatham.	J. Doyle.	12	1	12 do.	30 00
Bartlett's Mills et stat. de ch. de fer.	J. Bartlett.	1½	6	12 do.	60 00
Bass River et South Branch.	J. A. Campbell.	16	3	6 do (au 30 sept. '93).	90 00
do do.	J. B. Miller.	16	3	6 do (du do.	134 50
Basswood Ridge et St-Stephen.	J. T. Whitlock.	20 et 10	1	6 do (du 1er oct. '93).	123 50
Bath, Johnville et Kilfoil.	H. McGuire.	10 et 3½	1	12 do.	60 00
Bath et station de ch. de fer.	T. Bohan.	2	12	12 do.	129 20
Bathurst et station de ch. de fer.	J. Sivewright.	2	24	12 do.	100 00
Bathurst Village et Robertville.	J. Nicol.	10½	1	12 do.	225 52
Bathurst Village et Tetegouche River (S).	A. Branch.	10 et 8	1	12 do.	54 24
Bathurst Village et Youghall.	A. Anderson.	5	3	12 do.	39 48
Bay du Vin et Chatham.	T. White.	25½	2	12 do.	50 00
Ray du Vin et Point Escuminac.	P. Nolan.	20	2	12 do.	250 00
Bay du Vin Mills et Bay du Vin Supérieure.	W. Dickson.	5	1	12 do.	220 00
Bayfield et station de ch. de fer.	F. Harper.	1½	6	12 do.	40 00
Bayside et St-Andrews.	J. Richardson.	7	2	12 do.	75 00
Bear Island et Scotch Lake.	J. Elliott.	4	1	3 do (au 30 juin '93).	100 00
Baufort et Bristol.	J. Boyer.	20	3	12 do.	7 37
Beaver Dam et Rusagornis.	W. Haining.	5	1	12 do.	306 00
Beaver Harbour et Black's Harbour.	E. W. Cross.	3	1	12 do.	26 00
Beaver Harbour et Pennfield Ridge.	F. Eldridge.	7½	3	12 do.	50 00
Beechwood, Mineral et station de ch. de fer.	A. J. Kearney.	5 et 1½	1 et 2	9 do (du 1er juill. '93).	175 00
Belledune et Belledune River.	P. Lannon.	4	3	3 do (au 30 juin '93).	52 50
Belledune et station de ch. de fer.	do	1	12	3 do (au 30 juin '93).	17 43
Belledune, Belledune River et station de ch. de fer.	do	1 et 4	3 et 12	9 do (du 1er juill. '93).	111 57
Belleisle Creek et Norton Station.	J. M. Huggard.	7	2	6 do (au 30 sept. '93).	28 50
do do.	J. E. Hickson.	7	2	6 do (du do.	34 50
Belliveau Village et St-Joseph.	S. Bourgeois.	7	2	12 do.	85 00
Belyea's Cove et Heustis Landing.	J. B. Mott.	3	2	12 do.	39 00
Benton et station de ch. de fer.	G. Murray.	50 vgs.	12	12 do.	20 00
Benton et Speerville.	W. Speer.	5	2	12 do.	65 00
Beresford et station de ch. de fer.	J. Aube.	100 vgs.	6	12 do.	35 00
Biggar Ridge et Foreston.	W. H. Staten.	4	1	12 do.	29 00
Black Brook et Chatham.	P. L. Manderson.	6	4	12 do.	175 00
Black Lands et River Charlo.	W. Cook.	3	3	12 do.	38 00
Black Point et station de ch. de fer.	S. Laughlan.	1	6	12 do.	37 48
Black Rock et Three Brooks.	L. Reid.	1½	2	12 do.	25 00
Blackville et Coughlan.	D. A. Coughlan.	4	1	12 do.	26 00
Blackville et station de ch. de fer.	J. Duncan.	1	12	3 do (du 1er janv. '94).	16 25
Blackville et Shinnickburn.	W. T. Underhill.	18	1	12 do.	120 00
Blackville et Underhill.	do	2	3	12 do.	52 00
Blair Athol et Dalhousie.	W. Wright.	18	1	12 do.	104 80
Blakely et Enniskillen Station.	J. Blakely.	3	2	12 do.	45 00
Blissfield et station de ch. de fer.	J. Robinson.	1½	6	3 do (du 1er janv. '94).	12 50
Bloomfield et station de ch. de fer.	N. Wetmore.	3½	12	12 do.	56 00
Bloomfield Ridge et Boiestown.	T. McDonald.	16	1	12 do.	66 48
Bloomfield Ridge et Hayesville.	R. Hinchey.	2	1	12 do.	19 00
Bloomfield Station et Central Norton.	N. Wetmore.	3½	3	12 do.	59 40
Bloomfield Station et station de chemin de fer.	J. E. Titus.	16	12	12 do.	20 00
Bocabec et St-Andrews.	F. Foster.	9	3	12 do.	139 00
Boiestown et Parker's Ridge.	J. W. Parker.	5	1	12 do.	25 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Boiestown et station de ch. de fer..	W. A. Campbell.	5 ³ / ₄	12	3	mois (du 1er janv. '94)	7 00
Bon Accord et Kincardine	D. Burns	5	2	12	do	80 00
Bonny River Station et Elmcroft..	G. F. Williams ..	6	1	12	do	45 00
Bonny River Station et station de chemin de fer.....	G. Matheson	1 ¹ / ₄	12	9	do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do	J. P. Sullivan	1 ¹ / ₄	12	3	do du do	12 50
Boundary Creek et station de chemin de fer.....	R. B. C. Weldon ..	1 ¹ / ₂	12	12	do	30 00
Boundary Creek et Steeves Mountain.....	do	3 ³ / ₄	1	12	do	38 00
Bourgeois, Grandique et Poirier...	R. Poirier	4 et 2	1 et 3	12	do	90 00
Breadalbane et station de chemin de fer de New Mills	A. McNair	1	12	3	do (au 30 juin '93)..	12 50
do do	D. Nichol	1	12	9	do du do	37 50
Brigg's Corner et Sheffield	J. McKay	39	2	12	do	340 00
Bristol et station de chemin de fer.	J. J. Hayward	1 ¹ / ₂	12	12	do	45 00
Brownsville et Stewarton	A. Stewart	5	1	12	do	16 00
Buctouche, Coates Mills et McLaughlan Road	W. Hyslop	19, 30 ¹ / ₂ , 15	2 en 3	12	do	235 00
Buctouche et Richibouctou	A. Hannagan	18	3	12	do	200 00
Buctouche et Saint-Médouard	L. Sawyer	6 ¹ / ₂	1	12	do	35 00
Buctouche et Saint-Jean-Baptiste ..	M. McLaughlan ..	1 ¹ / ₂	6	12	do	65 00
Buctouche et Shediac	J. D. Weldon	22	6	12	do	494 00
Bull Moose Hill et Springfield.....	W. E. Benson	5	1	12	do	24 00
Bumfrau, Mineral et station de chemin de fer	A. J. Kearney	5 et 1 ¹ / ₂	1 et 12	3	do (au 30 juin '93)..	17 50
Burnt Church et Church Point.....	G. McKnight	4	3	3	do (au 30 juin '93)..	10 00
Burt's Corner, Dorn Ridge et station de chemin de fer	E. Burt	1 et 5	2 et 12	12	do	61 00
Butternut Ridge et Carsonville	C. I. Keith	15	1	12	do	93 00
Butternut Ridge, New-Canaan et Forks	A. Perry	12 et 3	2 et 1	6	do (au 30 sept. '93)..	64 00
do do	do	12 et 3	2 et 1	6	do du do	39 00
Butternut Ridge et station de chemin de fer	H. H. Keith	1	6	12	do	20 00
Caledonia, Turtle Creek et station de chemin de fer	G. D. Reid	17 et 1 ¹ / ₂	2	9	do (au 31 déc. '93)..	73 47
do do do	S. Berry	17 et 1 ¹ / ₂	2	3	do du do	31 25
Calhoun et station de chemin de fer.	J. E. Calhoun	1 ¹ / ₂	12	12	do	25 00
Cameron's Mills et Saint-Louis de Kent	H. Landry	10	2	12	do	60 00
Campbell Settlement et Lower Southampton.....	S. H. Stairs	8 ¹ / ₂	2	12	do	70 48
Campbellton et station de ch. de fer.	G. Cumming	1	30	12	do	250 00
Canaan Station et stat. de ch. de fer.	J. J. Bernard	1	12	12	do	20 00
Canaan Station et Sweeneyville	E. Budd	8 et 12	2	12	do	65 00
Canobie et Clifton	W. Glendinning ..	3	1	12	do	24 00
Canterbury et Fredericton	J. Phillips	51	3	12	do	625 00
Canterbury et Porton	F. O. Porter	6	1	12	do	30 00
Canterbury et Woodstock	G. W. Porter	12	6	12	do	280 00
Canterbury Station et North Lake..	H. Falconer	22	2	12	do	230 00
Canterbury Station et station de chemin de fer	J. S. Law	100 vgs.	12	12	do	50 00
Cape de Moisselle Creek et station de chemin de fer	J. Wilson	1 ¹ / ₈	12	12	do	25 00
Cape Spear et station de ch. de fer.	A. Seamon	5	2	12	do	41 60
Cape Tormentine et Ice Boat House	J. B. Allen				Saison de 1894	77 00
Cape Tormentine et station de chemin de fer	J. R. Barry	200 vgs.	12	12	mois	15 00
Caraquet et Lower Caraquet.....	A. Lantaigne	5	3	12	do	40 62
Caraquet et Saint-Simond	J. R. Leboutillier ..	9	1	12	do	30 00
Caraquet et Tracadie	P. Theriault	22	6	12	do	344 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Carleton et Saint-Jean	T. M. Burns	1	35	12 mois	124 00
Carleton et boîtes aux lettres	J. A. Kindred	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	103 00
Carlisle et Cloverdale	N. L. Shaw	4	1	12 do	30 00
Carlisle et Lower Windsor	W. O. Belyea	2	3	12 do	45 00
Caron Brook et Lake Baker	F. Daigle	6	1	11 do (du 1er mai '93)	45 83
Carroll's Crossing et station de chemin de fer	M. O'Donnell	20 vgs.	12	3 do (du 1er janv. '94)	3 00
Central Blissville et Fredericton Junction.	J. Shehan	4	2	12 do	55 00
Central Hampstead et Hibernia	W. J. Cheyne	3	2	12 do	40 00
Centreville et station de ch. de fer.	I. N. Boyer	5	6	12 do	137 00
Centreville, Tracey Mills et Greenfield.	W. H. Lewis	2, 14 et 6	3 et 2	12 do	130 00
Chambers Settlement et Foster's Croft.	T. Morrisey	5	1	12 do	29 00
Chambord et Grand Falls	G. Poitras	4 et 6	1	12 do	48 00
Chance Harbour, Lepreaux et Little Lepreaux.	A. Hope	19 et 14	2 et 6	12 do	180 00
Charleston et Middle Simonds	M. Mulheron	11	1	12 do	50 00
Charlo Station et Upper Charlo	P. Laviolette	2 $\frac{3}{4}$	6	3 do (au 30 juin '93)	13 50
do do	do	2 $\frac{3}{4}$	6	9 do du do	48 00
Chatham et Douglasfield	T. King	5	1	12 do	25 00
Chatham et Kouchibouguac	R. McNaughton	26	2	12 do	218 00
Chatham et boîtes aux lettres	R. B. Adams	$\frac{1}{8}$	12	12 do	62 60
Chatham et station de ch. de fer.	A. S. Ullock	1	24	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	do	1	24	9 do du do	223 50
do do	T. Fitzpatrick	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	20 00
Chatham et Tracadie.	J. C. Coughlan	52	6	3 do (au 30 juin '93)	316 25
do do	do	55	6	9 do du do	1,004 25
Chelmsford et station de ch. de fer.	G. Harper	$\frac{1}{8}$	12	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Chipman et Harley Road	J. D. Brown	5	1	12 do	46 25
Chipman et Weldford	L. J. Wathen	40	1	12 do	192 00
Church Hill et River View	A. Bayley	2	2	12 do	40 00
Clarendon et Gaspereaux Station	W. H. Jones	6	2	12 do	59 00
Clarendon Station et station de chemin de fer	G. S. Lacey	$\frac{1}{8}$	6	12 do	40 00
Clifton et Grey's Mills	J. Rodgers	10	6	12 do	244 00
Clifton et Land's End	O. M. Flewelling	22	2	12 do	272 80
Clinch's Mills et Gooseberry Cove.	J. Ferguson	4	2	12 do	65 00
Clinch's Mills et Little Musquash.	G. Wayne	5	1	12 do	40 00
Clinch's Mills et traverse de ch. de f.	C. F. Clinch	$\frac{1}{8}$	12	12 do	26 00
Clover Hill et Sussex Vale	J. McLaughlan	15 $\frac{1}{2}$	2	12 do	135 00
Coal Branch Station et station de chemin de fer	J. T. Swift	100 vgs.	12	12 do	40 00
Coal Creek et Coal Mines	J. Brown	4	2	12 do	44 00
Coal Creek et Upper Coal Creek.	M. E. Weaver	4	1	12 do	25 00
Cocagne et Cocagne Cape	A. Bourgeois	4	1	12 do	25 00
Cocagne et Notre-Dame	E. Bilodeau	6	2	12 do	75 00
Coldbrook et station de ch. de fer.	E. Ryder	$\frac{1}{8}$	12	6 do (au 30 sept. '96)	15 00
do do	J. J. O'Neil	$\frac{1}{8}$	12	6 do du do	15 00
Cole's Island et Narrows	J. Cole	12	3	12 do	200 00
Cole's Island et New-Canaan	M. Starkey	23	1	12 do	100 00
College Bridge et stat. de ch. de fer.	D. F. Richard	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Collina et Springfield	J. Kellier	14 et 10	1	12 do	52 00
Cork Station et station de ch. de fer	W. Murphy	$\frac{1}{8}$	3	12 do	16 00
Cormier's Cove et Saint-Joseph	D. A. Cormier	2	2	12 do	32 00
Cormierville et Thomas Gallants.	L. Leblanc	2	2	12 do	30 00
Corn Hill et Petitcodiac	W. W. Price	11 et 7	1	12 do	40 00
Cox's Point et Cumberland Bay	T. H. Branscombe	5	1	12 do	20 80
Cross Creek et Green Hill	E. Humble	4	1	12 do	32 00
Cummings Cove et Fairhaven.	C. Green	3	3 (é.) et 2 (h.)	12 do	30 00
Curryville et station de ch. de fer.	J. A. Beaumont	$\frac{1}{8}$	12	12 do	35 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Dalhousie et Point LaNim.	P. Stewart	3	3	12 mois	45 00
Dalhousie et station de ch. de fer.	H. A. Johnson.	$\frac{1}{4}$	24	12 do	250 40
Dalhousie et quai.	do	$\frac{1}{4}$	2	Saison de 1893.	39 50
Dalhousie Junction et station de chemin de fer.	W. Jamieson	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	52 00
Dawson Settlement et Hillsborough.	I. S. Jonah.	8	2	9 do (au 31 déc. '93).	62 25
do	E. Dawson	8	2	3 do du do	20 50
Debec et station de chemin de fer.	A. Harron	$\frac{1}{2}$	12	12 do	36 00
Derby et station de chemin de fer.	T. Parker.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Doaktown et station de ch. de fer.	F. D. Swim.	$\frac{1}{8}$	12	3 do (du 1er janv. '94).	6 25
Doaktown et Shinnickburn.	J. McDuff.	18	1	12 do	100 00
Donegal, Waterford et Sussex Vale.	F. C. Buchanan.	10 et 8	1 et 3	12 do	241 56
Dorchester et Fairview	A. Crossman	$3\frac{1}{2}$	1	6 do (au 30 sept. '93).	13 00
do	do	$3\frac{1}{2}$	1	6 do du do	18 20
Dorchester et Middleton	A. Chapman	2	6	12 do	55 00
Dorchester et station de ch. de fer.	S. W. Tingley	$\frac{1}{2}$	30	12 do	400 00
Dorchester et Rockport.	J. Read	12	36. 2h.	3 do (an 30 juin '93).	39 75
do	E. Lockhart	12	36. 2h.	9 do du do	111 75
Dorchester et Woodhurst.	B. Card	5	1	12 do	25 00
Dorchester Crossing et station de chemin de fer.	P. L. Belliveau.	$\frac{1}{2}$	2	12 do	12 00
Dorchester Crossing et Scadouc.	P. S. Pellerain.	$2\frac{1}{2}$	1	12 do	15 00
Douglas et station de ch. de fer.	E. Currie.	100 vgs.	3	12 do	30 00
Douglastown et Newcastle.	R. H. Grenley.	5	6	12 do	125 00
Dover et Moncton.	J. W. Beatty	15	3	12 do	133 32
Downeyville, Hatfield Point et Springfield	W. Kellier.	3 et 11	4 et 2	12 do	101 80
Downeyville et Tooleton.	V. Vanwart	11 et 3	4	12 do	71 00
Doyles Brook et stat. de ch. de fer.	J. Gratten.	$4\frac{1}{2}$	3	3 do (du 1er janv. '94)	18 75
Doyle Settlement et Rivière Louison	T. Hayes, jeune.	3	2	2 do (au 31 mai '93).	5 33
Doyle Settlement, Lorne et Rivière Louison	T. Hayes.	3 et 7	1 et 2	10 do (du 1er juin '93).	51 67
Dumbarton Station et station de chemin de fer.	W. Saunders.	$\frac{1}{10}$	6	12 do	30 00
Dundee et Shannon Vale	W. Wright.	5	1	12 do	26 00
Dungiven et Memramcook.	E. W. Toole	4	1	12 do	25 00
Dunphy et Morehouse.	J. Morehouse.	3	1	12 do	25 00
Dunphy et station de ch. de fer.	J. E. Dunphy.	2	6	3 do (du 1er janv. '94).	22 50
Durham Bridge et stat. de ch. de fer.	R. Abernethy.	$\frac{1}{2}$	12	3 do (du 1er janv. '94).	7 50
Edmundston et Grand Falls.	M. Hartt.	37	6	12 do	1,495 00
Edmundston et Upper Madawaska, Me.	D. Sirois.	3	6	12 do	24 00
Eel River Crossing et station de chemin de fer.	D. Cook	$\frac{1}{10}$	12	12 do	50 00
Elgin et Prosser Brook.	H. H. Horsman.	13	2	12 do	120 00
Elgin et traverse de ch. de fer.	J. D. Steeves.	$\frac{1}{2}$	6	12 do	39 88
Ellenstown et Millerton	D. Sauntry.	3	1	12 do	25 00
Elmsville et station de ch. de fer.	J. H. Dyer.	$\frac{1}{10}$	6	12 do	40 00
Emigrant Road et stat. de ch. de fer.	M. Mulrine.	$1\frac{1}{2}$	3	12 do	30 00
Ennishore et Grand Falls.	C. O'Regan.	$3\frac{1}{2}$	1	12 do	30 00
Enniskillen Station et station de chemin de fer.	B. McAloon.	$\frac{1}{2}$	6	12 do	28 00
Exmore et Red Bank	F. Murphy.	3	1	12 do	30 00
Fairville et station de ch. de fer.	C. F. Tilton.	$\frac{1}{2}$	18	12 do	75 00
Fenwick et McKnight.	J. R. Gamblin, j.	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	15 00
Fenwick et Sheba.	A. Simpson.	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	33 00
Ferguson's Point et grande route postale	W. Ferguson.	$\frac{3}{4}$	6	12 do	40 00
Ferndale et Hillside.	B. Colwell	2	1	12 do	20 00
Flatlands et station de ch. de fer.	J. Steeves.	$\frac{1}{4}$	6	12 do	50 00
Florenceville et station de ch. de fer.	E. McMullin	1	12	12 do	185 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc. — *Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Florenceville East, Oakland et Riverbank	I. N. Boyer	4 et 2½	3 et 2	10 mois (au 31 janv. '94).	68 33
do do	D. Semple	4 et 2½	3 et 2	2 do du do	13 67
Flume Ridge, Harvey Station et Magaguadavic	J. Moffit	6 et 18	2 et 1	12 do	156 00
Foley Brook et Salmonhurst	J. Poulson	5	2	12 do	50 00
Forest Hill et grande route postale.	J. W. Gifford	4	2	11 do (du 1er mai '93).	18 33
Forks et Ida	S. S. Clark	5	1	12 do	45 00
Foster's Cove et Trousers Lake	W. Inman			Service spécial	20 00
Four Falls et Ortonville	D. Murchison	11	1	12 mois	75 00
Four Roads et Inkerman	M. Gibbs	3½	2	12 do	35 00
Fox Creek et Moncton	A. Bourque	12	3	12 do	99 96
Frédéricton et Hanwell	J. Currie	10	1	12 do	54 00
Frédéricton et boîtes aux lettres	H. J. Phair	3½	12	9 do (au 31 déc. '93)	131 25
do do	do	3½	12	3 do du do	47 91
Frédéricton et Lower St. Mary	T. B. Dunphy	6	2	9 do (au 31 déc. '93)	67 50
do do	H. J. Phair	6	2	3 do du do	22 50
Frédéricton et Marysville	T. Miles	4	6	12 do	149 00
Frédéricton et Nasonworth	S. K. Nason	9½	1	6 do (au 30 sept. '93)	26 00
do do	M. A. Nason	9½	1	6 do du do	26 00
Frédéricton et station de ch. de fer.	P. D. McKenzie	12	24	9 do (au 31 déc. '93)	175 50
Frédéricton et station de chemin de fer (côté est)	do	1	12	9 do (au 31 déc. '93)	48 75
do do	do	1	60	3 do (du 1er janv. '94)	73 12
do do (C.E.)	do	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	15 00
Frédéricton et traverse Ste-Marie	M. W. Ryan	12	12	12 do	106 64
Frédéricton et Tay Mills	R. H. Rainsford	27	1	12 do	220 00
Frédéricton et Wisely	do	4	2	12 do	60 00
Frédéricton Junction et station de chemin de fer.	J. Shehan	25 vgs.	24	12 do	40 00
French Village et stat. de ch. de fer.	C. Stephenson	4	2	12 do	50 00
Gagetown et embouchure de Nerepis	W. H. Bulyea	44	3	12 do	624 00
Gagetown et Narrows	F. E. Wilson	19	3	12 do	280 00
Gagetown et Upper Gagetown	G. W. Allingham	8	3	12 do	90 00
Gagetown et Welsford	H. Queen	28	3	12 do	460 00
Gagetown et White's Cove	W. Hamilton	13	3	12 do	250 00
Gaspereaux Station et station de chemin de fer	J. Mooney	1	6	12 do	60 00
Gaythorne et Tabusintac	E. McCullum	4	1	12 do	30 00
Gibson et station de chemin de fer.	T. Hoben	13	12	3 do (du 1er janv. '94)	10 00
Gilks et station de chemin de fer.	J. Robinson	13	12	3 do (du 1er janv. '94)	6 25
Gillespie et Grand Falls Portage	J. McCallum	2	1	12 do	40 00
Gladstone et Kintore	T. Watt	9	3	12 do	156 00
Glassville et Rutherglen	R. Scott	4	3	12 do	45 00
Golden Ridge et Knowlesville	G. Campbell	6	1	12 do	34 00
Goose Creek et Shedy Road	J. Prescott	13	1	12 do	60 00
Gouldville et Memramcook	J. F. Richard	2½	2	12 do	40 00
Grafton et Woodstock	A. G. B. Stone	1½	6	12 do	60 00
Grainfield et North Renous	M. Hayes	4	1	12 do	50 00
Grande Anse et Mizonette	S. Theriault	8	26.	1h. 12 do	75 00
Grand Bay et station de ch. de fer.	D. Hamm	1	6	12 do	24 00
Grand Falls et station de ch. de fer.	J. J. Kelly	1	12	12 do	75 00
Grand Falls et Undme	F. Petit	16 et 11	2	12 do	135 87
Grand Falls et Woodstock	J. A. Perley	74	6	12 do	2,700 00
Grand Harbour et Whitehead	J. Young	6	2 et 1	12 do	75 00
Grand Manan et Seal Cove	W. N. McLean	12	3 et 2	12 do	98 00
Grattan et Upper Neguac	P. Grattan	3½	2	12 do	40 00
Great Shemogue et Little Cape	J. S. Leger	4	1	12 do	25 00
Great Shemogue et Shediac	L. D. Boudreau	24	6	12 do	499 48
Green Point et Petit Rocher	J. Morrison	3½	1	12 do	40 00
Halcomb et Lyttleton	W. H. Somers	5	1	12 do	48 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Hammond Vale et Shepody Road..	W. Fowler.....	12	1	12	mois	104 00
Hampstead et Wickham.....	I. S. Van Wart.....	2	2	12	do	40 00
Hampton et Ossekeag.....	A. Smith.....	1	6	12	do	60 00
Hampton et Urquharts.....	J. McLauchlan.....	13	2	12	do	130 00
Hardingville et Quaco Road.....	F. J. Johnston.....	4	1	12	do	29 00
Harewood et Salisbury.....	N. Wilson, jeune.....	13	1	6	do (au 30 sept. '93).....	23 40
do do.....	G. R. Price.....	13	1	6	do du do	19 94
Harrisville et Lewisville.....	C. F. Vincent.....	3	2	12	do	20 00
Hartland et Knowlesville.....	W. S. Henderson.....	20	3	12	do	295 00
Hartland et station de ch. de fer.	A. M. Nevers.....	$\frac{1}{2}$	12	12	do	60 00
Harvey et Midway.....	R. Smith.....	$3\frac{1}{2}$	1	12	do	18 00
Harvey et station de chemin de fer.	L. F. West.....	$1\frac{1}{2}$	6	12	do	130 00
Harvey et Waterside.....	R. Mulligan.....	12	6	3	do (au 30 juin '93).....	80 18
do do.....	S. C. Stevens.....	$12\frac{1}{2}$	6	9	do du do	243 46
Harvey Station et stat. de ch. de fer.	D. Glendinning.....	50 vgs.	12	12	do	40 00
Harvey Station et Yoho.....	R. Coffey.....	8	1	12	do	48 00
Hatfield Point et Jones' Corners..	M. Lunn.....	7	1	12	do	31 48
Hatfield Point et West Scotch Settlement.....	W. A. S. Perkins.....	4	1	12	do	22 00
Head of Millstream et Perry Settlement.....	B. B. Hayes.....	5	1	12	do	30 00
Head of Millstream et Sussex Vale.	do.....	19	2	7	do (au 31 oct. '93).....	102 08
Head of Millstream, Miller's Brook et Sussex Vale.....	do.....	19 et 24	2 et 1	5	do	85 41
Head of Tide et stat. de ch. de fer.	H. C. Gillis.....	$1\frac{1}{8}$	6	12	do	80 00
Head of Tide et Robinsonville.....	D. Duncan.....	20	1	12	do	104 00
Heron Island et New Mills.....	W. Maxwell.....	3	1	12	do	36 00
Hillsborough et Lower Cape.....	H. Killam.....	9	6	9	do (au 31 déc. '93).....	133 50
do do.....	T. Ross.....	9	6	3	do du do	44 50
Hillsborough et stat. de ch. de fer.	R. E. Steeves.....	$\frac{1}{8}$	12	12	do	80 00
Hillsborough et Rosevale.....	W. J. Bazley.....	13	3	12	do	132 00
Hillsdale et Mackville.....	M. McIntyre.....	3	1	12	do	30 00
Hillsdale et Sussex Vale.....	W. Buchanan.....	17	3	12	do	237 00
Hopewell Cape et stat. de ch. de fer.	W. E. Calhoun.....	$3\frac{1}{2}$	6	12	do	109 20
Hopewell Hill, Hopewell et station de chemin de fer.....	W. L. Peck.....	18 $\frac{1}{2}$	6 et 12	12	do	68 00
Hopewell Hill et Memel.....	W. Hunt.....	7 et 5	1	12	do	37 00
Hopper et Salisbury.....	J. McGee.....	18	1	12	do	82 00
Hoyt Station et Juvenile Settlement.....	E. Mersereau.....	12 et 9	2	12	do	150 00
Hoyt Station et station de ch. de fer.	A. W. Mersereau.....	$\frac{1}{2}$	12	12	do	70 00
Indian Mountain et Moncton.....	W. B. Madderson.....	14	1	12	do	74 48
Indiantown et Saint-Jean.....	D. O'Connell.....	2	12	12	do	216 00
Inkerman et station de ch. de fer.	W. Gibbs.....	3	6	12	do	45 00
Irishtown et Shediac.....	C. Sulhivan.....	20	1	12	do	126 00
Jenkins et Thornetown.....	M. B. Perry.....	2	3	12	do	38 00
Jolicure, Westmoreland Point et station de chemin de fer.....	C. Wry.....	7 et 1	6 et 12	12	do	225 00
Jordan Mountain et Newtown.....	E. Marr.....	4	1	12	do	28 00
Keats et Petitcodiac.....	R. F. Keith.....	7	3	12	do	117 00
Kerry et New Ireland Road.....	J. Garland.....	5	1	12	do	49 48
Keswick Ridge, Mouth of Keswick et Upper Haynesville.....	J. Harrigan.....	24 $\frac{1}{2}$ et 26	1 et 2	2	do (au 31 mai '93).....	47 16
do do.....	do.....	24 $\frac{1}{2}$ et 26	1 et 2	1	do (au 30 juin '93).....	24 92
do do.....	do.....	26 et 32	1 et 2	1	do 15 jours (au 15 août '93).....	40 50
Keswick Ridge, Mouth of Keswick, Upper Haynesville et Upper Keswick Ridge.....	do.....	26 et 32	7	do	16 jours (du 15 août '93).....	211 78

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Kilburn et Kintore.....	D. Watt.....	6	3	12 mois	100 00
Kilburn et station de chemin de fer.	R. Kilburn.....	$\frac{1}{2}$	12	do	35 00
Kingsclear et New-Market.....	J. W. Howard.....	5	1	do	24 00
Kingston et Perry Point.....	J. Hill.....	$2\frac{1}{2}$	2	do	40 00
Kingston et station de ch. de fer.....	E. Harnett.....	$\frac{1}{2}$	12	do	100 00
Kingston et Richibucto Village.....	P. McCaie.....	7	2	do	44 00
Kingston et Rothesay.....	S. Cosman.....	10	6	do	449 00
Knoxford et Upper Knoxford.....	R. Langstaff.....	4	1	do	32 00
Kouchibouguac et Kouchibouguac.					
Beach.....	J. Potter, jr.....	9	2	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do	J. Sullivan.....	9	2	3 do du do	12 25
Kouchibouguac et Point Sapin.....	J. Potter, jr.....	20	1	6 do (au 30 sept. '93)	32 50
do	J. Sullivan.....	20	1	6 do do	32 00
Kouchibouguac et Richibouctou.....	J. McLane.....	12	6	12 do	374 00
Lake George et Prince William					
Station.....	A. McLean.....	22	2	12 do	147 00
Lakeview et Narrows.....	R. Black.....	3	3	12 do	50 00
Lakeville Corner et Newcastle					
Creek.....	G. W. Byno.....	28	2	12 do	171 00
Landry et Pockmouche.....	M. Landry.....	5	1	do	23 00
Lawrence Station et station de che-					
min de fer.....	J. Taylor.....	200 vgs.	12	do	52 00
Ledge et Saint-Stephen.....	J. Greene.....	4	3j	2s. 12 do	75 00
Legère et Portage River.....	L. Mauzerall.....	2	3	12 do	30 00
Lepreaux et Pocologan.....	S. T. Anderson.....	10	2	do	100 00
Lepreaux et station de ch. de fer.....	H. P. Reynolds.....	$\frac{1}{2}$	12	do	40 00
Lewis Mountain et Petitcodiac.....	W. W. Price.....	12 et 13	1	do	92 80
Lime Hill et Main Post Road.....	T. Scribner.....	2	1	do	15 00
Limekiln et Stanley.....	H. Turnbull.....	2	1	do	25 00
Lincoln et Oromocto.....	A. E. Bulley.....	4	3	do	65 00
Lisson et Markhamville.....	T. Lisson.....	$3\frac{1}{2}$	1	2 do (du 1er fév., '94)	3 33
Little Lake et Tracey Station.....	D. S. Duplisea.....	11	1	do	55 00
Little Salmon River Mills et					
Shepody Road.....	J. Hazen.....	8	1	6 do (au 30 sept. '93)	37 24
Loch Lomond et St. Martins.....	Fownes et Tabor.....	20	1	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
do	J. Kennedy.....	20	1	3 do du do	31 25
Long Beach et Salmon River.....	J. Wright.....	2	1	6 do (au 30 sept. '93)	13 00
do	B. Tufts.....	2	1	6 do du do	13 00
Long Point et Springfield.....	E. Kellier.....	7 et 10	1	6 do (au 30 sept. '93)	19 70
do	do	7 et 10	2	6 do du do	39 40
Long Settlement et Woodstock.....	J. J. Williamson.....	26	2	3 do (au 30 juin '93)	51 22
do	H. N. Atherton.....	26	2	9 do du do	153 66
Lower Brighton, Newburgh Junction,					
Pembroke et Newburgh.....	D. Downey.....	3 et 6	6 et 2	12 do	150 00
Lower Nappan et Point au Car.....	A. Campbell.....	5	2	do	45 48
Lower Southampton et Norton					
Dale.....	H. D. Stairs.....	10	2	do	115 00
Lower Turtle Creek et Turtle					
Creek.....	G. A. Fillmore.....	3	1	do	15 00
Ludlow et station de chemin de fer	J. Murphy.....	$\frac{3}{4}$	12	3 do (du 1er janv. '94)	5 00
Lyttleton et Red Bank.....	E. Somers.....	5	3	do	90 00
McGinley et Menramcook.....	A. N. Charters.....	1	3	do	50 00
McNamee et station de ch. de fer.....	E. H. Wilson.....	$\frac{1}{2}$	12	3 do (du 1er janv. '94)	11 25
McQuade et New-Scotland.....	J. McQuade.....	5	1	4 do (du 1er déc. '93)	10 00
Manuel et grande route postale.....	R. Manuel.....	$1\frac{1}{2}$	2	do	8 00
Maple Green et station de ch. de fer.	J. Fraser.....	1	3	do	45 00
Maplehurst, Upper Kent et station					
de chemin de fer.....	A. Hawthorne.....	3 et $\frac{1}{2}$	2 et 12	do	120 00
Maple Ridge et Millville.....	G. Russell.....	$\frac{3}{8}$	1	do	30 00
Maplewood et Millville.....	H. Palmer.....	5	1	do	40 00
Mars Hill et River de Chute.....	J. B. Porter.....	5	1	do	25 00

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Maugerville et Upper Maugerville..	P. McCloskey..	5	3	Saison de 1893.	45 00
Marysville et station de ch. de fer..	G. W. Foster..	1 ¹ / ₆	12	3 mois (du 1er janv. '94)	7 50
Meadows et station de ch. de fer..	G. F. Beach..	20 vgs.	12	do	20 00
Melrose et station de chem. de fer..	B. Corrigan..	1 ¹ / ₂	6	12 do	26 00
Memramcook et station de ch. de fer	S. C. Charters..	1 ¹ / ₂	36	12 do	150 00
Midgie Station et station de ch. de f.	C. Hicks..	40 vgs.	6	12 do	10 00
Milford et station de chem. de fer..	J. Irvine..	1 ¹ / ₂	12	12 do	75 00
Milledgeville et St-Jean ..	D. O'Connell..	4	6	12 do	195 00
Millerton et station de chem. de fer	J. C. Miller..	1	12	12 do	40 00
Millstream et Mountain Dale.....	W. E. Fenwick..	6 et 7	1	12 do	65 00
Millstream et Mount Hebron.....	G. D. Fenwick..	5	1	12 do	43 68
Milltown et St-Stephen.....	Keys Bros..	2	12	12 do	148 48
Milltown et Upper Mills.....	J. W. Heaton..	3	1	12 do	48 00
Millville et station de chem. de fer.	S. A. Jones..	1 ¹ / ₂	12	12 do	25 00
Mineral et Oaktown.....	J. Watson..	3 ¹ / ₂	1	12 do	30 00
Miscou Harbour et Wilson's Point.	P. Wilson..	6	2 et 1.	12 do	55 00
Mispec et St-Jean.....	D. O'Connell..	9	1	12 do	59 75
Moncton et O'Neil.....	R. Lowry..	15	1	12 do	65 00
Moncton et station de chem. de fer	P. Gallagher..	1	60 et 61	12 do (et voyag. sup.)	499 51
Moncton et Stony Creek.....	J. Scott..	8	2	12 do	120 00
Moncton et boîtes aux lettres	P. Gallagher..	1	12	8 do (au 30 nov. '93)	100 00
do do	do	1	12	4 do du do	58 33
Moncton et Upper Coverdale.....	E. L. Goodall..	14	2	12 do	125 00
Moncton Road et Shédiac.....	W. G. Bateman..	6	1	12 do	40 00
Monument Settlement et Rich- mond Corner.....	N. Turney..	27 et 20	2	3 do (au 30 juin '93).	57 00
Monument Settlement et Rich- mond Corner.....	G. Whitehead..	27 et 20	2	9 do du do	150 00
Moore's Mills et stat. de ch. de fer..	A. Cormick..	100 vgs.	12	12 do	70 00
Moore's Mills et Oak Hill.....	H. McKay..	14 et 6	3	6 do (du 1er oct. '93).	78 00
Moran et station de chemin de fer.	J. Robinson..	1 ¹ / ₂	6	3 do (du 1er jan. '94).	12 50
Mount Pleasant et South Gordons ville.....	S. Loudon..	4	2	12 do	30 00
Mount View et Upper Sackville.....	J. Wheaton..	3	1	12 do	20 00
Moutville et station de ch. de fer..	J. T. Wilber..	300 vgs.	12	12 do	20 00
Mouth of Keswick et station de chemin de fer..	H. F. Dunphy..	3	12	12 do	60 00
Mouth de Keswick et Woodstock..	N. Urquhart..	60	2	12 do	525 00
Mouth de Nerepis et station de chemin de fer..	G. Watters..	1	12	10 do (au 31 janv. '94).	41 80
do do	do	1	12	2 do du do	10 80
Musquash et traverse de ch. de fer.	L. D. Carman..	1	12	12 do	26 00
Narrows, Norton Station et Springfield.....	C. W. Parkins..	9 et 21	6 et 3	12 do	496 00
Narrows et Upper Gaspereaux.....	J. B. Wiggins..	50	3	9 do (au 31 déc. '93).	525 00
do do	do	50	3	3 do du do	193 75
Narrows et Wickham.....	G. N. Golding..	24	3	12 do	397 00
Nashwaak et station de ch. de fer..	C. D. Young..	1 ¹ / ₈	12	3 do (du 1er janv. '94)	11 00
Nashwaak Bridge et station de che- min de fer.....	J. T. McBean..	1	12	3 do (du 1er jan. '94).	15 00
Nashwaak Village et station de chemin de fer	R. Abernethy..	1 ¹ / ₂	12	3 do (du 1er jan. '94).	12 25
Nashwaaksis et station de ch. de fer	W. McFarlane..	100 vgs.	2	12 do	10 40
Nauwigewauk et stat. de ch. de fer	W. W. Dodge..	1	12	12 do	36 00
Nelson Reserve et South Nelson Road.....	M. Whalen..	31	2	10 do (du 1er juin '93)..	38 93
Nerepis Station et stat. de ch. de fer.	D. McKenzie..	12	1	12 do	20 00
Nerepis Station et Round Hill	do	12	1	12 do	100 00
Newcastle et station de chem. de fer	R. H. Gremley..	1	24	12 do	206 00
Newcastle et Red Bank.....	J. C. Brown..	15	3	12 do	272 00
Newcastle et Renous Bridge.....	do	17	3	12 do	270 00
Newcastle et Sevogle.....	A. Cain..	25	1	12 do	165 00
Newcastle et South Nelson.....	J. Doolan..	2	6	3 do (au 30 juin '93)..	49 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					§ c.
Newcastle et South Nelson.....	B. Reynolds.....	2	6	9 mois (du 1er juill. '93).	75 00
New Mills et stat. de chemin de fer	A. McNair.....		12	3 do (au 30 juin '93)..	12 47
do	D. Nichol.....		12	9 do du do ..	37 50
Newtown et Sussex Vale.....	J. Cotter.....	10 et 12	3	12 do ..	180 00
Newtown et Whites Mountain.....	H. Jamieson.....	3	1	12 do ..	30 00
Nictau et Riley Brook.....	C. Simons.....	6	1	12 do ..	28 00
Nigado et Petit Rocher.....	F. Walsh.....	5½	1	12 do ..	40 00
Nixon et Turtle Creek.....	L. A. Wilson.....	4	2	12 do ..	35 00
North Forks, Salmon Creek et Salmon Creek.....	F. H. Fowler.....	4	1	12 do ..	37 00
North River Platform et station de chemin de fer.....	T. Jones.....	40 vgs. ½	12	12 do ..	25 00
Norton Station et stat. de ch. de fer	S. McCreedy.....		T.q.r.	12 do ..	50 00
Notre Dame et Poirier.....	J. Gueguen.....	6	1	12 do ..	22 00
Oak Bay et station de chem. de fer.	R. W. Wilson.....	¼	12	12 do ..	65 00
Oakham et Thornetown.....	H. Patterson.....	6	2	12 do ..	60 00
Oak Hill et St-Stephen.....	Keys Bros.....	22	1	6 do (au 30 sept. '93)..	79 50
Oak Point et Round Hill.....	D. D. Flewelling.....	3	6	Saison de 1893.....	49 00
Oakville et Richmond Corner.....	L. S. Purinton.....	10	1	3mois (au 30 juin '93)...	20 00
do do	C. Carpenter.....	10	2	9 do du do ..	92 25
Oromocto, Sheffield, Upper Gage- town et Swan Creek.....	J. Malone.....	10, 21, 12	6 et 3	12 do ..	320 00
Oromocto et Shirley Settlement.....	R. Brennan.....	4	1	12 do ..	20 00
Oromocto et Waasis Station.....	J. Malone.....	6	6	12 do ..	190 00
Oromocto et Woodside.....	F. Goodin.....	18	2	12 do ..	109 00
Ossekeag et Upperton.....	G. H. Barnes.....	19½	2	12 do ..	208 00
Painsec Settlement et station de chemin de fer.....	E. Babin.....	1	2	12 do ..	32 00
Passekeag et station de ch. de fer...	G. R. Campbell.....	150 vgs.	12	12 do ..	50 00
Passekeag et Sherlock.....	C. Snodgrass.....	5	1	12 do ..	32 00
Payne Settlement et Undine.....	D. Coston.....	6	1	12 do ..	20 00
Pearson's et Starkey's.....	J. H. McLeod.....	9 et 12	2	12 do ..	150 00
Peniac et station de chemin de fer.	C. T. Weade.....	½	12	3 do (du 1er jan. '94).	12 50
Pennfield Ridge et station de che- min de fer.....	G. W. McKay.....	2	6	12 do ..	75 00
Penobscuis et station de ch. de fer.	J. Gross.....	40 vgs.	T.q.r.	12 do ..	30 00
Penobscuis et Roxburgh.....	W. A. McManus.....	21	2	12 do ..	174 00
Perth Centre et station de ch. de fer	M. Larlee.....	½	12	12 do ..	50 00
Perth Centre et Riley Brook.....	W. Inman.....	72	2	12 do ..	636 20
Perth Centre et Tilly.....	D. Walker.....	17½	2	12 do ..	125 00
Petersville et Welsford.....	J. Burton.....	10	2	12 do ..	80 00
Petersville Church et South Clones.	J. Clittick, aîné.....	4	1	9 do (au 31 déc. '93)..	22 50
do do		4	1	3 do du do ..	6 00
Petit Rocher et station de ch. de fer	J. Morrison.....	1½	12	12 do ..	75 00
Pioneer et Woodstock.....	J. J. Williamson.....	25	3	3 do (au 30 juin '93)..	74 25
do	H. N. Atherton.....	25	3	9 do du do ..	222 75
Pisarinco, Pisarinco West et Spruce Lake Station.....	E. McCarthy.....	7 et 4	2 et 3	12 do ..	85 00
Pleasant Ridge et Rolling Dam Station.....	W. Goodill.....	10	2	12 do ..	70 00
Pointe du Chêne et station du che- min de fer.....	E. McDonald.....	½	* 12	12 do ..	32 00
Pollett River et stat. de ch. de fer.	T. W. Colpitts.....	100 vgs.	3	12 do ..	26 00
Port Elgin et station de ch. de fer.	G. Siddall.....	¼	12	12 do ..	40 00
Port Elgin et Spence's.....	J. H. Grant.....	17 et 15	3	12 do ..	273 00
Power's Creek et St-Amand.....	S. St. Amand.....	5	1	12 do ..	30 00
Prince of Wales et traverse du che- min de fer.....	J. Cairns.....	½	6	12 do ..	31 00
Prince William Station et station du chemin de fer.....	W. G. Hatch.....	¼	12	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
Prince William Station et station du chemin de fer.....	do	¼	12	9 do du do ..	75 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Prince William Station et York Mills.....	R. Henry.....	3	2	12 mois	59 00
Queenstown et Upper Otnabog.....	A. C. Fox	2½	3	12 do	22 00
Randolph et station de ch. de fer... Read et station de chemin de fer...	W. A. Miller... E. Read.....	1½ 2½	12 2	12 do	75 00 31 20
Renous Bridge et South Renou	W. Hogan	5½	2	12 do	66 00
Reynolds et South Nelson.....	B. Reynolds	7	2	12 do	50 00
Richibucto et station de ch. de fer... Richibucto, Weldford et station de chemin de fer.....	J. C. Vantour .. L. J. Wathen... W. R. Jamieson. D. Stewart	¼ 27 et 18 1 ¾	6 16, 24 et 12 12	12 do	75 00 901 00 100 00
River Charlo et stat. de ch. de fer... River Louison et stat. de ch. de fer... River Louison et Sunnyside..... do do	W. D. Millar... H. Millar	7 7	1 1	3 do (du 1er mai '93). 9 do (au 30 juin '93). do do	55 00 8 50 25 50
Riverside et station de ch. de fer... Robichaud et St-André de Shédiac... Rockland, Rockland Station et station de chemin de fer.....	S. Edgett..... F. A. Leger	12 17 et 6	12 1	12 do	35 00 90 00
Rockport et Sackville.....	J. Sutherland	4½ et ½	6 et 12	12 do	340 00
Rogersville et station de ch. de fer... Rogersville et Rogersville East..... Rogersville et Vienneau.....	A. Tower..... F. McCaile..... W. Cormier	16 100 vgs. 4½	1 12 1	12 do	65 00 48 00 23 74
Rolling Dam Station et station de chemin de fer..... Rosedale et Upper Woodstock..... Rothsay et station de ch. de fer... Round Hill et Speight's Corner..... Rusagomis et Waasis Station	A. Thibodeau... W. Goodill	5 1½	1 12	12 do	24 00 50 00
St. Andrews et station de ch. de fer... St-Charles et trav. de chemin de fer... Sainte-Croix et station de ch. de fer... Saint-François de Kent et Saint-Thomas de Kent.....	W. E. Hoyt	8 et 6	2	12 do	90 00
Saint-George et station de ch. de fer... Saint-Isidore et Tracadie..... Saint-Jean et boîtes aux lettres..... Saint-Jean et station de ch. de fer (C.C.P.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (C.F.I.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.).....	G. W. Sherwood A. F. Speight... A. Grass	50 vgs. 8 3	t. q. r. 2 3	12 do	25 00 25 00 40 00
St. Charles et trav. de chemin de fer... Sainte-Croix et station de ch. de fer... Saint-François de Kent et Saint-Thomas de Kent.....	R. Storr	¾	t. q. r.	12 do	75 79
Saint-George et station de ch. de fer... Saint-Isidore et Tracadie..... Saint-Jean et boîtes aux lettres..... Saint-Jean et station de ch. de fer (C.C.P.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (C.F.I.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.).....	M. J. Daigle... M. Hodd..... C. T. Goguen... R. A. Parks	2 1 4 1	2 6 1 12	12 do	30 00 45 00
Saint-Jean et station de ch. de fer (C.C.P.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (C.F.I.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.)..... Saint-Jean et Saint-Martin..... Saint-Jean et Sand Point Road..... Saint-Jean et Wells..... Saint-Jean et service de facteurs.....	P. LeBreton... D. O'Connell	11 2½	2 18	12 do	70 00 793 88
Saint-Jean et station de chemin de fer (C.C.P.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (C.F.I.)..... Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.)..... Saint-Jean et Saint-Martin..... Saint-Jean et Sand Point Road..... Saint-Jean et Wells..... Saint-Jean et service de facteurs.....	do	½	t. q. r.	12 do	758 35
Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.)..... Saint-Jean et Saint-Martin..... Saint-Jean et Sand Point Road..... Saint-Jean et Wells..... Saint-Jean et service de facteurs.....	J. Moulson... Fownes et Tabor D. Peacock..... D. O'Connell	1 30 3 19 et 11	6 6 3 1	12 do	125 00 1,500 00 40 00 95 00
Saint-Jean et service de facteurs..... Saint-Joseph et station de ch. de fer... St-Léonard Station et Van Buren, Me. Saint-Martin et Salmon River..... Saint-Martin et Wood Lake..... Saint-Norbert et West Branch..... Saint-Stephen et Calais, Me. Saint-Stephen et station de chemin de fer (C.C.P.)..... Saint-Stephen et station de chemin de fer (S.L.)..... Sackville et station de chemin de fer...	The Consolidated Electric Co. T. M. Leger .....	..... 1	..... 12	12 do (au 30 juin '93).. 12 do	200 00 70 00
Saint-Jean et service de facteurs..... Saint-Joseph et station de ch. de fer... St-Léonard Station et Van Buren, Me. Saint-Martin et Salmon River..... Saint-Martin et Wood Lake..... Saint-Norbert et West Branch..... Saint-Stephen et Calais, Me. Saint-Stephen et station de chemin de fer (C.C.P.)..... Saint-Stephen et station de chemin de fer (S.L.)..... Sackville et station de chemin de fer...	D. O. Bourgoine. G. T. Mallery... T. Hosford..... A. Gallant	1 9. 6 5	6 6 1 1	12 do	50 00 348 00 35 00 18 00
Saint-Stephen et station de chemin de fer (C.C.P.)..... Saint-Stephen et station de chemin de fer (S.L.)..... Sackville et station de chemin de fer...	Keys Bros	1	12	12 do	110 00
Saint-Stephen et station de chemin de fer (C.C.P.)..... Saint-Stephen et station de chemin de fer (S.L.)..... Sackville et station de chemin de fer...	Hardy et Bridges J. Greene..... J. J. Wheaton..	1 6 1	12 6 36	12 do et voyag. addit.. 12 do	175 22 69 00 300 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
du Nouveau-Brunswick, etc.—Fin.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Sackville et Second Westcock	E. Edgett	8	1	12 mois	48 00
Sackville et Upper Sackville	J. J. Wheaton	5	6	12 do	118 73
Sackville et Wood Point	W. Clarke	6	1	12 do	24 48
Salisbury et station de ch. de fer	G. W. Gaynor	600 vgs.	36	12 do	225 00
Salt Springs et Titusville	G. Morrison	6	2	12 do	49 00
Sargent et grande route postale	H. Sargent	1	2	12 do	20 00
Sea Side et station de ch. de fer	S. Langhlan	1	6	12 do	20 00
Shediac et station de chemin de fer	C. W. Smith	1	t. q. r.	12 do	290 20
Shediac Road et station de ch. de fer	G. Rodgerson	1	3	12 do	47 00
Shippigan et Shippigan Island	J. Goodin	12	2 1/2	12 do	60 00
South Bay et station de ch. de fer	J. R. Lowry	100 vgs.	12	12 do	30 00
South Nelson et South Nelson Road	J. Doolan	3	2	12 do	24 75
South Newbridge et Woodstock	W. Tomkins	4 1/2	2	12 do	50 00
Spruce Lake et traverse de ch. de fer	J. Robinson	1/2	6	12 do	30 00
Spruce Lake Station et station de chemin de fer	E. McCarthy	1/10	6	12 do	20 00
Stanley, Cross Creek et station de chemin de fer	T. Coughlan	6	6	12 do	156 00
Stanley et Tay Settlement	J. Miller	6	2	12 do	65 00
Starkey's et Young's Cove	D. Starkey	11	1	12 do	36 00
Stone Ridge et station de ch. de fer	L. Brewer	1/10	6	10 do (du 1er juin '93)	16 66
Summerfield et Upper Wicklow	D. Gee	3	2	12 do	35 00
Sussex et Camp militaire	D. Hatfield			Voyages spéciaux	12 00
Sussex Corner et Sussex Vale	W. Buchanan	2	6	12 mois	90 00
Sussex Vale et station de ch. de fer	R. D. Boal	1/2	30	12 do	180 00
Tapleys Mills et traverse de ch. de fer	M. Murray	1/10	2	3 do (au 30 juin '93)	8 75
do do	T. McGrath		2	9 do du do	30 00
The Range et Wiggins	W. R. Burke	2 1/2	1	12 do	16 00
Three Tree Creek et station de chemin de fer	J. McQuestion	1/2	6	12 do	15 00
Tower Hill et station de ch. de fer	J. Irons	2	2	12 do	56 00
Tracey Station et stat. de ch. de fer	D. S. Duplisea	50 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)	7 50
do do	J. Tracy	do	12	9 do du do	22 50
Tracey Station et Traceyville	A. O. Tracy	4	1	12 do	24 00
Upper Cape et station de ch. de fer	A. Raworth	3	3	12 do	39 75
Upper Keswick et station de chemin de fer	W. Estey	1/4	12	12 do	30 00
Waveig et station de chemin de fer	M. J. Greenlaw	1/10	6	12 do	60 00
Welsford et station de chemin de fer	H. W. Woods	1/8	12	12 do et voyag. addit.	115 04
Westfield Centre et voie d'évitement	R. T. Ballentine	100 vgs.	12	3 do (du 1er janv. '93)	2 50
Woodstock et station de ch. de fer	J. J. Williamson	1/2	36	3 do (au 30 juin '93, et voyages addit.)	57 72
do do	H. N. Atherton	1/8	37	9 do (du 1er juill. '93, et voyag. addit.)	173 76
do do	J. C. Winslow	1/2	12	12 do	75 00
Woodstock et boîtes aux lettres	do	1 1/2	12	2 do (au 31 août '93)	20 83
do do	do	1 1/2	12	7 do du do	90 42
Woodstock et Houlton (Me.)	F. A. Glidden	14	6	12 do	400 00
Soins des malles aux stations principales de chemin de fer	Div. personnes			12 do	370 00
				Total	\$59,188 44

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Rapport du Directeur général des Postes

DIVISION POSTALE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Nouvelle-Écosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Abercrombie et New Glasgow	R. Dunbar, aîné.	5	2	12 mois	68 00
Acadia Mines et Bass River	J. W. Davison	14	3	12 do	197 48
Acadia Mines et Londonderry Station	A. J. Gough	2 $\frac{3}{4}$	24	12 do	175 00
Advocate Harbour et Apple River	H. H. Mosher	10	6	12 do	345 00
Afton et Bayfield	M. Conner	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	100 00
Afton et Bayfield Road Railway Station	do	$\frac{1}{8}$	12	12 do	65 00
Afton et Guysboro Intervale	D. S. Ferguson	15	1	12 do	56 96
Afton Station et stat. de ch. de fer	W. McLeod	50 vgs.	3	12 do	25 00
Alba et Lower Washabuck	R. Palmer	50 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93).	187 50
do do	J. Gillies	22	3	3 do do	85 00
Alba et Whycommagh	H. A. McDougall	15	1	6 do (au 30 sept. '93).	25 50
do do	do	15	1	6 do do	45 00
Albert Bridge et Horn's Road	H. Horn	4	1	12 do	20 00
Alderney et Petit de Grat	A. McDonald	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	30 00
Alder Point et Petit Bras d'Or	C. Stubbart	6	1	3 do (au 30 sept. '93).	8 75
do do	J. H. Plant	6	1	9 do do	26 25
Alder River et grande route postale	J. D. Chisholm	$\frac{1}{4}$	12	12 do	20 00
Alton et station de chemin de fer	B. Lindsay	6	5	12 do	20 00
Amherst et Amherst Point	T. B. Stewart	4 $\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93).	16 75
Amherst et Fenwick	W. Pipes	6	1	3 do (au 30 juin '93).	8 00
Amherst et Hastings	E. Chapman	6	1	12 do	40 00
Amherst et Linden	K. Hunter	20	3	12 do	247 82
Amherst et Little River	G. A. Purdy	22 $\frac{1}{2}$	2	12 do	240 00
Amherst et station de chemin de fer	C. T. Hillson	$\frac{1}{3}$	T. q. r.	12 do	500 80
Amherst et Tidnish	W. Blair	16	3	12 do	225 00
Amherst Point et Nappan Station	I. B. Stewart	2 $\frac{1}{2}$	6	9 do (du 1er juill. '93).	93 75
Amherst Station, boîtes aux lettres et wagons-poste	C. T. Hillson	30 vgs.	36	12 do	25 00
Annapolis et Dalhousie West	J. Gormley	16	1	12 do	100 00
Annapolis et Granville Ferry	W. H. Weather- spoon	1	6	12 do	250 00
Annapolis et Liverpool	J. H. McLeod	67	6	12 do	3,495 00
Annapolis et Perrott Settlement	T. Goldsmith	9	1	12 do	55 00
Annapolis, station de chemin de fer et transport	G. S. Bishop	$\frac{1}{2}$ et 25 v.	f 24 et (t. q. r.)	12 do	175 00
Annapolis et Saw Mill Creek	R. Harris	3 $\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93).	17 50
do do	A. B. Harris	3 $\frac{1}{2}$	3	9 do do	48 75
Anthony's Line et Scotch Village	S. Cochran	2	11 a. r.	12 do	55 00
Antigonishe et Arisaig	R. McDonald and J. Gillis	7 et 10	3 et 1	12 do	187 28
Antigonishe et Beechwood	A. McDonald	6	1	11 do (du 1er mai '93).	27 50
Antigonishe et Brophy's	T. Brophy	14 $\frac{1}{2}$	2	1 do (au 30 avril '93).	11 78
do do	D. Moriarity	26 a. r.	2	11 do do	114 58
Antigonishe et Cloverville	J. McDonald	5	1	1 do (au 30 avril '93).	3 33
Antigonishe et Georgeville	R. McDonald	44 a. r.	4	12 do	398 00
Antigonishe et Lower West Arm	T. McAmis	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do	52 00
Antigonishe et station de ch. de fer	W. G. Cunning- ham	$\frac{3}{4}$	12	12 do	135 00
Antigonishe et Sherbrooke	T. J. Sears	40 et 44	3	12 do	1,119 28
Antigonishe et William's Point	D. McDonald	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Antigonishe Harbour (côté sud) et Lower Settlement, South River	J. Kiely	4 $\frac{1}{2}$	2	6 do (au 30 sept. '93).	50 00
do do	T. J. Kiely	4 $\frac{1}{2}$	2	6 do do	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Écosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					8 c.
Antigonishe Station—Boîtes aux lettres et wagons-poste.....	W. G. Cunningham	20 vgs.	12	12 mois.....	20 00
Antrim et Gay's River.....	W. Blades.	16 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93)..	56 25
do do	R. P. McQuinn.	16 a. r.	2	3 do du do	17 50
Apple River et rivière Hébert, côté ouest.....	J. O. Scott.	32	6	12 do	846 00
Arcadia et East Chebogue.....	A. Andrews	4	2	12 do	34 00
Arcadia et Lismore.....	A. McDonald.	3	3	12 do	50 00
Ardoise Hill et Newport Station.....	M. Harvey	1½ et 19 a. r.	6 et 2	12 do	135 00
Argyle et Argyle Head.....	A. J. Nickerson.	2	3	12 do	50 00
Arichat et Lennox Ferry.....	A. Martel	5	12	Saison de 1893.....	80 00
Arichat et Petit de Grat.....	A. McDonald.	3	3	12 mois.....	55 00
Arichat et Robins.....	F. W. Malzard.	1½ et 4	6	12 do	70 00
Arichat et West Arichat.....	A. McDonald.	3	6	Saison de 1893.....	100 00
Arisaig et grande route postale.....	W. Gillis.	½	12	9 mois du 1er juill. '93.	7 50
Arlington et Canning.....	R. Wood	5	2	12 do	30 00
Ashfield et Whycomagh.....	H. McDonald.	6	1	6 do (au 30 sept. '93).	12 00
do do	J. McDonald.	6	1	6 do du do	8 00
Askliton et station de chemin de fer de West Bay.....	H. A. Archibald	3	3	12 do	60 00
Aspen et Glenelg.....	J. McGrath.	4	3	12 do	42 48
Athol et Little Forks.....	G. A. Fowler.	3	3	6 do (du 1er oct. '93).	25 00
Athol et station de chemin de fer.....	E. Donkin.	1	12	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do	D. B. Scott	1	12	9 do du do	75 00
Auburn et Greenwood.....	G. W. Eaton.	6½ a. r.	1	12 do	34 00
Auburn et station de chemin de fer.....	G. O. Jacques.	½	12	12 do	70 00
Auld's Cove do do	H. McMillan.	1½	6	3 do (au 30 juin '93)..	13 75
do do do	M. Forrestall.	1½	6	9 do du do	30 00
Avondale Station et stat. de ch. de f.	A. McLean	1½	12	12 do	20 00
Avonport et Avonport Station.....	J. B. Newcomb.	1½	6	12 do	100 00
Avonport Station et stat. de ch. de f.	do	12 vgs.	12	12 do	30 00
Aylesford et Dalhousie Road.....	E. C. Foster.	26	1	6 do (et 17 jours au 17 octobre '93)..	79 20
do do	H. S. Brennan.	26	1	4 do 14 jours (au 28 février '94).	53 71
do do	R. E. Davidson.	26	1	1 do du 28 février '94.	11 41
Aylesford et Harmony.....	A. D. Nichols.	20 a. r.	1	12 do	57 00
Aylesford et Morden.....	W. J. Balcom.	22 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93)..	81 90
do do	W. Dempsey.	22 a. r.	2	3 do du do	25 00
Aylesford et stat. de chemin de fer.....	C. A. Williamson	¼	12	12 do	60 00
Baccaró et Port La Tour.....	W. P. Snow.	3	2	12 do	39 00
Baddeck et Grand Bras d'Or.....	A. Matheson.	26	3	3 do (au 30 juin '93)..	130 75
do do	D. D. McLeod.	26	3	9 do du do	324 00
Baddeck et Iona.....	D. McNeil, jeu.	15	1	12 do	92 00
Baddeck et New Campbellton.....	M. D. McInnis.	32	3	12 do	497 00
Baddeck et Upper Settlement.....	R. McLean.	14	2	12 do	63 00
Baddeck et Upper Settlement Middle River.....	W. A. Robertson	19½	2 et 1	12 do	151 88
Baddeck Bay et Plaister Mines.....	H. Fraser.	4	2	12 do	27 00
Baddeck Bay et Rear Baddeck Bay.....	D. McKenzie.	3½	1	12 do	25 00
Baddeck River, bras nord, et Forks Baddeck.....	A. McInnes.	2½	2	12 do	44 00
Baie Verte et Linden.....	S. Moore.	21½	3	3 do (au 30 juin '93)..	79 82
do do	do	21	3	9 do du do	231 21
Bailey's Brook et stat. de ch. de fer.....	A. McLean	4½	6	12 do	125 24
Baker Settlement et Greenfield.....	H. Carver.	5 et 8	3 et 1	12 do	115 00
Balmoral Mills et The Falls.....	A. McKay.	2½	3	12 do	58 00
Bank's Broad Cove et Sight Point.....	J. D. McEachen	7	1	12 do	20 00
Bank's Broad Cove et Strathlorne.....	L. McDougall.	4	1	12 do	15 00
Barney's River et Marsh.....	J. McIver.	18 a. r.	1	10 do (au 31 janv. '94).	40 83
do do	do	14	2	2 do du do	16 33

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Barney's River et stat. de ch. de fer	A. W. McKenzie	4½	6	11 mois (au 28 fév. '94)	109 89
do do	do	4½	12	1 do du do	13 16
Barney's River et Rossfield	D.R. Bannerman	4	1	12 do	18 00
Barrachois Harbour et Boisdale					
Barrachois	W. L. Nicholson	3	1	12 do	35 00
Barrachois St-Louis et Grande Anse	D. McRae	2	3	9 do (du 1er janv. '93)	22 50
Barra Glen et Iona	R. P. McNeil	4½	2	12 do	30 00
Barrington et Port Clyde	H. D. Ells	30 a. r.	6	1 do (au 30 avril '93)	25 58
do do	J. K. Hogg	30 a. r.	6	11 do du do	281 41
Barrington et Pubnico Beach	do	22	6	12 do	530 00
Barrington et Shelburne	D. Wentzel	23	6	12 do	740 00
Barrington et Yarmouth	J. Frost et Fils.	48	6	12 do	1,600 00
Barrington Passage et île du Cap au Sable	W. B. Smith	1¼	6	12 do	300 00
Barrios Beach et Big Tracadie	H. Petipas	4	3	12 do	32 00
Barry's Corner et Block House	C. Barry	5	1	5 do (au 31 août '93)	10 41
Barss' Corner et Chesley's Corner	F. W. Verge	3	6	12 do	156 48
Barss' Corner et Foster's	J. A. Delong	17 a. r.	3	12 do	117 00
Barss' Corner et South Moore's	R. H. Barrs	6	1	12 do	39 72
Barton et station de ch. de fer	J. S. McNeill	3	12	12 do	104 00
Basin River Inhabitants et Lower River Inhabitants	P. McCarthy	3	2	12 do	36 00
Battery Hill et New Gairloch	R. McLeod	8	3	12 do	120 06
Battery Hill et station de ch. de fer	D. Mackay	½	12	12 do	60 00
Baxter's Harbour et Sheffield Mills	W. E. Harris	9½	1	12 do	59 16
Bay St. Lawrence et Englishtown	T. D. Curtis	74	3	12 do	1,625 00
Bay St. Lawrence et Meat Cove	A. B. McDonald	7	3	12 do	72 00
Bayside et Shad Bay	M. Foder	3	2	12 do	40 00
Bear Cove, Chéticamp et Meteghan	G. L. Comeau	4	2	12 do	40 00
Bear River, côté ouest et Deep Brook, etc	W. Lent	5 et 6	10 et 2	12 do	150 00
Bear River, côté ouest, et Lansdowne	P.M. McClelland	4	3	12 do	73 00
Beatonville et Cap Mabou	F. Beaton	5	2	12 do	26 00
Beaulieu et St. Andrews	D. Forbes	6	1	12 do	40 00
Beaver Bank et Middle Sackville	L. L. Hamilton	13 a. r.	3 et 6	12 do	274 00
Beaver Bank et North Beaver Bank	E. Lively	8	2	12 do	75 00
Beaver Bank et station de ch. de fer	D. Hallisey	12 vgs.	12	12 do	93 00
Beaver Cove et Boisdale Chapel	D. N. McIntyre	3	3	12 do	30 00
Beaver Cove et Rear Beaver Cove	A. Gillis	3	1	12 do	20 00
Beaver Harbour et Salmon River	A. Hartling	4	2	5 do (au 31 août '93)	16 66
do do	do	4	3	7 do du do	35 00
Beaver River Corner et Cedar Lake	A. Porter	18 a. r.	1	12 do	40 00
Bedford Basin et English Corner	N. Melvin	9½	3	9 do (au 31 déc. '93)	119 25
do do	W. Haverstock	9½	3	3 do du do	37 00
Bedford Basin et stat. de ch. de fer	W. MacKenzie	100 vgs.	42	12 do	130 00
Beech Hill et Chester Basin	D. Veinot	6	1	12 do	50 00
Beechmont et North-west Arm	A. McKenzie	4	2	12 do	24 72
Belmont et De Bert Station	C. W. McDor- mand.	15 a. r.	2	12 do	104 00
Belmont et station de ch. de fer	T. Lindsay	½	12	12 do	120 00
Berwick et Buckleys	F. A. Kinsman	2	2	12 do	129 00
Berwick et Morristown	S. H. Nichols	14 a. r.	1	12 do	40 00
Berwick et station de ch. de fer	E. C. Foster	½	6	12 do	50 00
Big Bras D'Or et Black Rock	J. McDonald	2	1	12 do	15 00
Big Brook et River Dennis	H. A. Archibald	5	2	12 do	45 00
Big Glen et Enon	W. K. McVicar	6	1	12 do	30 00
Big Harbour Island et Malagawatch	M. McIntosh	3	2	12 do	25 00
Big Intervale, Cape North et Cape North	M. McLennan	4½	1	12 do	25 00
Big Intervale, Margaree et North East Branch Margaree	A. G. McDonald	13	3	12 do	129 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Big Island et Merigomishe.....	D. Cameron.....	13	2	12 mois	74 00
Big Lorraine et Sydney.....	R. Martin.....	28 et 3	3 et 2	12 do	349 00
Big Marsh et Maryvale.....	D. J. McDonald.....	3	1	12 do	16 00
Big Pond et Glengarry Valley.....	M. McNeil.....	4	1	12 do	27 50
Big Pond et Rear Ben Eoin.....	A. McDougall.....	6	1	12 do	18 48
Big Pond et Salem Road.....	H. D. Munro.....	12	2	12 do	68 00
Big Port Le Bear et Sable River.....	G. Harding.....	12	1	12 do	90 00
Grande Tracadie et plateforme de Grande Tracadie.....	A. W. Gerrior.....	12	12	do	150 00
Big Tracadie et Mattie.....	E. Coty.....	8	1	12 do	40 00
Billtown et Centreville.....	P. E. Sweet.....	3	6	9 do (du 1er juill. '93).	67 50
Birchtown et Clyde River.....	J. Gibson.....	29	3	12 do	392 00
Bishopville et Hantsport.....	R. E. Bishop.....	6	2	12 do	92 00
Black Branch et Meadowvale Station.....	H. Ross.....	4	3	12 do	97 48
Black Rock et Parrsboro.....	W. Phinney.....	6	1	12 do	65 00
Blanchard Road et New-Glasgow.....	J. J. Webster.....	14	2	6 do (au 30 sept. '93).	79 00
do do	D. F. Fraser.....	14	2	2 do (au 30 nov. '93).	23 33
do do	do	14	3	4 do du do	66 66
Blanche et Cap Negro.....	A. D. Perry.....	4	3	12 do	68 00
Blandford et Hubbard's Cove.....	J. E. Shatford.....	17	3	12 do	325 00
Blandford et Tancook Island.....	N. Chandler.....	4 3/4	1	12 do	38 00
Blockhouse et Maitland Forks.....	C. Barry.....	8 1/4	1	7 do (du 1er sept. '93).	18 66
Blockhouse et station de ch. de fer. Blomidon et Canning.....	I. Mossman.....	6	12	do	100 00
Blomidon et Lower Blomidon.....	P. Brown.....	7 3/4	6	12 do	199 04
Blomidon et Lower Blomidon.....	A. Kennedy.....	2 1/2	2	12 do	25 00
Bloomfield et Main Post Road.....	H. R. Jones.....	8	12	do	25 00
Blue Mountain et New Glasgow, Newtown, etc.....	J. Fraser.....	15 1/2, 22 1/2	6 et 3	12 do	928 00
Blue Rock et Lunenburg.....	E. J. Steverman.....	5	1	2 do (au 31 mai '93).	6 66
do do	do	5	2	4 do (au 30 sept. '93).	26 67
do do	do	5	1	6 do du do	20 00
Boisedale Barrachois et station de chemin de fer de Boisedale.....	D. McNeil.....	3	3	12 do	49 00
Boisdale Chapel et station de chemin de fer de Boisdale.....	D. N. McIntyre.....	1	6	12 do	30 00
Boulardarie et Little Bras d'Or.....	D. Broderick.....	14 et 6	2 et 3	12 do	265 00
Boulardarie et Point Clear.....	J. Munro.....	7	2	12 do	76 36
Boylston et Milford Haven Bridge.....	W. Imlay.....	12	12	do	59 00
Boylston et Ragged Head.....	J. Tory.....	5 3/4	3	3 do (au 30 juin '93).	34 21
do do	C. W. Boles.....	5 3/4	3	9 do du do	57 75
Brazil Lake et station de ch. de fer. Brenton et South Ohio.....	Mrs. M. Iram.....	4	6	12 do	40 00
Brenton et South Ohio.....	S. Pennell.....	4	1	12 do	20 00
Brickton et Lawrencetown.....	C. W. Phinney.....	3	1	12 do	25 00
Bridgetown et Dalhousie West.....	L. A. Dickie.....	28 a. r.	1	12 do	65 00
Bridgetown et Granville Ferry.....	J. H. Rhodes.....	14	3	9 do 21 jours (au 21 janv. '94).	202 08
do do	do	14	3	2 do 10 jours (du 22 janv. '94).	59 80
Bridgetown et Lawrencetown.....	L. A. Dickie.....	10 1/2 et 7 3/4	1	12 do	65 00
Bridgetown et Middleton.....	E. Poole.....	17	2	12 do	147 00
Bridgetown et Parker's Cove.....	J. F. Titus.....	21 a. r. et 27	2 et 1	12 do	144 00
Bridgetown et station de ch. de fer. Bridgeville et station de ch. de fer. Bridgewater et Mill Village.....	F. Crosskill.....	12	12	do	100 00
Bridgewater et New Canada.....	W. F. Ross.....	12	4	do (du 1er déc. '93).	25 00
Bridgewater et Pleasant River.....	B. A. Mack.....	37	3	12 do	468 00
Bridgewater et station de ch. de fer. Bridgewater et Rhode's Corner.....	A. Feindel.....	26 a. r.	1	12 do	70 00
Bridgewater et Shelburne.....	J. Whitman.....	10	3 et 2	12 do	239 00
Bridgewater et station de ch. de fer. Bridgewater et Rhode's Corner.....	A. Feindel.....	20	12	do	125 00
Bridgewater et Rhode's Corner.....	A. E. McDonnell.....	7	3	12 do	156 00
Bridgewater et Shelburne.....	J. K. Hogg.....	89, 86 et 16	6	12 do	5,725 52
Brighton et station de ch. de fer... Briley's Brook et stat. de ch. de fer.	E. Spittle.....	4	12	do	140 00
Briley's Brook et stat. de ch. de fer.	A. McKinnon.....	6	6	12 do	60 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Broad Cove et Cherry Hill	G. S. Teal	2½	1	8 mois (du 1er août '93).	10 00
Broad Cove Chapel et Glen Campbell	D. A. Campbell.	4½	1	10 do (du 1er juin '93)..	16 66
Broad Cove Mines et Loch Leven.....	J. A. McLellan.	3½	2	3 do (au 30 juin '93)..	7 50
do do	do do	3½	3	9 do du do	33 75
Broadway et McGrath's Mountain.....	J. Sutherland, a.	3½	2	10 do (du 1er juin '93).	33 33
Broadway et Thorburn	C. Weir	11	3	3 do (au 30 juin '93)..	65 72
do do	do do	13	3	9 do du do	272 76
Brookfield et Forest Glen	S. Hamilton.....	13 a. r.	2	12 do	69 00
Brookfield et Green's Creek	W. C. Kennedy.	8	2	12 do	90 00
Brookfield et Pleasant River	J. Hardy	8	3	12 do	149 00
Brookfield et station de ch. de fer.....	J. Graham.....	100 vgs.	24	12 do	150 00
Brookfield et Stewiacke Supérieure.....	J. J. Brenton	18	6	12 do	524 72
Brookland et Salt Springs	W. Gray	3	2	9 do (au 31 déc. '93)..	22 50
do do	G. Gray	3	2	3 do du do	9 00
Brooklyn et Yarmouth	J. D. Morrill	4	2	12 do	50 00
Brook Village et Centreville East.....	N. McAskill.....	5	1	12 do	20 00
Brook Village et Mull River	J. Beaton	4½	2	12 do	40 00
Brown's Mountain et Marshy-Hope	J. McDonald.....	5½	1	12 do	30 00
Brule et Denmark Road	J. R. Hogan.....	5	3	15 jours (au 15 avril '93)..	2 00
do do	do do	5	6	11 mois, 15 jours (du 16 avril '93)..	95 83
Brule Shore et Tatamagouche	R. Gass	8	1	7 do (du 1er sept. '93).	14 58
Buckfield et grande route postale.....	M. Wynott.....	1	1	12 do	11 00
Buckleys et Kentville	E. H. Fuller.....	31 a. r.	6	12 do	418 00
Burlington et Victoria Harbour.....	T. Baker	16 a. r.	1	12 do	40 06
Burntcoat et Noel	J. Murray.....	4½	3	12 do	50 00
Cain's Mountain et McKinnon's Harbour	G. McKenzie	3	1	12 do	20 00
Caledonia Corner et Malaga Gold Mines	W. Johnson	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	62 50
do do	J. W. Hardy.....	9	6	9 do du do	222 75
Caledonia Corner et West Caledonia	J. McGinty.....	3	3	12 do	85 00
Caledonia Corner et Whiteburn Mines	W. McGuire.....	6½	3	12 do	74 00
Cambridge Station et Condon Settlement	J. Caldwell.....	10½	a. r. 1	12 do	55 00
Cambridge Station et station de chemin de fer	J. P. Neily.....	50 vgs.	12	12 do	40 00
Camden et Truro	E. Logan.....	9	2	12 do	115 00
Cameron Settlement et Pictou Road	D. M. Cameron.	2½ et 22	2 et 1	6 do (au 30 sept. '93)	44 50
Cameron Settlement et Pictou Road	do	a. r. 11	3	6 do du do et arrérages..	116 39
Campbell's Mountain et Whycomagh	J. McAskill.....	7	1	12 do	28 00
Canaan et Kentville	J. B. DeWolf.....	6	6	12 do	173 00
Canaan et Tusket	A. J. Lent.....	26 a. r.	1	12 do	69 00
Canaan Road et Tremont	F. A. Gates.....	1½	1	1 do (du 1er mars '94)	2 50
Canada Creek et Waterville	W. B. Thomas.....	9½	2	12 do	65 00
Cannes et Rivière Bourgeoise	C. Sampson.....	22	3	5 do (au 31 août '93).	22 75
do do	J. Delorey.....	3	3	1 do (du 1er mars '94)	5 00
Cannes et North Medford	F. G. West.....	4	1	12 do	20 00
Canning et station de ch. de fer.....	J. E. Hennigar.	100 vgs.	24	12 do	75 00
Canning et Scott's Bay	W. H. Jess.....	16	3	12 do	176 00
Canoe Lake et Gaberouse	A. Munro	4	1	12 do	20 06
Canso et Guysboro'	G. W. Scott.....	34	6	12 do	1,600 06
Cap Dauphin et New Campbellton.....	D. McDermid.....	4	1	12 do	25 00
Cap George et Georgeville	L. McIsaac.....	20 a. r.	1	3 do (au 30 juin '93).	10 00
do do	A. McIsaac.....	20 a. r.	1	9 do du do	39 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					§ c.
Cap John et Pictou.....	A. McLeod.....	24½	2	1 mois(du 1er mars '94)	13 33
Cap John et River John.....	W. Gammon.....	24 a.r.	3	12 do	149 00
Cap Mabou et North Cape Mabou.....	F. Beaton.....	3	2	12 do	26 00
Cap Negro Island et Purgatory Point.....	E. S. Perry.....	3	2	12 do	60 00
Cap North et Dingwall.....	J. McPherson.....	4½	2	12 do	38 00
Cap Sable Island et Clark's Harbour.....	J. K. Hogg.....	20 a.r.	6	6 do (au 30 sept. '93)	190 00
Cap Sable Island et Clark's Harbour.....	R. W. Stephens.....	20 a.r.	6	6 do du do	167 50
Cariboo Gold Mines et Upper Musquodoboit.....	A. Burnett.....	8	3	12 do	156 00
Cariboo Island et Lower Cariboo.....	F. McLean.....	3½	2	12 do	40 00
Cariboo et Pictou.....	Noonan et Davies.....			1 voyage spécial	5 00
Carrigan et Cross Roads Ohio.....	D. Carrigan.....	5	2	12 mois	46 80
Carrill's Corner et Elmsdale.....	J. Carroll.....	19½ a.r.	2	12 do	64 00
Catalone et Catalone Gut.....	A. McDougall.....	4½	1	12 do	30 84
Catalone et Catalone Road.....	N. McDonald.....	3	3	12 do	16 00
Catalone et Little Lorraine.....	D. McDonald.....	3 et 1	8 et 4	12 do	124 00
Catalone et New Boston.....	A. McDonald.....	4½	2	12 do	36 80
Centennial et Long Point.....	do	4	3	11 do (du 1er mai '93)	41 25
Central Clarence et Mount Rose.....	C. Grant.....	3	2	12 do	30 00
Centredale et Hopewell.....	J. H. Grant.....	8½	2	12 do	62 57
Centreville et Hall's Harbour.....	S. E. Roscoe.....	11, 9 et 18	1	3 do (au 30 juin '93)	23 50
do do.....	R. Thorpe.....	9, 7½ et 14	1	9 do du do	77 25
Centreville et station de ch. de fer.....	R. S. Thorpe.....	½	12	8 do (au 30 nov. '93)	33 33
do do.....	do	½	18	4 do du do	25 00
Chance Harbour et Pictou Landing.....	S. Fraser.....	4	1	12 do	26 00
Chapman Settlement et Head of Anherst.....	L. Green.....	6	1	12 do	36 00
Chabogue Point et Yarmouth.....	W. Cain.....	12 a.r.	3	12 do	110 00
Chelsea et Pleasant River.....	H. Dexter.....	9	1	12 do	60 00
Cherryfield et station de ch. de fer.....	G. F. Acker.....	½	1	12 do	15 00
Chesley's Corner et Hemford.....	E. Woodworth.....	7	1	12 do	30 00
Chesley's Corner et Meisner's.....	G. Lohnes.....	5	2	12 do	75 00
Chesley's Corner et station de chemin de fer de New-Germany.....	J. H. McClelland.....	½	6	7 do (au 31 oct. '93)	33 25
Chesley's Corner et station de ch. de fer de New-Germany.....	do	½	12	5 do du do	37 50
Chesley's Corner et Veinot.....	E. Lohnes.....	5	1	12 do	26 00
Chester et Kentville.....	J. L. Bishop.....	46	2	12 do	650 00
Chester et Windsor.....	J. E. Millett.....	35	2	3 do (au 30 juin '93)	92 25
do do.....	J. Webber.....	35	2	9 do du do	276 75
Cheverie et Kennetcook.....	L. Sandford.....	8	1	12 do	38 00
Cheverie et Newport.....	J. H. Armstrong.....	17	6	12 do	465 00
Cheverie et Walton.....	K. M. Wilcox.....	12	3	12 do	155 00
Chignecto et Maccan.....	M. B. Harrison.....	3½	3	12 do	140 00
Chimney Corner et Dunvegan.....	L. M. McPherson.....	7	1	12 do	28 00
Chipman's Brook et Lakevale.....	C. N. Porter.....	18 a.r.	2	12 do	80 00
Chipman's Corner et Kentville.....	E. H. Fuller.....	2½	6	12 do	100 00
Christmas Island et East Bay.....	J. McDonald.....	31	3	12 do	624 00
Christmas Island et Grand Narrows, South.....	J. McDougall.....	2½	12	15 jours (au 15 avril '93)	3 12
do do.....	do	2½	12	11 mois et 15 jours (du 16 avril '93)	143 75
Church Point et station de ch. de fer.....	V. Thibodeau.....	2½	12	12 do	150 00
Churchville et Mountville.....	J. McMillan.....	3	1	12 do	23 00
Churchville et New Glasgow.....	J. R. McMillan.....	6	3	12 do	78 00
Claremont et River Philip.....	D. Fraser.....	4	2	12 do	46 00
Clarks Harbour et The Hawk.....	M. Atwood.....	3½	6	12 do	60 00
Clarks Road et Louisburg.....	D. Johnson.....	4½	1	12 do	34 00
Clementsport et Clementsvale.....	G. G. Hicks.....	4	3	12 do	70 00
Clementsport et station de ch. de f.....	E. P. Roop.....	½	12	12 do	90 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cleveland et Glendale.....	A. Boyd.....	12	3	2 mois (au 31 mai '93) ..	38 33
Cloverdale et Middle Stewiacke ..	W. W. Winton.....	7	2	12 do ..	80 00
Clyde River et Upper Clyde River ..	J. K. Hogg.....	25	1	6 do (au 30 sept. '93) ..	49 00
do do ..	J. H. McKay.....	25	1	6 do du do ..	45 50
Cogmagun River et Kennetcook.....	J. Reynolds.....	5	1	12 do ..	13 00
Coldbrook Station et station de chemin de fer.....	N. Porter.....	60 vgs.	12	12 do ..	32 00
Coldstream et Gays River.....	G. A. Cochran.....	5	1	12 do ..	26 00
College Grant et Collegeville.....	T. J. Sears.....	3	2	12 do ..	50 00
Collegeville et Lochaber.....	do ..	1½	3	12 do ..	50 00
Collingwood Corner et Farmington ..	M. Chapman.....	12½ a. r.	3	12 do ..	150 00
Collingwood Corner et Jackson.....	do ..	6½	3	12 do ..	180 00
Collingwood Corner et River Philip Station.....	do ..	5	6	3 do (au 30 juin '93) ..	45 00
Collingwood Corner et Oxford Junction Station.....	do ..	6	6	9 do (du 1er juill. '93) ..	162 00
Comeau's Hill et East Chebogue.....	N. Kinney.....	8	1	12 do ..	50 00
Comeauville et station de ch. de fer.	F. A. Comeau.....	2½	12	12 do ..	119 00
Concession et Railway Station.....	J. L. Boudreau.....	2	3	12 do ..	38 00
Conn's Mills et Pugwash River.....	D. H. Fraser.....	3	3	4 do 27 jrs (du 4 nov. '93) ..	32 60
Conn's Mills et station de ch. de fer	A. Conn.....	5	6	12 do ..	35 00
Conquerall Bank et Conquerall Mills.....	A. Snyder.....	5	1	12 do ..	40 00
Cook's Brook et Little River Musquodoboit.....	R. Cook.....	6	3	12 do ..	76 00
Corberrie et Weymouth Bridge.....	W. Weaver.....	14	2	12 do ..	190 00
Cow Bay et Mira Gut.....	J. Andrews.....	25 a. r.	1	12 do ..	75 00
Cow Bay et Sydney.....	J. O'Callaghan.....	22½	6	12 do ..	580 40
Coxheath et Sydney.....	R. Martin.....	3	3	3 do (au 30 juin '93) ..	6 25
do do ..	do ..	3	2	9 do du do ..	30 00
Cranton Section et Frizzleton.....	J. F. Phillips.....	3½	3	6 do (au 30 sept. '93) ..	13 88
do do ..	P. Burton.....	3½	3	6 do du do ..	11 00
Cross Roads, Leitche's Creek et Leitche's Creek.....	D. Johnson.....	3	3	12 do ..	45 00
Cross Roads, Leitche's Creek et North West Arm.....	A. D. Clark.....	1	6	12 do ..	40 00
Cross Roads, Leitche's Creek et station de chemin de fer.....	do ..	½	6	12 do ..	30 00
Cross Roads, Ohio et Ireland.....	P. W. Murphy.....	5	2	12 do ..	50 00
Cross Roads, Ohio et James River Station.....	H. A. McDougall.....	10	6	12 do ..	296 00
Crousetown et Pont de la Petite Rivière.....	S. Hilton.....	3	1	12 do ..	20 00
Culloden et Digby.....	C. E. Turnbull.....	17 a. r.	1	12 do ..	64 00
Cummings Mountain et Sunnybrae ..	W. McDougall.....	3	1	12 do ..	16 00
Dalhousie Road et Lakeview.....	W. Franey.....	5	1	12 do ..	30 00
Dalhousie Road et Springfield.....	J. Langille.....	18	1	12 do ..	70 00
Dalhousie Settlement et Scotsburn Station.....	H. McKay.....	12½	3	12 do ..	158 60
Dartmouth et Halifax.....	J. E. Leadley.....	1½	19	12 do ..	225 00
Dartmouth et Montague Gold Mines.....	F. W. Cooper.....	7	3	12 do ..	120 00
Dartmouth et South East Passage.....	J. A. Shiers.....	6	1	12 do ..	52 00
Dartmouth et West Chezzetcook.....	W. H. Isnor.....	48 a. r.	1	12 do ..	128 00
Dean et Shubénacadie.....	T. Cox.....	36	6	12 do ..	1,100 00
Debert Station et Folly Mountain ..	R. English.....	17½ a. r.	3	12 do ..	285 36
Debert Station et Masstown.....	E. G. Fraser.....	4	3	12 do ..	62 00
Deep Brook et station de ch. de fer	J. R. Vroom.....	½	12	12 do ..	60 00
Delap's Cove et Granville Ferry.....	W. Hardy.....	12	1	12 do ..	48 00
Denmark Road et stat. de ch. de fer.	J. W. McLeod.....	½	6	12 do ..	15 00
Denmark Road et Truro.....	D. McKenzie.....	33	3	12 do ..	550 00
Dennistown et Judique.....	A. Gillis.....	7½	1	12 do ..	30 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Descouse et Lennox Ferry.....	N. McDonald.....	3	6	12 mois	266 00
Descouse Bay et Rocky Bay.....	C. Doyle.....	6	2	12 do	50 00
Devon et Goffs.....	T. Cox.....	5½	1	12 do	35 00
Digby et station de chemin de fer..	G. A. Robinson..	200 vgs.	12	12 do	100 00
Digby et Thornville.....	J. W. Mussels.....	8	2	12 do	49 00
Digby et Westport.....	G. et F. Stailing..	43	6	12 do	1,199 00
Digby Wharf et station de ch. de fer	G. A. Robinson..	¼	12	12 do	125 00
Doherty Creek et Hartford.....	R. S. Reid.....	3	3	12 do	48 00
Doherty Creek et Pugwash Junction Station.....	W. K. Piers.....	½	3	12 do	18 48
Dover East et Peggy's Cove.....	W. Baker.....	4	2	12 do	60 00
Dufferin Mines et Salmon River....	A. Gallagher.....	3½	3	12 do	60 00
Dunmaglass et Mc Ara's Brook.....	A. McGillivray..	3	3	12 do	50 00
Dunmore et McPherson's.....	D. McGillivray..	1½	2	11 do (du 1er mai '93).	13 75
Earltown et West Earltown.....	J. McKay.....	4	2	12 do	40 00
East Bay et McAdams Lake.....	J. McEachern..	6½	2	12 do	48 00
East Chezzetcook et Head of Chezzetcook.....	J. Smith.....	3	1	12 do	25 00
Eastern Harbour et Little River Chéticamp.....	L. Chiasson.....	2½	2	12 do	35 00
Eastern Harbour et Pleasant Bay....	E. Poirier.....	24½	1	12 do	139 00
Eastern Harbour et Port Hastings, etc.....	H. A. Archibald	101, 60			
East Jeddore et Jeddore Oyster Ponds.....	D. Mitchell.....	et 18 3½	6	12 do	7,475 88
East Mapleton et East Southampton.....	W. F. Lewis.....	6	2	12 do	65 00
East Margaree et grande route post.	D. McInnes.....	2	6	12 do	104 00
East Mines Station et Folly Village.....	D. L. Urquhart..	4½	12	12 do	65 00
East Mines Station et station de chemin de fer.....	C. Morrison.....	65 vgs.	12	12 do	70 00
East Mountain et Valley Station....	G. E. Johnson..	2	2	12 do	40 00
East River, St. Mary's et Green's Brook.....	M. Green.....	5½	1	12 do	20 00
East Side Pubnico Harbour et Forbes' Point.....	J. McComiskey..	10½	3	12 do	183 00
East Side Ragged Island et Walls' Corner.....	W. P. Hupman..	3	2	12 do	75 00
East Southampton et station de chemin de fer.....	W. F. Lewis.....	½	12	12 do	60 00
East Southampton et South Brook.....	do.....	5 ½	2	12 do	36 00
Eastville et Upper Stewiacke.....	S. Ellis.....	18½ a. r.	6	12 do	400 00
East Wentworth et Wentworth Station.....	J. Barclay.....	5	3	12 do	90 00
Economy Point et grand. route post.	J. F. Vance.....	1	6	12 do	80 00
Eel Cove et grande route postale... do do	M. McLeod.....		2	7 do (au 31 oct. '93).	5 83
do do do do	do.....		3	5 do do do	5 83
Eel Creek et Linden..... do do	K. Hunter.....	9 a. r. et 15½ a. r.	4	4 do (au 31 juill. '93).	41 77
do do do do	do.....		3	8 do do do	72 08
Ellershous et Newport.....	W. M. Forrest..	6	2	12 do	71 00
Ellershous et station de ch. de fer.	J. McDonald.....	50 vgs.	24	12 do	75 00
Elmsdale et Nine Mile River.....	J. Urquhart.....	8	1	12 do	44 80
Elmsdale et station de chem. de fer do do	E. Thompson...	80 vgs.	12	11 do (du 28 fév. '94).	66 00
do do do do	J. D. Scott.....	80 vgs.	12	1 do do do	6 00
Emerald et Main Post Road.....	M. J. Tompkins..	3½	2	12 do	20 00
Enfield et Oldham.....	G. H. Dowell....	3	6	12 do	100 00
Enfield et station de chemin de fer. do do	H. F. Donaldson	20 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93).	12 50
do do do do	do.....	80 vgs.	18	9 do do do	56 25
Enfield et Renfrew.....	G. H. Dowell....	7	1	12 do	50 00
Erinville et Roman Valley.....	P. E. Farrell.....	7	1	12 do	20 80
Essex et Port-Hastings.....	Mrs. C. McNeil..	12	1	12 do	60 00
Estmere et Orangedale.....	H. A. Archibald	12	3	15 jrs (au 15 avril '93).	6 87

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Estmere et Boom Platform	H. A. Archibald	8 $\frac{1}{2}$	3	11 mois et 15 jours (du 16 avril '93)	95 83
Eureka et station de ch. de fer	H. Grant	$\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$	12	12 do (et arrérages)	133 33
Fairview Station et station de chemin de fer de Rockingham	E. McDonald	1	3	12 do	65 00
Falkland et Herring Cove	T. Hayes	3	2	12 do	45 00
Falmouth Station et station de chemin de fer	W. Armstrong	12 vgs.	12	12 do	47 00
Falmouth Station et Upper Falmouth	L. Aker	10 a.r.	3	12 do	116 00
Fauxbourg et Lunenburg	E. J. Steverman	6 $\frac{1}{2}$	1	12 do	65 00
Felts South et La Have Cross Roads	W. Moeser	7	1	3 do (du 1er janv. '94)	7 50
Fenwick et Nappan Station	C. Ripley	3 $\frac{1}{2}$	3	9 do (du 1er juill. '93)	48 75
Fifteen Mile Stream et Trafalgar	J. Nelson	16	2	12 do	200 00
Fisherman's Harbour et Port Beckerton	A. Beiswanger	3	1	12 do	20 00
Fletcher Station et Wellington Station	E. Largie	3 $\frac{3}{4}$	6	12 do	75 00
Folly Lake et station de ch. de fer.	N. McPherson	100 vgs.	12	12 do	49 00
Forest Glen et Kingross	Peter Stewart (Angus)	3	1	10 do (du 1er juin '93)	8 33
Forties Settlement et New Ross	A. M. Ross	5	2	12 do	90 00
Fort Lawrence et stat. de ch. de fer.	C. E. Baker	$\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Fort Lawrence et Upper Fort Lawrence	M. Chapman	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00
Fort Louisbourg et Louisbourg	M. Pope	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
Fosters et Newburn	J. Veinot	5	1	12 do	39 00
Fouchie et Gaberouse	W. McDonald	12	3	12 do	240 00
Fouchie et Grande Rivière	D. McLeod	30	3	12 do	448 00
Four Mile Brook et Six Mile Brook	J. D. McKay	2	3	12 do	59 00
Fox Harbour et Pugwash	F. Tuttle	11 $\frac{1}{2}$	3	12 do	135 00
Framboise et North Framboise	L. McQuien	5	1	12 do	15 96
Frasers Grant et Heatherston	A. McDougall	5	1	12 do	46 00
Frasers Grant et New France	I. Perault	1 $\frac{1}{2}$	1	12 do	12 00
French River et McGrath's Mountain	D. Cameron	6	2	2 do (au 31 mai '93)	8 83
Frenchvale et North West Arm	B. Gouthro	7	1	12 do	27 00
Frizzleton et Marsh Brook	J. McLeod	4	3	12 do	35 00
Gaberouse et Gaberouse Barrachois	T. Bagnell	1 $\frac{1}{2}$	2	12 do	42 00
Gaberouse et Gull Cove	A. Hardy	4	1	12 do	30 00
Gaberouse et Sydney	R. Martin	28	3	12 do	370 36
Gaspereaux et Gaspereaux	R. Westcott	19 a.r.	1	12 do	63 00
Gaspereaux et Newtonville	do	4	1	12 do	20 00
Gaspereaux et Wolfville	R. Forsyth	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	97 00
Georges River et Georges River Station	L. Day			Voyages spéciaux	2 00
Georges River et Petit Bras D'or	do	5	1	3 mois (au 30 juin '93)	8 00
Georges River Station et Long Island Main	N. A. Handly	2 $\frac{1}{2}$	2	9 do (du 1er juill. '93)	37 50
Georges River Station et station de chemin de fer	W. Almond	80 vgs.	3	9 do (du 1er juill. '93)	18 88
Georges River Station et Scotch Lake	D. McKinnon	3 $\frac{1}{2}$	2	9 do (du 1er juill. '93)	35 50
Georges River et Glebe Road	A. McInnes	15 a.r.	1	12 do	35 00
Gilbert Cove et station de ch. de fer	T. M. Kinney	3 $\frac{1}{4}$	12	12 do	136 00
Gilbert Mountain et Halfway River Station	G. Rector	8	1	12 do	75 00
Gillanders Mountain et Middle River	C. McLennan	4	1	12 do	19 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Glasgow et Shunacadie.....	S. McKinnon ..	4	2	12 mois	35 00
Glassburn et grande route postale..	R. D. Chisholm	3	2	12 do	24 00
Glen Bard et station de ch. de fer..	J. McLean.....	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Glendale et Mabou.....	A. Boyd.....	22	2	12 do	393 00
Glendyer et Mabou.....	W. McDonald..	3	6	12 do	74 00
Glengarry et Port-Hood.....	J. McDonnell..	8	1	12 do	39 00
Glengarry Station et Pleasant Valley	R. Fraser.....	28 $\frac{1}{2}$ a.r.	3	12 do	205 80
Glengarry Station et station de chemin de fer.	D. Graham.....	100 vgs.	12	12 do	50 00
Glen Margaret et Tête de la Baie Sainte-Marguerite	G. Dauphinee ..	12	6	12 do	440 00
Glen Margaret et Peggy's Cove.....	J. Miller.....	9	6	12 do	278 00
Goffs et Waverly.....	M. D. Goff.....	11	1	12 do	52 00
Goldenville et Sherbrooke.....	M. McGrath.....	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	65 00
Gore et Maitland.....	M. Tucker.....	20	3	12 do	405 00
Gore et Mount Uniacke.....	J. Thompson....	27	3	3 do (au 30 juin '93)..	87 50
do do	B. C. Crowe....	27	3	9 do du do	341 25
Gore et Newport.....	J. W. Cochran..	41 a.r.	3	7 do 21 jours (au 21 nov. '93).....	210 09
do	W. J. Harvey..	41 a.r.	3	4 do 9 jours (au 22 nov. '93).....	117 51
Gore et Shubénacadie (via Blois Road.)	A. Densmore....	45 a.r.	1	12 do	133 44
Gore et Shubénacadie (via North Salem.)	do	42 a.r.	1	12 do	127 00
Goshen et North End Lochaber.....	A. Manson.....	7	3	12 do	122 14
Graham's Siding et stat. de ch. de fer.	T. A. Brenton....	150 vgs.	6	12 do	30 00
Grand Anse et Grandique Ferry.....	A. McPherson....	3	6	12 do	80 00
Grandique Ferry et Lennox Ferry.....	G. M. Shaw.....	$\frac{3}{4}$	6	12 do	600 00
Grandique Ferry et West Arichat.....	A. McDonald....	10	6	12 do	480 00
Grand Lake Station et station de chemin de fer	G. Nichols.....	300 vgs.	12	12 do	35 00
Grand Narrows Rear et Iona.....	M. A. McDonald..	5	1	6 do (au 30 sept. '93)..	20 00
do do	A. McDonald....	5	1	6 do du do	22 50
Grand Narrows South et station de chemin de fer	E. A. McNeil....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	35 00
Grand Pré et Long Island.....	A. Fullerton....	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	80 00
Grand Pré et station de ch. de fer.	A. Borden.....	12	12	12 do	100 00
Grand River et Grand River Falls	A. McKillop....	4 $\frac{1}{2}$	1	6 do (du 1er oct. '93)..	12 50
Grand River et St. Peters.....	A. Morrison....	17	6	12 do	399 00
Granton et Westville.....	J. R. Crockett..	7	2	12 do	83 24
Granville Ferry et Victoria Beach.	W. A. Piggott..	17	6	12 do	367 08
Great Village et Londonderry Station	A. S. Kent.....	4	12	12 do	300 00
Great Village et Lower Five Islands.....	J. W. Broderick	29 $\frac{1}{2}$	6	12 do	899 00
Greenfield et Middlefield.....	J. E. Tibert.....	5	2	12 do	47 00
Greenfield et Valley Station.....	R. McKenzie....	5 $\frac{1}{4}$	2	3 do (au 30 juin '93)..	13 12
do do	do	5 $\frac{1}{4}$	2	9 do du do	52 50
Green Harbour et grande route post.	A. E. Enslow, jr.	2	3	12 do	52 00
Green Hill et Westville.....	J. R. McLean....	6	3	12 do	90 00
Greenville et Lower Greenville.....	H. G. Purdy....	3 $\frac{1}{2}$	1	12 do	20 00
Greenville et Westchester.....	S. A. Purdy....	16 a.r.	2	12 do	110 00
Greenville Station et Henderson Settlement	W. R. Henderson	5	3	12 do	68 00
Greenville Station et Middleboro'	J. S. Mitchell..	10	3	12 do	99 68
Greenville Station et North Greenville.....	G. Rushton.....	5	1	9 do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do	W. Embrie.....	6	2	3 do du do	19 50
Greenville Station et station de chemin de fer	J. S. Forshner..	50 vgs.	12	12 do	72 00
Grindstone Island, House Harbour et Etang du Nord.....	J. Patton.....	4 et 2	1	12 do (et arrérages)...	94 00
Grosses Coques et stat. de ch. de fer.	A. C. Melançon.	4	12	12 do	285 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Grosvenor et station de ch. de fer.	M. O'Neill.....	5	3	12	mois	100 00
Gunning Cove et McNutts Island.	S. H. Perry.....	3½	1	12	do	20 00
Guysboro' et Heatherton.	D. D. Harrington	26	6	12	do	1,378 00
Guysboro' et Salmon River Lake Settlement.	E. H. Carritt...	13	3	12	do	160 00
Hainsville et North Range Corner.	W. H. Hains...	4½	2	3	do (au 30 juin '93.)	17 50
Half Island Cove et White Head.	R. Diggdon.....	11	6	12	do	324 00
Halfway River Station et Harrison Settlement	J. Harrison.....	7	2	12	do	94 00
Halfway River Station et station de chemin de fer	C. E. Davison...	5	12	12	do	100 00
Halifax et embranch. du B. P.	G. J. Kline.....	1	18	1	do (du 1er mars '94)	20 83
Halifax et Lower Prospect.	G. H. Slaunwhite	22½	1	12	do	84 00
Halifax et Mahone Bay	G. Blair.....	62	6	12	do	3,100 00
Halifax et Prospect.	J. Walsh.....	21	2	12	do	125 00
Halifax et station de ch. de fer	E. Fishwick	1½	T. q. r.	12	do	1,000 00
Halifax et Sambro.	J. Smith, jeune.	21½	2	12	do	110 00
Halifax et West River, Sheet Harbour	H. W. Quinn...	80	3	12	do	1,387 60
Halifax et quai	S. Cunard et Cie				Saison de 1893-94.	410 00
do do	Div. personnes.				Voyages spéciaux..	6 90
Halifax, service des tramways.	N. S. Power Co., Limited				12 mois	180 00
Hansford et Main's Road.	J. Duncan.....	2½	2	12	do	36 00
Hantsport et Lockhartville.	B. Nason.....	3	3	12	do	74 00
Hantsport et station de ch. de fer.	S. H. Mitchner..	17½	24	12	do	68 00
Harbour au Bouche et st. de ch. de fer	V. Levangie....	2	12	6	do (au 30 sept. '93).	39 00
do do		2½	12	6	do du do	85 02
Harbourville et station chemin de fer de Berwick	G. Collins.....	11¾	2	12	do	100 00
Harmony Mills et Westfield.	R. Johnson.....	4	1	12	do	25 00
Hay Cove et Loch Lomond.	M. McKenzie....	12	3	12	do	150 00
Hay River et Mount Young.	A. S. McKimmon	1½	2	12	do	30 00
Hazel Hill et Little Dover	P. Sampson....	4	1	12	do	20 00
Head of Indian Harbour Lake et Sherbrooke.	J. S. Cameron...	41 a. r.	3	12	do	224 64
Head of Jeddore et West Jeddore.	J. A. Blakeney.	6	3	12	do	112 48
Head of River Hebert et River Hebert	B. Baird.....	5	3	12	do	120 00
Head of South River Lake et Salmon River Lake Settlement.	R. Flynn.....	15	1	9	do (au 31 déc. '93).	33 00
do do	P. Kenny.....	15	1	3	do du do	8 75
Head of Tatamagouche Bay et Tatamagouche	W. Dobson.....	5	3	12	do	130 00
Head of Tatamagouche Bay et West Tatamagouche	G. Slade.....	3	1	12	do	15 00
Head of Wallace Bay, North Side, et Pugwash Junction Station.	M. K. Dotten...	5	3	12	do	100 00
Heathbell et Scotsburn Station.	D. Cameron.....	3	3	12	do	75 00
Heatherton et station de ch. de fer.	C. Landry.....	½	12	3	do (au 30 juin '93).	20 00
do do	D. D. Harrington	¾	12	9	do du do	37 11
Heatherton et Summerside.	D. Brondrot...	3	1	12	do	27 72
Hebron et station de ch. de fer.	G. F. Moses....	¼	12	3	do (au 30 juin '93).	8 50
do do	do	¼	12	9	do du do	56 25
Hectanooga et station de ch. de fer.	E. E. Archibald.	50 vgs.	12	9	do (au 31 déc. '93).	30 00
do do	J. A. Blackadar.	50 vgs.	12	3	do du do	10 00
Hemford et Pleasant River.	H. Dexter.....	7	1	12	do	32 00
Hillaton et station de ch. de fer.	H. Stairs.....	500 vgs.	12	9	do (au 31 déc. '93).	30 00
do do	J. Percy.....	500 vgs.	24	3	do du do	15 60
Hill Grove et North Range Corner.	W. H. Hains...	4½	3	9	do (du 1er juill. '93)	75 00
Homeville et South Head Cow Bay.	H. Spencer.....	9	1	12	do	57 84
Hopewell et Melrose.	H. E. Stewart...	32½ et 14½	6 et 3	8	do (au 30 nov. '93).	520 64

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Hopewell et station de ch. de fer.	E. McLean	1	12	12 mois	49 00
Hopewell et Trafalgar	J. H. Grant	16½ et 2½	2 et 1	12 do (moins l'amende)	195 40
Horton Landing et station de chemin de fer	F. G. Curry	½	12	6 do (au 30 sept. '93)	45 00
do do	do	½	12	6 do du do	49 92
Indian Point et Mahone Bay.	J. Ernst	5	1	12 do	30 00
Inglesville et Lawrencetown.	H. Daniels.	7	1	12 do	69 00
Iona et station de ch. de fer	R. A. McNeill.	½	12	12 do	50 00
Iron Ore et Sunnybrae.	J. McDonald.	4	1	12 do	26 00
Iron Rock et station de ch. de fer.	J. G. Fraser	½	12	4 do (du 31 déc. '93)	13 33
Isaac's Harbour et station de chemin de fer d'Antigonishe	C. Grant.	50	6	12 do	1,975 00
Isaac's Harbour et Isaac's Harbour, East Side.	S. McMillan	3	12	12 do	124 00
Isaac's Harbour, East Side, et New Harbour.	A. McDonald.	12	1	12 do	74 88
Jacksonville et North Sydney.	J. B. Jackson.	3½	6	12 do	100 00
James River et James River Station.	I. I. Chisholm.	3	2	12 do	50 00
James River Station et Morvan.	J. A. McDonald	9	3	12 do	170 00
James River Station et station de chemin de fer.	J. McDonald.	100 vgs.	12	12 do	72 00
Jamesville et McKinnon's Harbour	M. McDonald.	2	3	12 do	39 00
Jauvrin's Harbour et West Arichat.	P. Dorey.	7	2	12 do	100 00
Joggins Bridge et station de chemin de fer de Smith's Cove	W. H. Randall.	¾	12	12 do (et arrérages)	111 23
Joggins Mines et Lower Cove	P. P. Burke	3	6	12 do	199 00
Joggins Mines et station de ch. de f.	F. E. Burke.	¾	12	12 do	94 00
Jackson's Crossing et station de chemin de fer.	G. Riese.	¼	12	12 do	50 00
Jordan Bay et Shelburne	W. G. Swinesburg	5 et 17 a. r.	6 et 3	4 do (au 31 juill. '93)	68 25
do do	E. D. Hogg.	5 et 17 a. r.	6 et 3	8 do du do	126 00
Jordan Branch et Shelburne	W. G. Swinesburg	3½	3	8 do (du 1er août '93)	26 66
Judique et Upper South-west Mabou	E. McDonald.	11	1	12 do	50 00
Kempt et New Grafton.	J. C. Wilson	3½	1	12 do	22 48
Kempt Head et Upper Kempt Head	M. McKenzie.	3	2	12 do	42 00
Kennetcook Corner et Noel.	J. Murray	20 a. r.	2	12 do	80 00
Kennington Cove et Louisburg.	J. McLean.	6	1	12 do	25 00
Kentville et station de ch. de fer.	E. E. Eaton.	200 vgs.	36	12 do (et arrérages)	231 25
Kerrowgare et Low Moor.	J. McDonald.	4	1	12 do	20 00
Kerrowgare et Sunnybrae.	D. K. McDonald	4	2	12 do	46 00
Kewstoke et Whycoomagh	A. McQuien	7½	1	12 do	45 00
Kingsburg et Lunenburg.	E. Steverman	31 a. r.	1	12 do	340 52
Kingsport et Medford.	W. West.	1½	3	12 do	40 00
Kingsport et station de ch. de fer.	A. G. Donald.	100 vgs.	24	12 do	60 00
Kingston Station et Melvern Square	T. Walker.	2½	6	12 do	90 00
Kingston Station et North Kingston	T. H. Walker.	9 a. r. et 15 a. r.	1	9 do (du 1er juill. '93)	58 50
Kingston Station et station de chemin de fer.	A. C. Vanbuskirk	100 vgs.	12	12 do	50 00
Kingston Station et Rhodes.	T. Walker	15 a. r.	1	3 do (au 30 juin '93)	19 50
Kingston Station et Tremont	A. C. Vanbuskirk	16 a. r.	2	6 do (au 30 sept. '93)	62 50
do do	F. A. Gates	16 a. r.	2	6 do du do	52 00

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Kolbeck et Oxford.....	T. R. Smith.....	16 a. r.	1	9 mois (au 31 déc. '93).	39 00
do	D. Mulvoy.....	16 a. r.	1	3 do du do ..	11 75
La Have Island et West Dublin....	J. Remby	5	1	12 do	85 00
Lake Ainslie, South Side, et Lewis Mountain	N. Martin	4	1	12 do	16 00
Lake Ainslie, South Side, et Strathlorne	D. E. McLean	17	2	3 do (au 30 juin '93).	35 50
do	A. H. McKay	17	2	9 do du do ..	82 50
Lake Annis et station de ch. de fer ..	I. Whitman	40 vgs.	6	3 do (au 30 juin '93).	5 00
do	G. A. Cossar	40 vgs.	6	9 do du do ..	21 00
Lakelands et station de ch. de f. r. ..	J. E. Brown	$\frac{1}{2}$	6	12 do	80 00
Lake Ramsay et New Ross	G. Ross	5	2	12 do	40 00
Lakevale et West Lakevale	J. Wallace	3	4	12 do	68 00
Landor et Lower Stewiacke	R. J. Pollock	4 $\frac{1}{2}$	2	7 do (du 1er sept. '93)	18 08
Langilles et Lower Northfield	D. Godrey	3	1	12 do	35 00
Langilles et station de chemin de fer Northfield	W. Lowe	$\frac{1}{2}$	2	12 do	35 00
L'Anse à la Cabane et Iles de la Madeleine	W. Cormier	8 $\frac{1}{2}$	2	Saison, service	60 00
Laplant et Newcomb	S. Demon	18 a. r.	1	12 mois	52 41
Lawrencetown et Mineville	J. Conrad	5	1	12 do	30 00
Lawrencetown et Nictaux Corner ..	H. Daniels	16 a. r.	3	5 do (du 1er nov. '93)	29 02
Lawrencetown et Outram	A. P. Phinney	11 $\frac{1}{2}$	2	11 do (au 28 fév. '94) ..	90 75
do	Z. Elliott	11 $\frac{1}{2}$	2	1 do du do ..	8 25
Lawrencetown et stat. de ch. de fer ..	H. T. James	$\frac{1}{4}$	12	12 do	74 00
Lawrencetown et Torbrooke	H. Daniels	33 a. r.	2 et 1	7 do (au 31 oct. '93) ..	69 41
Lawrencetown et West Lawrence-town	S. J. Hiltz	4	1	12 do	20 00
Leamington et Spring Hill Mines ..	G. Wilson	4	2	12 do	65 00
Leitches Creek et Upper Leitches Creek	M. Beaton	5	1	12 do	25 00
Lewis Bay et Marion Bridge	N. McDonald	32 a. r.	3	12 do	218 40
Lewis Bay et Upper Grand Mira	D. M. Gillis	5	3	12 do	40 00
Lingan et Sydney	D. McDonald	35 a. r.	6	3 do (au 30 juin '93) ..	112 50
do	J. O'Callaghan	35 a. r.	6	9 do du do ..	299 25
Linwood et station de ch. de fer	T. W. Kinney	2	12	12 do	100 00
Liscomb Mills et West Liscomb	L. F. Langilles	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	80 00
Little Bass River et Pleasant Hills	D. McLaughlin	5	2	12 do	43 00
Little Bras d'Or et Long Island Main	N. O. Handy	6	1	3 do (au 30 juin '93) ..	12 50
Little Bras d'Or et Point Aconi	D. J. Walker	7	1	12 do	50 00
Little Harbour et New Glasgow	M. McKenzie	6	3	12 do	85 00
Little Harbour et Reidway	S. J. Reid	4	1	12 do	20 00
Little Judique et Rear Little Judique	D. McMillan	4	1	6 do (au 30 sept. '93) ..	10 00
do	do	4	1	6 do du do ..	7 50
Little Pond et Sydney Mines	J. Peck	4	1	12 do	20 00
Little River et Oxford	A. Baird	4	2	12 do	50 00
Liverpool et Milton	A. L. West	3	12	12 do	180 00
Liverpool et Port Medway	do	10 et 13	3	12 do	360 00
Liverpool et Western Head	A. A. Shand	7	3	12 do	195 00
Loch Broom et stat. de ch. de fer ..	R. McLeod	$\frac{1}{4}$	3	12 do	30 00
Loch Lomond et Stirling	J. Patterson	7	1	3 do (au 30 juin '93) ..	7 25
do	A. McDonald	7	1	9 do du do ..	19 86
Logan's Tannery et station de chemin de fer	D. Logan	$\frac{1}{2}$	12	12 do	68 48
Londonderry Station et station de chemin de fer	D. Giddens	$\frac{1}{2}$	12	12 do	30 00
Louisburg et South Louisburg	M. McRury	2 $\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93) ..	12 50
Lourdes et station de ch. de fer	A. McDonald	$\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00
Lovat et West River	H. McKenzie	5	3	12 do	82 48
Lower Canard et station de Port William	J. L. Bishop	7	6	12 do	225 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Lower Five Islands et Lynn	S. H. Webb	6	2	12 mois	58 00
Lower Five Islands et Parrsboro'...	J. W. Broderick.	13	6	12 do	340 00
Lower L'Ardoise et Pointe Mi- chaud	T. Brymer	4	1	12 do	18 00
Lower Meagher's Grant et Mea- gher's Grant	W. McCurdy	2½	3	12 do	55 00
Lower Meagher's Grant et Mus- quodoboit Harbour	G. A. W. Row- lings	14	1	12 do	70 00
Lower Onslow et Truro	J. G. Millar	22 a. r.	3	12 do	200 00
Lower River Hebert et Maccan	C. Carter	9½	3	12 do	141 08
Lower River Inhabitants et Port Hawkesbury	G. Henesy	15½	3	7 do (au 31 oct. '93)..	131 83
Lower River Inhabitants et Pointe Tupper	D. Cameron	15	3	5 do (du 1er nov. '93)	104 16
Lower Ship Harbour East et grande route postale	T. Keating	2	3	12 do	30 00
Lower Stewiacke et station de che- min de fer	R. J. Pollock	¼	12	12 do	100 00
Lower Stewiacke et Ramsay	W. Ramsay	5	1	12 do	28 00
Lower Stewiacke et Wittenburg	W. I. Boomer	23 a. r.	2 et 1	12 do	155 00
Lower Wentworth et Wentworth Station	B. Stevens	8	3	12 do	99 00
Lower West Jeddore et West Jeddore	L. Blakeney	3	1	12 do	20 00
Lower West Pubnico et Pubnico Harbour	N. A. D'Entre- ment	9	3	6 do (au 30 sept. '93)..	97 50
do do	A. E. Carland	9	3	6 do du do	97 00
Lunenburg et station de ch. de fer	I. J. Hirtle	½	20	12 do	200 00
Lunenburg et Second Peninsula	E. Mason	5	1	12 do	40 00
McAdam's Lake et Steele's Lake	P. McKinnon	4	1	10 do (du 1er juin '93).	16 66
McAulay's et Peter's Brook	J. McLeod	3	1	12 do	20 00
McCallum Settlement et Upper North River	A. McCallum	3	3	12 do	70 00
McCarthy's et Spry Bay	J. P. McCarty	2½	3	12 do	45 00
McIntyre's Lake et station de che- min de fer	D. McIntyre	¼	6	12 do	25 00
McKinnon's Harbour et station de chemin de fer	J. Y. Gillis	¼	6	12 do	30 00
McPherson's et Pinedale	J. Gillies	7½	2	1 do (au 30 avril '93)..	6 25
Mabou et Mabou Coal Mines	D. McDonald	8	3	12 do	90 00
Maccan et station de chemin de fer	R. D. Roach	100 vgs.	24	12 do	150 00
Mader's Cove et Mahone Bay	A. Lohnes	3	6	12 do	110 00
Mahone Bay et Oakland	J. Ernst	3	1	11 do (du 1er mai '93).	9 16
Mahone Bay et station de ch. de fer	J. B. S. Zwicker	1	20	12 do	112 08
Mahone Bay et Upper New Corn- wall	J. E. Dunn	13	1	12 do	89 48
Mahone Bay et Walden	C. Nass	14	1	1 do (du 1er mai '94).	3 33
Main à Dieu et Scatarie Island	M. McCuish	9	1	12 do	150 00
Maitland et Noël	J. Woodworth	12	6	12 do	309 00
Maitland et Shubénacadie	T. Cox	20	6	12 do	540 00
Malagash Point et Wallace	J. A. Harvey	31 a. r.	3	12 do	198 92
Malagawatch et River Dennis	K. McKenzie	8 et 5	3 et 2	12 do	179 00
Malagawatch et West Bay	M. McLeod	16	3	12 do	400 00
Malignant Cove et Merigomishe	W. J. McDonald	22½	6	12 do	800 00
Manganese Mines et Valley Sta- tion	J. Irving	6½	2	12 do	60 00
Margaree Forks et North-E. Branch Margaree	A. G. McDonald	5	6	12 do	119 00
Margaretville et Middleton	L. P. Schaffner	22 a. r.	3	12 do	194 00
Margaretville et Morden	J. Redgate, jeune	14	1	11 do (au 28 fév. '94)..	54 08
do do	do	15	1	1 do du do	5 26

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Marion Bridge et Trout Brook...	N. Ferguson...	5	1	12 mois	25 00
Marshalltown et stat. de ch. de fer.	W. Marshall...	1 $\frac{1}{2}$	12	12 do	97 00
Marshy Hope et stat. de ch. de fer.	A. McDonald...	100 vgs.	3	12 do	30 00
Mattattall's Lake et Tatamagouche..	A. Patriquin...	9	1	3 do (au 30 juin '93).	10 00
do do	do	9	1	9 do du do	37 50
Mavilette et Yarmouth	A. Bain	20	6	12 do	313 00
Meadow's Road et Sydney Forks...	S. Gillis	4	2	12 do	40 00
Meadowville Station et station de chemin de fer.	A. Fraser	$\frac{1}{2}$	12	12 do	40 00
Meadowville Station et Sundridge	H. Ross	4	3	1 do (du 1er mars '94).	6 50
Meiklefield et Main Post Road....	D. McInnis	2	2	12 do	40 00
Meiklefield et Woodfield	J. D. Meikle	4	1	1 do (du 1er mars '94)	1 66
Melrose et Sunnybrae	H. E. Stewart	32 $\frac{1}{2}$	3	4 do (du 1er déc. '93)..	137 57
Merigomish et station de ch. de fer	J. W. Dunn	$\frac{3}{8}$	12	12 do	96 00
Meteghan et station de chem. de fer	E. E. Sheehan	5 $\frac{1}{2}$	12	12 do	200 00
Meteghan Station et station de chemin de fer.	A. Geddry	$\frac{1}{2}$	12	12 do	40 00
Middleboro' et North Middleboro'	J. R. Chapman	2	3	12 do	25 00
Middle Musquodoboit et Moore River Gold Mines	J. Higgins	14	2	12 do	137 00
Middle Musquodoboit et Murchyville.	W. McCurdy	5	2	12 do	49 00
Middle Musquodoboit et South Branch.	G. McLeod	12	1	12 do	75 00
Middle Musquodoboit et Wyses Corner.	W. McCurdy	27 a. r.	3	12 do	180 00
Middleton et Nictaux West	E. Nichols	8	6	12 do	140 00
Middleton et Port George	R. G. Anderson	8	3	12 do	125 00
Middleton et station du chem. de fer	D. Fiendel	$\frac{1}{4}$	13	12 do	112 32
Milford Station et stat. du ch. de fer	J. W. Wickwire	$\frac{1}{4}$	12	12 do	60 00
Mill Road et New Ross	G. Ross	5	1	12 do	40 00
Minudie et River Hebert, West Side.	T. Mack	7	6	12 do	315 00
Monks Head et Pomquet Chapel	F. Boudrot	2 $\frac{1}{2}$	3	5 do (au 31 août '93)	18 75
do do	J. Morell	2 $\frac{1}{2}$	3	7 do du do	26 25
Mooseland et Tangier	T. H. Hilehey	13	2	12 do	116 00
Morden et Victoria Harbour	W. Dempsey	3 $\frac{1}{2}$	1	12 do	24 00
Moser's River et West River Sheet Harbour	J. H. Dimock	35	3	12 do	600 00
Mossman's Grant et Northfield	H. Arenburg	2 $\frac{1}{2}$	1	12 do	30 00
Mossman's Grant et station de chemin de fer de Riversdale.	W. S. Baker	100 vgs.	2	12 do	20 00
Mountain Road et River John	H. Baillie	4	2	12 do	39 48
Mount Cusack et Sydney	H. Cusack	7	1	12 do	45 00
Mount Denson et stat. de ch. de fer	M. J. Shaw	$\frac{1}{2}$	6	12 do	80 00
Mount Thom Settlement et Salt Springs.	A. McKay	6	2	12 do	70 00
Mount Uniacke et Oland	E. Pentz	22 a. r.	2	12 do	120 00
Mount Uniacke et stat. de ch. de fer	J. McLean	135 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	do	135 vgs.	12	6 do du do	31 20
Munro's Bridge et Orangedale.	H. A. Archibald	1 $\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
Musquodoboit Harbour et Petpewick Harbour	B. Young	6	3	12 do	65 00
Musquodoboit Harbour et Pleasant Point	R. J. Stevens	11	2	12 do	110 00
Nappan Station et stat. de ch. de fer	A. C. Barry	75 vgs.	12	12 do	80 00
New Albany et station de ch. de fer	H. L. Oakes	$\frac{3}{4}$	2	12 do	25 00
New Campbellton et New Harris	D. Morrison	5	1	12 do	30 00
New Campbellton et North Sydney.	L. Kehoe	20	3	12 do	340 00
New Cumberland et West LaHave Ferry	J. L. Corkum	9 $\frac{1}{2}$ a. r.	1	12 do	45 00
New Edinburgh et Weymouth Bridge.	A. Deveaux	5 $\frac{1}{2}$	6	12 do	160 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					§ c.
New Glasgow et stat. de ch. de fer.	J. W. Church...	$\frac{1}{4}$	42	12 mois	437 48
New Glasgow et Trenton.....	do	$\frac{1}{4}$	12	12 do	200 00
New Harbour et White Head.....	W. Diggdon.....	25	2	12 do	294 00
Newport et Newport Landing.....	G. Benedict.....	8 et 9	4 et 2	12 do	217 00
Newport et Newport Station.....	J. F. Rathbun.....	5	12	12 do	250 00
Newport et South Rawdon.....	J. W. Hennessy.....	24 a. r.	1	12 do	73 00
Newport et Upper Newport.....	R. G. Cochran.....	10 $\frac{1}{2}$ a. r.	1	12 do	30 00
Newport et Walton.....	E. A. Bancroft.....	20	6	12 do	778 64
Newport Station et stat. de ch. de fer.	L. H. Sweet.....	12 vgs.	24	12 do	50 00
New Ross et Vaughans.....	C. F. Meister.....	15	2	12 do	135 00
Newtown et South End Lochaber.....	M. Carroll.....	8	1	12 do	40 00
Newville et station de chem. de fer.	D. P. Young.....	20 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)...	7 50
do do	do	20 vgs.	12	8 do do do	4 68
Noel et Shubenacadie.....	R. Webb.....	32	1	12 do	139 00
Noel et Walton.....	J. Woodworth.....	14	6	12 do	381 00
North Ainslie et grande route post.	H. McDonald.....	1	2	12 do	20 00
North Branch Margaree et Upper Settlement Middle River.	J. J. Ross.....	13	2	12 do	104 00
North End Lochaber et West Side Lochaber.....	J. A. Stewart.....	5	3	12 do et arrérages	86 10
North Range Corner et stat. de ch. de fer.	C. B. McNeill.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	65 00
North Range Corner et South Range.	J. E. Marshall.....	3	2	12 do	40 00
North River Bridge et South Gut Ste. Ann's	A. G. Morrison.....	14	2	12 do	108 16
North River Bridge et Tarbot.....	A. Morrison.....	3	3	12 do	26 00
North Sydney et stat. de ch. de fer.	A. McDougall.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	125 20
North Sydney et boîtes aux lettres.	J. Dooley.....	$\frac{1}{4}$	18	1 do 13 jours (du 16 fév. '94).....	11 40
North Sydney et Sydney Mines.....	N. McAulay.....	2	12	12 do	146 00
North Sydney et Sydney.....	J. B. Jackson.....			Voyages spéciaux.	9 50
North-west Arm et Rear Balls Creek	M. McMillan.....	3	1	3 mois (au 30 juin '93)...	5 00
do do	D. E. McKenzie.....	3	1	9 do du do	9 00
Norwood et station de ch. de fer.	D. A. Saunders.....	100 vgs.	6	12 do	49 96
Nyanza et West Side Middle River.	A. McLennan.....	4	2	12 do	35 00
Oakfield et stat. de chemin de fer.	J. W. Lawrie.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	40 00
Oban et St. Peter's.....	R. Morrison.....	16 a. r.	2	12 do	70 00
Odin et Steviacke Cross Roads.....	S. Deyarmond.....	8 $\frac{1}{4}$	2	12 do	110 00
Old Bridgeport Mines et grande route postale.....	F. J. Mitchell.....	1	6	12 do	50 00
Onslow Station et stat. de ch. de fer.	A. McCurdy.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	60 00
Orangedale et station de ch. de fer.	H. A. Archibald.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Outer Island Port Hood et Port Hood.....	W. D. Smith.....	3	3	12 do	37 50
Oxford et Oxford Junction Station.	N. S. Thompson.....	3 $\frac{1}{2}$	12	12 do	275 00
Oxford et station de chemin de fer.	F. A. Black.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	72 00
Oxford et Rocky.....	G. H. Lewis.....	10	2	12 do	89 00
Paradise Lane et stat. de ch. de fer.	W. F. Morse.....	$\frac{1}{2}$	12	6 do (au 30 sept. '93).	40 00
do do	H. W. Lougley.....	$\frac{1}{2}$	12	6 do du do	40 00
Paradise Lane et Roxbury.....	W. Gormley.....	7	1	12 do	35 25
Parrsboro' et Partridge Island.....	J. Gilbert.....	2	6 et 2	11 do (au 28 fév. '94).	68 75
Parrsboro' et station de ch. de fer.	F. McAleese.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	65 00
Parrsboro' et Three Sisters.....	J. W. York.....	32 et 13	6 et 3	12 do	998 12
Parrsboro' et Two Islands.....	T. W. McKay.....	6 $\frac{1}{2}$	2	12 do	65 00
Pennant et Sambro.....	J. E. Tough.....	3	2	12 do	20 00
Pictou et Pictou Island.....	J. Currie.....	12	1	12 do	260 00
Pictou et Pictou Landing.....	G. J. Christie.....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	235 00
Pictou et station de chemin de fer.	W. McDonald.....	$\frac{1}{4}$	T. q. r.	12 do	402 00
Pictou et Steamer "Stanley".....	B. Flynn.....			Saison 1893-94.....	30 45
Pictou et Toney River.....	T. G. Anderson.....	30 a. r.	3	11 mois (au 28 fév. '94)	273 16
Pictou et West River Station.....	do	25 $\frac{1}{2}$	3	12 do	342 56

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Piedmont Valley et station de chemin de fer	J. A. McDonald.	1/2	6	12 mois	48 00
Pine Tree et station de ch. de fer.....	R. Mitchell.	1 1/2	3	12 do	60 00
Pinevale et Salt Springs.....	J. Gillis.	8	2	11 do (du 1er mai '93).....	73 33
Pirate Harbour et st. de ch. de fer.....	R. Peeples.	1/2	12	12 do	80 00
Pirate Harbour et St. Francis Harbour.....	H. Whooten.....	18	3	12 do	220 00
Pleasant Valley et station de ch. de f.....	L. Craig.	1 1/2	2	12 do	50 00
Plympton et station de ch. de fer.....	G. McDonald.	3	12	12 do	120 00
Point Edward et Sydney.....	D. Beaton.....	4 1/2 et 8	1	12 do	40 00
Pomquet Chapel et st. de ch. de fer.....	C. Duong.....	2	6	12 do	70 00
Port Beckerton et Port Hillford.....	G. S. Taylor.....	8	1	12 do	52 00
Porter's Lake et West Chezzetcook.....	J. R. Bishop.....	4 1/2	3	12 do	80 00
Port Hastings et station de ch. de fer de la Point-Tupper.....	H. A. Archibald	6 1/2	12	12 do	522 00
Port Hastings et quai du ch. de fer.....	do	6	9	do (au 31 déc. '93).....	58 75
do	do	3	6	1 do et 3 jours (du 26 fév. '94).....	7 50
Port-Hastings et The Long Stretch	do	4 1/2	1	12 do	40 00
Port-Hawkesbury et Sydney.....	J. Morrison.....	100	6	11 do (au 28 fév. '94).....	8,250 00
do	J. S. M. Morrison	100	6	1 do du do	750 00
Port-Hood et Port-Hood-Island.....	J. Smith.....	1 1/2	2	12 do	52 00
Port-Joli et rivière Ste-Catherine.....	L. Robertson.....	6	1	12 do	40 00
Port-Matoon et South-west Port-Matoon.....	C. Therian.....	4	1	12 do	32 00
Port-Mulgrave et station de ch. de f.....	R. Trites.....	1	12	12 do	80 00
Port-Philip et Pugwash.....	G. H. Lewis.....	4 1/2	3	12 do	61 00
Port-Royal et West Arichat.....	A. McDonald.....	3	3	12 do	100 00
Port-Williams et Port-Williams Station.....	J. L. Bishop.....	1	6	9 do (au 31 déc. '93).....	52 92
do	do	1	6	3 do du do	15 62
Port-Williams et Town Plot.....	E. Burbidge.....	2 1/2	3	12 do	57 00
Port-Williams Station et station de ch. de fer.....	F. E. Forsyth.....	12 vgs.	24	12 do	62 60
Port-Williams Station et White Rock Mills.....	J. L. Bishop.....	5	3	12 do	67 00
Preston et grande route postale.....	D. Deloughry.....	1/2	6	12 do	60 00
Princeport et Truro.....	W. Archibald.....	23 a. r. et 16 a. r.	6, 2 et 1	6 do 3 jours (au 3 oct. '93).....	116 00
do	J. D. Nelson.....	23 a. r. et 16 a. r.	6 et 2	5 do 28 jours (du 4 oct. '93).....	122 95
Princeville et West Bay Road.....	R. McDonald.....	11 a. r.	3	12 do	100 00
Pugwash et Pugwash River.....	D. H. Fraser.....	6	3	7 do 3 jours (au 3 nov. '93).....	47 40
Pugwash et station de ch. de fer.....	M. Chapman.....	1/2	12	12 do	100 00
Quinan et Tusket.....	L. Porter.....	12	2	6 do (au 30 sept. '93).....	45 00
do	J. Minse.....	12	2	6 do du do	37 50
Rawdon et Walkerville.....	W. I. Walker.....	4	2	10 do (du 1er juin '93).....	37 50
Rear Black River et West Bay.....	M. Morrison.....	4	2	12 do	72 00
River Bourgeoise et River Tear.....	M. Boudriot.....	3	6	12 do	94 00
Riverdale et Weymouth Bridge.....	J. E. Wagoner.....	10	1	12 do	34 00
River Dennis et station de ch. de fer.....	H. A. Archibald	1 1/2	6	12 do	45 00
River Dennis et River Dennis Centre.....	D. Cameron.....	3	2	11 do (au 28 fév. '94).....	27 50
do	do	3	3	1 do du do	3 75
River Dennis Station et station de chemin de fer.....	P. McLean.....	1/8	6	12 do	10 00
River Hebert et River Hebert Station.....	T. A. Lowther.....	1 1/2	12	12 do	200 00
River John et station de ch. de fer.....	W. Gammon.....	1	12	12 do	100 00
River John et Welsford.....	J. A. McKay.....	3	3	3 do (au 30 juin '93).....	10 00
do	A. Cameron.....	2	3	9 do du do	18 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					S c.
Riversdale et station de ch. de fer.	D. Fraser.....	8 $\frac{1}{2}$	12	12 mois	44 00
Riversdale et Upper Kempton...	K. J. McLean...	8 $\frac{1}{2}$	2	12 do	163 20
Rockingham et South Ohio.....	J. E. Allen.....	11 et 9	3 et 2	9 do (au 31 déc. '93)..	168 75
do do	do	20	3	3 do du do	81 25
Rockingham Station et station de chemin de fer.....	L. E. Smith.....	$\frac{1}{2}$	12	8 do 13 jours (au 13 déc. '93)	56 08
do do	E. Davidson.....	$\frac{1}{2}$	12	3 do 18 jours (du 14 déc. '93)	23 92
Roman Valley et Saint-André.....	P. E. Farrell...	15	3	12 do	166 00
Roseburn et Whyccomagh.....	J. D. McLean...	8	1	12 do	26 00
Round Hill et station de ch. de fer.	C. E. Spurr.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Saint-André et Upper Springfield..	L. Cameron.....	5 et 9 $\frac{1}{2}$	1	12 do	108 72
Saint-Paul et station de ch. de fer..	W. McDonald...	$\frac{1}{2}$	12	4 do (du 1er déc. '93)	20 00
Saint-Pierre et West Bay.....	H. McDougall..	28	3	12 do	400 00
Sable River et Swansburg.....	W. E. Herkins..	10 $\frac{1}{2}$	3	12 do	200 00
Salem et Stanley.....	H. Logan.....	2	2	12 do	40 00
Salt Springs Station et station de chemin de fer.....	J. W. Black.....	20 vgs.	12	12 do	20 00
Sandford et Yarmouth.....	A. Bain.....	20 a.r.	2	12 do	105 00
Saulnierville et station de ch. de fer	M. Saulnier.....	1 $\frac{1}{2}$	12	12 do	100 00
Saulnierville Station et station de chemin de fer.....	B. Comeau.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	25 00
Scotch Village et Woodville.....	S. Cochrane.....	10 a.r.	1	12 do	45 00
Scotsburn Station et station de chemin de fer.....	D. McKay.....	50 vgs.	12	12 do	50 00
Scottsville et Upper Margaree.....	H. McKay.....	3	2	11 do (du 1er mai '93).	27 50
Shad Bay et White's (Prospect Road).....	M. Burke.....	2	4	12 do	45 00
Sheffield Mills et stat. de ch. de fer.	W. A. Bishop...	12	9	do (au 31 déc. '93)...	45 00
do do	W. L. Harris...	12	3	do du do	15 00
Shelburne et Upper Ohio.....	E. D. Hogg.....	38 a.r.	1	12 do	82 00
Sherbrooke et West River Sheet Harbour.....	J. S. Cameron..	60	3	12 do	750 00
Ship Harbour Lake et Ship Harbour Lake.....	J. W. Webber..	23 a.r.	3	12 do	190 00
Shubenacadie et station de ch. de f.	A. Kirkpatrick..	100 vgs.	36	12 do	190 00
Shubenscadie et Upper Nine Mile River.....	J. W. Densmore.	33 a.r.	1	12 do et arréages....	100 50
Shunacadie et station de ch. de fer.	S. McKinnon...	$\frac{1}{2}$	6	12 do	30 00
Six Mile Road et Wallace Station..	A. Benjamin....	3	3	12 do	30 00
Skye Mountain et Whyccomagh....	A. G. Nicholson..	6	1	12 do	32 00
Sluice Point et Surette Island.....	J. J. Surette....	2	1	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do	J. Moulasong...	2	1	9 do du do	22 50
Sluice Point et Tusket.....	A. J. Lent.....	6	1	12 do	40 00
Smith's Cove et station de chemin de fer de Bear River.....	E. W. Potter...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00
Sober Island et Watt Section Sheet Harbour.....	J. Wesell.....	6	3	12 do	100 00
Somerset et station de chemin de fer de Berwick.....	G. W. Kinsman..	2 $\frac{1}{2}$	4	12 do	70 00
Southampton et stat. de ch. de fer.	G. S. Davidson..	12	6	do (au 30 sept. '93).	37 50
do do	do	12	6	do du do	35 10
South Branch et Upper Stewiacke..	G. Cox.....	19 a.r.	3	12 do	98 00
South Farmington et station de chemin de fer.....	T. A. Pearson...	1 $\frac{1}{2}$	12	12 do	90 00
South Farmington et Torbrooke Mines.....	G. E. Spurr.....	3	3	12 do	50 00
South Harbour et White Point.....	J. McPherson...	9	2	12 do	95 00
South Merland et Tracadie.....	M. Delorey....	8	1	12 do	34 00
South Ohio et station de ch. de fer.	W. Crosby.....	$\frac{1}{2}$	12	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do	do	$\frac{1}{2}$	12	3 do du do	13 26

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Écosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
South West Margaree et Upper Margaree.....	A. McLellan....	5	2	7 mois (au 31 oct. '93) ..	21 23
do do	A. McDonald....	5	2	5 do du do	17 47
Springfield et station de ch. de fer ..	S. P. Grimm....	2	6	12 do	65 00
Spring Hill Junction et station de chemin de fer.....	J. A. Dunn....	1	12	12 do	40 00
Springhill Junction et station de chemin de fer, transfert entre	J. A. Dunn....	1	6	12 do	30 00
Spring Hill Mines et stat. de ch. de f.	J. Anderson....	12	24	12 do	240 00
Spring Hill Mines et Windham Hill	F. Shurman....	7	2	12 do	80 00
Springville et station de ch. de fer.	J. Holmes....	12	4	do (du 1er déc. '93).	25 00
Stellarton do	J. Bartley....	36	12	do	250 00
Stoddarts et Dalhousie Station.....	C. W. Stoddart ..	2	2	do	29 72
Strathlorne et Whycomagh.....	J. A. McKinnon ..	26	2	do	228 00
Streets Ridge et Thomson's Mills....	W. E. Lockhart..	20	6	12 do	279 00
Sunnybrae et station de ch. de fer..	T. McDonald....	12	4	do (du 1er déc. '93)..	16 66
Sydney do	J. McKinnon....	12	12	do	100 00
Tatamagouche et stat. de ch. de fer	W. B. McLellan..	1	12	12 do	75 00
Tatamagouche et Tatamagouche Mountain.....	K. Dobson....	18½ a. r.	3	5 do (au 31 août '93)..	72 91
do do	D. Menzie....	18½ a. r.	3	7 do du do	102 08
Tatamagouche et The Falls.....	J. H. Lombard ..	16 a. r.	3	12 do	186 64
Tatamagouche et West New Annan	D. Menzie....	6½	3	12 do	100 00
Thomson's Mills et stat. de ch. de f.	J. S. Ross....	12	12	do	40 00
Thomson's Mills et Westchester	E. J. Purdy....	13	2	12 do	150 00
Tidnish Bridge et grande route post.	D. Amos....	1	3	12 do	31 20
Torbrooke et Torbrooke Mines.....	W. Brown....	1½	2	5 do (du 1er nov. '93)	16 66
Torbrooke et Tremont.....	W. Brown....	5	1	3 do (au 30 juin '93).	12 50
do do	G. W. Wheelock ..	5	1	8 do (au 28 fév. '94).	30 00
do do	do	5½	1	1 do du do	4 12
Tracadie et station de chemin de fer	P. Delorey....	12	12	do	60 00
Truro et station de chemin de fer et boîtes aux lettres.....	C. B. Archibald..	½ et ¼	60 et 18	12 do	400 00
Truro, boîtes aux lettres de la station et wagons-poste	C. B. Archibald..	50 vgs.	35	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do	I. T. Miller....	50 vgs.	36	9 do du do	37 50
Tupperville et station de ch. de fer.	D. S. Chipman..	¼	12	12 do	50 00
Tusket Wedge et Yarmouth.....	B. LeBlanc....	12	6	12 do	200 00
Upper Clements et station de chemin de fer de Potter.....	F. Williams....	1½	12	12 do	50 00
Upper Dyke Village et station de chemin de fer.....	R. Harris....	3	12	12 do	118 00
Upper Musquodoboit et West River, Street Harbour	J. S. Stewart....	26	3	12 do	394 00
Upper Newport et Woodville.....	O. R. Sweet....	1½	1	12 do	20 00
Valley Station et stat. de ch. de fer.	M. A. Johnson..	600 vgs.	12	12 do	75 00
Wallace et station de chem. de fer	B. Betts....	2	12	12 do	180 00
Wallace et Wallace Bridge.....	B. Betts....	2	6	12 do	100 00
Wallace Grant et Wallace Station..	R. H. Tingley ..	4	3	12 do	49 60
Wallace Station et stat. de ch. de fer ..	J. F. Allan....	3	6	12 do	30 00
Waterville et station de ch. de fer..	L. S. Pineo....	100 vgs.	12	12 do	50 00
Waterville et South Waterville.....	F. Parrish....	11 a. r.	1	12 do	32 00
Waverley et Windsor Junction.....	J. Otto....	3	6	12 do	130 00
Wentworth Creek et Windsor.....	J. Trider, sen..	2½	3	12 do	70 00
Wentworth Station et stat. de ch. de f.	A. Barclay....	135 vgs.	12	12 do	60 00
West Bay et station de chemin de fer de West Bay.....	P. McFarland..	5	6	12 do	145 00
West Branch River John et Scotsburn Station	W. A. Berry....	15	6	12 do	460 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
West Brook et station de ch. de fer	N. F. Taylor....	1	12	12 mois.....	110 00
West Brook Mills et stat. de ch. de f.	S. Roscoe.....	1	12	9 do (au 31 déc. '93).	75 00
do do	M. Roscoe ..	1	12	3 do du do ..	25 00
West Merigomishe do	J. K. McDonald.	1	6	12 do	40 00
West River Station do	E. M. Fraser....	75 vgs.	12	12 do	60 00
Westville et station de chem. de fer	J. Maxwell.....		24	12 do	120 00
Weymouth do	C. D. Jones.....		12	12 do	156 00
Weymouth Bridge do	G. J. Hoyt.....		12	2 do	40 00
Whycocomagh do	H. A. Archibald.	10	6	12 do	300 00
Wilmot et station de chemin de fer	E. Cummingier..	1½	12	12 do	95 00
Windsor do	P. Burnham.....		24	12 do	312 00
Windsor Junction et stat. de ch. de f.	P. Hessian.....		36	12 do	80 00
Windsor Junction et Halifax, wagons-poste d'Annapolis et Moncton	P. Hessian.....	20 vgs.	6	12 do	60 00
Wolfville et station de chem. de fer	G. V. Rand.....		24	12 do	100 00
Woodbourne do	D. Ballentine...	1½	2	12 do	50 00
Yarmouth do	A. Bain.....		12	12 do	149 00
Yarmouth et boîtes aux lettres.	A. P. Hood.....	2 a. r.	2	12 do	120 00
Frais des malles de l'Île du Prince-Edouard à Pictou.....	E. McPhail.....			Saison 1893-94.....	50 00
				Total	\$154,636 48

WILLIAM WHITE,

Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE D'OTTAWA.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Alba et Salter's Corners.....	W. Matheson...	1	3	1 mois (du 1er mars '94).	2 08
Alexandria et Dornie.....	H. A. Ahern.....	4 $\frac{3}{4}$	2	9 jours (au 9 mai '93)...	6 00
Alexandria et Kirkhill	A. D. McGillivray	11	6	3 mois (au 30 juin '93)...	81 25
do do	G. McIntosh	11	6	9 do du do	187 50
Alexandria et McCrimmon.....	A. D. McLeod.....	9	6	3 do (au 30 juin '93)...	51 67
do do	L. Laconbe.....	9	6	9 do du do	180 00
Alexandria et station de ch. de fer.	A. J. McDonald	1	24	12 do	112 68
Alexandria et stat. de Green Valley	A. McMillan	4	12	12 do	175 00
Alexandria et Saint-Raphaël-Ouest.	J. Andre	11	6	12 do	335 00
Alfred et Montebello.....	L. Larocque.....	9	6	12 do	200 00
Alice et Pembroke.....	H. Tabbert.....	11	1	12 do	50 00
Allumettes, Ile aux, et Pembroke.	J. J. McGuire.....	7	2	12 do	110 00
Almonte et Carleton Place.....	W. Lawson.....	8	12	12 do	190 00
Almonte et Clayton.....	J. Khull.....	10 et 12	6	12 do	200 00
Almonte et station de chemin de fer.	D. Shaw.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	207 44
Almonte et West Huntley.....	Mrs. B. Manion.	12	3	12 do	196 00
Althorpe et Maberly.....	J. Ritchie, aîné.	10 $\frac{1}{2}$	2	12 do	80 00
Angers et station de chemin de fer.	L. Moncion.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Annesley et North Onslow.....	P. Killoran.....	4	1	12 do	35 00
Apple Hill et Martintown.....	J. Simpson.....	10 et 5	12	6 do (16 jours du 15 sept. '93).....	135 87
Apple Hill et station de ch. de fer.	D. McCallum.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	93 90
Appleton et Carleton Place	J. Coultice.....	4 $\frac{1}{2}$	12	12 do	195 00
Archer et Boucks Hill.....	A. Gallinger.....	9	3	12 do	90 00
Arnprior et Fitzroy Harbour.....	W. A. Shirreff..	12	6	10 do (au 31 janv. '94)..	208 33
Arnprior et station de ch. de fer.,	H. Hatton.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	215 76
do do	J. Dagenais.....	$\frac{1}{2}$	12	2 do (du 1er fév. '94).	12 75
Arnprior et White Lake.....	P. Doolan.....	33 a. r.	6	12 do	503 75
Arundel et Rockaway Valley.....	C. Sinclair.....	5	1	12 do	30 00
Ashton et Prospect.....	W. Burrows.....	11	3	12 do	235 00
Ashton et station de chemin de fer.	H. S. Conn.....	2	6	12 do	100 00
Aultsville et Bush Glen.....	H. E. Bush.....	9	2	12 do	89 00
Aultsville et East Williamsburg.	W. Casselman	3	6	12 do	75 00
Avonmore et station de ch. de fer.	S. E. Shaver.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Aylmer et station de chemin de fer.	A. M. Holt.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	208 66
Aylwin et station de chemin de fer de Kazubazua.....	L. Noël.....	6	12	2 do (du 1er fév. '94)..	66 66
Baie des Pères et Haileybury	C. C. Farr.....	14 h. 5 é.	1	12 do	50 00
Baie des Pères et Lac Témiscamingue.....	J. Mann.....	$\frac{3}{4}$	1	12 do	24 74
Baie des Pères et Témiscamingue-Nord	A. McBride.....	22	1	12 do	200 00
Bainsville et station de ch. de fer.	D. McCuaig.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	60 00
Bainsville et Churrv Hill.....	J. A. Curry.....	3	3	4 do (du 1er déc. '93)..	25 00
Balderson et Preston Vale.....	C. McNièce.....	5	3	12 do	80 00
Balvenie et Strains' Corners.....	J. Holly.....	1	2	12 do	10 00
Bark Lake et Brudenell.....	M. et J. Billings.	22	1 é. 2h.	12 do	190 00
Bark Lake et Murchison.....	B. Reynolds.....	17	1	3 do (au 30 juin '93)...	30 00
Barryvale et station de chemin de fer K. et P.....	P. Barry.....	150 vgs.	6	12 do	35 00
Basin Depot et Eganville.....	R. Reeves.....	49	2	12 do	525 00
Basin du Lièvre et stat. de ch. de fer.	F. X. Nanaville.	$\frac{1}{2}$	6	12 do	66 00
Bearbrook et Canaan.....	C. Armstrong.....	19 a. r.	3	12 do	170 00
Bearbrook et traverse de ch. de fer.	do	3	6	12 do	105 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Bearbrook et Sarsfield.....	S. Daoust.....	10	3	12 mois.....	140 00
Beckstead et Dunbar.....	J. J. Colquhoun.....	13	3	12 do.....	116 00
Beechgrove et Quyon.....	S. Mohr.....	4½	3	12 do.....	100 00
Bellmout et Otter Lake.....	G. Palmer.....	6	2	12 do.....	55 00
Billerica et station de chemin de fer	Mme E. A. Pritchard.....	1	12	12 do.....	20 00
Bishop's Mills et Prescott.....	C. W. Knapp.....	16	3	12 do.....	255 00
Bissett's Creek et stat. de ch. de fer.	C. Carmichael.....	20 vgs.	12 et 14	9 do (au 31 déc. '93)..	20 32
do do	T. W. Watmough.....	20 vgs.	12	3 do du do	6 24
Blackburn et Orléans.....	R. Dagg.....	3	2	12 do.....	50 00
Blakeney et station de chemin de	J. Mantel.....	1	6	5 do (du 1er nov. '93)..	32 50
de Snedd-n.....	G. Biehler, jeune.....	4½	3	5 do (du 1er nov. '93)..	12 50
Blanche et Inlet.....	G. Biehler, jeune.....	16	3	12 do.....	179 00
Boileau et Glen Gordon.....	G. Clarke.....	6	1	12 do.....	50 00
Boileau et Vernet.....	P. Mahew.....	4	1	12 do.....	30 00
Bois Franc et Mattawa.....	C. Rankin.....	40	1	12 do.....	400 00
Booth et Dumoine.....	J. Lafrenier.....	46	1	6 do (au 30 sept. '93)..	150 00
Borromée et Orléans.....	T. Vachon.....	4	1	12 do.....	35 00
Bouck's Hill et Froatsburn.....	W. Lapointe.....	4	2	12 do.....	40 00
Bowesville et station de ch. de fer.....	P. Nelligan.....	2	3	12 do.....	60 00
Braeside et station de chemin de fer	J. Gillies.....	1½	12	12 do.....	50 00
Brays Crossing et stat. de ch. de fer.	C. Bray.....	20 vgs.	2	12 do.....	12 00
Breadalbane et Vankleek Hill.....	C. Campbell.....	5	3	12 do.....	75 00
Bristol et Glengyle.....	G. Morrison.....	10	6	12 do.....	200 00
Bristol Mines et Elmside.....	R. Campbell.....	3	3	12 do.....	75 00
Britannia Bay et station de ch. de f.	B. McAmmond.....	30 vgs.	12	12 do.....	5 00
Brockville et Morristown, N.-Y.....	T. Burns.....	2	6	12 do.....	148 00
Brockville et station de ch. de fer.....	W. Curry.....	1	12	12 do.....	140 85
do do	J. Cavanagh.....	1	14	12 do.....	91 25
Brockville, transferts des chemins de	do.....	20 vgs.	T. q. r.	12 do.....	370 00
fer Can. du P. et Grand-Tronc.....	do.....	20 vgs.	T. q. r.	12 do.....	36 00
Brockville Junction et transfert du	do.....	20 vgs.	T. q. r.	12 do.....	150 00
chemin de fer du Grand-Tronc.....	do.....	20 vgs.	T. q. r.	12 do.....	175 00
Brockville et boîtes aux lettres.....	J. McKenny.....	3¾	5	6 do.....	70 00
Brodie et Glen Robertson.....	W. Sabourin.....	5	3	2 do.....	80 00
Brook et Wemyss.....	B. McKeracher.....	3	2	12 do.....	127 40
Brudenell et Castile.....	E. Bennett.....	9	1	12 do.....	200 00
Brudenell et Emmett.....	E. Ring.....	13½	2	12 do.....	195 00
Bryson et Portage du Fort.....	C. Murtagh.....	8	6	12 do.....	600 00
Bryson et station de chemin de fer.	do.....	5	12	12 do.....	24 25
Buckingham et High Rock.....	C. W. Pearson.....	23½ h. et 22½ é.	6 et 3	12 do (au 30 juin '93)..	148 92
Buckingham et station de ch. de fer.	do.....	¼ et 4	12	3 do du do	80 00
do do	do.....	12	4	9 do	80 00
Burnstown et Springtown.....	A. Wilson.....	5	3	12 do.....	45 00
Burritt's Rapids et North Montague.....	H. Thompson.....	7	1	12 do.....	62 00
Cahore et Crysler.....	G. S. Johnstone.....	4	3	12 do.....	52 00
Calabogie et High Falls.....	T. Dillon.....	7	1	12 do.....	98 00
Calabogie et station de ch. de fer.....	D. Dillon.....	½ et ¼	12	12 do.....	50 00
Caldwell et Glengyle.....	R. Horner.....	1	6	12 do.....	20 00
Caldwell et Weirstead.....	do.....	3	1	12 do.....	50 00
Caldwell's Mills et stat. de ch. de fer.	M. McDonald.....	¾	12	12 do.....	156 00
Caledonia Springs et L'Original.....	I. Lalande.....	9	3	12 do.....	63 00
do do	do.....	9	3	Saison 1893.....	98 33
Calumet, Ile au, et Campbell's	J. E. Cabill.....	11½	13	12 mois.....	78 00
Bay.....	C. Barsalon.....	5	3	12 do.....	4 17
Calumet, Ile au et Dunraven.....	A. Sparks.....	7	3	1 do (du 1er mars '94)..	45 00
Calvin et Mattawa.....	R. B. Jessup.....	4½	1	12 do.....	20 00
Camelot et North Bay.....	P. McNally.....	40 vgs.	12	12 do.....	90 00
Campbell's Bay et stat. de ch. de fer.	Mme M. Reid.....	3	3	12 do.....	
Cantley et Kirk's Ferry.....	do.....	3	3	12 do.....	

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cantley et Lucerne	R. Blackburn	19	1	12 mois	125 00
Cantley et Wilson's Corners	H. Wilson	5	1	12 do	32 00
Cardinal et Hyndman	J. Hyndman	15½	3	12 do	290 00
Cardinal et station de chem. de fer	W. Stitt	1	21	12 do	109 50
Carleton Place et stat. de ch. de fer	P. P. Salter	42	12	do	415 70
Carleton Place et Scotch Corners	D. Sinclair	7	2	12 do	71 50
Carp et Elm	W. Falls	3	3	12 do	75 00
Carp et station de chemin de fer	W. H. Bleeks	1¼	12	do (du 1er fév. '94)	12 75
Carsonby et North Gower	B. Eastman	3½	3	12 do	75 00
Carswell et Renfrew	F. Saunders	5	1	12 do	50 00
Cascades et station de chem. de fer	T. M. Reid	½	12	12 do	20 00
Cashion's Glen et Cornwall	J. J. Cashion	15	3	12 do	290 00
Casselman et Chrysler	B. Coriar	11	6	12 do	294 00
Casselman et station de ch. de fer	R. McLeod	1	12	3 do (au 30 juin '93)	8 50
do do	T. Allaire	1	12	3 do (au 30 sept. '93)	10 00
do do	A. Lalonde	1	12	6 do du do	20 00
Castleford et Castleford Station	J. Warnock	2½	6	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	W. J. Humphries	2½	6	9 do du do	150 00
Castleford Station et station de chemin de fer	J. B. Dickson	200 vgs.	12	12 do	60 00
Cawood et Stagsburn	J. Taggart	10	1	12 do	45 00
Cedar Hill et Pakenham	S. Conery	5½	3	12 do	105 00
Chalk River et station de ch. de fer	T. Field	2½	12	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	do	2½	12	9 do du do	164 48
Chapeau et Fort Coulonge	J. G. Poupore	21	3	12 do	345 00
Chard et Pendleton	W. J. Brown	4	2	12 do	60 00
Charteris et North Clarendon	J. Ralph	3	3	12 do	40 00
Chelsea et Old Chelsea	G. Edmonds	1¼	6	12 do	60 00
Chelsea et station du chemin de fer	H. B. Prentiss	½	12	12 do	30 00
Cheneville et Duhamel	A. Tremblay	13	2	3 do (du 1er janv. '94)	31 25
Cheneville et Nominique	F. D. Larose	45	1	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	A. Tremblay	45	1	6 do (au 31 déc. '93)	125 00
Cheneville et station de Papineauville	H. N. Raby	23	6	12 do	230 00
Cheneville et St-Rémi d'Amherst	V. Frison	33	3	3 do (au 30 juin '93)	75 00
do do	J. Binda	33	3	9 do du do	281 25
Chesterville et Connaught	J. Jordan	5	2	12 do	90 00
Chesterville et Morewood	H. Dillabough	8	6	12 do	142 00
Chesterville et Morrisburg	J. S. Marselis	18½	6	12 do	550 00
Chesterville et station de ch. de fer	J. G. Gillespie	½	12	12 do	75 00
Christy's Lake et Elliott	I. G. Palmer	3½	1	12 do	27 08
Chute aux Iroquois et L'Annonciation	T. B. Berthiaume	16	1	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	P. Gauthier	16	1	2 do (au 28 fév. '94)	15 00
Chute aux Iroquois et Saint-Jovite	T. B. Berthiaume	20	2	9 do (au 31 déc. '93)	135 00
do do	P. Gauthier	20	2	2 do (au 28 fév. '94)	33 34
Clarence et Clarence Creek	C. Latreille	5	6	9 do (du 1er juill. '93)	95 00
Clarence et Thurso et station de chemin de fer	T. Wilson	3	12	3 do (au 30 sept. '93)	45 00
do do	W. H. Dwyer	3	12	6 do du do	99 50
Clarence Creek et The Lake	S. Onelle	5	2	12 do	60 00
Clarence Creek et station de chemin de fer de Thurso	F. Laflamme	8	6	3 do (au 30 juin '93)	56 25
Clayton et Halpenny	J. Halpenny	5	1	12 do	33 75
Clayton et Rosetta	G. McFarlane	6	2	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
do do	do	7½	2	3 do du do	27 08
Clayton et Tatlock	P. Guthrie	14	3	12 do	168 00
Clontarf et Foymount	H. R. McDonald	8	3	6 do (au 30 sept. '93)	78 00
do do	J. Lebec	8	3	6 do du do	75 00
Cobden et Osceola	J. Ross	4 et 22	3	9 do (au 31 déc. '93)	206 25
do do	do	4 et 22	3	3 do du do	87 50
Cobden et station de chemin de fer	do	¼	12	12 do	100 00
Cobden et Westmeath	J. Cardiff	20	6	12 do	738 18
Collfield et station de chemin de fer	Mme M. Hughes	1	6	12 do	50 00
Combermere et Eganville	P. Furlong	35	6	12 do	1,400 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cornwall et station de chem. de fer.	J. Barlow	1	1	6 mois (au 30 sept. '93)..	10 00
do do	W. Madden	1	1	6 do du do	10 00
Cornwall et St. Andrews West.	J. W. Graham	7	3	12 do	180 00
do do	M. McCracken		12	12 do	281 70
do do	N. McGillis		12	12 do	281 70
Cornwall et Tayside	D. J. Rivier	22	3	6 do (au 30 sept. '93)..	165 00
Cornwall et Warina	do	18	3	6 do (du 1er oct. '93)..	150 00
Cornwall Centre et Mille Roches.	P. Tyo	2½	3	12 do	68 00
Crysler et Wales	B. Coriar	23	6	12 do	499 00
Cullton et Douglas	P. Cull	4	1	12 do	26 00
Cumberland et station de ch. de fer	N. Foubert	2¼	12	12 do	165 00
Curry Hill et River Beaudette.	M. C. Curry	5	3	7 do 8 jours (au 8 nov. '93).....	60 60
Cushing et Little Rideau.	J. Little	4½	6	12 do	170 00
Cyrville et Ottawa.	J. N. Beaudoin.	3	3	12 do	25 00
Dacre et Esmonde	P. Curry	6	2	12 do	60 00
Dacre et Griffith	M. Ryan	20	2	12 do	200 00
Dacre et stat. de ch. de fer d'Ashtad	M. Sheedy	14	3	12 do	233 00
Dalkeith et station de ch. de fer.	A. McLeod	¼	12	12 do	46 95
Danford Lake et Kazubazua	H. Heeney	9	3	12 do	135 00
Danford Lake et Otter Lake.	do	19	1	12 do	127 00
Daniston et Orléans.	L. Proulx	3	3	12 do	31 00
Darcyville et Stanleyville	R. T. Noonan	6	1	8 do (du 1er août '93)	26 67
Davis Mills et Pembroke.	R. Davis	8	1	12 do	45 00
Deschenes Mills et station de chemin de fer	S. S. Osgoode	¼	12	1 do (du 1er mars '94)	7 50
Deux Rivières et stat. de ch. de fer.	T. Legge	¼	12	12 do	107 24
Diamond et Kinburn	D. McMillan	3	3	12 do	90 00
Dirleton et Fitzroy Harbour.	J. Dru'mond, adm.	7½	2	12 do	60 00
Dixon's Corners et Dundela	J. E. Tuttle	4	3	12 do	75 00
Dixon's Corners et Pleasant Valley.	G. Gilmer	10¼	3	12 do	134 00
Douglas et Grattan	M. B. McFarlane	7	2	12 do	75 00
Douglas et station de chemin de fer	J. Biledo	¼	12	12 do	100 00
Douglas et station de chemin de fer	do	1½	12	2 do (du 1er fév. '94)	33 33
Doyle et Sheenboro.	M. Doyle	12	1	12 do	59 50
Duclos et East Aldfield.	C. V. Casault	6	1	12 do	35 00
Duclos et Wakefield	A. F. Duclos	15	6	3 do (au 30 juin '93).	68 75
do do	Mme E. Johnston	15	6	9 do du do	187 50
Dunbar et Grantley	J. C. Munro	5	3	12 do	70 00
Dunrobin et South March.	P. Orchard	18 a. r.	3	12 do	150 00
Dunrobin et Woodlawn	do	4	3	12 do	75 00
Dyer et Moose Creek	R. McLennan	3	3	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Eardley et station de chem. de fer.	W. H. MacLean	¾	6	9 do (au 31 déc. '93).	72 00
do do	A. Cochran	¾	6	3 do du do	24 00
Eastman's Springs et Piperville.	J. Preston	4½	1	12 do	26 00
Eastman's Springs et station de chemin de fer	X. Brousseau	½	12	12 do	55 00
East Templeton et Perkins	C. Robitaille	9	2	12 do	100 00
East Templeton et station de chemin de fer.	D. W. McLaurin	1	12	12 do	130 00
Eauclair et station de chem. de fer	W. Mackey	¼	6	12 do	40 00
Eganville et Cobden Station.	J. C. Pilatzke	13	6	12 do	550 00
Eganville et Golden Lake.	S. Sunstrum, sr.	15	2	12 do	180 00
Eganville et Killaloe	M. Roche	20	3	12 do	175 00
Eganville et Pembroke.	W. J. McCann	26	3	6 do (au 30 sept. '93).	162 00
do do	P. Macnamara	26	3	6 do du do	99 50
Eganville et Perreault.	T. Power	6½	1	12 do	50 00
Eganville et station de chem. de fer	J. C. Pilatzke	¼	12	12 do	125 20
Eganville et station de chemin de fer O. et P. S.	do	1½	12	2 do (du 1er fév. '94)	30 60
Elliott et Manion	J. De Witt	7	2	12 do	50 00
Elmside et station de chemin de fer	R. Campbell	3½	6	12 do	125 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Emmett et Wilno.....	Mme M. J. O'Grady.....	5	1	12 mois	50 00
Fairfield East et stat. de ch. de fer.	A. C. Johns....	$\frac{1}{10}$	3	12 do	35 00
Farran's Point et Osnabruck Centre, etc.	G. Kerr.....	6 $\frac{1}{2}$	6 et 12	12 do	313 00
Farrellton et Manitwaki.....	W. Brooks.....	60		6 1 do	14 jours au (14 mai '93). .....	507 69
Farrellton et station de ch. de fer.	P. Rice.....	$\frac{1}{2}$	12	9 do (au 31 déc. '93) et arrérages..	98 00
do do	W. Farrell.....	$\frac{1}{2}$	12	3 do du do	5 00
Farrellton et Stagsburn.....	A. McDonald....	6	1	12 do	40 00
Felton et Russell.....	C. York.....	4	2	12 do	50 00
Fenaghvale et Saint-Amour.....	J. Levac.....	2 $\frac{1}{2}$	2	1 do 14 jours (au 14 mai '93).	3 32
Ferguslea et station de ch. de fer.	S. Reid.....	$\frac{1}{5}$	6	12 do	20 00
Ferguslea et Shamrock.....	R. Reid.....	7	3	12 do	140 00
Ferguson's Falls et Perth.....	J. Morris.....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	365 66
Fitzroy Harbour et Galetta.....	W. A. Sheriff....	4	6	2 do (du 1er fév. '94).	30 83
Flower Station et stat. de ch. de fer.	S. M. Lyon.....	$\frac{1}{10}$	12	12 do	20 00
Fort Coulonge et stat. de ch. de fer.	J. G. Bryson....	$\frac{1}{8}$	6	12 do	70 00
Fort William et Pembroke.....	J. Jewell.....	22	6	12 do	568 00
Fort William et quai du bat. à vap.	J. McCool.....	140 vgs.	12	Saison 1893.....	10 00
Fournier et Routhier.....	O. Vaillancourt..		8 $\frac{1}{2}$	6	12 mois .....	232 95
Franktown et station de ch. de fer.	J. Edwards.....	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	150 00
Galbraith et Middleville.....	R. J. Penman....	6 $\frac{1}{2}$	2	12 do	52 00
Galetta et station de chemin de fer.	G. Whyte.....	$\frac{1}{4}$	12	2 do (du 1er fév. '94)..	16 66
O, et P. S.	A. Duhamel....	$\frac{1}{2}$	12	1 do 10 jours (au 10 10 mai '93)..	3 30
Gatineau Mills et stat. de ch. de fer.	G. Morrison....	50 vgs.	12	12 do	20 00
Glenogle et station de ch. de fer.	E. Coville.....	9	3	12 do	145 00
Glen Robertson et North Lancaster	J. Robertson....	25 a. r.	6	12 do	337 00
Glen Robertson et station de chemin de fer	D. McDonald....		$\frac{1}{8}$	24	12 do .....	100 00
Glen Robertson et Sainte-Anne de Prescott.....	J. Laframboise..	7	6	12 do	125 00
Glen Roy et Munro's Mills.....	M. Munroe.....	4	3	12 do	88 62
Glen Smail et Spencerville.....	E. Ellis, jeune..	3	2	12 do	50 00
Goldfield et South Finch.....	M. McLean.....	2 $\frac{3}{4}$	3	12 do	60 00
Goodstown et Richmond.....	F. H. Mills.....	3	2	12 do	40 00
Gower Point et Westmeath.....	M. Carswell....	6	3	12 do	93 00
Greenfield et station de ch. de fer.	A. McDougall..	1	24	12 do	125 00
Green Valley et stat. de ch. de fer.	D. McDougall..	$\frac{1}{4}$	12	5 do 12 jours (du 20 oct. '93).	22 42
Green Mount et Thorne Centre.....	F. Maxwell.....	6	3	12 do	75 00
Griffith et Matawathan.....	A. McFayden....	13	2	12 do	104 00
Groveton et Spencerville.....	J. McAuley.....	3	2	12 do	48 00
Hallville et Kemptville.....	J. Dickinson....	13	3	9 do	176 25
Halversen et Martin's Lake.....	J. C. Martin....	5	1	12 do	40 00
Halversen et Masham Mills.....	J. Moore.....	12	2	12 do	109 09
Hazledean et Stittsville.....	A. Abbott.....	3 $\frac{3}{4}$	3	7 do (au 31 oct. '93)..	43 75
do do	do	3 $\frac{3}{4}$	6	5 do du do	62 50
Hathaway et station de ch. de fer.	W. Cosgrove....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Hawkesbury et station de chemin de fer de Calumet.....	W. Lawlor.....	5	6	12 do	469 50
Hawkesbury et station de ch. de fer.	B. McManus....	$\frac{1}{4}$	24	12 do	125 20
Henry et L'Orignal.....	S. Buchan.....	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	76 00
Heyworth et station de ch. de fer.	M. McVeigh....	2	6	12 do	80 00
High Rock et Notre Dame du Laus.	D. McMillan....	31 $\frac{1}{2}$	1	12 do	170 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	c.
High Rock et Poltimore.....	J. Robinson	6	3é 2h.	12 mois	70	00
Holland's Mills et Chalifoux Point..	G. Gowan	2½	3	12 do	70	00
Hopetown et Lanark	G. Thurlow	7	3	12 do	65	00
Hopetown et White.....	R. Jordan	12	1	12 do	55	00
Hull, Ottawa et stat. de ch. de fer.	H. Dupuis	1 et 2	36	12 do (au 30 juin '93)..	807	54
Hull et boîtes aux lettres	E. Dorion	3½	12	12 do	120	00
Hurtubise et Casselman Station.....	E. N. Hurtubise	2	12	12 do	30	00
Inkerman et Iroquois.....	J. H. McKnight	23 et 17	6	12 do	324	00
Inkerman et Suffell's Crossing.....	A. J. Corrigan.....	2	12	12 do	96	43
Irena et Rowena	J. R. Smyth	3	3	12 do	68	00
Ironside et station de ch. de fer.....	C. Lesage.....	½	12	12 do	30	00
Jockvale et Ottawa	J. Clothier.....	15	3	12 do	216	38
Johnston's Corners et South Gloucester.	P. Stackpole.....	2	6	3 do (du 1er janv. '94).	13	54
Joynt et North Wakefield.....	R. Joynt.....	12½	3h. 6é.	12 do	426	26
Kazubazua et Lake St. Mary.....	B. Emond	5	2	12 do	88	00
Kazubazua et Venosta.....	J. McCaffrey.....	7	1	1 do 28 jours (au 28 mai '93)	8	29
Kemptville et Merrickville.....	C. W. Putnam	19½	6	12 do	572	92
Kemptville et Millar's Corners.....	M. A. Tomkins.....	11	3	12 do	173	00
Kemptville et North Rideau.....	A. W. Powell.....	5½	2	12 do	60	00
Kemptville et station de ch. de fer.	W. Dickison.....	1	18	12 do	272	31
Kenmore et North Branch.....	P. A. Harrison.....	2	6	11 do (au 28 fév. '94) ..	88	75
Kilmarnock et Smith's Falls.....	W. G. Halliday.....	7	2	12 do	105	00
Kinburn et Limestone	B. Styles.....	4	2	1 do (du 1er mars '94).	3	75
Kinburn et station de ch. de fer.....	H. J. Hunt.....	¼	12	2 do (du 1er fév. '94).	10	20
Kippewa et Mattawa	P. Kelly.....	57é. 52h.	1	6 do 23 jours (du 8 sept. '93)	168	75
Kirk's Ferry et station de ch. de fer.	Mme M. Reid	½	12	12 do	25	00
Klock's Mills et stat. de ch. de fer.	J. B. Klock.....	½	12	12 do	11	49
Labelle et L'Annonciation.....	P. Gauthier.....	15	1	1 do (du 1er mars '94).	7	50
Labelle et Saint-Jovite	do	20	2	1 do (du 1er mars '94).	16	66
Lac Rond et Saint-Emile de Suffolk.	B. Corbeil	4	1	12 do	30	00
Lake Talon et station de ch. de fer.	F. McDonald.....	100 vgs.	6	12 do	40	00
Lac Témiscamingue et Tête du Long Sault.....	A. Lumsden.....	110	1	2 do 23 jours (au 30 nov. '93).....	65	00
Lac Témiscamingue et Mattawa.....	E. J. Smith.....	139é. et 143 h.	1	3 do (au 30 juin '93)..	348	16
do do	P. Kelly.....	139é. et 143 h.	1	9 do du do ..	937	50
Lalonde et Plantagenet.....	W. A. McKay.....	5	1	12 do	35	00
Lammermoor et Watson's Corners.	W. R. Gibson.....	7	1	12 do	45	00
Lanark et Middleville.....	C. G. Jackson.....	7	6	12 do	170	00
Lanark et Perth	R. Hogan	12	6	12 do	64	00
Lanark et Watson's Corners.....	J. Y. McIntyre.....	7	3	12 do	100	00
Lancaster et Martintown	J. Ross.....	12	6	12 do	290	00
Lancaster et South Lancaster.....	W. Gillespie.....	1	12	12 do	125	00
L'Annonciation et Nominique.....	V. Martineau.....	12	1	12 do	80	00
Lavant et Watson's Corners.....	A. Browning.....	13	2	5 do (au 31 août '93)..	43	33
Lemieux et South Casselman	H. Bradley.....	6½	3	12 do	100	00
Letterkenny et Rockingham.....	J. Gallagher.....	6	1	4 do (au 31 juill. '93)..	15	33
Lime Bank et Manotick Station.....	F. Hardy, jun.....	3½	3	12 do	80	00
Loch Garry, Maxville et station de chemin de fer	A. J. Kennedy.....	11 et 1½	6 et 6	12 do	494	00
Loch Winnoch et stat. de ch. de fer.	R. Storie.....	1½	3	3 do (au 30 juin '93)..	22	50
Loch Winnoch et Castleford Railway Station	R. J. Storie.....	3½	3	9 do (du 1er juill. '93)	67	50
L'Orignal et station de Calumet.....	J. Lee.....	3	6	12 do	313	00
Low et North Low.....	J. Gannon.....	4	3	8 do (du 1er août '93).	43	33

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Low et station de chemin de fer....	W. Brooks.....	1½	12	10 mois 17 jours (du 15 mai 1893).....	140 66
Luskville do	E. Desbiens.....	2	6	12 do	65 00
McDonald's Corners et McLaren's Depot	S. Burns.....	11	6	12 do	204 00
McMillan's Corners et Strathmore..	D. McIntosh....	4½	3	12 do	56 66
Maberly et station de chemin de fer	J. Morrow.....	1¾	6	12 do	80 00
Mackey's Station et station de chemin de fer	J. Dunlop.....	½	12	12 do	67 00
Malakoff et North Gower.....	A. Johnston....	4	3	3 do (au 30 juin '93)..	18 75
do do	J. B. Hill.....	4	3	9 do du do	48 00
Maniwaki et Montcerf.....	P. Paradis.....	15	1	12 do	95 00
Maniwaki et station de chemin de fer de Kazubazua.....	W. Brooks.....	44½	6	8 do 17 jours (au 31 janvier '94)...	2,219 29
Maniwaki et River Joseph.....	T. White.....	8	1	12 do	54 00
Maniwaki et St. Boniface.....	C. Gauthier....	7	1	6 do (au 30 sept. '93)..	30 00
do do	J. L'Heureux...	7	1	6 do du do	27 50
Maniwaki et station de chemin de fer de Wright.....	W. Brooks.....	31½	6	2 do (du 1er fév. '94)..	367 50
Manotick et station de chem. de fer	B. McCarnen...	3½	6	12 do	62 60
Maryland do	M. J. Bell.....	40 pds.	6	12 do	10 00
Mattawa do	E. J. Smith.....	1	12	12 do	214 40
Maxville do	D. A. McArthur	½	18	12 do	75 00
Maxville et Riceville.....	J. B. Baker.....	17½	6	12 do	445 00
Merrickville et Irish Creek Station..	C. W. Putnam...	9	6	12 do	280 00
Merrickville et Newnmanville.....	N. Buck.....	5½	1	12 do	50 00
Merrickville et stat. de ch. de fer..	M. Fitzgerald..	12	12	12 do	85 00
Metcalfe et North Osgoode.....	H. D. Stewart..	3	2	12 do	50 00
Metcalfe et Ottawa.....	R. S. Hornidge..	21	6	12 do	645 00
Monckland Station et station de chemin de fer.....	A. B. McDonald	½	12	12 do	60 00
Montebello et station de ch. de fer..	F. X. Major.....	12	12	12 do	40 00
Montebello et Saint-Amédée.....	E. McCluskey..	6	2	12 do	75 00
Montpelier et Ripon.....	L. Montpelier..	7	1	3 do (du 30 juin '93)..	12 50
do	J. B. Bissonnette	7	1	9 do du do	45 00
Moose Creek et Moulinette.....	S. Flanigan.....	20	6	12 do	495 00
Moose Creek et stat. de ch. de fer..	T. Dorey.....	½	12	12 do	50 00
Moose Creek et Sandringham.....	T. D. Stark.....	4½	6	10 do 17 jours (du 15 mai '93).....	129 72
Morehead et station de chem. de fer	W. Clarke.....	½	6	12 do	10 00
Morewood et South Indian et station de chemin de fer.....	J. Cochrane.....	20	6	12 do	468 00
Morrisburg et Waddington, N.-Y..	W. J. Murphy...	3	6	12 do	75 00
Morrisburg et Winchester.....	G. Hutt.....	17	6	12 do	500 00
Moulinette et Mille Roches Station	S. Forsyth.....	1	12	12 do	120 00
Mountain et Reid's Mills.....	T. Christie.....	7¼	6	3 do (du 1er janv. '94)	49 25
Mountain et station de chem. de fer	R. Shaver.....	12	12	12 do	31 30
Mountain et South Mountain.....	E. Mills.....	3¾	12	12 do	100 00
Mountain et Vancamp.....	R. Shaver.....	3¼	6	12 do	140 00
Mud Creek et Smith's Falls.....	W. Sheridon....	6	2	12 do	80 00
Nipissing Junction et station de chemin de fer Canad. du Pacifiq.....	M. H. Ritchie..	1½	12	5 do (au 31 août '93)..	45 83
Nipissing Junction et station du chemin de fer de N. et P.....	do	1	6 et 12	12 do	63 34
North Augusta et Prescott.....	P. Bolger.....	19¾	2	12 do	74 00
North Augusta et Bellamy's Station	W. Pear.....	4½	6	12 do	198 25
North Bay et station de ch. de fer	W. McDonald..	4	18 et 21	12 do	234 12
North Branch et Russell.....	P. A. Harrison..	2½	6	1 do (du 1er mars '94)	6 25
Northcote et Renfrew.....	D. Brownlee...	15	3	12 do	250 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
North Gower et station de chemin de fer Osgoode	A. Haggins.....	8	6	12 mois	198 00
North Gower et Reeve Craig.....	T. Salter.....	3	2	12 do	45 00
North Nation Mills et station de chemin de fer.....	D. Landriau....	3½	6	12 do	175 00
North Onslow et O'Connell.....	J. Murphy.....	7	2	12 do	80 00
North Onslow et Quyon.....	W. Richardson..	7	3	12 do	100 00
North Onslow et Rutledge.....	J. J. Rutledge..	4½	2	12 do	45 00
North Valley et Osnabruck Centre..	M. Dunbar.....	4	3	12 do	70 00
North Wakefield et stat. de ch. de f.	J. E. Blair.....	400 vgs.	12	12 do	20 00
North Williamsburg et Strader's Hill.....	W. C. Strader... M. Cahill.....	5 1	1 6	12 do	40 00 100 00
Nosbonsing et station de ch. de fer.	P. Filiatrault... W. McCue.....	37 5½	1	12 do	180 00
Notre-Dame du Laus et St-Gérard de Montarville.....	M. Cahill.....	1	6	12 do	40 00
Oliver's Ferry et station de ch. de fer.	W. McCue.....	5½	6	12 do	240 00
Oliver's Ferry et Rideau Centre.....	A. Smith.....	13¼	6 é. 1h.	12 do	35 00
Orléans et Ottawa.....	L. Proulx.....	11¼	6	12 do	275 00
Osgoode Station et stat. de ch. de fer.	J. Buckels.....	40 vgs.	6	12 do	15 00
Ottawa et ferme expérimentale.....	A. Ardley.....	3	12	12 do	475 00
Ottawa, service de facteurs.....	Cie de ch. de fer élect. des rues.....		6	do (au 30 sept. '93)..	300 00
do do	do		6	do du do	450 00
Ottawa et Ottawa-Est	A. Pettipiece... E. Batterton...	1¾ ½ et 1¼	6 18	12 do	69 00 467 60
Ottawa, bur. de poste, et dépt. des p.	T. Graves.....		t. q. r.	8 do (au 30 juin '94)..	446 04
do do	P. McKenna....	1	t. q. r.	4 do (au 31 oct. '93)..	1,314 72
Ottawa, bur. de poste, et st. de ch. de f.	Cie de ch. de fer élect. des rues.....		1 et ½	t. q. r. 5 do do	1,666 66
do do	P. McKenna....		12	Voyages spéciaux.....	57 50
Ottawa et quai de bat. à vapeur..	R. Ramsay.....	7½	3	6 mois (au 30 sept. '93)..	87 50
Ottawa et Ramsay's Corners.....	J. Alexander....	7½	3	6 do do	76 50
do do	H. Reilly.....	20	6	12 do	725 00
Ottawa et Richmond.....	C. R. Morrison..	24	3	12 do	275 00
Otter Lake et Shawville	J. Hill.....	7	2	12 do	87 00
Otter Lake et Thornby	W. Black.....	½	3	12 do	32 00
Oxford Station et stat. de ch. de fer.					
Pakenham et Panmure	G. McClinton... D. Shaw.....	20 a. r. ¼	6 18	12 do	315 00 194 40
Pakenham et station de ch. de fer.	A. S. Smart.....	5	1	12 do	35 00
Parkman et Portage du Fort.....	M. Belaire.....	½	24	12 do	414 88
Pembroke et station de ch. de fer.	C. Ryan.....	11	1	1 do 18 jrs (au 18 mai 1893).....	8 31
Pembroke et Ryan's Mills.....					
Pembroke et Stafford.....	D. Childerhose..	16	3	12 do	200 00
Pendleton et station de ch. de fer.	H. Roy.....	17	6	12 do	500 00
Perretton et chemin de traverse du gouvernement.....	L. Matheson....	4½	6	12 do	124 52
Perth et Playfair	G. C. Mills.....	14	6	3 do (au 30 juin '93)..	100 00
do do	B. B. Playfair..	14	6	6 do (au 31 déc. '93)..	200 00
do do	E. Keays.....	14	6	3 do do	100 00
Perth et station de chemin de fer.	J. Allan.....	½	32	12 do	300 24
Perth et Stanleyville.....	P. McParland..	9½	4	12 do	170 00
Perth et Tennyson	A. Robertson... S. Devine.....	10 1½	1 3	12 do	70 00 90 00
Perth et station de ch. de fer	T. McAnulty....	6	3	12 do	100 00
Point Alexander et stat. de ch. de fer.	M. Gahagan....	6½	1	12 do	50 00
Pointe Gatineau et Quinnville	M. Foley.....	1½	12	12 do	114 00
Pointe Gatineau et stat. de ch. de fer.	X. Proulx.....	7½	6	12 do	200 00
Pointe Fortune et St-Eugène.....	M. W. Paul....	10	3	7 do (du 1er sept. '93)	110 83
Poland et Lavant Station					
Portage du Fort et station de chemin de fer.....	D. M. Rattray..	7	18	12 do	312 00
Portage du Fort et Ross.....	D. McLaren.....	3	3	12 do	65 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.		Période.	Montant.
						\$ c.
Prescott et Ogdensburg, N.-Y.	C. Plumb, aîné.	2	18	12	mois	578 25
Prescott et station de ch. de fer.	E. Leslie.	18	18	3	do (au 30 juin '93) ..	35 10
do do	J. Hollingsworth	18	18	9	do do	141 00
Prescott et boîtes aux lettres.	J. Dowsley.	2	18	12	do	144 00
Quyón et station de ch. de fer.	W. Richardson..	1	12	12	do	100 00
Radford et Shawville.	J. A. Armstrong	3	3	12	do	65 00
Rapides des Joachims et Mackie's Station.	J. Dunlop	8	3	12	do	180 00
Rapides des Joachims et Rowanton.	H. R. Downey..	20	3	12	do	350 00
Rapides des Joachims et qual.	do	120 vgs.	6	Saison, 1893.		10 00
Renfrew et st. de ch. de fer C. C. P.	D. Brownlee.	1/4	30	12	mois	410 50
Renfrew et station de chemin de fer K. et P.	J. Rousselle . . .	1/4	12	12	do	72 00
Renfrew et station de chemin de fer (O. A. et P. S.)	D. Brownlee.	1/4	12	2	do (du 1er fév. '94).	20 40
Richmond-Ouest et Stapledon	T. E. Riley	3 1/2	3	12	do	80 00
Ripon et Saint-André Avellin.	A. Chéné.	7	6	12	do	175 00
Rockingham et Rosenthal.	M. Kapitoski . . .	6	1	9	do (du 1er juill. '93).	30 00
Rockingham et Strathtay.	J. Gallagher, j ^{ne}	13	1	8	do (du 1er août '93).	60 00
Rockingham et Wingle	J. Wingle	14	2	12	do	135 00
Rockland et station de ch. de fer.	A. Campbell	2 3/4	6	12	do	198 94
Rockliffe et station de ch. de fer.	W. H. McIntyre	50 vgs.	12	12	do	21 71
Russell et traverse de chemin de fer Bearbrook.	C. York.	8	6	12	do	137 00
Russell et st. de ch. de fer Osgoode. . .	P. Levia.	21 1/2	6	12	do	480 00
Saint-Eugène et Vankleek Hill.	X. Proulx	10	6	12	do	290 00
Sand Point et station de ch. de fer.	J. R. McDonald.	12	12	12	do	109 55
Sandringham et Tayside.	A. Fraser.	1 3/4	3	1	do 14 jours (au 14 mai '93).....	4 23
Shamrock et Whelan Lake.	S. Whelan.	7	2	12	do	70 00
Shawville et station de ch. de fer.	W. C. McGuire.	1	12	12	do	75 00
Skye et st. de ch. de fer Greenfield.	D. McMillan. . . .	8	6	12	do	200 00
Smith's Falls et station de chemin de fer—service de jour	H. Carley	1/2	24	12	do	175 00
Smith's Falls et station de chemin de fer—service de nuit	do	1/2	24	12	do	225 00
Snake River et station de ch. de fer	G. Douglas.	4	3	12	do	109 99
South Casselman et station de chemin de fer.	A. Lalonde.	1	6	6	do (au 30 sept. '93) .	20 00
do do	do	1	18	6	do du do	46 91
South Finch et station de ch. de fer	D. G. McMillan.	12	12	12	do	100 00
South Indian et station de ch. de fer	J. K. Meredith..	12	12	12	do	60 00
South March et station de ch. de fer do do	P. Orchard.	15 3/4	6	6	do (au 30 sept. '93)..	200 00
do do	do	15 3/4	6	6	do dn do	287 00
Spencerville et station de ch. de fer	A. Carmichael..	1 1/2	6	12	do	80 00
Stittsville et station de ch. de fer.	S. Mann.	120 vgs.	6	12	do	21 91
Summerstown et Summerstown Station.	A. Cameron	3	6	6	do (au 30 sept. '93)..	48 00
do do	H. Hagerty.	3	6	6	do du do	42 00
Summerstown Station et station de chemin de fer.	J. A. Cameron..	200 v. et 400 v..	12	12	do	50 08
The Brook et station de chemin de fer South Indian.	W. Brazeau.	10	6	12	do	175 00
Toyes Hill et Winchester Springs.	J. B. McQuigg..	3	3	12	do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
d'Ottawa, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Valencay et station de ch. de fer de Thurso.....	L. Ouellette....	14	3	12 mois.....	150 00
Vankleek Hill et station de ch. de fer.....	A. Mercier.....	1	24	12 do.....	125 20
Vars et traverse de ch. de fer.....	R. Armstrong....	1	6	12 do.....	20 00
Venosta et station de ch. de fer.....	J. McCaffrey....	3	6	10 do 3 jours (du 29 mai '93).....	21 86
Ventnor et station de ch. de fer.....	W. Cook.....	5½	6	12 do.....	90 00
Vinton et station de ch. de fer.....	W. Gilchrist....	1	7	12 do.....	108 75
Wakefield et station de ch. de fer..	D. McPhail.....	1	12	12 do (et arrérages)...	38 33
Wales et station de ch. de fer.....	W. Alguire.....	1	12	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do.....	W. J. Ransom....	1	12	9 do du do.....	60 00
Waller et Harney's Crossing.....	P. Harney.....	1½	2	12 do.....	33 75
Wemyss et station de ch. de fer....	G. Korry.....	1	6	12 do.....	24 00
Wendover et station de ch. de fer..	H. St. Pierre...	3	6	12 do.....	170 00
Winchester et station de ch. de fer Osgoode.....	A. Campbell....	24½ et 22	3 et 3	12 do.....	660 00
Winchester et station de ch. de fer.	A. Kendrick....	1	12	12 do.....	50 00
Wylie et station de ch. de fer.....	J. Lyons.....	2½	3	12 do.....	77 50
				Total.....	\$68,088 86

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Afton Road et Mount Stewart.....	D. Gillon.....	3	2	2 mois (du 1er fév. '94).	6 66
Albany et Cap Traverse.....	W. Noonan.....			Service spécial.....	5 00
Albany et station de chemin de fer.	H. Terrell.....	10 ¹ / ₈	12	12 mois.....	31 28
Albany et Victoria.....	G. Francis.....	10	6	12 do.....	215 00
Alberton et Kildare.....	W. Clark.....	10	2	12 do.....	62 40
Alberton et Lot 6.....	W. Hardy.....	6	2	12 do.....	52 00
Alberton et station de ch. de fer.....	R. Tuplin.....	1 ¹ / ₂	12	12 do.....	62 60
Alma et station de chemin de fer.....	J. Mountain.....	3 ³ / ₈	2	12 do.....	26 00
Appin Road et Bonshaw.....	J. McCaulder.....	4	2	12 do.....	41 00
Argyle Shore et Bonshaw.....	N. H. McNevin.....	3	2	12 do.....	25 00
Armadales et station de ch. de fer	H. A. McPhee.....	3	3	12 do.....	20 00
Auburn et Dromore ouest.....	J. Corrigan.....	1 ¹ / ₂	2	2 do (du 1er fév. '94).	2 60
Auburn et Pownal.....	W. J. Carver.....	10 ³ / ₈	2	9 do (au 31 déc. '93).....	85 35
do do.....	B. Jenkins.....	10 ³ / ₈	2	3 do do.....	20 00
Augustine Cove et l'hôtel Lansdowne.....	D. Howatt.....	3	3	12 do.....	77 00
Baldwin's Road et Perth Station.....	J. A. Moar.....	1 ¹ / ₂	2	12 do.....	20 80
Bangor et Morell Station.....	J. McGregor.....	4	2	12 do.....	50 00
Bay Fortune et Souris East.....	J. Leslie.....	10 ³ / ₈	3	12 do.....	113 88
Beach Point et Montague Bridge.....	J. Kennedy.....	22	3	3 do (au 30 juin '93).....	86 50
do do.....	J. J. McDonald.....	22	6	9 do do.....	405 00
Bear River et Clear Springs.....	A. Gillis.....	8	3	12 do.....	104 00
Bear River et station de ch. de fer.	D. Costello.....	1 ¹ / ₂	3	12 do.....	20 28
Bedeque et l'hôtel Lansdowne.....	S. W. Newsom.....	8	3	12 do.....	105 00
Bedeque et Sea Cow Head.....	W. A. Noonan.....	4 ³ / ₈	2	12 do.....	46 80
Bedeque et Summerside.....	P. McLeod.....	9 ³ / ₈	6	12 do.....	255 00
Belfast et Charlottetown.....	E. Henry.....	24	2	9 do (au 31 déc. '93).....	547 50
do do.....	do.....	24 ³ / ₈	6	3 do do.....	188 20
Belfast et Garfield.....	A. A. Martin.....	3	2	12 do.....	30 00
Belfast et High Bank.....	M. Martin.....	22 ³ / ₈	3	12 do.....	400 00
Belfast et Point Prim.....	do.....	6 ³ / ₈	2	12 do.....	50 48
Bloomfield et station de ch. de fer.	J. W. Smith.....	2	3	12 do.....	44 00
Bloomfield Station et station de chemin de fer.....	F. Peters.....	1 ¹ / ₂	6	12 do.....	25 00
Blooming Point et Tracadie Cross.....	J. McDonald.....	4 ³ / ₈	2	12 do.....	52 00
Bonshaw et Nine Mile Creek.....	N. H. McNevin.....	14	2	3 do (au 30 juin '93).....	20 12
do do.....	do.....	15 ³ / ₄	2	9 do do.....	71 61
Bradalbans et New London.....	M. Reid.....	12	6	12 do.....	358 00
Bradalbans et station de ch. de fer.	M. Matheson.....	1 ¹ / ₈	12	12 do.....	71 82
Bradalbans et South Granville.....	do.....	3 ³ / ₈	2	12 do.....	36 00
Brooklyn et Lot 4.....	J. McCarthy.....	3	2	12 do.....	27 00
Brooklyn and Glen Martin.....	F. A. McPherson.....	2	2	12 do.....	21 00
Caledonia et Iris.....	A. Beaton.....	3	2	6 do (au 30 sept. '93).....	16 00
do do.....	C. McLaughlin.....	3	2	6 do do.....	18 50
Caledonia et Orwell.....	N. M. Gillis.....	10 ¹ / ₂	3	12 do.....	127 00
Caledonia et Rona.....	J. McQueen.....	4	2	12 do.....	27 00
Cape Egmont et Fifteen Point.....	L. D. Gallant.....	5	2	12 do.....	52 00
Cape Traverse et Charlottetown.....	J. A. Strang.....			Voyages spéciaux.....	30 00
Cape Traverse, abri des bateaux et terminus du chemin de fer.....	do.....	1 ¹ / ₈	T.q.r.	do.....	90 52

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Île du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Cape Traverse et Summerside.....	J. A. Strang.....	15	T.q.r.	3 mois (au 30 juin '93)...	13 60
do do	N. Clark.....	15	T.q.r.	3 do (du 1er janv. '94)...	102 40
Cape Wolfe et Lot 4.....	J. J. Fish.....	6	2	12 do	65 00
Cardigan Bridge et Corraville.....	J. Sigsworth.....	6	2	12 do	52 00
Cardigan Bridge et Head of Cardigan.....	M. McAuley.....	4	2	12 do	41 60
Cardigan Bridge et Launching.....	D. Foley.....	26	3	12 do	131 00
Cardigan Bridge et Lot 56.....	J. J. Campbell.....	15	3	12 do	165 00
Cardigan Bridge et station de chemin de fer.....	F.D. McCormack.....			12 12 do	34 48
Cavendish et Hunter's River.....	W. Jewell.....	32 $\frac{1}{2}$	3	12 do	226 00
Charlottetown et Marshfield.....	W. Miller.....	4 $\frac{3}{4}$	6	12 do	50 00
Charlottetown et stat. de ch. de fer.....	P. Stewart.....		T.q.r.	12 do	316 93
Charlottetown et Rocky Point.....	D. Miller.....	2 $\frac{3}{4}$	2	12 do	50 00
Charlottetown et Royalty Junction.....	W. F. Robins.....			Service spécial.....	2 00
Charlottetown et boîtes aux lettres.....	J. Dalziel.....	2 $\frac{1}{2}$	18	11 mois (au 28 fév. '94)...	73 33
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	18	1 do du do	8 23
Charlottetown et Victoria.....	J. Ferguson.....	21 $\frac{1}{2}$	3	12 do	280 00
Cherry Grove et New Harmony.....	J. McDonald.....	2	2	12 do	26 00
Cherry Valley et China Point.....	D. McGillivray.....	3 $\frac{3}{4}$	2	3 do (au 30 juin '93)...	10 00
Cherry Valley et Gallas Point.....	do	7	2	9 do (du 1er juill. '93)...	39 75
China Point et Gallas Point.....	W. Young.....	2	2	3 do (au 30 juin '93)...	7 50
Clermont et Kensington.....	A. Campbell.....	3	2	3 do (au 30 juin '93)...	8 50
do do	J. MacMillan.....	3	3	9 do du do	33 75
Clinton et New London.....	G. McKay.....	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	30 00
Clyde Station et station de chemin de fer.....	E. Crabbe.....	$\frac{1}{16}$	3	12 do	14 00
Coleman et station de ch. de fer.....	A. McKinnon.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	30 00
Commercial Road et Peter's Road.....	J. M. Johnston.....	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	30 00
Covehead Road et Grand Tracadie.....	C. Reardon.....	5	2	12 do	70 00
Crapaud et Upper Westmoreland.....	R. McVitie.....	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	35 00
Darlington et Kelly's Cross.....	C. McKenna.....	11	3	12 do	108 48
Darlington et Princetown Road.....	D. L. McLeod.....	3	2	12 do	23 00
Darlington et station de ch. de fer.....	do	$\frac{3}{4}$	6	3 do (au 30 juin '93)...	11 25
do do	do	$\frac{3}{4}$	12	9 do du do	66 00
Darlington et Rose Valley.....	do	8	3	12 do	132 00
Darnley et Kensington.....	T. W. Larkins.....	15	3	12 do	140 00
DeBlois Station et stat. de ch. de f.....	C. Perry.....	$\frac{3}{4}$	3	12 do	20 00
Dromore et station de chemin de fer.....	J. McCabe.....	2	2	9 do (au 31 déc. '93)...	30 42
do do	T. O. McCabe.....	2	2	3 do du do	10 14
Dundas et Mount Hope.....	J. Dockendroff.....	6 $\frac{1}{2}$	2	12 do	55 00
Dunedin et New Haven.....	D. McPhail.....	1 $\frac{1}{4}$	3	12 do	16 25
East Baltic et Red Point.....	D. McEachern.....	4	2	3 do (au 30 juin '93)...	7 50
do do	do	4	3	9 do du do	37 50
East Point et Souris East.....	J. Kennedy.....	15	3	12 do	225 00
Ebenezer et Wheatley River.....	A. McCallum.....	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	28 00
Elliott's Mills et station de ch. de f.....	R. Elliott.....	$\frac{1}{8}$	3	12 do	15 60
Elliottvale et Peake's Station.....	J. Edmonds.....	3 $\frac{3}{4}$	2	12 do	27 00
Elmira et South Lake.....	F. J. McKinnon.....	2	3	12 do	30 00
Elmsdale et station de ch. de fer.....	J. Adams.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	22 00
Emerald et Grahams Road.....	J. Harding.....	7	3	12 do	90 00
Emerald et station de chemin de fer.....	F. P. Murphy.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	86 24
Emerald et Shamrock.....	P. Duffy.....	2 $\frac{1}{2}$	2	12 do	24 00
Emerald et West Newton.....	W. Clark.....	4	2	12 do	65 00
Farmington et Head of St. Peters Bay.....	S. Walsh.....	5	2	12 do	40 00
Farmington et Mansfield.....	P. Gorman.....	4 $\frac{3}{4}$	2	12 do	29 84

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Île du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Fifteen Point et Miscouche.....	T. McNeill.	9	2	9 mois (au 31 déc. '93)..	52 50
Fifteen Point et Wellington Station	A. Gallant.....	5	3	3 do (du 1er janv. '94)	15 60
Fitzgerald Station et Lot 14.....	P. Cameron.....	5	3	12 do	59 72
Fitzgerald Station et stat. de ch. de f.	do	7	6	12 do	26 24
Flat River et Selkirk Road.....	F. Dougherty....	6½	2	12 do	41 60
Forest Hill et Head of St. Peters Bay	R. Matheson.....	6	2	12 do	68 00
Fortune Cove et O'Leary Station ..	T. E. Hogan.....	7	1	3 do (au 30 juin '93)..	8 12
do do	J. L. Maxfield..	7	2	6 do (au 31 déc. '93)..	24 24
do do	do	7	3	3 do du do ..	18 37
Fredericton et station de ch. de fer.	J. Weeks.....	7	3	12 do	20 00
Freetown et Lower Freetown	T. Taylor.....	2½	3	12 do	56 00
Freetown et station de ch. de fer. ..	R. B. Auld.....	2	6	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	do	3	12	6 do du do ..	37 50
French Village et Mount Stewart. ..	C. McIntyre....	5	2	6 do (au 30 sept. '93)..	32 00
do do	do	7	2	6 do du do ..	40 32
Georgetown et Murray Harbour North	J. Phillips.....	30	3	12 do	238 00
Georgetown et station de ch. de fer.	R. R. Jenkins... T.q.r.	½	12	12 do	154 20
Georgetown et quai du vapeur.....	do	½	6	6 do (du 1er oct. '93)..	11 80
Glencorrodale et Priest Pond.....	J. McPhee.....	3½	2	12 do	36 00
Glenfinnan et Tarantime.....	A. Gallant.....	2½	2	1 do (du 1er mars '94).	1 25
Glengarry et station de ch. de fer. ..	M. Halloran....	5½	2	12 do	37 00
Glen William et Murray River.....	M. McDonald..	3½	2	12 do	28 00
Gowan Brae et Souris East.....	J. Mallard.....	3	2	12 do	30 00
Greenwich et Head of St. Peters Bay	A. B. Hyndman..	3½	2	8 do (au 30 nov. '93)..	26 66
do do	do	5½	2	4 do du do ..	26 66
Harrington et Winsloe Road.....	P. Cooke.....	1½	2	12 do	40 00
Head of Hillsborough et Mount Stewart	D. D. Coffin....	4½	2	12 do	52 00
Head of St. Peter's Bay et Monticello	A. D. Cummings	8½	2	12 do	60 00
Head of St. Peter's Bay et Railway Station	A. McAulay.....	¼	12	12 do	120 00
Heatherdale et Whim Road Cross	F. MacDonald..	1½	3	12 do	39 00
Higgin's Road et Wellington Station	D. McNeill.....	13	3	12 do	120 00
Hopefield et Murray River.....	A. McPhee.....	4	2	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
do do	A. McGregor....	4	2	9 do du do ..	28 50
Hunter's River et North Rustico....	R. Stevenson....	16	6	12 do	310 00
Hunter's River et stat. de ch. de fer	P. McGrath.....	1½	12	12 do	76 24
Inverness et station de ch. de fer. ..	P. J. Kilbride..	2½	2	12 do	50 96
Johnston's River et Southport	W. J. Brazel....	12½	2	12 do	70 00
Kensington et Princetown.....	J. Glover.....	7	3	12 do	125 00
Kensington et station de ch. de fer.	G. Glover.....	1	12	12 do	85 00
Kensington et Sea View.....	F. W. Larkins..	17	3	12 do	145 00
Kildare et Tignish.....	A. Crabbe.....	.....	.....	Service spécial.....	2 00
Kildare Capes et Tignish	S. DesRoches..	4	2	12 mois	38 00
Kildare Station et stat. de ch. de fer.	N. J. Perry.....	5	6	12 do	15 60
Kildare Station et Woodville.....	E. McGrath....	3	2	3 do (du 1er mars '94).	4 50
Kinkora et Middleton.....	J. L. McDonald..	2	3	12 do	52 00
Kinkora et station de ch. de fer. ..	J. Farmer.....	1	12	6 do (au 30 sept. '93)..	21 84
do do	do	1	12	6 do du do ..	31 30

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Île du Prince-Edouard, etc — Suite.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.	
					\$	c.
Kinross et Lyndale.....	A. Lamont.....	3	1	12 mois	24	00
Kinross et Orwell.....	R. Wood.....	1	3	12 do	35	00
Lansdowne Hotel et station de chemin de fer.....	J. A. Strang.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	93	90
Little Tignish et Tignish.....	J. J. Buote.....	4	2	12 do	40	00
Little York et stat. de ch. de fer.....	T. H. Lawson.....	$\frac{1}{16}$	12	12 do	40	00
Little York et Union Road.....	P. Cooke.....	24	3	12 do	162	00
Locke Road et Mill River.....	M. Howard.....	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	52	00
Lot 4 et Miminegash.....	J. Doyle.....	5	2	12 do	70	00
Lot 4 et station de chemin de fer.....	H. Chappell.....	4	6	12 do	203	28
Lot 10 et station de chemin de fer.....	H. Ritchie.....	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	26	00
Lot 11 et station de chemin de fer.....	M. J. Kilbride.....	$5\frac{1}{2}$	3	12 do	50	28
Lot 12 et station de chemin de fer.....	W. Hayes, aîné.....	2	12	12 do	112	68
Lot 35 et station de chemin de fer.....	P. Lawler.....	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	40	00
Lot 40 et station de chemin de fer.....	A. H. McEwen.....	1	6	12 do	56	32
Lot 56 et Sailor's Hope.....	F. McDonald.....	7	2 et 3	12 do	85	08
Milburn et Morell Station.....	T. Mullen.....	9	3	12 do	72	00
Mill Cove et station de ch. de fer.....	J. Hughes.....	2	2	12 do	19	00
Mill River et station de ch. de fer.....	F. Peters.....	$\frac{1}{2}$	2	12 do	15	00
Mill View et Vernon River.....	J. Murphy.....	22	6	12 do	85	00
Milton Station et North Milton.....	W. McNeill.....	2	2 et 3	12 do	33	58
Milton Station et stat. de ch. de fer.....	do.....	$\frac{1}{2}$	3 et 6	12 do	36	24
Miscouche et Muddy Creek.....	T. McNeill.....	5	2	3 do (du 1er janv. '94)	9	72
Miscouche et station de ch. de fer.....	J. H. DesRoches.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	34	00
Miscouche et S. W. Lot 16.....	T. McNeill.....	$9\frac{1}{2}$	2	12 do	76	00
Montague Bridge et station de chemin de fer.....	F. D. McCormack.....	$5\frac{1}{2}$	6	12 do	219	48
Montague Bridge et Valleyfield.....	A. J. McLeod.....	5	3	12 do	69	40
Montague Bridge et Victoria Cross.....	J. Dewar.....	3	3	12 do	49	00
Montague Cross et Murray Harbour Road.....	J. MacLean.....	$21\frac{1}{2}$	3	12 do	25	00
Morell Rear et Morell Station.....	R. D. Sterns.....	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	40	00
Morell Station et stat. de ch. de fer.....	M. Coffin.....	$\frac{1}{16}$	12	12 do	20	00
Mount Herbert et Southport.....	H. Smallwood.....	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	54	00
Mount Pleasant et station de chemin de fer.....	F. Callaghan.....	$31\frac{1}{2}$	2	12 do	40	56
Mount Stewart et stat. de ch. de fer.....	H. McEachern.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	35	00
Murray Harbour South et White Sands.....	D. Bell.....	3	2	12 do	39	00
New Acadia et station de ch. de fer.....	J. Pino.....	$\frac{1}{2}$	2	12 do	15	00
New Annan et stat. de ch. de fer.....	W. B. Bowness.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	62	40
New Annan et Sunnyside.....	J. A. McDonald.....			Service spécial	3	00
New Annan et Wilmot Valley.....	W. B. Bowness.....	$31\frac{1}{2}$	2	12 mois	52	00
New Haven et Riverdale.....	D. McFadyen.....	$3\frac{1}{2}$	2	6 do (au 30 sept. '93)	18	00
do do.....	M. McLeod.....	$3\frac{1}{2}$	2	6 do du do	17	16
Newton Cross et Orwell.....	J. Morrissey.....	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	20	00
New Wiltshire et stat. de ch. de fer.....	C. Easter.....	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	17	00
New Zealand et stat. de ch. de fer.....	J. Cantwell.....	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	27	36
Northam et station de chemin de fer do do.....	W. R. Folland.....	$1\frac{1}{16}$	6	9 do (au 31 déc. '93)	22	50
do do.....	J. E. Yeo.....	$1\frac{1}{16}$	6	3 do du do	7	50
Northam et Victoria West.....	N. McLennan.....	5	2	12 do	36	00
North Lake et Souris East.....	W. McLaren.....	24	3	12 do	226	00
North River et South Wiltshire.....	J. McDougall.....	4	3	12 do	50	00
O'Leary Station et stat. de ch. de fer.....	R. Ellis.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	17	41
O'Leary Station et West Cape.....	J. Dennis.....	9	2	12 do	77	48
Orwell et Orwell Cove.....	N. McGillis.....	2	3	12 do	43	00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Île du Prince-Edouard, etc.—Fin.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Palmer Road et stat. de ch. de fer.	W. Kinch ...	3	2	12 mois	35 00
Palmer Road et Waterford	A. McDonald...	4	2	12 do	19 00
Peake's Station et stat. de ch. de fer	J. F. McDonald	$\frac{1}{15}$	6	9 do (au 31 déc. '93)	28 50
do do	A. McDonald...	$\frac{1}{16}$	6	3 do du do	9 50
Peake's Station et Ruskin	H. R. Mooney..	6	2	12 do	64 00
Peake's Station et St. Patrick's Road	A. McDonald...	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	36 40
Pisquid et station de chemin de fer.	J. A. McDonald	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	36 00
Pisquid et Webster's Corner	C. McAree	6	3	12 do	49 92
Pisquid Road et Vernon River	E. O'Keefe.....	3	2	12 do	46 00
Pinsville et station de chemin de fer	A. Wedge	2	2	12 do	35 00
Port Hill et station de chemin de fer	H. B. S. Birch..	4	12	12 do	112 68
Pownal et Village Green	M. Jardine.....	3	2	12 do	22 48
St. Andrew's et station de ch. de fer	J. McDonald...	$\frac{1}{2}$	3	12 do	25 00
St. Eleanors et Summerside	T. Lyle.....	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	68 00
Ste. Mary's Road et Ste. Mary's Road East	T. Daley.....	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
St. Teresa et station de ch. de fer.	A. Bradley	$\frac{1}{2}$	3	12 do	39 00
Scotchfort et station de ch. de fer.	J. McDonald...	$\frac{1}{2}$	2	12 do	16 00
Sea Cow Pond et Tignish	J. M. Nelligan..	7	2	12 do	44 00
Skinner's Pond et Tignish	P. Aylward.....	$10\frac{1}{2}$	2	12 do	58 00
Souris East et station de ch. de fer	A. McCormack..	$\frac{1}{2}$	12	12 do et voy. supplém.	71 38
Suffolk Station et stat. de ch. de fer	J. O. Ferguson..	$\frac{1}{2}$	2	12 do	20 80
Summerside et station de ch. de fer.	R. Glover.....	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	6 do (au 30 sept. '93).	77 49
do do	J. McKay	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	6 do du do	67 14
Summerside et boîtes aux lettres	R. Glover.....	$\frac{1}{2}$	18	6 do (au 30 sept. '93).	16 00
do do	J. McKay	$\frac{1}{2}$	18	6 do du do	16 00
Summersville et Vernon River	E. Fraser.....	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	52 00
Ten-Mile House et stat. de ch. de fer	J. Fitzpatrick ..	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Tignish et station de chemin de fer.	H. Gaudet.....	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	44 00
Tracadie Cross et stat. de ch. de fer.	A. Johnson.....	$\frac{1}{2}$	3	12 do	30 00
Traveller's Rest et stat. de ch. de fer.	T. Townsend....	1	3	12 do	39 00
Wellington et Wellington Station	P. Ayers.....	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	23 00
Wellington Station et station de chemin de fer.	F. F. Arsenaull.	$\frac{1}{15}$	12	12 do	25 00
West Devon et station de ch. de fer.	J. A. Morshead..	$\frac{1}{15}$	6	12 do	10 00
Western Road et stat. de ch. de fer.	P. Reid.....	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
West Point et station de ch. de fer.	P. McPhee.....	14	2	12 do	112 00
West St. Peters et stat. de ch. de fer.	J. McDonald...	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Winsloe Station et stat. de ch. de fer	J. Burrows.....	$\frac{1}{15}$	3	12 do	18 00
Wood Islands et Wood Islands North	J. H. McMillan.	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	39 00
Total					\$14,350 53

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE QUÉBEC.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Adderley et St-Pierre Baptiste	P. A. Drolet	3	3	6 mois (au 30 sept. '93)..	30 00
do do	J. Fortier	3	3	6 do du do	28 00
Adstock et Robertson Station	R. Bolduc	9	2	6 do (au 30 sept. '93)..	52 50
do do	H. Bolduc	9	2	6 do du do	80 00
Agnès et Traverse de Nadeau	P. Roy	4 $\frac{1}{2}$	1	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do	do	4 $\frac{1}{2}$	1	9 do du do	26 25
Agnès et Trois-Lacs	H. W. Albro	10	1	12 do	44 00
Albanel et Normandin	A. Laprise	7	2	12 do	60 00
Allard Settlement et Nouvelle	J. Keays, jun.	3	1	12 do	20 00
Allen's Mills et station de ch. de fer	D. Vir	1 $\frac{1}{2}$	T.q.r.	12 do	30 00
Amqui et station de chemin de fer	T. Ross	1 acre.	12	12 do	60 00
Ancienne Lorette and Champigny	N. Alain	2	6	6 do (au 30 sept. '93)..	30 00
do do	do	2	6	6 do du do	50 00
Armagh et Saint-Raphaël	T. Roy	15	3	7 do (au 31 oct. '93) ..	75 84
do do	do	15	6	5 do du do	108 32
Armstrong et Saint-Théophile	D. Richard	2 $\frac{1}{4}$	2	1 do (du 1er mars '94).	2 91
Aubert Gallion et Saint-George	M. G. Pozer	2	6	12 do	35 00
Beauce	A. Gallant	7	6	12 do	155 00
Avignon et Matapédia	A. Gallant	7	6	12 do	155 00
Bagotville et Grande Baie	J. Savard	3	T.q.r.	Partie de saison 1893	11 25
do do	E. Gobeil	3	T.q.r.	Balance de saison	51 75
Bagotville et quai	M. Pouliot	3	T.q.r.	Saison 1893	44 00
Baie de la Trinité et Ile au Caribou	I. T. Comeau	7 $\frac{1}{2}$	2	do	15 00
Baillargeon et station Craig's Road	B. Huot	3	3	12 mois	60 00
Baker Brook et station de chemin de fer de Témiscouata	D. Daigle	$\frac{1}{4}$	14	3 do (au 31 août '93)..	17 50
Baker Brook Station et station de chemin de fer de Témiscouata	A. Maclean	$\frac{1}{4}$	14	7 do du do	29 16
Barachois de Malbaie et quai	T. S. Vardon	4		Expiration de l'entreprise	14 30
Barrière Saint-Valier et Saint-Sauveur de Québec	E. Emond	1	12	12 mois	40 00
Beaubien et station du Cap Saint-Ignace	N. Dugal	$\frac{1}{2}$	12	12 do	20 00
Beauce, Jonct. de la, et Jersey Mills	R. Groleau	26 $\frac{1}{2}$	6	12 do	792 00
Beauce, Jonction de la, et station de chemin de fer	V. Bilodeau	1	12	12 do	25 00
Beauce, Jonct. de la, et Saints-Anges	G. Gagnon	8	13	12 do	84 00
Beaudet et station de chemin de fer	F. Petitclerc	$\frac{1}{2}$	3	2 do 11 jours (au 11 juin '93)	2 37
do do	do	$\frac{1}{2}$	6	3 do 19 jours (au 30 sept. '93)	7 24
do do	do	$\frac{1}{2}$	3	3 do (au 31 déc. '93)..	3 00
Beaudoin et Saint-Ferdinand	L. Côté	5	2	10 do (du 1er juin '93)..	66 66
Beaupré et Saint-Férol	F. Michel	7	3	12 do	100 00
Belair et station de chemin de fer	A. Couture	1	6	12 do	50 00
Bennett et Maple Grove	J. Bennett	3	3	12 do	60 00
Bergerville et Québec	J. Drolet	3	6	12 do	90 00
Bersimis et Moisie	R. H. Montgomery	232	6	Saisons 1893-94	1,160 00
Bersimis et Sault-au-Cochon	E. Miller	26	2	12 mois	600 00
Berthier et station de chemin de fer	V. Guilmet	2 $\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)..	19 50
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	12	9 do du do	105 00
Bic et station de chemin de fer	J. R. Colclough	10	T.q.r.	12 do	36 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Bic et Saint-Valérien de Rimouski.	J. Moisan	31 $\frac{1}{2}$	6	12 mois	100 00
Black Cape et Querry	A. Querry	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00
Black Lake et station de ch. de fer	A. Blondeau	100 vgs.	12	12 do	20 00
Black Lake et New Ireland	J. McLean	10	3	1 do (au 30 avril '93)..	10 00
do do	D. Lemay	10	3	11 do du do	110 00
Black Lake et Reed Mines	C. Paradis	2	3	3 do (au 30 juin '93)..	13 75
do do	do	2	6	9 do du do	82 50
Blanchet et Saint-Lambert	J. Paquet	12 acres.	12	12 do	35 00
Bonaventure et Percé	G. Aubert	3	3	12 do	115 00
Bourg Louis et station de ch. de fer	P. Russell	3	6	12 do	75 00
Broughton Station et East Broughton	L. Beaudoin	5 $\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93)..	37 50
do do	do	5 $\frac{1}{2}$	6	9 do du do	150 00
Broughton Station et station de chemin de fer	J. McGee	50 vgs.	12	12 do	24 00
Broughton Station et West Broughton	M. Rousseau	6 $\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)..	70 00
do do	E. Bolduc	6 $\frac{1}{2}$	6	6 do du do	57 50
Buckland et Saint-Lazare	F. Labonté	15	6	12 do	340 00
Buckland et Saint-Magloire	P. Tanguay	18	3	12 do	177 00
Cacouna et station de chemin de fer do do (Messag.)	J. B. Beaulieu	5	12	12 do	250 00
do do	T. Living	2 $\frac{1}{2}$	12	Saison 1893.	40 31
Campbellton et Paspébiac	A. Cyr	88	6	12 mois et service suppl.	4,848 00
Cape Cove et quai	F. Cass	3	T. q. r.	Expiration de l'entrepr.	13 00
Cap à L'Aigle et Malbaie	P. Savard	3	14	Saison 1893.	89 00
Cap Rouge et Québec	J. Drolet	9	6	12 mois	199 00
Cap Saint-Ignace et stat. de ch. de f.	J. Bossinette	$\frac{1}{2}$	12	12 do	80 00
Cap Saint-Ignace et Sainte-Apolline de Patton	P. Fournier	21	1	12 do	80 00
Cap Santé et Les Ecoreuils	O. Gauvreau	4 $\frac{1}{2}$	6	12 do	218 00
Cap Santé et Portneuf	E. Marcotte	5	6	12 do	150 00
Casault et station de chemin de fer.	J. Ouellet	2	3	12 do	40 00
Causapsal et station de ch. de fer.	R. A. Blais	250 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	O. Charette	250 vgs.	12	6 do du do	14 96
Cedar Hall et station de ch. de fer.	J. Smith	$\frac{1}{4}$	6	12 do (et arrérages) ..	106 50
Chambord et Métabéhouan	C. Gagnon	9	6	3 do 10 jours (au 10 juillet '93)	117 11
do do	do	9	6	1 do 28 jours (au 27 octobre '93)	69 69
Chambord et station de ch. de fer.	J. Bilodeau	1	6 et 12	6 do (au 30 sept. '93, et voy. suppl.	64 1
do do	do	1	6	6 do du do	38 74
Chambord et Chicoutimi	do	51	12	Voyages spéciaux	12 00
Champigny et station de ch. de fer.	H. Robitaille	1	1	12 mois	100 00
Channay et Piopolis	H. Ryan	9	1	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	O. Martel	9	1	6 do du do	25 00
Charlesbourg et Charlesbourg-Ouest	E. Lefebvre	2 $\frac{1}{2}$	2	3 do (au 30 juin '93, et expiration de l'entreprise	16 66
Charlesbourg et Québec	do	5	2	12 do	125 00
Charlesbourg-Ouest et station de chemin de fer	F. Jobin	250 vgs.	12	7 do 28 jours (du 4 août '93)	19 76
Chaudière, Bassin de la, et Etchemin	A. Couture	3	6	3 do (du 1er janv. '94)	20 00
Chaudière Curve et station de chemin de fer	E. Fontaine	30 vgs.	12	12 do	40 00
Chaudière Mills et station de chemin de fer	G. Breakey	3 $\frac{1}{2}$	6	12 do	99 92
Chaudière Station et station de chemin de fer	A. McTeer, jeune	300 vgs.	6	12 do	35 00
Chemin Taché et Saint-François-Xavier de Viger	J. B. Morin	6	2	12 do	58 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Chicoutimi et Grande Baie.....	M. Tremblay....	13	6	12 mois	280 00
Chicoutimi et Hebertville.....	J. B. Simard....	40	6	3 do 11 jours (au 11 juillet '93).....	277 17
do do	E. Ouellet.....	40	6	1 do 25 jours (au 26 octobre '93)....	188 00
do do	A. Guimond			Voyage spécial.....	4 00
Chicoutimi et Jonquières.....	E. T. Nesbitt....			do	2 50
Chicoutimi et Laterrière.....	L. Maltais	10	6	12 mois	325 00
Chicoutimi et station de ch. de fer.	A. Guimond.....	$\frac{1}{2}$	6	6 do 25 jours (du 11 juillet '93).....	56 80
Chicoutimi et Rivière du Moulin...	P. Grenon	$1\frac{1}{4}$	1	9 do (du 1er juill. '93).....	11 70
Chicoutimi et Saint-Cyriac.....	D. April.....	48		Voyage spécial.....	4 00
Chicoutimi et Tremblay	C. Jean	2	6	12 mois	120 00
Chicoutimi et quai.....	A. Guimond.....	$\frac{3}{2}$	T.q.r.	Saison 1893.....	65 25
Clairvaux et Saint-Cassien des Caps.	J. Guay	6	3	12 mois	60 00
Clapham et Inverness	J. Forbes.....	$13\frac{1}{2}$	3	12 do	156 00
Coleraine Station et station de chemin de fer.	J. Roberge	67 vgs.	12	12 do	40 00
Craig's Road Station et station de chemin de fer.	N. Fournier.....	10 vgs.	12	12 do	24 00
Cranbourne et Cudaff.....	W. Wilson.....	5	6	6 do (au 30 sept. '93).....	45 00
do do	do	5	6	6 do du do	65 00
Cranbourne et Frampton.....	V. Lacroix.....	8	6	12 do	210 00
Cross Point et Sainte-Anne de Ris-tigouche.....	J. Olscamp.....	2	6	3 do (au 30 juin '93).....	25 00
do do	do	2	6	9 do du do	82 50
Cross Point et Sellarville	W. Adams.....	$10\frac{1}{2}$	2	12 do	85 00
Cumberland Mills et River Gilbert.	T. J. Taylor....	8	1	12 do	50 00
Dablon et station de chemin de fer.	G. Larouche	$\frac{1}{2}$	6	12 do	45 00
Delisle et Saint-Joseph d'Alma....	F. Gagné.....	8	2	12 do	92 48
Delisle et Taillon.....	A. Larouche.....	12	1	9 do (du 1er juill. '93).....	39 00
Dequen et station de ch. de fer....	O. Couture.....	2	3	12 do	50 00
Deschambault et stat. de ch. de fer.	D. Perrault.....	$2\frac{1}{2}$	12	12 do	99 00
Deschambault, Station de, et station de chemin de fer.	N. Mercier	75 pds.	12	12 do	10 00
Deschambault, Station de, et Saint-Gilbert	H. Paquin.....	$3\frac{1}{2}$	30	11 do (du 1er mai '93).....	27 50
Douglstown et Douglas-Ouest.....	O. Walsh.....	$2\frac{1}{2}$	1	3 do (de 1er janv. '94).....	10 00
Douglstown et quai.....	C. Kennedy	1	T.q.r.	Expiration de l'entreprise	13 00
East Magdala et Lyster.....	A. Rousseau....	4	1	12 mois	26 00
Egg Island et Pointe aux Anglais...	L. Langlais.....	4	2	Saison 1893.....	6 00
Elgin Road et station de ch. de fer.	F. Bélanger.....	1	3	12 mois	40 00
Esquimaux et Fleurant.....	J. Doherty.....	8	1	12 do	48 00
Esquimaux, Pointe aux, et Moisie.	C. Dupuis.....	121		Saison 1893-94.....	475 00
Esquimaux, Pteaux, et Nastashquan	P. Preverreau..	100		do	200 00
Etchemin et Lévis	F. Joncas.....	6	12	12 mois	400 00
Etchemin et St-Jean Chrysostôme..	A. Pichet.....	3	6	12 do	112 00
Etchemin et Saint-Nicholas.....	M. Carrier.....	9	6	3 do (au 30 juin '93).....	93 75
do do	N. Hébert.....	9	6	9 do du do	251 25
Etchemin et Québec-Sud.....	P. E. Bourassa..	4	6	12 do	100 00
Father Pt (Pteau Père) et st. dec. def.	J. Heppel.....	2	12	9 do (au 31 déc. '93).....	89 25
do do	do	2	12	3 do du do	50 00
Fleurian et station de Sainte-Luce..	A. Caron.....	18	3	12 do	148 00
Fonnelles et Bassin de Gaspé.....	J. Stanley.....	8	1	12 do	36 00
Fortin et Matane.....	N. Fortin.....	6	1	12 do	40 00
Fox River et Grande Grève.....	E. Tapp.....	20	3	12 do	285 00
Fox River et Petite Madeleine.....	J. B. Jalbert	51	2	12 do	625 61
Frampton et Sainte-Hénédiine.....	J. Audet.....	13	6	12 do	250 00
Frampton et Springbrook.....	J. Clark.....	4	3	12 do	60 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Fréchette et Saint-Nicholas	A. Fortier	5	3	12 mois	78 00
Gaspé, Bassin de, et Bas.-Sud, Gaspé	J. H. Eden	4½	3	12 do	75 00
Gaspé, Bassin de, et Grande Grève..	T. J. Miller	15	3	4 do 16 jours (au 16 août '93)	85 14
do do ..	do	15	4	3 do 9 jours (au 24 nov. '93)	72 99
do do ..	do	15	3	4 do 6 jours (du 24 nov. '93)	77 81
do do ..	do			Saison 1893	9 50
Gaspé, Bassin de, et Paspébiac	W. P. Ramier	103	6	12 mois (moins l'amende)	6,715 00
Gaspé, Bassin de, et quai	J. F. Davis	¼	T. q.r.	Fin du contrat	13 00
Grande Baie et L'Anse Saint-Jean	R. Gagnon	54	2	12 mois	230 00
Grande Baie et Saint-Urbain	A. Fortin	63	3	9 do (période irrégul.)	533 00
Grande Caspédia et New Richmond	W. Robertson	4½	2	12 do	80 00
Grandes Coudées et Jersey Mills	E. J. Cahill	14	3	12 do	180 00
Grand Métis et Pointe des Métis	W. E. Page	6	6	Saison 1893	60 00
Grand Métis et station de ch. de fer	do	3	12	6 mois (au 30 sept. '93).	100 00
do do ..	C. N. Page	3	12	6 do du do ..	100 00
Grand Pabos et Sainte-Adélaïde de Pabos	T. Soucy	4	T. q.r.	Fin du contrat	13 00
Grande Rivière et quai	T. A. Beaudin	4	do	do	14 00
Grondines et station de ch. de fer	L. Côté	3½	12	12 mois	240 00
Hamilton Cove et Portneuf Mills..	W. Gibsons	4	2	7 do (du 1er sept. '93)	75 83
Hébertville et Métabéhouan.	E. Girard	12	6	5 do 5 jours (au 26 oct. 1893 ; période irrégulière) ..	167 44
Hébertville et station de ch. de fer ..	do	3½	12	6 do 24 jours (du 11 juillet '93 ; période irrégul.)	132 00
Hébertville et Saint-Joseph d'Alma ..	F. Gagné	12	6	3 do 8 jrs (au 8 juill. '93 ; fin du contrat	116 63
do do ..	X. Letourneau ..	9	6	1 do 26 jrs (au 26 oct. 1893)	67 20
Hedleyville et Saint-Roch de Québec	J. Deblois	12	6	do (au 30 sept. '93)	31 30
do do ..	H. Talbot	12	6	do du do ..	27 50
Inverness et Kinnear's Mills	W. Cox	9½	3	12 do	116 00
Inverness et Leeds	H. McCutcheon ..	12	6	12 do	448 00
Inverness et New Ireland	J. Neagle	17	3	12 do	170 00
Inverness et Reedsdale	W. Cox	4	3	10 jours (au 10 avril '93).	1 50
Inverness et station de Sainte-Julie ..	P. Lapointe	11	7	12 mois	290 00
Isle aux Coudres et Baie Saint-Paul ..	J. Dufour	9	2	12 do	200 00
Isle aux Grues et Montmagny	N. Label	6	2	12 do	250 00
Isle Verte et Notre-Dame de l'Isle Verte	P. J. Fraser	6	1	3 do (au 30 juin '93) ..	20 00
do do ..	E. Fraser	6	1	9 do du do ..	60 00
Isle Verte et station de ch. de fer ..	L. A. Bertram	1	12	12 do	80 00
Isle Verte et St-Paul de la Croix ..	A. Boucher	10	2	12 do	104 00
Ivry et Notre-Dame du Lac	J. L. Gagné	1½	6	12 do	100 00
Jersey Mills et Marlow	E. J. Cahill	13	6	12 do	400 00
Jonquières et station de ch. de fer ..	O. Gagné	6 acres	12	6 do 27 jours (du 10 juillet '93 ; période irrégul.)	33 15
Jonquières et Saint-Cyriac	H. Gaudreau	10	1	8 do (période irrégul.)	31 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Kamouraska et station de ch. de fer	J. B. Pelletier	5	24	12 mois	\$ c. 375 00
Kinnear's Mills et station de Robert-son	E. Stevenson	11	11	12 do	239 00
Kiskissink et station de ch. de fer.	J. Bernier	$\frac{1}{4}$	6 et 3	12 do	20 00
La Beauce et station de ch. de fer.	J. B. Grégoire	$\frac{3}{8}$	12	12 do	50 00
La Beauce et Saint-Elzéar de Beauce	F. Guay	3	6	12 do	92 00
Lac au Sable et station de ch. de fer	J. B. Darveau	100 pds	12	12 do	30 00
Lachevrotière do	V. Portelance	6 acres	6	12 do	18 00
Lac Édouard do	D. F. Johnston	15 vgs.	6	6 do (au 30 sept. '93).	8 01
do do	R. Rowley	do	6	6 do du do	7 80
Lac St-Joseph do	L. Piché	4 acres	12	12 do	25 00
La Décharge et Tremblay	J. Sheehy	21	1	12 do	103 00
Lac Beauport et Québec	P. Brown	13	2	12 do (service suppl.)	171 60
Lac Etchemin et Langevin	L. Mercier	12	6	12 do	290 00
Lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford	E. Bougie	12	1	12 do	50 00
Lac Etchemin et Standon	F. Gosselin	12	6	12 do	270 00
Lamartine et station de ch. de fer.	P. Cloutier	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	50 00
Lambton do	C. Fortier	14	6	12 do	350 00
Lambton et Saint-Samuel de Gay-hurst	J. Roy	16	6	12 do	399 00
Landvilla et station de ch. de fer.	C. Lavallée	2	6	12 do	56 00
L'Anse à Gilles do	T. F. Giasson	2	6	6 do (au 30 sept. '93)	50 00
do do	Z. Giasson et G. Michaud	2	6	6 do du do	50 00
L'Anse au Foin et Tremblay	L. Grenon	8	4	12 do	158 20
L'Anse Saint-Jean et Saint-Etienne de Saguenay	L. H. Gagnon	21	2	7 do du 1er avril '93; période irrég.)	150 00
La Petite Rivière, Saint-François-Xavier et Saint-Cassien des Caps	P. Boucher	7	6	12 do	220 00
Lauzon et Lévis	J. B. Carrier	2	12	12 do	95 00
Lauzon et Saint-Joseph de Lévis	E. Ruël	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	140 00
Lauzon et boîtes aux lettres de Saint-Joseph de Lévis	J. B. Carrier	$\frac{1}{2}$	18	12 do	15 00
Laval et Québec	T. Keough	17	2	12 do	100 00
Leeds et Wilson's Mills	H. McCutcheon	2	6	12 do	100 00
Leeds, Village de, et Lemesurier	J. Hutchison	5	3	12 do	68 00
Les Eboulements et Quai des Eboulements	J. Dufour	3	3	Saison 1893.	38 50
Les Eboulements et Saint-Hilarion	G. Perron	8	6	12 mois	145 00
Les Eboulements et quai do do	N. Degagnée	5	T. q. r.	2 voyages	1 50
	G. Gagnon	5	do	Saison 1893.	165 20
Les Escoumains et Sault au Cochon	J. Boissonneault	35	3	12 mois	675 00
Les Escoumains et Tadoussac	F. Brisson	27	4	12 do	580 00
Lessard et Saint-Elzéar de Beauce	I. Racine	$\frac{1}{2}$	6	12 do	25 00
Les Saules et Québec	J. Tardif	6	6	12 do	140 00
Lévis et Notre-Dame de Lévis	M. Gagnon	$\frac{1}{3}$	13 et 19	12 do	210 00
Lévis et Québec	W. Moore	1	18 et 12	12 do	350 00
Lévis et Québec do do	L. P. Thibault			Voyage spécial	0 80
	E. Guay			do	4 00
	W. Thibault			Voyages spéciaux	6 00
Lévis et stat. de ch. de fer (C. G. T.)	C. Laflamme	$\frac{1}{4}$	6	12 mois	15 00
Lévis et station de ch. de fer (C. F. I.)	A. Laflamme	$\frac{1}{4}$	24	12 do	90 25
Lévis et station de chemin de fer.	F. Bégin	$\frac{1}{4}$	12	12 do	45 00
Lévis et Saint-Michel	E. Poire	$\frac{1}{4}$	6	12 do	300 00
Lévis et boîtes aux lettres	M. Gagnon	4 $\frac{1}{2}$	18	12 do	370 52
Linrière et Metgermette	J. Morin	13 $\frac{1}{2}$	3	12 do	137 00
L'Islet et station de chemin de fer.	B. Morin	2 $\frac{1}{4}$	12	12 do	125 00
Little Metis (Petit-Métis) do	J. Macnider	6	6	17 jours (au 31 août '93)	11 25
Lorette do	J. B. Linteau	$\frac{5}{8}$	12	12 mois	42 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. \$ c.
Lourdes et Somerset.....	J. B. G. Nadeau	8	50	12 mois.....	50 00
Lourdes du Blanc Sablon et Natashquan.....	N. Blois.....	271	....	Saison 1893-94.....	350 00
Lower Ireland et Thefford Mines.....	G. R. Henderson	12	1	12 mois.....	52 00
Malhiot et Ste-Sophie de Mégantic.....	A. Malhoit.....	2½	3	12 do.....	40 00
Maple Grove et Richardville.....	J. Lynaugh.....	7	3	12 do.....	95 00
Maple Grove et Wolfestown.....	R. Boulanger.....	6½	2	9 do (au 31 déc. '93)...	56 25
do do.....	M. Bilodeau.....	6½	2	3 do du do.....	16 25
Maria et Maria East.....	J. Bejold.....	5	3	12 do.....	75 00
Maria et New-Richmond.....	A. Cyr.....	32	....	Service spécial.....	7 50
Marlow et ligne frontière des États-Unis.....	A. A. Wilson.....	14½	3	12 mois.....	149 00
Matane et station de chemin de fer.	G. Lavigne.....	32	6	12 do.....	650 00
Matane et Sainte-Anne des Monts.	E. Lepage.....	57	3	12 do.....	674 00
Matapedia et station de ch. de fer.	E. Doiron.....	200 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)...	22 50
do do.....	do.....	200 vgs.	12	6 do du do.....	49 92
Matapedia et Runnymede.....	J. Lawlor.....	12	1	12 do.....	70 00
Mercier et Notre-Dame du Rosaire.	O. Pruneau.....	6	3	12 do.....	80 00
Métabéchouan et station de ch. de f.	C. Gagnon.....	10 acres.	12	6 do 22 jrs (du 11 juill. '93).....	44 00
Métabéchouan et Saint-Gédéon.....	T. Duchaine.....	8	6	4 do 10 jours (au 10 juill. '93).....	83 15
do do.....	J. Gauthier.....	8	6	1 do 22 jours (au 20 oct. '93) et voyage suppl.....	43 88
do do.....	T. Duchaine.....	8	6	4 jours (au 26 oct. '93)...	3 26
Métabéchouan et Saint-Hilaire du Lac Saint-Jean.	P. Boivien.....	13½	1	9 mois (du 1er juill. '93).	55 50
Miquasha et Saint-Jean L'Évangéliste	A. Labillois.....	5	1	12 do.....	25 00
Mistassini et Ticonabé.....	J. Trudel.....	18	1	12 do.....	70 00
Mont Carmel et station de ch. de fer	R. Lavoie.....	3	6	12 do.....	97 48
Montmagny et station de ch. de fer	A. Gamache.....	1	12	12 do.....	72 00
do do.....	C. Larcher.....	1	12	12 do.....	100 00
Montmorency, Chutes de, et Village Montmorency.....	J. Mathieu.....	¾	6	12 do.....	25 00
Montmorency, Chutes de, et Québec	L. Tessier.....	8	6	12 do.....	280 00
Morigeau et station de chemin de fer de Saint-François de Montmagny	O. Tremblay.....	2	6	12 do.....	40 00
Mouth (Embouchure du Saint-François et Haut du St-François).	R. Connors.....	4	3	12 do.....	75 00
Malbaie et Sainte-Agnès.....	T. Lapointe.....	9	3	12 do.....	69 50
Malbaie et Baie Saint-Paul.....	A. Bouchard.....	30	6	12 do.....	1,170 00
Malbaie et Saint-Siméon	L. Lavoie et J. Couturier.....	20	4 et 3	6 do (au 30 sept. '93).	136 00
do do.....	J. Couturier.....	20	4 et 3	6 do du do.....	134 00
Malbaie et quai.....	G. Bouliane.....	3	T.q.r.	Saison 1893.....	226 00
Newbois et Scott Junction.....	C. Genest.....	9	6	12 mois.....	300 00
New-Carlisle et quai.....	T. Coldwell.....	¾	T.q.r.	Expiration de l'entreprise	13 00
Newport et quai.....	J. Jessop, aîné.....	¾	do	do.....	13 00
Newport Point et quai.....	do.....	¾	do	do.....	13 00
New Richmond et Lazy Bogan.....	R. Brash.....	45	....	17 voyages.....	110 50
New Richmond et quai.....	J. Robertson.....	3	2	Expiration de l'entreprise	9 75
Normandin et Saint-Félicien.....	L. Carbonneau.....	20	3	12 mois.....	175 00
Notre-Dame de Lévis et Villemay.....	M. Gagnon.....	1	6	12 do.....	60 00
Notre-Dame de Rimouski et station de chemin de fer.....	A. Parent.....	½	12	12 do.....	75 00
Notre-Dames Angés et station de chemin de fer.....	J. Chateauvert.....	1	12	12 do.....	55 00
Notre-Dame du Portage et station de chemin de fer.....	J. B. Thibault.....	7	6	12 do.....	124 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
O'Donnell Siding et station de chemin de fer de O'Donnell Siding.	P. Girard.	$\frac{1}{2}$	3	12 mois	25 00
Old Lake Road et station de ch. de f.	P. Caron.	$\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{2}$	12 et 6	12 do	100 00
Paspébiac et quai.	B. Loisel.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	Expiration de l'entreprise	19 50
Percé et quai.	T. E. Flynn.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	do do	13 00
Perthus et station de ch. de fer.	E. L. Sewell.	200 vgs.	12	12 mois	25 00
Petite Madeleine et Sainte-Anne des Monts.	A. J. Sasseville.	56	2	12 do	575 26
Pointe-aux-Orignaux et Rivière Ouelle.	J. B. Hudon.	$2\frac{1}{2}$	12 et 6	12 do	58 32
Pointe-aux-Trembles et Québec.	A. Angers.	22	6	12 do	494 00
Pointe Bleue et Roberval.	L. E. Otis, jeune	5	3	12 do	85 00
Pointe Saint-Pierre et quai.	P. Bond.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	Expiration de l'entreprise	10 40
Pointe Séche et Saint-Pascal.	A. Desjardins.	11	3	9 mois (au 31 déc. '93)	90 00
Pont Rouge et station de ch. de fer.	J. Denis.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	12 do	92 00
Port Daniel Centre et quai.	J. Lawrence.	3	T. q. r.	Expiration de l'entreprise et voyages suppl.	48 00
Portneuf et station de chemin de fer.	E. Marcotte.	1	12	12 mois	100 00
Price et Saint-Octave.	P. Bourgoin.	3	6	12 do	75 00
Quai de Rimouski et Rimouski.	C. Gasse.	2	6	9 do (au 31 déc. '93)	60 00
do do	do	2	6	3 do du do	25 00
Québec, bureau de poste de, et boîte aux lettres de l'immigration.	E. Corneil.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	Saison 1893.	20 00
Québec et station de chemin de fer.	G. Hough.	$\frac{1}{2}$	12 et 18	3 mois (au 30 juin '93)	285 20
do do etc.	do	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	9 do du do	2,100 00
Québec, Saint-Jean et Saint-François, I. O.	A. Maranda.	27	6	12 do	780 00
Québec, faubourg Saint-Jean et boîtes aux lettres.	M. Gingras.	$3\frac{1}{2}$	30	12 do	374 48
Québec et Saint-Sauveur de Québec.	F. Gignac.	$1\frac{1}{2}$	31	12 do	398 00
Québec et Saint-Tite des Caps.	F. Cloutier.	33	6	6 do (au 30 sept. '93)	500 00
do do	J. Giguère.	33	6	6 do du do	469 00
Québec et Spencer Cove.	A. Cullen.	5	12	6 do (au 30 sept. '93)	110 00
do do	do	5	12	6 do du do	125 00
Québec et Stoneham.	J. Corrigan.	17	2	12 do	145 00
Québec et boîtes aux lettres.	C. Gagné.	1	30	12 do	180 00
Québec et quai.	G. Hough.	$\frac{1}{2}$	T. q. r.	3 do (au 30 juin '93, voyages suppl.)	406 12
do do	J. Chamberland.	$\frac{1}{2}$	2	do do	40 50
Rimouski et station de ch. do fer.	L. Lavoie.	$\frac{1}{2}$	24	12 do et voyages suppl.	174 50
Rimouski et Sainte-Blandine	J. Ross.	9	2	12 do	54 48
Risborough et Saint-Samuel de Gayhurst.	E. Dallaire.	8	1	12 do	30 00
Rivière Gilbert et River Gilbert Gold Mines.	J. Quirion.	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	140 00
Rivière à L'Ours et La Fourche des Chemins.	J. B. Gaudin.	4	1	9 do (au 31 déc. '93)	30 00
do do	N. Gaudin.	4	1	3 do du do	15 00
Rivière à Pierre et station de ch. de f.	J. S. Murphy.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	20 00
Rivière au Doré et Saint-Félicien.	P. Bélanger.	12	1	12 do	65 00
Rivière aux Pins et station de chemin de fer de Saint-Gabriel.	M. Hayes.	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	72 00
Rivière du Loup et station de chemin de fer.	M. L. Marchand.	$1\frac{1}{2}$	49	12 do et voyages suppl.	784 74
Rivière du Loup et quai.	A. Bérubé.	3	12	Saison 1893.	96 00
Rivière du Loup et quai.	L. T. Pinze.	3	T. q. r.	do	74 20
Rivière du Loup et boîtes aux lettres.	M. L. Marchand.	$1\frac{1}{2}$	25	8 mois et 13 jours (du 19 juillet '93)	91 60

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Rivière Ouelle et station de ch. de f.	N. Anctil	5	12	12 mois	200 00
Rivière Sainte-Marguerite et Tadousac	A. Fortin	21	1	12 do	94 00
Rivière Trois-Pistoles et station de chemin de fer	A. Rioux	4	12	12 do	60 00
Robertson Station et station de chemin de fer	A. Talbot	1 acre.	12	12 do	40 00
Robertson Station et Sacré-Cœur de Marie	J. Vallière jeune	6	6	12 do	186 00
Roberval et station de ch. de fer	J. Potvin	$\frac{1}{4}$	6 et 12	9 do (au 31 déc. '93)..	34 62
do do	do	$\frac{1}{4}$	6	3 do du do	13 75
Roberval et Saint-Prime	J. Tradit	10	3 et 6	6 do (au 30 sept. '93)..	128 34
do do	do	10	3	6 do du do	80 00
Sainte-Adelaïde de Pabos et quai	R. Duguay	$\frac{1}{3}$	T.q.r.	Expiration du contrat	13 00
Saint-Alban et station de ch. de fer	R. Rivard	7	6	12 mois	119 00
Saint-Alexandre et stat. de ch. de f.	R. Fortin	400 vgs.	12	12 do	50 00
Saint-Alexandre et Saint-Elleuthère	do	24	1	12 do	100 00
Saint-Anaclet et stat. de ch. de fer	L. St. Pierre	$2\frac{1}{2}$	12	12 do	92 00
Saint-André et station de ch. de fer	E. Michaud	$4\frac{1}{2}$	8	3 do (au 30 juin '93).	50 00
do do	do	5	12	9 do du do	225 00
Sainte-Angèle de Rimouski et station Sainte-Flavie	A. Beaulieu	8	6	12 do	160 00
Sainte-Anne de la Pocatière et station de chemin de fer	J. O. Ouellet	1	12	12 do	229 86
Sainte-Anne de la Pocatière et Saint-Onézime	G. Ouellet	6	3	12 do	117 00
Saint-Anselme et stat. de ch. de fer	F. Lamontagne	1	12	12 do	80 00
Saint-Anselme et Sainte-Claire	do	7	6	12 do	175 00
Saint-Arsène et Viger	O. Gagnon	6	6	3 do (au 30 juin '93).	37 50
do do	A. Dionne	6	6	9 do du do	101 25
Saint-Aubert et stat. de ch. de fer	C. Dubé	$1\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	do	$1\frac{1}{2}$	12	9 do du do	97 50
Saint-Aubert et Saint-Pamphile	P. St. Pierre	31	2	12 do	160 00
do do	do	31	1	12 do	105 00
Saint-Bazile et station de ch. de fer	F. Pâquet	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	80 00
Saint-Bazile, Station de, et station de chemin de fer	C. A. Délage	2 acres.	6	12 do	12 00
Saint-Benoit Labre et Saint-Honoré	B. Tanguay	9	3	5 do (au 31 août '93).	41 66
Saint-Benoit Labre et Saint-George	G. Busque	8	3	7 do du do	35 00
Saint-Bruno et Saint-Pascal	P. Côté	7	1	12 do	50 00
Saint-Casimir et stat. de ch. de fer	L. Martin	$4\frac{1}{2}$	12	12 do	216 00
Saint-Casimir et Saint-Ubalde	J. Soulard	11	6	12 do	270 00
Sainte-Catherine et stat. de ch. de f.	P. Julien	1	6	12 do	70 00
Saint-Charles et stat. de ch. de fer	E. Blodeau	1	6	12 do	25 00
Sainte-Claire et Sainte-Malachie	P. Turgeon	10	6	12 do	268 00
Saint-Clément et Saint-Cyprien	J. Dionne	5	2	12 do	40 00
Saint-Clément et Saint-Eloi	J. Roy	12	3	3 do (au 30 juin '93).	31 25
do do	C. Boucher	12	3	9 do du do	103 50
Saint-Cyrille et station de ch. de fer	J. B. Cloutier	$7\frac{1}{2}$	3	12 do	150 00
Saint-Cyrille et Saint-Marcel	T. Touchette	15	1	12 do	75 00
Saint-Damase de Rimouski et station de chemin de fer	A. Langlois	7	3	12 do	80 00
Saint-David de Lévis et anse Hadlow	J. Hallé	1	6	12 do	50 00
Saint-Denis et station de ch. de fer	F. Thibault	4	12	12 do	124 25
Saint-Edmond et Stoneham	J. Corregan	5	2	12 do	50 00
Saint-Eloi et station de ch. de fer	P. Langelier	3	6	12 do	100 00
Saint-Etienne du Saguenay et Tadousac	J. Murray	10	2	12 do	294 00
Saint-Evariste de Forsyth et station de chemin de fer	P. A. Veilleux	26	6	12 do	524 72
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Hilaire de Dorset	A. Bégin	$8\frac{1}{2}$	1	12 do	45 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc — *Suite.*

Non de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Honoré	S. Nadeau	7	6	12 mois	149 00
Saint-Fabien et station de ch. de fer	E. Jean	1	12	12 do	47 00
Sainte-Famille et Saint-Pierre, I.O.	A. Maranda	8	3	12 do	120 00
Saint-Félicien et Saint-Prime.....	P. Rousseau.....	9	3 et 6	6 do (au 30 sept. '93).	80 21
do do	do	9	3	6 do du do	50 00
Saint-Félicien et Ticonabé.....	O. Perreault.....	5	3	6 do (au 31 oct. '93)..	45 00
Sainte-Flavie et station de ch. de f.	P. Chouinard.....	3	12	12 do	400 00
Saint-François et Trois-Pistoles.....	F. Morin.....	7½	3	9 do (du 1er juill. '93)	67 50
Saint-François de Montmagny et station de chemin de fer.....	E. C. Bentet.....	1½	12	12 do	100 00
Saint-François-Xavier de Viger et Viger.....	J. Martin	6	3	12 do et voy. supplém.	104 00
Saint-Frédéric et stat. de ch. de fer.....	J. Gagné.....	2	6	12 do	88 00
Saint-Frédéric et Saint-Séverin de Beauvillage.....	F. X. Plante.....	6	3	12 do	160 00
Station Saint-Gabriel et station de chemin de fer	K. Landrigan.....	10 acres.	6	12 do	16 00
Saint-Gédéon et stat. de ch. de fer.....	T. Duchaine.....	1	12	7 do 26 jrs (du 10 juillet '93; période irrégulière)...	80 00
Saint-George Est et Saint-Prosper de Dorchester.....	M. Gagnon.....	12½	2	12 do	108 60
Saint-Germain de Kamouraska					
Sainte-Hélène de Kamouraska et Pointe Sèche.....	J. Moreau.....	6 et 4	6	3 do (du 1er janv. '94)	50 00
Saint-Gervais et stat. de ch. de fer.....	F. Roy	5½	6	12 do	100 00
Saint-Gervais et Saint-Lazare.....	J. Bélanger.....	6	6	12 do	179 00
Saint-Gervais et Saint-Nérée.....	J. Goulet.....	9	3	12 do	100 00
Sainte-Hélène et stat. de ch. de fer.....	H. Beaulieu.....	1	12	12 do	20 00
Sainte-Hénédine et stat. de ch. de f.	J. Mercier.....	1	12	6 do (au 30 sept. '93).	25 00
do do	do	1	12	6 do du do	30 00
Saint-Henri et station de ch. de fer.....	T. Couet.....	1	12	12 do	70 00
Saint-Henri et Saint-Isidore.....	M. Fortin.....	10	6	12 do	200 00
Saint-Henri et Saint-Lambert.....	Z. Buteau.....	10	6	12 do	200 00
Station Saint-Henri et station de chemin de fer.....	G. Demers.....	1	12	3 do (au 30 juin '93).	18 75
do do	do	1	12	9 do du do	75 00
Saint-Jean de Dieu et Trois-Pistoles	M. M. D'Auteuil.....	17	3	3 do (au 30 juin '93).	47 00
do do	do	13	3	9 do du do	108 00
Saint-Jean-Port-Joli et station de chemin de fer	G. Poitras.....	1½	12	12 do	160 00
Saint-Joseph d'Alma et station de chemin de fer.....	X. Letourneau..	9	6	9 do 19 jrs (du 10 juillet '93; période irrégulière)...	136 80
Sainte-Louise et stat. de ch. de fer.....	A. Gagnon.....	1½	12	12 do	49 00
Sainte-Luce et station de ch. de fer.....	H. Morisset.....	2	12	12 do	116 00
Saint-Malachie et Standon.....	J. Fortin.....	13	6	12 do	348 00
Saint-Mathieu et St-Simon.....	F. Parent.....	3	6	12 do	158 00
Saint-Modeste et station de chemin de Saint-Modeste.....	D. Chouinard.....	4½	6	12 do	115 00
Saint-Moïse et station de ch. de fer.....	J. Smith.....	2½	6	9 do (au 31 déc. '93)..	67 50
do do	J. Plourde.....	2½	6	3 do du do	22 50
Station Saint-Moïse et station de chemin de fer.....	J. Vaillancourt..	1	12	12 do	24 00
Saint-Pacôme et station de ch. de fer.....	F. Michaud.....	1½	12	12 do	125 00
Saint-Patrick et stat. de ch. de fer.....	T. C. Picard.....	4	13	Saison 1893.....	129 75
Saint-Paul du Buton et Saint-Pierre de Montmagny.....	E. Proulx.....	17	3	12 mois	275 00
Saint-Paul, Baie et Saint-Tite des Caps.....	T. Dufour.....	26	6	12 do	760 00
Saint-Paul, Baie, et Saint-Urbain.....	T. Tremblay.....	9	6	12 do	150 00
Saint-Paul, Baie, et quai.....	C. Bouchard.....	3	T.q.r.	Saison 1893.....	238 00
Saint-Philippe de Néry et quai.....	F. Deschêne.....	¾	12	12 mois	40 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Saint-Pierre de Montmagny et station de chemin de fer	N. Samson.....	2	12	12 mois	100 00
Saint-Raphaël et stat. de ch. de fer.	P. Gauthier.....	6	6	12 do	150 00
Saint-Raymond et stat. de ch. de f..	J. Beaupré.....	12	12	do	88 80
Saint-Roch de Québec et Stadacona.	F. Cliche.....	13	3	12 do	50 00
Saint-Sauveur de Québec et boîtes aux lettres de Saint-Sauveur.....	F. Gignac.....	2	30	12 do	195 00
Saint-Siméon et Tadousac.....	F. Bouliane.....	22	4 et 3	6 do (au 30 sept. '93)..	230 00
do do	do	22	4 et 3	6 do et do	250 00
Saint-Simon et station de ch. de fer	J. B. Martin.....	1	48	12 do	48 00
Saint-Sophie de Mégantic et Maple Grove.....	E. Gosselin.....	10 et 13	6 et 3	12 do	350 00
Saint-Valier et station de ch. de fer	J. Corriveau.....	3	6	12 do	100 00
Sayabec et station de ch. de fer.....	H. Boulay.....	12	12	do	30 00
Scott Junction et stat. de ch. de fer.	G. Garon.....	12	12	do	50 00
Sillery Cove et Spencer Cove.....	M. A. McCormick.....	13	6	12 do	50 00
Somerset et station de chem. de fer.	P. Chamberland.....	1	6	12 do	50 00
Somerset et boîte aux lettres.....	H. Jutras.....	6	6	12 do	15 00
South Quebec et stat. de ch. de fer.	J. Ritchie.....	200 vgs.	36	12 do	150 00
Stoneham et Tewkesbury.....	X. Deschamps.....	7 1/2	2	12 do	50 00
Tadousac et quai.....	P. Marquis.....	1	T. q. r.	Saison 1893	51 90
do do	F. Bouliane.....	1	T. q. r.	Service spécial	10 50
Thetford Mines et stat. de ch. de fer.	L. Larochelle.....	150 vgs.	12	9 mois (au 31 déc. '93).	22 54
do do	O. Bouthillette.....	150 vgs.	12	3 do du do	7 48
Tring Station et stat. de ch. de fer.	E. Vallée.....	12	12	do	41 25
Trois-Pistoles et stat. de ch. de fer.	T. P. Pelletier.....	12	6	do (au 30 sept. '93)..	40 00
do do	do	24	6	do du do	36 80
Trois-Saumons et stat. de ch. de fer	B. Gaumont.....	2	6	12 do	68 00
Valcartier et stat. de chem. de fer.	J. McBain.....	6	6	12 do	185 00
Village des Aulnais et station de chemin de fer.....	L. O. Franceur.....	5	12	12 do	180 00
Service spécial se raccordant avec le steamer "Admiral".....	P. Kelly.....	.....	.....	Saison 1893.	684 00
				Total.....	\$67,717 03

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE SHERBROOKE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Abercorn et station de ch. de fer...	M. S. Jeunej....		12	12 mois	75 00
Adamsville et station de ch. de fer.	D. Larivée.....		12	12 do	74 00
Agnès et station de chemin de fer...	J. S. Wilson	32	12	12 do	36 00
Agnes et Sainte-Cécile de Whitton.	A. Aubé.....	9	3	12 do	96 00
Aird, Clarenceville et Miranda.....	M. J. Burwort... ..	6 et 4	3	12 do	96 00
Angéline et St-Alphonse de Granby.	E. E. Forgues... ..	4	6	12 do	150 00
Ascot Corner et station de ch. de fer	A. Stacey.....		12	12 do	50 00
do do	J. P. Woodrow... ..	3	4	9 do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do	F. Lothrop.....	4	4	3 do au do	12 50
Ayer's Flat et Kingscroft.....	C. E. Carter.....	6	3	12 do	111 00
Ayer's Flat et station de ch. de fer	H. G. Ayer.....		12	7 do (au 31 oct. '93)..	23 33
do do	do		12	6 do du do ..	25 00
Baldwin's Mills et Corliss.....	W. K. Baldwin... ..	3	6	12 do	90 00
Bedford et Pierceton.....	J. Briggs.....	8½	6	12 do	250 00
Beebe Plain et stat. de ch. de fer...	C. H. McClintock ..		12	12 do	75 00
Beranger et Dunham.....	S. Cook.....	4	2	12 do	50 00
Birchton et station de ch. de fer...	R. Bridgette... ..	10	12	12 do	50 00
Birchton et Sand Hill.....	C. F. Carswell... ..	4	3	12 do	54 00
Bishop's Crossing et East Dudswell.	H. R. Bishop.....	3	2	12 do	43 00
Bolton Centre, Knowlton et Knowlton Landing.....	J. E. Mooney.....	9	6	12 do	700 00
Bolton Forest et Eastman.....	D. E. Phelps.....	2	3	12 do	50 00
Boscobel et Roxton Falls.....	J. Hackwell.....	8	1	12 do	45 00
Boynton et Fairfax.....	V. W. Eaton.....	4½	3	12 do	80 00
Boynton et station de chem. de fer.	A. W. Brown.....		12	10 do (au 31 jan. '94)..	41 67
do do	A. R. Hills.....		12	2 do du do	10 00
Brigham et Farnham Centre.....	P. E. O'Connor... ..	2	6	12 do	98 50
Brigham et station de chem. de fer.	J. Harrison, jun. ..		12	12 do	48 00
Brome et station de chemin de fer...	E. S. Chapman... ..		12	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do	C. L. Wilson.....		12	9 do du do	37 44
Brompton et Brompton Falls.....	H. Addison.....	4	3	12 do	80 00
Brookbury et Robinson.....	R. Rowe.....	5	2	12 do	48 00
Bulwer et station de chemin de fer.	A. Sanborn.....	30 vgs.	12	12 do	20 00
Canterbury et Scottstown.....	R. Groom.....	4	2	12 do	42 00
Capelton et Eustis.....	J. Blue.....	1½	12	9 do (au 31 déc. '93)..	39 00
do do	do	1½	12	3 do du do	19 50
Capelton et station de chem. de fer.	S. L. Spafford... ..	100 vgs.	12	12 do	80 00
Castlebar et Danville.....	J. Jarvis.....	5	6	12 do	175 00
Channell et Millington	C. L. Channell... ..	3½	3	9 do (au 31 déc. '93)..	45 00
do do	do	3½	3	3 do du do	25 00
Charrington et East Clifton.....	H. E. Cairns.....	4½	2	12 do	40 00
Chartierville et La Patrie.....	A. Blanchette... ..	9	3	12 do	105 00
Cherry River et Magog.....	G. S. Buzzell.....	4	3	12 do	60 00
Clarenceville et station de chemin de fer de Lacolle.....	M. J. Burwort... ..	4	6	12 do	240 00
Clarenceville et Wolfe Ridge.....	do	4	3	12 do	40 00
Coaticook et Canaan, Vt.....	T. J. B. Trihey... ..	19	2	12 do	200 00
Coaticook et Ladd's Mills.....	I. M. Ladd.....	2½	3	7 do (au 1er sept. '93)	29 17
Coaticook et Coaticook-Nord.....	J. Meade.....	13	12	12 do	100 00
Coaticook et Perryboro'.....	C. Perry.....	3	3	12 do	120 00
Coaticook et Rock Island.....	H. A. Channell... ..	20	6	12 do	450 00
Coaticook et Sainte-Edwidge.....	G. Boulay.....	10	6	12 do	300 00
Coleraine Station et Sanborn.....	P. Devlin.....	14	3	3 do (au 30 juin '93).	43 50

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Coleraine Station et Wolfestown...	A. Bilodeau....	9	3	3 mois (au 30 juin '93) ..	22 25
do do	P. Roberge....	9	6	9 do du do ..	141 75
Compton et Martinville.....	F. Pierce.....	6	6	12 do ..	180 00
Compton et station de ch. de fer...	S. Todd.....	1½	6	12 do ..	15 00
Cookshire et Flanders.....	H. LeBourveau..	4½	2	12 do ..	60 00
Cookshire et stat. de ch. de fer(C.P.)	do	4	24	12 do ..	104 00
Cookshire, station de chemin de fer et Island Brook ..	J. Miller.....	10	6	12 do ..	225 00
Cookshire et station de chemin de fer (Maine Central).....	S. J. Osgood....	¼	12	12 do ..	52 00
Corris et station de chemin de fer...	D. Humphrey...	100 pds	12	3 do 18 jours (au 18 juillet '93) ..	7 47
do do	J. U. Messier...	100 pds	12	8 do 13 jours du do ..	17 53
Cowansville et station de ch. de fer.	J. E. O'Halloran	¼	12	12 do ..	72 00
Crossburg et Robinson.....	Wm. Ross.....	3	2	12 do ..	30 00
Danville et station de chemin de fer	O. Inglis .. .	¾	5	12 do ..	38 00
Danville et Saint-Camille.....	U. Nault.....	17	3	12 do ..	245 00
Danville et St-George de Windsor...	R. Pinard .. .	10	6	8 do (au 30 nov. '93)..	200 00
do do	do	11½	6	4 do du do ..	116 67
Danville et South Ham.....	L. A. Turcotte..	24	3	12 do ..	370 00
Dell et Scotstown ..	M. J. McDonald	5½	1	12 do ..	50 00
Dennison's Mills et Richmond Station	J. R. Dennison..	8	2	12 do ..	125 00
Derby Line(Vermont),Rock Island) et Stanstead ..	H. A. Channell..	1 et 1½	6 et 18	12 do ..	180 00
Derby Line et s.de c.de f.Stanstead)					
Dillonton et Eastman ..	F. P. Dufresne ..	3	6	12 do ..	126 00
D'Israeli et station de chemin de fer.	J. E. Rheault..	120 vgs.	12	12 do ..	32 00
D'Israeli et Saint-Fortunat.....	G. Gosselin....	13	6	9 do (du 1er juill. '93).	210 00
Dixville et station de chemin de fer.	B. R. Baldwin..	½	12	12 do ..	60 00
Dudswell Centre et station de chemin de fer.....	C. H. Evans....	2¼	12	12 do ..	200 00
Dunbro, Scottsmore et station de chemin de fer de Sweetburg.....	G. L. Scott.....	2½ et 1½	3 et 6	12 do ..	140 00
Dunham et East Dunham ..	J. G. Wales .. .	3½	6	12 do ..	132 00
Dunham et Stanbridge Station...)	M. A. Hungerford.....	13 et 7	6 et 6	12 do ..	493 00
East Angus et Linda ..	D. B. Hall.....	1½	3	12 do ..	50 00
East Angus et station de ch. de fer.	J. F. Wilson....	100 vgs.	12	12 do ..	26 00
East Angus et South Dudswell.....	E. F. Orr .. .	6½	3	12 do ..	87 00
East Clifton et station de ch. de fer.	H. E. Cairns .. .	2½	6	12 do ..	94 00
East Farnham et stat. de ch. de fer.	C. H. Mansfield..	1	12	12 do ..	150 00
East Hereford et stat. de ch. de fer.	J. Auberton....	½	12	12 do ..	48 00
Eastman et stat. de ch. de fer(C.P.)	S. Daignault....	1½	12	12 do ..	90 00
Eastman station de ch. de fer et St-Etienne de Bolton ..	L. Decelles .. .	5	6	12 do ..	130 00
Eaton et station de chemin de fer...	M. Lebourveau ..	¾	12	12 do ..	100 00
Echo Vale station de chemin de fer et Piopolis ..	H. Ryan .. .	8½	6	6 do (au 30 sept. '93) ..	147 50
do do	O. Martel .. .	8½	6	6 do du do ..	125 00
Echo Vale et station de ch. de fer...	J. P. Jones....	33 vgs.	12	12 do ..	18 00
Egypte et Saint-Ephrem d'Upton..	E. Chaput .. .	8½	6	12 do ..	165 00
Farnboro' et West Shefford ..	J. Enright.....	2½	3	12 do ..	52 00
Farnon et station de ch. de fer...	S. Paquette....	14 vgs.	12	8 do (au 30 nov. '93) ..	16 66
do do	G. Kennedy .. .	250 pds	12	4 do du do ..	12 00
Farnham et stations des chemins de fer du (P.C.) et (V.C.) ..	L.E.S.Choquette ..	¼	24	12 do ..	130 00
Farnham et Stanbury.....	M. J. Beattie..	8	2	6 do (au 30 sept. '93).	50 00
do do	do	8	3	6 do du do ..	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Fontenoy et Melbourne	S. Frazer.	6	2	12 mois	48 00
Foster et station de chemin de fer. . .	E. C. Inglis.		24	12 do	40 00
Frelighsburg et North Pinnacle. . . .	G. C. Chadburn. .	6 $\frac{1}{2}$	3	12 do	89 48
Frelighsburg et station de chemin de fer de Saint-Armand.	A. Shelters.	10	6	12 do	337 00
Frelighsburg et Sweetsburg	C. A. Norden .. .	13 $\frac{1}{2}$	12	12 do	370 00
Frost Village et Waterloo	J. M. Parker, j. .	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	96 00
Fulford et station de chemin de fer. . .	F. N. Corriveau. .	10 $\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00
Fulford et West Brome	C. A. Hunt	13	3	12 do	155 72
Galson et Gould	R. Morrison	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	42 00
Garthby Station et station de chemin de fer.	T. Jacques	210 vgs.	12	12 do	73 74
Georgeville et Knowlton Landing. . . .	D. A. Bullock .. .	3	3	12 do	78 50
Georgeville et Magog.	C. A. Rexford. . .	10	6	12 do	260 00
Georgeville et Magon's Point	W. H. Brevoort. .	5 $\frac{1}{2}$	2	12 do	52 00
Georgeville et Stanstead Junction. . . .	H. N. Bigelow. . .	13	6	12 do	335 00
Glen Iver et Sherbrooke.	C. Béchard	7 $\frac{1}{2}$	2	12 do	76 00
Gould et North Hill	N. McDonald.	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	42 00
Gould et Red Mountain	C. Smith	5	2	12 do	40 00
Gould et Scottstown.	A. Morrison	7 $\frac{1}{2}$	6	12 do	333 00
Gould Station et station de ch. de f. . .	M. Morrison		12	9 do (au 31 déc. '93) . .	30 00
do do			12	3 do du do	5 00
Grandboro' et Granby	G. Vettie.	6 $\frac{1}{2}$ a. r.	3	12 do	96 00
Granby et station de ch. de fer.	S. Page.		12	12 do	75 00
Granby et Sainte-Cécile de Milton. . . .	N. St. Jacques. . .	9 $\frac{1}{2}$	6	12 do	280 00
Granby et Shefford Mountain	G. W. Williams. . .	6 $\frac{1}{2}$	3	12 do	97 00
Greenshields et Richmond Station. . . .	R. E. Dyson.	11	3	12 do	150 00
Hall Station, et stat. de ch. de fer. . . .	E. Bean.	30 perc.	12	12 do	24 00
Hardwood Flat et Robinson.	W. R. Todd.	3 $\frac{1}{2}$	2	12 do	26 00
Hatley et station de chemin de fer de Massawippi.	F. W. Maloney. . .	3 $\frac{1}{2}$	12	12 do	200 00
Iron Hill et West Shefford	W. Moffatt.	6 $\frac{1}{2}$	6	12 do	190 00
Island Brook et New Mexico.	E. Dawson.	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	58 48
Johnville et station de ch. de fer. . . .	R. A. Smith.	76 vgs.	12	12 do	36 00
Katevale et North Hatley.	P. Gingras.	4 $\frac{1}{2}$	3	12 do	85 00
Keith et Robinson.	J. McLennan.	8 $\frac{1}{2}$	3	12 do	96 00
Knowlton et station de ch. de fer. . . .	A. E. Kimball. . .	4	24	1 do 15 jours (au 15 mai 1893).	12 50
do do	do	4	30	3 do 7 jours (au 22 août 1893).	33 62
do do	do	4	24	7 do 9 jours (du 23 août 1893).	60 59
Knowlton et Sutton Junction.	C. A. Stone.	7	12	3 do (du 1er janv. '94). . .	117 00
Knowlton et West Bolton	H. Chamberlin. . .	3	3	12 do	45 00
Lac Aylmer et Lac Weedon.	U. St. Cyr.	12	6	9 do (au 31 déc. '93). . .	104 82
do do	do	12	6	3 do du do	62 50
Lac Mégantic et station de ch. de f. . .	J. N. Thibodeau. .	275 vgs.	12	12 do	36 00
Lac Weedon et station de ch. de fer. . .	J. B. Beaupré. . .	60 vgs.	12	12 do	75 00
Lambton et Stornoway.	E. Bélanger.	9	6	12 do	300 00
La Patrie, Notre-Dame des Bois et Valracine.	J. St. James.	9 et 6	6 et 3	12 do	260 00
La Patrie et Scottstown.	A. L. Gendreau. . .	9	6	12 do	196 00
La Patrie et West Ditton.	Wm. Smith.	3 $\frac{1}{2}$	1	12 do	12 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Lawrenceville et North Stukely...	C. Colin...	4	3	12 mois	100 00
Lawrenceville et West Ely	J. Boussquet...	6	3	6 do (du 1er oct. '93)..	50 00
Lennoxville et Milby	A. Aldrich.....	5	6	12 do	160 00
Lennoxville et stations des chemins de fer (B. et M. et C.P.)	E. W. Abbott...	$\frac{1}{2}$	24	12 do	120 00
Lennoxville, transferts de (C. P. et G. T.)	do	70 vgs.	12	12 do	25 00
Lennoxville et Spring Road.	I. Parnell.....	4	2	12 do	52 00
Lime Ridge et station de ch. de fer (Maine Central).....	J. H. Barker....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	40 00
Lineboro' et stations de ch. de fer.	J. Wood.....	$\frac{1}{2}$	12	7 do (au 31 oct. '93) ..	15 17
do do	A. A. Kilborn...	$\frac{1}{2}$	12	5 do du do	16 66
Lorne et station de chemin de fer.	E. D. Adams....	200 vgs.	12	12 do	40 00
McLeod's Crossing et stat. de ch de f.	J. Gillies.....	200 vgs.	6	1 do (du 1er mars '94).	1 67
Magog et station de chemin de fer.	L. N. Allard....	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do	J. A. Bessette..	$\frac{1}{2}$	12	9 do du do	71 25
Main Post Road et Peter's Mines...	M. Belanger....	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Malmaison et Notre-Dame de Stanbridge.....	I. Hebert.....	3	6	9 do (au 31 déc. '93)..	90 00
do do	M. Cartier.....	3	6	3 do du do	30 00
Malvina et station de chemin de fer	M. Roy.....	$2\frac{3}{4}$	6	12 do	48 00
Mansonville et station de ch. de fer.	W. B. Manson...	$2\frac{3}{4}$	6	3 do (au 31 juin '93)..	31 25
do do	B. C. George....	25	6	9 do du do	56 25
Mansonville et Vale Perkins.....	J. M. Alex.....	$5\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00
Mansonville, station de chemin de fer de, et West Potton.....	S. L. Elkins....	3	3	9 do (au 31 déc. '93)..	45 00
do do	A. Leach.....	3	3	3 do du do	12 00
Maple Leaf et Sawyerville	J. W. Planche..	$4\frac{1}{4}$	6	12 do	150 00
Marbleton, station de chemin de fer de, et Lime Ridge.....	O. W. Côte....	$3\frac{1}{2}$ et 1	12 et 6	12 do	170 00
Marbleton, station de chemin de fer de, et St-Adolphe de Dudswell.....	do	5	6	12 do	50 00
Melbourne et New-Rockland	W. Broderick, j.	$7\frac{1}{2}$	6	12 do	300 00
Melbourne et station de chemin de fer de Richmond.....	J. Largie.....	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	200 00
Melbourne et Upper Melbourne	N. Coburn.....	$\frac{5}{8}$	13	12 do	100 00
Melbourne et Waterloo	S. Jamieson....	33	3	12 do	500 00
Milan et station de chemin de fer	J. D. Morrison..	$1\frac{1}{2}$	3	12 do	24 00
Milan et Whitwick	J. R. McDonald.	3	2	12 do	36 00
Miletta et station de chemin de fer.	Mme M. A. Murray	143 vgs.	6	12 do	10 00
Minton et North Hatley.....	A. E. Fish.....	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	52 00
Moore Station et stat. de ch. de fer.	P. C. Moore....	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	24 00
North Hatley et stat. de ch. de fer.	H. G. Bassett..	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	70 00
North Sutton et West Brome.....	O. Sweet.....	2	3	12 do	50 00
Paquette et station de chemin de fer	P. E. Paquette..	$1\frac{3}{4}$	6	12 do	90 00
Philipsburg et station Saint-Armand	F. Cadorette...	2	12	12 do	195 00
Robinson et station de chemin de fer	L. Pope.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	70 00
Rock Forest et station de ch. de fer	S. Simpson.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	32 00
Rock Forest et Suffield	E. E. Bean.....	3	3	12 do	76 00
Roxton East et Roxton Falls.....	E. Dalphé.....	5	2	12 do	60 00
Roxton Falls et station de ch. de fer	J. Wood.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	32 00
Roxton Pond et South Boxton.....	L. Nadeau.....	$3\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)..	43 50
do do	F. Bachan.....	$3\frac{1}{2}$	6	6 do du do	39 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Saint-Adrien et Wotton.....	N. Dubois.....	10	3	12 mois.....	120 00
Saint-Camille et Sherbrooke.....	O. Geoffroy.....	26	1	12 do.....	65 00
Saint-Fortunat et Wolfestown.....	L. Gosselein.....	5	3	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor Mills.....	J. Levesque.....	4	6	6 do 16 jours (au 16 oct. '93).....	97 82
do do.....	J. P. Robert.....	4	6	5 do 15 jours (du 17 oct. '93).....	82 18
St-Joachim de Shefford et Warden.....	J. Bachand.....	7	6	12 do.....	200 00
Saint-Malo et station de ch. de fer.	C. Breaud.....	3½	6	12 do.....	100 00
Saint-Sébastien et Venice.....	T. Hunton.....	3½	2	12 do.....	50 00
Savage's Mills et stat. de ch. de fer.	H. T. Tamlin.....	6	6	9 do (au 31 déc. '93)..	36 00
do do.....	do.....	6	3	do do.....	15 00
Sawyerville et station de ch. de fer.	R. Cairns.....	12	12	do do.....	50 00
Scottstown et station de ch. de fer.	R. B. Scott.....	12	12	do do.....	40 00
Sherbrooke et station du chemin de fer (Pacifique Canadien).....	C. H. Foss.....	38	12 et 24	12 do.....	225 00
Sherbrooke et stations de chemins de fer (M. V. et Q. C.).....	do.....	1	24	12 do.....	125 00
Sherbrooke et Stoke Centre.....	M. Biron.....	9½	3	12 do.....	156 00
Sherbrooke, boîtes aux lettres et East Sherbrooke.....	D. W. Armstrong.....	19	1	do (au 30 avril '93)..	27 08
do do.....	do.....	19	11	do du do.....	336 42
Smith's Mills et stat. de ch. de fer.	W. T. Knight.....	12	9	do (au 31 déc. '93)..	12 00
do do.....	J. H. Merrill.....	12	3	do du do.....	12 48
South Durham et Valcourt.....	E. J. Duffy.....	16	3	12 do.....	187 20
South Han et station de chemin de fer de Marbleton.....	L. P. A. Darche.....	12	6	12 do.....	273 00
South Roxton et stat. de ch. de fer.	L. Paré.....	180 pds.	12	3 do (du 1er janv. '94)	2 50
South Stukely et stat. de ch. de fer.	W. R. Johnson.....	½	6	12 do.....	60 00
Spring Hill et station de ch. de fer.	M. McLean.....	250 vgs.	12	12 do.....	35 00
Spring Hill et Stornoway.....	A. Nicholson.....	9	6	12 do.....	280 00
Stanstead Junction et station de chemin de fer.....	C. H. Gordon.....	60 vgs.	12	12 do.....	30 00
Stornoway et Tolsta.....	A. Morrison.....	4	2	12 do.....	55 00
Sutton et station de chemin de fer.	R. A. Shepard.....	10	12	5 do (au 31 août '93)..	20 00
do do.....	L. D. Jeune.....	10	12	7 do du do.....	28 00
Sutton Junction et st. de ch. de fer.	A. W. Westover.....	30 perc.	12	12 do.....	45 00
Sweetsburg et station de ch. de fer.	G. T. Bachelder.....	½	12	12 do.....	64 00
Titus Station et stat. de ch. de fer.	R. Titus.....	½	12	12 do.....	36 00
Trahan's Mills et station de chemin de fer de Weedon.....	A. Tanguay.....	1¼	12	12 do.....	75 00
Warden et station de chemin de fer.	L. E. Richardson.....	46 perc.	12	12 do.....	60 00
Waterloo, Shefford et station de chem. de fer du Pacif. canadien.	P. Murphy.....	3	24	1 do 15 jours (au 15 mai '93).....	18 12
do do.....	do.....	3	36	3 do 7 jours (au 22 août '93).....	58 51
do do.....	do.....	3	24	7 do 9 jours (du 23 août '93).....	87 87
Weedon Centre et station de chemin de fer.....	L. Giguère.....	2	12	9 do (au 31 déc. '93)..	82 50
do do.....	L. Bernier.....	2	12	3 do du do.....	31 25
West Brome et stat. de ch. de fer.	N. Scott.....	1½	12	9 do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do.....	C. E. Pettes.....	3	12	3 do du do.....	15 00
West Shefford et station de chemin de fer (P. C.).....	J. Harris.....	¼	12	12 do.....	30 00
				Total.....	\$22,207 57

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Rapport du Directeur général des Postes.

DIVISION POSTALE DE STRATFORD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Aberdeen et Durham.....	L. Elvidge.....	11	3	12 mois	93 60
Aberdeen et station de ch. de fer...	G. Christie.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	70 00
Acton et Crewson's Corners.....	W. Anderson.....	$3\frac{3}{4}$	2	4 do (du 1er déc. '93).....	17 33
Allan Park et Hampden.....	H. Byers.....	5	2	12 do	75 75
Allan Park et Lamdash.....	E. Earls.....	5	3	12 do	99 00
Allenford et French Bay.....	H. Shannon.....	$8\frac{1}{2}$	2	12 do	120 00
Allenford et Owen-Sound.....	J. D. Stoddart..	$13\frac{1}{2}$	6	12 do	300 00
Allenford et station de ch. de fer...	John Dean.....	$1\frac{1}{2}$	18	10 do 18 jours (au 18 fév. '94).....	159 32
do do	do	$\frac{1}{2}$	15	1 do 10 jours (du 19 fév. '94).....	17 07
Allenford et Southampton.....	W. Gilbert.....	11	6	12 do	275 00
Alma et station de chemin de fer...	G. B. Wray.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	110 00
Alma et Winfield.....	J. Hattin.....	8	3	12 do	124 00
Alsfeldt et station de chemin de fer	H. Ziegler.....	$1\frac{1}{4}$	6	12 do	100 00
Amaranth Station et station de chemin de fer.....	J. Lacon.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	40 00
Amberley et Lurgan.....	J. W. Gamble..	$4\frac{3}{4}$	3	12 do	80 00
Arkwright et Mount-Hope.....	W. F. Sithes.....	3	2	12 do	65 00
Arnow et Kincardine.....	F. Robertson..	11	3	12 do	167 00
Arnott et station de chemin de fer...	W. G. Murray..	$1\frac{1}{8}$	12	12 do	60 00
Arthur et Fergus.....	W. E. Draper..	12	6	12 do	190 00
Arthur et Metz.....	W. D. Crites.....	6	2	12 do	100 00
Arthur et Monck.....	W. Hamilton.....	13	2	12 do	204 00
Arthur et Mount-View.....	W. Jackson.....	8	1	12 do	40 00
Arthur et station de chemin de fer...	J. Buschlen.....	1	24	12 do (moins l'amende).....	122 50
Ashley et Rockford Station.....	G. Follis.....	$1\frac{1}{4}$	3	12 do	50 00
Atwood et Mitchell.....	A. Morrison.....	18	6	12 do	425 00
Atwood et station de chemin de fer.	D. Gordon.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	89 00
Auburn et Blyth et Ste-Augustine.	M. A. Moore.....	6 et 8	6 et 3	12 do	389 72
Ayr et station de chemin de fer...	C. D. Green.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	200 00
Ayton et station de chemin de fer...	A. O. Farrell.....	$3\frac{3}{4}$	18	12 do	140 00
Baden et Wellesley.....	C. Harefeld.....	9	6	12 do	350 00
Badenoch et Mildmay.....	A. Kleist.....	4 $\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Balaclava et Owen-Sound.....	T. P. Johnstone.	$15\frac{1}{2}$	3	12 do	218 00
Ballinafad et Georgetown.....	J. W. McKee.....	6	6	12 do	258 00
Bamberg et St. Agatha.....	A. Starr.....	$5\frac{1}{2}$	2	12 do	72 00
Bayfield et Seaforth.....	W. J. Clark.....	15	6	12 do	315 00
Beechwood et Seaforth.....	G. K. Holland..	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	115 00
Belfast et Lanes.....	J. Mullin.....	4	3	12 do	100 00
Belfast et St. Helen's.....	do	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	150 00
Belgrave et Marnoch.....	P. Porterfield..	$3\frac{1}{4}$	3	12 do	60 00
Belgrave et station de chemin de fer	S. Tufts.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	132 00
Belgrave et Sunshine.....	J. Watson.....	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	70 00
Belmore et Wroxeter.....	A. Orr.....	$6\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93).....	43 50
do do	R. Crittenden..	6	6	9 do du do	120 00
Belwood et Craigsholme.....	J. Hanna.....	2	3	12 do	60 00
Belwood et Dracon.....	do	$7\frac{1}{2}$	2	9 do 19 jours (au 19 janv. '94).....	56 95
do do	do	$9\frac{3}{4}$	2	2 do 12 jours (du 20 janv. '94).....	16 34
Belwood et station de chemin de fer	do	$\frac{1}{2}$	12	12 do	65 00
Benmiller et Goderich.....	J. Miller.....	6	3	12 do	150 00
Berkeley et Glascott.....	R. English.....	6	2	12 do	84 00
Berkeley et Lily Oak.....	R. Avison.....	$7\frac{1}{2}$	2	2 do (au 31 mai '93) ..	14 66

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Berkeley et station de chemin de fer	H. Baker . . .	12	12	12 mois	80 00
Berlin et Crosshill	T. Playford . . .	16 ³ / ₄	6	12 do	360 00
Berlin et station de chemin de fer	E. B. Shantz . .	24	10	do (au 31 janv. '94).	62 50
do do	W. Turner . . .	24	2	do du do	12 24
Berlin et boîtes aux lettres	H. Bachmann . .	1	18	12 do	200 00
Berlin et West Montrose	E. Hilliard . . .	14 ³ / ₄	6	12 do	480 00
Binkham et Erin	W. Wausbrough .	4 ³ / ₄	2	12 do	70 00
Black's Corners et Laurel	J. Graham . . .	4	2	12 do	80 00
Blair et Preston	J. Haller . . .	3	6	2 do 10 jours (du 22 janv. '94)	19 17
Blair et station de chemin de fer . . .	J. H. Renshaw . .	1 ¹ / ₂	12	12 do	40 00
Bluevale et station de chemin de fer	J. Gardner . . .	12	12	do	139 00
Blyth et station de chemin de fer . . .	W. Bell . . .	24	12	do	175 00
Bognor et Woodford	W. Mellafont . .	6	3	12 do	97 00
Bornholm et Brodhagen	G. Leonhardt . .	4	3	12 do	110 00
Bosworth et Riverbank	J. G. Hollis . . .	3	2	12 do	50 00
Bowling Green et Campania	J. Davis . . .	4 ³ / ₄	2	2 do (du 1er fév. '94)	6 66
Bowling Green et station de chemin de fer de Laurel	R. Banks . . .	5	6	12 do	159 00
Breslau et Weissenburg	A. Hoch . . .	8	6	12 do	220 00
Brisbane et Coningsby	J. W. Burt, aîné .	4	2	12 do	40 00
Briton et station de chemin de fer . . .	M. A. Alexander .	1 ¹ / ₄	6	12 do	60 00
Brookholm et Owen-Sound	W. Johnston . . .	2	3	12 do	45 00
Brookholm et Shouldice	T. Skinner . . .	7	2	12 do	85 00
Brotherston et Kurtzville	W. Brothers . . .	2 ³ / ₄	2	3 do (du 1er fév. '94).	11 25
Brotherston et Newbridge	W. Chapman . . .	2 ¹ / ₂	2	12 do	41 72
Bucefield et station de ch. de fer . . .	W. Dixon . . .	1 ¹ / ₄	24	12 do	98 00
Brunner et station de chemin de fer . .	J. Attridge . . .	6	6	do (au 30 sept. '93).	15 00
do do	W. Zimmerman . .	6	4	do (au 31 janv. '94).	14 96
do do	W. Peters . . .	6	2	do du do	7 27
Brussels et Cranbrook	V. Gramm . . .	5	6	12 do	160 00
Brussels et station de chemin de fer . .	R. et S. Beattie .	1 ¹ / ₂	12	12 do	150 00
Burgoyne et Dumblane	I. McNeill . . .	5	3	4 do (au 31 juill. '93).	30 00
Calderwood et station de chemin de fer d'Alsfeldt	A. Calder . . .	3	3	12 do	80 00
Camilla et Whittington	J. Howard, aîné .	4 ³ / ₄	3	12 do	95 00
Cape Croker et Colpoys Bay	L. Spragge . . .	15	2	12 do	130 00
Cargill et station de chemin de fer . . .	C. W. Keeling . .	18	10	do 18 jours (au 18 fév. '94)	110 76
do do	do . . .	15	1	do 10 jours (du 19 fév. '94)	11 86
Carlingford et St. Paul's Station . . .	R. J. Porteous . .	14 ¹ / ₂	6	12 do	319 00
Carlsruhe et traverse de ch. de fer . . .	G. Bruder . . .	1 ¹ / ₄	12	12 do	135 00
Carmnock et Monkton	A. Campbell . . .	4	2	12 do	60 00
Chatsworth et Chesley	W. E. Dobie . . .	24	3	12 do	393 00
Chatsworth et Durham	W. Caldwell . . .	20	6	12 do	435 00
Chatsworth et station de ch. de fer . . .	D. Rae . . .	1	24	12 do	187 80
Chatsworth et Walter's Falls	D. Brown . . .	12 ³ / ₄	3	12 do	159 00
Chepstowe et Dunkeld Station	J. T. Lacey . . .	2 ³ / ₄	6	6 do (au 30 sept. '93).	57 50
do do	do . . .	2 ³ / ₄	6	6 do du do	50 00
Chesley et station de chemin de fer . . .	M. J. Trelford . .	18	12	12 do	110 00
Cheviot et Riversdale	A. McLean, jeune .	3	2	12 do	65 00
Clavering et station de ch. de fer . . .	A. Bennett . . .	1 ¹ / ₈	12	12 do (moins l'amende)	59 00
Clifford et Huntingfield	J. Gordon . . .	7	2	12 do	75 00
Clifford et Lakelet	C. Horton . . .	6	6	12 do	143 00
Clifford et station de chemin de fer . . .	K. McL. Walton . .	12	12	12 do	100 00
Clinton et station de chemin de fer . . .	J. Beattie . . .	48	12	do	300 00
Clinton et Summerhill	G. M. Kilty . . .	4 ¹ / ₄	2	12 do	65 00
Colpoys Bay et Wiarton	L. Hyatt . . .	3	6	12 do	115 00
Conroy et St. Paul's Station	J. Grady . . .	2 ¹ / ₂	2	12 do	60 00
Corwhin et Nassagaweya	C. Campbell . . .	6	6	12 do	96 00
Cotswold et Elora	M. Blackwell . . .	23	6	12 do	449 00
Cranbrook et Moncrieff	J. McIntosh, aîné .	4	1	12 do	25 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Crawford et Elmwood.....	G. T. Shewell...	9	3	12 mois	115 00
Crewe et Dunganannon.....	M. Shackleton...	2	12	do	52 00
Crieff et Puslinch.....	J. McDonald...	3	6	3 do (au 30 juin '93) ..	25 00
do do	do	3	3	9 do du do ..	56 25
Dashwood et Exeter.....	J. A. Wambold...	8 $\frac{1}{4}$	6	12 do	289 00
Deemerton et Mildway.....	J. Diemert.....	2 $\frac{3}{4}$	6	12 do	90 00
Derby Mills et Owen Sound Road..	J. T. Hall.....	3	3	9 do (du 1er juill. '93)	22 50
Derby Mills et Tara.....	J. G. Hall.....	3 $\frac{3}{4}$	1	3 do (au 30 juin '93) ..	8 75
Derrynane et Kenilworth.....	J. Hayes.....	5 $\frac{3}{4}$	2	12 do	39 00
Desboro' et Dobbinton.....	W. J. Thompson...	8 $\frac{3}{4}$	3	12 do	120 00
Dobbinton et station de ch. de fer..	W. J. Thompson...	7 $\frac{1}{2}$	12	12 do	88 00
Dobbinton et Williscroft.....	B. Talbot.....	6 $\frac{1}{2}$	3	12 do	120 00
Donegal et station de chemin de fer d'Atwood.....	A. Buchanan.....	4 $\frac{3}{4}$	6	12 do	135 00
Doon et station de chemin de fer...	J. H. Thompson...	7 $\frac{1}{2}$	12	12 do	40 00
Dorking et Newton.....	G. Lontz.....	13	6	12 do	295 00
Drayton et Hollen.....	J. H. Gordon...	5	6	9 do (au 31 déc. '93) ..	108 00
do do	W. Potter.....	5	6	3 do du do ..	36 00
Drayton et station de chem. de fer..	J. H. Gordon...	$\frac{1}{2}$	24	12 do	144 00
Drew et station de chemin de fer...	W. Cardwell.....	2	6	12 do	78 00
Dromore et Greenside.....	R. Legate.....	2 $\frac{1}{4}$	2	12 do	40 00
Dromore et Holstein.....	G. Sackett.....	9	6	12 do	214 48
Drysdale et Kippen.....	W. J. Howard...	10	3	12 do	121 00
Dublin et Farquhar.....	R. Gardiner.....	11	6	12 do	198 00
Dublin et station de chemin de fer..	M. Wallace.....	$\frac{1}{4}$	24	12 do	62 60
Dumblane et Paisley.....	I. McNeill.....	5 $\frac{3}{4}$	3	8 do (du 1er août '93)	60 00
Dunkeld et station de chem. de fer..	J. H. Zettel.....	6	6	12 do	90 00
Durham et Flesherston Station.....	G. McFarlane...	14 $\frac{1}{2}$	6	9 do (au 31 déc. '93; m. l'amende) ..	269 60
do do	J. Marling.....	14 $\frac{1}{2}$	6	3 do du do ..	87 25
Durham et station de ch. de fer.....	H. I. Middaugh...	12	12	12 do	60 00
Durham et Walkerton.....	R. Pace.....	16 $\frac{3}{4}$	6	12 do	299 00
Dyer's Bay et Lion's Head.....	J. McNair.....	16	2	8 do (au 30 nov. '93) ..	176 67
do do	J. Channon.....	16	2	4 do du do ..	88 33
Eden Grove et station de chemin de fer de Pinkerton.....	J. S. Chittick... ..	$\frac{1}{4}$	6	12 do	25 00
Eden Mills et Guelph.....	R. Middleton...	16	6	12 do	236 00
Egerton et Mount Forest.....	J. Devine.....	16 $\frac{1}{2}$	3	12 do	225 00
Elmira et Glen Allan.....	W. Steenson...	10 et 12	6	12 do	269 00
Elmira et station de chem. de fer..	H. Steernagel...	12	12	16 jours (au 16 avril '93) ..	2 19
do do	do	18	11	mois 14 jours (du 17 avril, '93) ..	71 70
Elmwood et Malcolm.....	C. Winterburn...	2 $\frac{1}{2}$	3	12 do	45 00
Elmwood et station de ch. de fer...	F. Haller.....	$\frac{1}{4}$	18	10 do 18 jours (au 18 févr. '94) ..	62 03
do do	do	$\frac{1}{4}$	15	1 do 10 jours (du 19 févr. '94) ..	6 64
Elora et Inverhaugh.....	H. Dobberthein...	4 $\frac{1}{2}$	2	11 do (du 1er mai '93)	51 33
Elora et Pentland.....	D. D. Frey.....	5	1	10 do (du 1er juill. '93)	33 33
Elora et stat. de ch. de fer (C.V.) ..	T. T. Biggar.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Elora et station de chemin de fer (W. G. et B.) ..	M. Salvidge.....	1	36	12 do	137 48
Elora et Salem.....	E. Wissler.....	1	6	12 do	40 00
Erin et Guelph.....	W. L. T. Moore...	20	6	12 do	450 00
Erin et station de chemin de fer...	R. Wood.....	1	12	12 do	50 00
Eskdale et Tiverton.....	D. McKenzie.....	5 $\frac{1}{2}$	3	12 do	65 00
Ethel et station de chem. de fer...	W. Spence.....	18	12	12 do	199 04
Exeter et St. Mary's.....	D. Spicer.....	24 $\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93) ..	181 00
do do	B. Spicer.....	20 et 24	6	9 do du do ..	522 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Fairview et Stratford.....	W. Bell.....	9	3	12 mois	156 00
Farewell et Kenilworth.....	W. Bailey.....	6	12	do	134 00
Farewell et Wragam.....	C. Bailey.....	3	2	do	25 00
Farquhar et Lunley.....	J. Pollen.....	4½	2	do	65 00
Fergus et Living Springs.....	W. Marshall.....	6	2	do	75 00
Fergus et Ponsonby.....	C. C. Dawson.....	7	3	do	150 00
Fergus et station de ch. de fer (C. V.)	J. C. Morrow.....	4½	12	do	100 00
Fergus et station de chemin de fer (W. G. et B.).....	do.....	3½	36	do	125 00
Flesherton et station de chem. de fer	W. P. Crossley.....	1½	24	do	175 00
Flesherton et Vandeleur.....	W. Hutchison.....	6½	3	do	125 00
Fordwich et Newbridge.....	W. Chapman.....	4½ et 8	2 et 6	do	124 76
Fordwich et station de ch. de fer.....	R. Mahood.....	1½	12	do	112 00
Fordyce et Whitechurch.....	J. Phillips.....	4	3	do	75 00
Freeborn et Peffer's Crossing.....	H. Freeborn.....	60 perc.	6	do	30 00
Fulton's Mills et ch. de f. de ceinture	G. Fulton.....	4	6	do	25 00
Fyfield et Teeswater.....	A. Gibson.....	5	2	do	60 00
Galt et Blair.....	Barlow ^{et} Keachie.....	5	.....	Voyage spécial.....	1 00
Galt et Glen Morris.....	T. Scott.....	7	6	6 mois (au 30 sept. '93).	120 00
Galt et station de ch. de fer (C. V.)	G. Hancock.....	24	12	do	200 00
Galt et station de ch. de fer (G. T.)	Barlow ^{et} Keachie.....	6	6	do	25 00
Galt et stat. de ch. de fer (W. G. et B.)	do.....	12	12	do	100 00
Garry Owen et Owen-Sound.....	J. T. Godfrey.....	10	3	do	189 00
Glamis et Pinkerton Station.....	W. H. Chambers.....	9	6	do	229 48
Glamis et Willow Creek.....	G. Kidd.....	4½	2	6 do (au 30 sept. '93).	22 50
do do	J. Ferris.....	4½	2	6 do du do	17 44
Glen Annan et station de ch. de fer.	A. Anderson.....	1½	12	do	48 00
Glen Eden et Mount Forest.....	C. Hunt.....	5	6	do	150 00
Glen Farrow et Wingham.....	W. Mackenzie.....	6	2	do	75 00
Goderich et Kintail.....	M. Whitty.....	16½	6	6 do (au 30 sept. '93).	225 00
do do	W. Potts.....	16½	6	6 do du do	222 50
Goderich et Lucknow.....	J. Mullin.....	23	6	12 do (moins l'amende)	395 50
Goderich et station de ch. de fer.....	do.....	1	24	do	200 32
Goldstone et station de ch. de fer.....	J. Sanderson.....	13½	6	do	100 16
Gorrie et station de chem. de fer.....	H. Perkins.....	1½	12	do	160 00
Gowanstown et Kurtzville.....	A. Schade.....	5	3	do	99 96
Gowanstown et station de ch. de fer.	H. Markle.....	1	6	do	58 00
Gowanstown et Wallace.....	H. Markle.....	3½	6	do	100 00
Gowrie et Munro.....	J. O. Coles.....	2½	3	do	48 00
Grand Valley et Monticello.....	H. Hills.....	11½ et 12½	2	do	124 72
Grand Valley et Peepabun.....	G. Dickson.....	3½	2	do	40 00
Grand Valley et stat. de ch. de fer.	Kribbles ^{et} Tweedy.....	1	24	do	78 00
Granton et Metropolitan.....	J. W. Dunnan.....	5	2	3 do (du 1er janv. '94)	17 50
Granton et Prospect Hill.....	do.....	5	2	do	55 00
Gresham et Paisley.....	Trelford et Flack.....	22	2	do	163 00
Grimston et Marmion.....	R. Keays.....	2½	3	do	40 00
Guelph et Shiloh.....	T. Hamilton.....	15½	2	3 do (au 30 juin '93).	48 50
do do	C. Sanderson.....	15½	3	9 do du do	175 50
Guelph et boîtes aux lettres.....	J. D. Johnstone.....	5	3	do	250 00
Hanover et station de ch. de fer.....	R. Pace.....	½	18	do	99 76
Harlock et Seaforth.....	T. Neilans.....	13	3	do	280 00
Harriston et station de chemin de fer (G. T.).....	C. H. Ward.....	¼	36	3 do 21 jours (au 21 juill. '93).....	51 30
do do	P. Lavin.....	¼	36	5 do 15 jours (au 5 janv. '94).....	78 30
do do	C. H. Ward.....	¼	36	2 do 26 jours (au 6 janv. '94).....	39 42
Harriston et station de chemin de (T. G. et B.).....	do.....	¼	12	3 do 21 jours (au 21 juill. '93).....	17 10
do do	P. Lavin.....	¼	12	5 do 15 jours (au 5 janv. '94).....	26 10

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Harriston et station de ch. de fer, (T.-G. et B)	C. H. Ward	1/4	12	2 mois 26 jrs (du 6 janv. '90)	13 14
Haysville et New Hamburg	W. A. Cook	3 1/2	6	12 do	133 00
Henfryn et station de chem. de fer	J. H. Thomson	6	6	12 do	40 00
Hensall et station de chem. de fer	J. Sutherland	12	12	do	100 16
Hensall et Rodgersville	H. Doan	6	6	12 do	200 00
Hensall, Zurich et stat. de ch. de fer	T. Murdoch	12	12	do	320 00
Hepworth et station de ch. de fer	S. Yeo	18	12	do	150 00
Hereward et station de ch. de fer de Belwood	J. Hanna	4 1/2	6	3 do (au 30 juin '93)	32 50
do do	G. Brown	4 1/2	6	9 do du do	96 00
Hillsburg et station de chem. de fer	J. Carmichael	6	6	12 do	80 00
Hoath Head et Owen-Sound	G. Currie	7	2	12 do	110 00
Holland Centre et Lily Oak	R. Avison	7 1/2	2	10 do (du 1er juin '93)	73 33
Holland Centre et stat. de ch. de fer	J. S. Price	24	12	do (moins l'amende)	137 00
Holmesville et Porter's Hill	W. Mulholland	4	3	12 do	75 00
Holmesville et station de ch. de fer	J. L. Courtice	12	12	do	50 00
Holstein et Murdoch	G. Pollock	4	3	12 do	74 72
Holstein et Nenagh	T. Stephenson	8 1/2	6	12 do	234 00
Holstein et station de chem. de fer	A. Doupe	12	12	do	48 00
Inverhuron et Tiverton	D. McKenzie	3	3	12 do	56 25
Invermay et station de chem. de fer	A. Neelands	3 1/2	12	12 do	156 50
Johnson's Mills et Zurich	D. Spencer	4	2	12 do	49 00
Kemble et Wolseley	E. Hurlbut	5	1	12 do	34 00
Kemilworth et Petherton	M. Enright	3	6	12 do	125 00
Kemilworth et station de ch. de fer	C. J. Gordon	12	12	do	80 00
Kennedyville et Mitchell Road	J. Kenney	2 1/2	2	12 do	80 00
Kilean et Leslie Station	J. A. Wilkinson	6	6	9 do (au 31 déc. '93)	67 50
do do	D. Ferguson	6	3	3 do du do	22 50
Kincardine et Kintail	Baynes et Macintyre	17	6	12 do	497 48
Kincardine et Port-Elgin	J. Gentles	24	6	12 do	617 00
Kincardine et station de ch. de fer	J. Hockin	1/4	30	12 do et voyage suppl.	301 72
Kincardine et Royal Oak	J. Mills	6 1/2	2	12 do	52 00
Kincardine et Walkerton	N. Bushell	28	6	12 do	698 00
Kingarf et Kinloss	B. Moulton	4	2	12 do	60 00
Kinghurst et Mooresburg	J. A. King	5 1/2	2	12 do	65 00
Kinkora et Sebringville	J. Fletcher	12	3	12 do	160 00
Kinloss et Lucknow	J. Brownscombe	10	6	12 do	190 00
Kinlough et Westford	A. W. Haldenby	3 1/2	2	12 do	55 00
Kippen et station de chemin de fer	R. Mellis	12	12	do	100 16
Kossuth et Preston	H. Sohr	5 1/2	2	12 do	70 48
Lake Charles et Oxenden	J. Davidson	5	1	12 do	40 00
Langside et Lucknow	Thompson et Lyons	6 1/2	2	12 do	90 00
Lebanon et Moorefield	J. Sinclair	8	3	12 do	100 00
Lindenwood et Presque Isle	G. Shaw	5	1	12 do	40 00
Linwood et St. Jacobs	P. Toole	12	6	6 do (au 30 sept. '93)	182 50
do do	F. A. Baker	12	6	6 do du do	162 50
Lion's Head et Spry	C. Williams	7	1	12 do	50 00
Lion's Head et Wiarton	do	22	3	12 do	400 00
Lisbon et Wellesley	C. Hebel	2	2	12 do	60 00
Lisburn et Ripley	D. Teskey	2 1/2	2	12 do	25 00
Listowel et Molesworth	S. Loughheed	11	6	12 do	297 48
Listowel et station de chemin de fer (G.B. et L.E.)	J. Hacking	1/2	12	3 do (au 30 juin '93)	15 00
Listowel et stations de ch. de fer (W. G.B. et G.B. et L.E.)	J. Shank	1/2	12 et 24	12 do	203 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Lochalsh et Ripley.....	J. McRitchie....	8½	3	12 mois	\$ c. 175 00
Londesborough et stat. de ch. de fer	J. Bell.....	12	12	do	156 50
Lucknow et station de ch. de fer...	F. W. McDonald	30	12	do	313 00
Macton et Yatton.....	J. Martin.....	5½	3	12 do	69 00
Mar et Red Bay.....	J. McFarland....	7	2	12 do	77 00
Marden et station de chem. de fer.	J. Burns.....	6	12	do	78 00
Markdale et station de chem. de fer	J. E. Marsh....	24	12	do	87 00
Markdale et Traverston.....	T. H. Edwards..	8 et 9½	2 et 3	12 do	127 00
Marsville et Hillsburg	J. Hanna.....	7½	6	12 do	325 00
Meaford et Owen-Sound.....	T. P. Cunning- ham.....	20	12	12 do	400 00
Melgund et Minto Flag Station....	J. J. Bracken....	2	2	12 do	45 00
Merritte et Varney.....	J. G. Wilson....	5	2	12 do	80 00
Mildmay et station de ch. de fer...	G. Herringer...	½	18	10 do 18 jours (au 18 fév. '94).	127 48
do do	do	½	15	1 do 10 jrs du do	14 76
Milverton et station de ch. de fer ..	W. H. Dorland..	1	12	23 jours (au 23 avril '93).	7 88
do do	do	1	24	11 mois 7 jrs du do	187 36
Mimosa et Orton.....	I. Cawthra.....	4½	3	9 do (période irrégul.	60 00
Mitchell et station de chem. de fer.	W. W. Hicks....	24	12	do	150 24
Mitchell et Russeldale.....	W. Taylor.....	8	6	12 do	250 00
Moltke et Neustadt.....	K. Lanz.....	2½	3	12 do	75 00
Moorefield et station de ch. de fer.	R. Shera.....	24	12	do	120 00
Moorefield et Treacastle.....	do	3	6	12 do	104 00
Morningdale Mills et Millbank Station.....	J. Lintick.....	5	12	12 do	275 00
Mossborough et station de ch. de fer	J. I. Hobson....	12	12	do	60 00
Mount Forest et stat. de ch. de fer.	J. H. Coyne....	½ et 3	36	12 do	164 32
Musselburg et Poole.....	W. Burgman....	3	6	12 do	50 00
Neustadt et station de chem. de fer	L. Himmier....	18	12	do	100 00
Newton et station de ch. de fer. . .	P. Zoeger.....	12	11	do 8 jrs (du 24 avril '93).	42 15
Nithburg et Stratford..	J. Yost.....	16	6	12 do	520 00
North Bruce et Queen Hill.	D. McKinnon...	2½	3	12 do	92 00
North Keppel et Owen-Sound.....	W. Johnston....	21	3	12 do	275 00
Olivet et Rothsay.....	J. Tremain.....	4	2	12 do	60 00
Orangeville et station de ch. de fer.	J. Haddock....	42	12	do	199 00
Orangeville et Vanatter.....	W. Dedrick....	5	2	12 do	88 00
Orton et station de chemin de fer ..	W. Mooney....	12	12	do	50 00
Owen-Sound et station de ch. de fer	W. Bridget....	1	24	12 do	245 00
Owen-Sound et Shallow Lake.....	C. Barfoot, jeune	9	3	12 do	150 00
Owen-Sound et boîtes aux lettres ..	W. Bridget....	2½	18	9 do (au 31 déc. '93).	111 00
do do	J. D. Simpson..	2½	18	3 do du do	35 50
Owen-Sound et Tara.....	J. Hamilton, jeune	20½	6	3 do (au 30 juin '93).	152 50
do do	J. Morden....	16 et 9½	6	9 do du do	300 00
Oxenden et Wiarton.....	J. Crandon....	3	6	12 do	120 00
Paisley et station de chemin de fer.	Trelford et Flack	½	24	9 do (au 31 déc. '93).	98 55
do do	J. Trelford....	21	3	do du do	30 87
Paisley et Vesta.....	F. Purdy.....	17	6	1 do 9 jrs (au 9 mai '93).	28 85
do do	do	17½	6	10 do 22 jrs (du 10 mai '93).	251 87
Palmerston et station de ch. de fer.	J. Taggart.....	48	12	do	183 00
Parkhead et station de chem. de fer	F. Pattison....	12	12	do	75 00
Petersburg et Roseville.....	F. Kranel.....	10 et 14	6 et 3	12 do	425 00
Petersburg et St. Agatha.....	J. Kaiser.....	2	6	12 do	145 00
Pinkerton et station de chem. de fer	A. E. Knox.....	2	6	12 do (moins l'amende)	84 00

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.— Fin.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Pomona et Priceville	D. Black	5	2	12 mois	95 00
Port-Elgin et station de ch. de fer.	J. Bowes	16	24 et 18	12 do	92 18
Port-Elgin et Tara	F. Monkman	16	6	6 do (au 30 sept. '93).	160 00
do do	A. Trelford	16	6	6 do du do	197 50
Preston et Blair	C. Nispel	2	2	Voyage spécial	1 00
Preston et Strasburg	P. S. Laurason	6	2	do	1 50
Priceville et Flesherton Station	G. McFarlane	4	6	6 mois (au 30 sept. '93).	60 00
do do	A. et J. Whittaker	4	6	3 do (au 31 déc. '93).	39 00
do do	J. Warling	4	6	3 do du do	35 00
Purple Grove et Ripley	J. N. Logan	5	1	12 do	45 00
Puslinch et station de ch. de fer	H. W. Ironside	1/3	12	12 do	40 00
Ripley et station de chem. de fer	J. McInnes	1/3	12	12 do	84 00
St. Jacob's et station de ch. de fer.	H. Schlitt	1/3	12	12 do	50 00
St. Paul's Station et station de chemin de fer.	A. Thom	1/10	12	12 do	62 60
Sauble Falls et Wiarton	L. Hyatt	12	2	12 do	130 00
Seaforth et station	S. Dickson	1/4	24	12 do	187 80
Seaforth et Wroxeter	Musgrove et Edgar	15 1/2 et 10	6	12 do	500 00
Sebringville et station de ch. de fer.	J. R. Paton	12	12	12 do	90 00
Solway et Walkerton	J. McCallum	6 1/2	3	12 do	97 00
Southampton et station de ch. de fer	T. Lee	1/3	24	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	141 78
do do	do	1/3	18	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	13 67
Stokes' Bay et Tobermory	D. Butchart	26	1	6 do (au 30 sept. '93).	96 00
do do	A. Currie	26	1	6 do du do	100 00
Stokes' Bay et Wiarton	H. Crandon	31 1/2	3	12 do	495 00
Strasburg et voie d'évitement de German Mills	T. M. Bartholomew	10	6	12 do	140 00
Stratford et station de ch. de fer	W. T. Cook	1/4	48	23 jours (au 23 avril '93).	17 37
do do	do	1/4	60	11 mois 7 jours (du 24 avril '93).	318 51
Stratford et boîtes aux lettres	T. Stoney	1/4	12	do (au 30 juin '94)	441 24
Tara et station de chemin de fer	J. Hamilton	1/4	18	12 do	156 44
Teeswater et station de ch. de fer.	J. Olheiser	12	12	12 do	150 00
Teeswater et Walkerton	L. Zettel	16	6	3 do (au 30 juin '93).	114 90
do do	R. Harrison	16	6	9 do du do	371 25
Topping et station de ch. de fer	H. Miller	6	6	12 do	225 00
Varney et station de ch. de fer	C. Gadd	1/4	12	12 do	64 00
Waldemar et station de ch. de fer.	D. Jenkins	1	12	12 do	85 00
Walkerton et station de ch. de fer.	A. McLean	1 1/4	24 et 18	12 do	304 00
Waterloo et st. de ch. de fer de Berlin	F. Sass	2	30	12 do	350 00
Waterloo et st. de ch. de fer d'Elmira	do	18	12	12 do	92 00
Whitechurch et station de ch. de fer.	H. D. Henderson	12	12	12 do	80 00
Wiarton et station de ch. de fer	L. Hyatt	1/4	24	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	181 65
do do	do	1/4	21	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	17 51
Wingham et stat. de ch. de fer (C.P.)	Beattie, Frères.	1/4	12	12 do (moins l'amende)	103 88
Wingham et stat. de ch. de fer (G.T.)	D. Campbell	1/4	24	12 do	200 32
Wroxeter et station de ch. de fer	A. Paulin	1 1/4	12	12 do	100 16
Total					\$46,653 43

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DIVISION POSTALE DE TROIS-RIVIÈRES.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Armstrong et Sorel.....	S. Valois.....	9	12	9 mois (du 1er juill. '93).	70 41
Arthabaskaville et North Ham	J. Côté.....	21	6	12 do	396 00
Arthabaskaville et station de chemin de fer	T. Perrault.....	2 $\frac{1}{2}$	12	12 do	88 00
Arthabaskaville et Victoriaville....	P. Lavigne.....	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	79 00
Aston Station et station de ch. de fer	A. Ouellette.....	2 acres.	6	12 do	20 00
Aston Station et St-Sylvere.....	J. Taillon.....	5 $\frac{1}{2}$	3	12 do	80 00
Aston Station et St-Léonard.....	T. Fréchette.....	9	3	3 do (au 30 juin '93)..	40 00
Aston Station et St-Wenceslas.....	do	3	6	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
do do	do	3	12	9 do du do ..	75 00
Batiscan et station de ch. de fer....	T. Laguerre.....	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Batiscan et St-Pierre les Becquets..	F. Maguy, jeune	3	12	6h 12 do	210 00
Beaurivage et Parkhurst.....	J. Machell.....	3	6	12 do	56 00
Bécancour et Ste-Gertrude.....	A. Roy.....	10 $\frac{1}{2}$	6	12 do	244 00
Bécancour et St-Gregoire.....	N. Vigneault.....	9	6	12 do	197 17
Berthier et Isle Dupas.....	O. Lemire.....	2 $\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93)..	13 75
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	6	9 do du do ..	82 50
Berthier et Sorel.....	S. Valois.....	5	14	6h 12 do	444 00
Berthier et station de ch. de fer....	F. Plante.....	2 $\frac{1}{2}$	13	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	29 02
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	19	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)..	64 28
do do	do	2 $\frac{1}{2}$	13	6 do 20 jours (du 11 sept. '93).....	90 07
Berthier Junction et St-Félix de Valois	S. Tessier.....	13	6	12 do	480 00
Blandford et Stanfold.....	T. Leblanc.....	9	4	12 do	124 50
Boulogne et St-Eugène.....	G. Tanguay.....	4 $\frac{1}{2}$	3	8 do (au 30 nov. '93)..	50 00
do do	do	4 $\frac{1}{2}$	6	4 do du do ..	37 02
Bulstrode Station et station de chemin de fer.....	A. Côté.....	3 perc.	12	6 do (du 1er oct. '93).	6 00
Cap Madeleine et Trois-Rivières...	O. Toupin.....	5	6	12 do	180 00
Carmel et Drummondville.....	F. Dionne.....	9	6	3 do (au 30 juin '93) ..	50 00
Carmel et station de chem. de fer...	K. Dalton.....	10 acres	12	9 do (du 1er juill. '93).	25 46
Champlain et station de ch. de fer...	N. Abel.....	2	12	12 do	90 00
Chantelle et Rawdon.....	M. Crépeault.....	17	3	12 do	200 00
Charlemagne et L'Assomption.....	J. Belhumeur.....	9	6	12 do	250 00
Chatillon et St-Zéphirin.....	E. Beliveau.....	5 $\frac{1}{3}$	3	12 do	99 00
Chaumont et St-Agapit.....	E. T. Paquet.....	3	3	12 do	40 00
Cocococache et La Tuque.....	T. A. Reynolds.....	48	1	12 do	100 00
Craig's Road Station et St-Sylvester East.....	M. Vaillancourt.....	24	6	9 do (au 31 déc. '93)..	369 00
do do	do	24	6	3 do du do ..	175 00
Danby et station de ch. de fer....	W. Duff.....	50 vgs.	12	12 do	12 00
D'Auteuil et Kingsey Falls.....	J. D. Morin.....	6 $\frac{1}{2}$	2	3 do (au 30 juin '93)..	15 00
D'Auteuil et Warwick.....	do	7	3	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Drummondville et Melbourne.....	P. Duguay.....	24	6	12 do	500 00
Drummondville et station de chemin de fer (C.C.P.).....	J. F. Picotin.....	$\frac{1}{3}$	12	9 do (au 31 déc. 93)...	36 00
do do	do	$\frac{1}{3}$	12	3 do du do ..	18 78

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Drummondville et station de chemin de fer	J. F. Picotin....	$\frac{1}{3}$	12	9 mois (du 1er juill. '93).	32 85
Duncan Station et stat. de ch. de fer.	P. Paul	2 acres.	6	4 do (du 1er déc. '93).	3 34
East Arthabaska et Larochelle	T. Noël	4	3	12 do	74 50
East Arthabaska et Sainte-Hélène de Chester	E. Juneau	$9\frac{1}{2}$	6	12 do	200 00
East Arthabaska et Stanfold.	B. Poisson	5	6	3 do (au 30 juin '93).	31 25
do do	J. Gouin	5	6	9 do du do	88 86
Forestdale, Maddington Falls et station de chemin de fer	A. Trudel	5 et $4\frac{1}{2}$	6 et 12	3 do (du 1er janv. '94).	67 50
Fortierville et Saint-Jean-des-Chailons	J. B. Fortier	11	3	3 do (au 30 juin '93).	32 50
do do	do	9	6	9 do du do	112 50
French Village et Richmond Station	G. Houle	15	6	9 do (au 31 déc. '93).	225 00
do do	L. Martin	15	6	3 do du do	81 25
Gentilly et Leclercville	N. Beauchene	25	6	3 do (au 30 juin '93).	142 50
Gentilly et Trois-Rivières	do	16	6	3 do (au 30 juin '93).	98 00
Grand Mère et Lac à la Tortue	R. Pincombe	$2\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do	J. Forman	$2\frac{3}{4}$	6	9 do du do	45 00
Grand Mère et Sainte-Flore	J. Deziel	4	6	12 do	136 00
Grandes Piles et La Tuque	P. Chandonnet	72	2p.m.	12 do	237 00
Grandes Piles et St. Tite Junction	H. Thérien	3	6	1 do 11 jours (au 11 oct. '93)..	18 50
Grand St-Esprit et Ste-Monique	J. A. Pinard	$2\frac{3}{4}$	3	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	H. Beaudry	$2\frac{3}{4}$	12	9 do du do	97 50
Hunterstown et Louiseville	H. Durand	17	6	12 do	299 00
Joliette et station de chem. de fer	J. Mirault	8	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	97 14
do do	do	8	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	198 70
do do	do	8	12	6 do 20 jours (du 11 sept. '93)	301 56
Joliette et St-Liguori	A. Lajeunesse	9	6	12 do	210 00
Joliette et Ste-Mélanie	C. Etu	14	6	12 do	285 00
Joliette et St-Paul d'Industrie	A. Perreault	4	6	12 do	120 00
Kildare et St-Alphonse	G. E. Trudeau	12	3	12 do	156 00
Kingsey et Main Road	J. C. Evans	$\frac{1}{2}$	6	1 do 15 jours (au 31 déc. '93)	9 77
Kingsey Falls et Lorne	M. Morin	4	12	12 do	230 00
Kingsey Falls et Robson	H. Gagnon	7	2	12 do	60 00
La Baie et Nicolet	T. Vigneau	9	6	12 do	249 00
La Baie et St-Zéphirin	do	8	6	12 do	220 00
La Baie et Yamaska	do	20	6	6 do 15 jours (au 15 oct. '93)	331 08
do do	do	20	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93)	309 98
Lac à la Tortue et stat. de ch. de fer.	J. Buisson	8	12	12 do	25 00
Lac Bellemare et Shawenegan	C. Gélinas	9	1	12 do	60 00
Lacheanaie et Terrebonne	C. Pauze	$4\frac{1}{2}$	6	3 do (au 30 juin '93).	30 75
do do	O. Villeneuve	$4\frac{1}{2}$	6	9 do (du do	120 00
Lachevrotière et Lotbinière	C. Noël	$5\frac{1}{2}$	6	12 do	275 00
Lanoraie et station de chem. de fer.	N. Delisle	6	6	12 do	89 49

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
L'Assomption et St-Sulpice.....	P. H. Royal....	5	6	12 mois	175 00
Laurentides et station de ch. de fer.	D. Tourangeau.	$\frac{1}{4}$	12	12 do	70 00
Laurentides et St-Calixte de Killenny.....	P. Chartrand....	10	3	12 do	140 00
Lavaltrie et station de chem. de fer.	D. Giguère.....	8	6	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do ..	P. Grenier.....	8	6	6 do (du do ..)	125 00
L'Épiphanie et station de ch. de fer.	E. Leblanc.....	$\frac{3}{4}$	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	21 42
do do ..	do	$\frac{3}{4}$	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	45 40
do do ..	do	$\frac{3}{4}$	12	6 do 20 jours (du 11 sept. '93)	66 52
Leclercville et Ste-Croix	L. Langlois.....	18	6	3 do (au 30 juin '93).	150 00
L'Épiphanie et St-Jacques	O. Paré.....	12 $\frac{1}{2}$	6	12 do	250 00
L'Épiphanie et Ste-Julienne	J. P. Héту.....	18	6	12 do	500 00
Lotbinière et Rivière Boisclair.....	Wm. Beaudet....	6	3	3 do (au 30 juin '93).	19 50
do do ..	R. Bernier.....	6	6	9 do du do ..	105 00
Lotbinière et Ste-Croix.....	M. Lemay.....	14	6	9 do (du 1er juill. '93).	262 50
Lotbinière et St-Jean-des-Chaillons.	E. Chaudonnet..	10	6	9 do (du 1er juill. '93).	205 50
Louiseville et Nancy	R. Charon.....	6	2	12 do	60 00
Louiseville et station de ch. de fer.	P. Lefebvre.....	$\frac{1}{2}$	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	17 67
do do ..	do	$\frac{1}{2}$	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	37 09
do do ..	do	$\frac{1}{2}$	12	6 do 20 jours (au 11 sept. '93)	54 88
Louiseville et Ste-Ursule.....	A. Sevignie.....	5 $\frac{1}{2}$	6	12 do	99 00
Maddington Falls et station de chemin de fer.....	A. Trudel.....	4 $\frac{1}{2}$	6	9 do (au 31 déc. '93).	71 25
Mascouche et Mascouche Rapids...	J. Carmichael..	3 $\frac{1}{2}$	3	12 do	75 00
Mascouche et station de ch. de fer.	M. Larose.....	1 $\frac{1}{4}$	12	9 do (au 31 déc. '93).	45 00
do do ..	T. Beauchamp..	1 $\frac{1}{4}$	12	3 do du do ..	15 00
Mastigoche et Saint-Gabriel de Brandon	J. O. Henault..	9	1	12 do	36 00
Méthot's Mills et Ste-Agathe.....	L. L. Ratté.....	8	6	12 do	180 00
Méhot's Mills et St-Flavien.....	do	4	6	12 do	125 00
Mitchell et Sainte-Bridgitte des Saults	H. St. Pierre...	4	6	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Mitchell et Ste-Perpetue.....	T. Décoteau....	4	6	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Mitchell Station et station de chemin de fer.....	W. P. Hamilton.	$\frac{1}{2}$	12	2 do (du 1er fév. '94).	4 13
New Armagh et St-Sylvester.....	J. Orr, jeune....	4 $\frac{1}{2}$	2	3 do (au 30 juin '93).	12 50
do do ..	do	4 $\frac{1}{2}$	2	9 do du do ..	33 00
Nicolet et St-Grégoire.....	J. Page.....	8	12	12 do	374 00
Nicolet et St-Monique.....	H. Beaudry.....	8	6	3 do (au 30 juin '93).	37 50
Nicolet et station de chemin de fer.	J. Courteau....	$\frac{1}{3}$	12	9 do (du 1er juill. '93).	46 95
Notre Dame de la Mercie et St-Donat de Montcalm.....	C. Villeneuve...	11 $\frac{3}{4}$	2	12 do	120 00
Notre Dame de la Mercie et St-Emile de Montcalm.....	C. Page.....	9	2	12 do	130 00
Pierreville et Pierreville Mills.....	H. Comtois.....	4 $\frac{1}{2}$	6	12 do	129 48
Pierreville et St-Elphège.....	J. Boivin.....	7	6	12 do	190 00
Pointe du Lac et stat. de ch. de fer.	A. Biron.....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Pont de Maskinongé et station de chemin de fer.....	A. Lafrenière...	$\frac{1}{3}$	12	12 do	50 00
Pont de Maskinongé et St-Justin.....	E. M. Chapdelaine	5	6	12 do	240 00
Proulxville et St-Tite.....	J. Rancourt....	6	3	12 do	100 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Radnor Forges et stat. de ch. de fer.	J. J. Drummond	1	12	12 mois	30 00
Rawdon et Saint-Liguori	H. Keoller	9	6	12 do	219 00
Rawdon et Saint-Théodore	J. D. Gaudet	14	3	9 do (du 1er juill. '93)	90 00
Repentigny et Saint-Paul l'Ermite.	A. Perreault	2	6	12 do	80 00
Rivière Meckinac et Saint-Joseph de Meckinac	J. L. Doucette	8	2 p.m.	12 do	36 00
Rivière Noire et stat. de ch. de fer.	A. E. Beauchemin	17 vgs.	12	12 do	20 00
Rivière Noire et Saint-Rosaire	do	5	2	1 do (du 1er mars '94)	5 00
Rivière Noire et Saint-Valère de Bulstrode	do	4½	6	6 do (au 30 sept. '93)	80 00
do do	do	4½	6	6 do du do	90 00
Saint-Adelphe et Sainte-Thécle	H. Côté	9	2	12 do	79 00
Saint-Agapit et stat. de ch. de fer.	J. Paquet	16 acres.	12	12 do	75 00
Sainte-Agathe et Sainte-Agathe Est.	F. Donovan	4½	2	12 do	50 00
Saint-Aimé et Yamaska	J. Parenteau	6½	6	6 do (au 30 sept. '93)	70 00
do do	P. Morriseau	6½	6	6 do du do	59 50
Saint-Alexis des Monts et St-Paulin	L. P. Plante	10	6	12 do	223 00
Saint-Alphonse et Sainte-Beatrix.	L. Pagé	4	3	12 do	55 00
Saint-Alphonse et Saint-Côme	A. Labine	12	2	12 do	112 00
Sainte-Angèle de Laval et station de chemin de fer.	J. Coulombe	½	12	12 do	24 00
Sainte-Anne de la Pérade et station de chemin de fer	T. H. Laganière	½	12	4 do (au 31 juill. '93)	35 00
do do	N. E. Angers	½	12	8 do du do	70 00
Sainte-Anne de la Pérade et Saint-Prospér.	J. Courtois	7	6	12 do	125 00
Sainte-Anne de Sorel et Sorel	E. Latraverse	3	6	12 do	75 00
Saint-Antoine et Saint-Apollinaire.	F. X. Lafleur	5	3	12 do	58 00
Saint-Barnabé et Saint-Elie	A. Ménancon	9	6	12 do	195 00
Saint-Barnabé et Yamachiche	C. Gélinas	12	6	12 do	190 00
Saint-Barthélemi et stat. de ch. de fer.	J. B. Joinville	1½	12	12 do	69 00
Saint-Barthélemi et Saint-Edmond de Berthier	J. Valois	10½	1	12 do	75 00
Saint-Bonaventure et St-Guillaume.	L. Tessier	7½	6	12 do	174 00
Sainte-Bridgitte des Saults et Sainte-Monique	H. St. Pierre	13	3	3 do (au 30 juin '93)	50 00
Saint-Célestin et stat. de ch. de fer.	E. Arseneau	1½	6	12 do	60 00
Sainte-Clothilde et Victoriaville	P. Lavigne	18	6	12 do	214 00
Sainte-Croix et Saint-Nicholas	N. Lambert	18	6	3 do (au 30 juin '93)	126 25
do do	do	18	6	9 do du do	450 00
Saint-Cuthbert et stat. de ch. de fer.	I. Grandchamp	3	6	12 do	69 00
Saint-Cuthbert Station et station de chemin de fer.	J. Marchand	5 acres.	12	12 do	12 00
Saint-Cyrille de Wendover et station de chemin de fer.	C. Lavoie	3	12	9 do (au 1er juill. '93)	23 46
Saint-Damien de Brandon et Saint-Gabriel de Brandon	J. Bélanger	6	4	12 do	170 00
Saint-David et Saint-Pie de Guire.	I. Dauplaise, aîné	8	6	12 do	200 00
Saint-Didace et Saint-Gabriel de Brandon	E. Germain	6	6	12 do	140 00
Saint-Donat de Montcalm et Sainte-Lucie de Doncaster	I. Mouseau, jeune	15	2	5 do (du 1er nov. '93)	72 91
Sainte-Emélie de L'Énergie et Saint-Jean de Matha	A. Basinai	12	3	12 do	149 00
Sainte-Emélie de L'Énergie et Saint-Michel des Saints	do	33	2	12 do	400 00
Sainte-Emile de Montcalm et Saint-Théodore	L. Giguère	8½	2	12 do	110 00
Saint-Eugène de Grantham et station de chemin de fer (D.C.)	G. Tanguay	3½	6	14 jours (au 14 déc. '93)	3 80
do do	do	3½	12	3 mois 17 jours (du 15 déc. '93)	51 83

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Saint-Eugène de Grantham et stat. de ch. de fer de Saint-Guillaume.	J. Dupuis.....	8	12	3 mois 17 jours (du 15 déc. '93).....	125 88
Sainte-Eulalie et stat. de ch. de fer.	G. Gaudet.....	4	6	12 mois.....	98 00
Saint-Félix de Valois et Saint-Jean de Matha.....	E. Léssard.....	8	6	12 do.....	200 00
Saint-Gabriel de Brandon et Saint-Norbert.....	D. Provost.....	10½	6	12 do.....	285 00
Sainte-Genève de Batiscan et station de chemin de fer.....	O. Prenevost, jne	4	12	12 do.....	97 48
Sainte-Genève de Batiscan et Saint-Stanislas.....	F. Despins.....	8	6	12 do.....	180 00
Saint-Germain de Grantham et station de chemin de fer (D.C.)....	E. Paré.....	¼	12	8 do 14 jours (au 14 déc. '93).....	42 22
do do.....	G. Laplante.....	1	12	3 do 17 jours (du 15 déc. '93).....	37 50
Sainte-Gertrude et Sainte-Marie de Blandford.....	U. A. F. Thibaudau.....	6	3	3 do (au 30 juin '93)...	12 44
do do.....	J. Charette.....	6	3	6 do (au 31 déc. '93)...	24 86
do do.....	J. Provencher.....	6	3	3 do du do.....	15 00
Saint-Guillaume et stat. de ch. de f.	J. Peguis, jeune.	18	12	8 do 14 jours (au 14 déc. '93).....	66 86
Saint-Guillaume et Yamaska.....	N. E. Parenteau	13½	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93).....	206 65
Saint-Hugues et Saint-Marcel.....	J. B. Gauthier...	7	6	12 do.....	144 00
Saint-Jacques et Ste-Marie Solomée	A. Mireault.....	4	2	12 do.....	50 00
Saint-Jean des Chaillons et Trois-Rivières.....	J. Beauchene.....	32	6	9 do (du 1er juill. '93).	525 00
Saint-Joseph de Sorel et Sorel.....	A. Bouvier.....	1½	6	12 do.....	48 00
Saint-Léonard et stat. de ch. de fer.	J. Piché.....	5 perc.	12	9 do (du 1er juill. '93).	28 17
Saint-Narcisse et Trois-Rivières.....	F. Nobert.....	19	6	12 do.....	280 00
Saint-Norbert et stat. de ch. de fer.	S. Carpentier.....	9	6	12 do.....	290 00
Saint-Ours et Saint-Roch.....	J. B. Paquette.....	½	6	12 do.....	40 00
Saint-Pierre des Becquets et Sainte-Sophie de Levrard.....	Z. Lacerte.....	12	6	12 do.....	200 00
Saint-Rémi de Tingwick et Warwick	W. Délisle.....	13	6	12 do.....	313 00
Saint-Robert et station de ch. de fer	A. Plante.....	2	6	12 do.....	80 00
Sainte-Thècle et stat. de ch. de fer.	F. Boutet.....	1	12	12 do.....	60 00
Saint-Tite et station de ch. de fer.	H. Ladouceur.....	⅓	12	3 do (au 30 juin '93)...	9 00
do do.....	O. Trotter.....	⅓	12	9 do du do.....	37 56
Saint-Tite Junction, Saint-Tite et Saint-Tite.....	P. St. Arnaud.....			Voyages suppl.....	1 50
Saint-Tite et Saint-Tite Junction..	do.....			do.....	8 00
Shawenagan et Trois-Rivières.....	P. Lapolice.....	21	6	12 mois.....	380 00
Sorel et Saint-Guillaume.....	B. Leclaire.....	25	6	7 do 15 jours (au 15 oct. '93).....	421 79
Sorel et Saint-Victoire.....	H. Paulhus.....	9	3	12 do.....	140 00
Sorel et Yamaska.....	B. Leclaire.....	13½	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93).....	218 13
Stanford et station de chem. de fer.	F. E. Poitras...	4	12	12 do.....	25 00
Trois-Rivières et stat. de ch. de fer.	J. P. Marineau..	¾	37	2 do 4 jours (au 4 juin '93).....	51 53
do do.....	do.....	¾	43	3 do 6 jours (au 10 sept. '93).....	89 60
do do.....	do.....	¾	37	1 do 18 jours (au 28 oct. '93).....	37 63
do do.....	do.....	¾	34	5 do 3 jours (du 29 oct. '93).....	112 42
Trois-Rivières et boîtes aux lettres..	do.....	2½	18	12 do.....	350 00
Trois-Rivières et Valmont.....	H. Sigman.....	15	3	7 do (au 31 oct. '93)...	93 33
do do.....	do.....	15	6	5 do du do.....	133 33

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de cyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Vincennes et station de ch. de fer..	M. Dessureault..	3	6	12 mois.....	150 00
Walker's Cutting et station de chemin de fer.....	S. Labrecque....	2 acres.	12	12 do	24 00
Warwick East et stat. de ch. de fer.	E. Martel.....	3 acres.	6	12 do	18 00
Wickham West et stat de ch. de fer.	F. Cormier.....	5 acres.	12	12 do	32 00
Yamachiche et stat. de chem. de fer	P. Pellerin.....	$\frac{1}{3}$	12	12 do	55 00
				Total.....	\$26,074 40

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE TORONTO.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant
					\$ c.
Abingdon et Canfield.....	W. Young.....	12	2	12 mois.....	155 00
Abingdon et Winona.....	J. Gould.....	15½	3	12 do.....	229 00
Acton et Knatchbull.....	J. Martin.....	5	2	12 do.....	72 48
Acton et Speyside.....	do.....	5	2	12 do.....	72 48
Agincourt et station de chemin de fer C.C.P. et (Midland).....	W. Lawton.....	7	12	3 do 9 jours (au 9 juil. '93).....	34 30
do do.....	do.....	7	6	8 do 22 jrs du do.....	45 33
Agincourt et station de chem. de fer.....	do.....	7	6	12 do.....	30 00
Air Line Junction et station de chemin de fer.....	M. Minnes.....	½	6	12 do.....	40 00
Alberton, Lynden et Trinity.....	W. Dunham.....	7½ et 10½	6 et 3	11 do 24 jrs (du 7 avril '93).....	220 30
Aldershot et Waterdown.....	W. Pridham.....	3½	12	6 do (au 30 sept. '93).....	60 00
do do.....	H. H. Creen.....	3½	12	6 do du do.....	86 50
Algoma Mills et station de ch. de fer.....	H. F. McQuire.....	1½	12	12 do.....	125 20
Allanburg et station de ch. de fer.....	R. Skinner.....	½	12	12 do.....	120 00
Alloa et Edmonton.....	R. Campbell.....	6	3	12 do.....	90 00
Alton et station de chemin de fer.....	A. Menzies.....	1	12	12 do.....	112 68
Amigary et station de chem. de fer.....	A. B. Hurrell.....	½	12	12 do.....	65 00
Ancaster et Hamilton.....	J. Phillips.....	7	12	3 do (au 30 juin '93).....	59 50
do do.....	D. Jacob.....	7	12	9 do du do.....	159 00
Appleby et station de ch. de fer.....	M. C. Prescott.....	¾	6	12 do.....	82 00
Ash et station de chemin de fer de Zimmerman.....	J. Allan.....	½	6	9 do (au 31 juin '93).....	38 00
do do.....	W. H. Dorland.....	1½	6	3 do du do.....	12 00
Ashgrove et Georgetown.....	R. C. Nixon.....	4	6	12 do.....	200 00
Attercliffe Station et station de chemin de fer.....	J. Sundry.....	½	12	12 do.....	102 00
Aurora et station de chemin de fer.....	H. E. Proctor.....	½	24	12 do.....	120 00
Aurora et Schomberg.....	W. Pinkerton.....	15	6	12 do.....	445 00
Aurora et White Rose.....	H. E. Proctor.....	12 a. r.	3	12 do.....	150 00
Ballantyne et station de ch. de fer.....	R. Hill.....	½	12	12 do.....	60 00
Barclay et station de chem. de fer.....	F. Stone.....	½	12	12 do.....	36 00
Barrie Island et Gore Bay.....	W. N. Runnalls.....	12	1	12 do.....	100 00
Bar River, Echo Bay et station de chemin de fer.....	W. Findlay.....	8 et 1½	1 et 6	12 do.....	150 00
Beamsville et Rosedene.....	C. McKay.....	11	6	12 do.....	355 00
Beaver Mines, Murillo et Silver Mountain.....	J. Stevenson.....	11½ et 25	2 et 1	2 do (du 1er fév. '94).....	50 00
Bedford Park et Toronto.....	G. L. Weatherill.....	5½	6	12 do.....	291 00
Belfountain et station de ch. de fer.....	C. F. Byam.....	1½	12	12 do.....	200 00
Bellingham et Ironbridge.....	D. Bell.....	11	1	12 do.....	60 00
Bendale et Woburn.....	W. L. Larway.....	2	6	12 do.....	80 00
Bethany et station de chemin de fer.....	G. McCarthy.....	1½	12	13 jours (au 13 avril '93) et arréages.....	25 71
do do.....	T. Brownley.....	1½	12	11 mois 17 jours (du 14 avril '93).....	86 79
Binbrook et Glandford Station.....	J. Henderson.....	5	6	3 do (au 30 juin '93).....	42 50
do do.....	J. McGann.....	5	6	9 do du do.....	123 75
Biscotasing et station de ch. de fer.....	P. J. Fineau.....	300 pds	12	12 do.....	15 65
Black Creek et station de ch. de fer.....	I. H. Allen.....	½	12	12 do.....	62 60
Blackstock et Cadmus.....	T. W. Robertson.....	2½	6	12 do.....	100 00
Blackstock et Purple Hill.....	W. Bartley.....	4	2	12 do.....	55 00
Blind River et station de ch. de fer.....	C. R. Lawton.....	½	12	6 do (au 30 sept. '93).....	31 40
do do.....	J. Hawkins.....	½	12	6 do du do.....	31 20

Rapport du Directeur général des Postes

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Bolton, Castlederg et Mount Wolfe.	S. J. Snell	6 et 5	6 et 3	12 mois	260 00
Bolton et station de chemin de fer.	T. D. Elliott . . .		24	12 do	60 00
Bowmanville et Caesarea.	D. E. Gifford . . .	24½	6	12 do	560 48
Bowmanville et Courtice.	C. W. Lint	48½	3	12 do	80 00
Bowmanville et station de ch. de fer.	W. G. Glover . . .	13½	5	12 do	35 00
Bowmanville et Tyrone	R. Hodge	7	6	12 do	150 00
Bracondale es Bloor Street Branch.	E. Baggis	1½	12	12 do	120 00
Brampton et Huttonville.	J. Hyatt	4	6	12 do	110 00
Brampton et Hortonville.	J. Norton	3	3	12 do	50 00
Brampton et station de ch. de fer.	A. J. Hood	3	12	12 do	135 00
Britainville et Long Bay	W. McCormick . . .	5	1	12 do	26 25
Bronte et station de chemin de fer.	J. S. McDonald . . .	1½	12	12 do	125 20
Brookfield Station et station de chemin de fer.	M. Topp	1½	6	12 do	50 00
Brooklin et station de chemin de fer	R. D. Hay	1½	12	3 do (au 30 juin '93) . . .	17 50
do do do	do	1½	12	9 do do	70 20
Brougham et Markham.	D. Haacke	23½ a. r.	6	12 do (moins l'amende)	359 00
Brougham et Whitby.	J. Scott	12	6	12 do	380 83
Bruce Mines et Cloudslee	N. McEwan	5	1	9 do (au 31 déc. '93) . . .	30 00
do do do	A. McEwan	5	1	3 do do	9 75
Bruce Mines et MacLellan.	G. Marks	22½	2	1 do 3 jours (au 3 mai '93)	37 71
Bruce Mines et Marksville	do	7	2	Saison, 1893-94	105 63
Bruce Mines et station de ch. de fer.	W. Fleming	2	12	12 mois	313 00
Bruce Mines et Rydal Bank	W. R. Smyth	6	2	12 do	104 00
Brunswick et station de ch. de fer.	L. C. Patterson . . .	1½	6	9 do (au 31 déc. '93) . . .	45 00
do do do	do	1½	6	3 do du do	17 50
Burketon Station et Enfield	T. Thorn	4½	6	6 do (du 1er oct. '93) . . .	42 50
Burlington et Port Nelson	W. Bamford	1½	6	12 do	90 00
Burlington et station de ch. de fer.	do	1½	6	12 do	90 00
Barnaby et Wainfleet Station	W. A. Kinnard . . .	2	6	12 do	90 00
Cache Bay et station de ch. de fer.	J. Jessup	3	12	12 do	50 00
Caldwell et Caledon	N. Patterson	4½	6	12 do	208 00
Caledon et station de chemin de fer.	do	1½	18	12 do	105 00
Caledonia et Empire	W. Arrell	15	6	12 do	445 00
Campbelleroft et stat. de ch. de fer.	A. Smith	70 pds	6	12 do	35 00
Campbellville et station de ch. de fer	R. M. Brown	1½	6	12 do	55 00
Canfield, Darling Road, Canboro' et Warner	I. Swayze	6 et 2½	6 et 3	12 do	197 16
Carlton West et station de ch. de fer.	J. Hayes	1½	12	12 do	70 00
Carluke et Hamilton	W. J. Walker	13½	6	12 do	320 00
Carrville et Sherwood	J. Coombs	2	6	1 do 21 jours (au 21 mai '93)	11 20
Carrville et Maple	do	3½	6	10 do 10 jours (du 22 mai '93)	85 98
Cartier et station de ch. de fer	C. Fry	1½	12	12 do	10 00
Castlemore et Kleinburg Railway Station	J. Hugill, jeune . . .	14 a. r.	6	12 do	250 00
Cataract et station de ch. de fer	J. Howard	12	12	12 do	75 00
Cedar Dale et station de ch. de fer . . .	W. Coleman	25	12	12 do	125 00
Chapleau et station de ch. de fer	H. L. Nicholson . . .	12	12	12 do	75 00
Chelmsford et station de ch. de fer . . .	G. Bennett	12	9	9 do (au 31 déc. '93) . . .	37 50
do do do	G. Irwin	12	3	3 do du do	12 50
Cheltenham, Campbell's Cross et station de chemin de fer	S. J. Reaney	½ et 2 a. r.	12 et 6	12 do	299 00
Cherrywood et Whitevale	A. McPherson	3½	3	12 do	100 00
Chippawa et Niagara Falls	D. Histrop	6	12	12 do	540 00
Churchill et station de ch. de fer	J. A. Fogerty	1½	6	12 do	80 00
Claremont et station de ch. de fer	J. Thompson	1½	12	12 do	112 68
Claremont et Stouffville	J. Yake, jeune	19 a. r.	6	12 do	270 00
Clarke et Kendal	M. Stanton	6½	6	12 do	181 52
Clarke et station de chemin de fer	J. Pethick	5½	12	12 do	278 57
Clarkson et station de ch. de fer	W. W. Clarkson . . .	1½	6	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Clinton Street Branch et Spadina Avenue Branch (Toronto).....	P. L. Boswell...	$\frac{3}{2}$	7	2 mois 3 jours (au 7 janv. '94).....	15 93
Clyde et station de chemin de fer..	E. McNichol....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	100 00
Cockburn Island et Thessalon.....	W. J. Harper....	27	1	Partie des saisons, 1893-94.....	168 00
Coleman et station de ch. de fer....	T. Gibson.....	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	120 00
Collins Inlet et Killarney.....	D. De Lamorandière	18	1	12 do	153 00
Cook's Mills et station de ch. de fer.	C. E. Smith.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	125 20
Cooksville et station de ch. de fer..	C. R. Colwell....	1	12	12 do	140 00
Copetown et Orkney	J. McCarthy....	3	6	12 do	170 00
Copper Cliff et Sudbury.....	T. J. Byers et J. Pierce.....	5	6	12 do	170 00
Credit Forks et station de ch. de fer.	G. G. Smith.....	$\frac{3}{4}$	12	12 do	78 00
Crowland et Welland.....	J. McQueen....	4	3	12 do	109 00
Davenport et Fairbank.....	D. McComb.....	2 $\frac{1}{2}$	6	12 do	95 20
Davenport et station de ch. de fer..	W. Rowntree....	50 vgs.	12	12 do	30 00
Davenport et Toronto Junction.....	J. S. Kirkwood..	1	6	12 do	75 00
Deer Park et Yorkville.....	G. L. Weatherill	1 $\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)..	37 50
do do	do	1 $\frac{1}{2}$	6	6 do do	50 00
Desert et Stobie Railway Station ..	J. W. Alderson..	7	2	12 do	104 00
Don et Toronto.....	A. Hogg.....	8	6	9 do (au 31 déc. '93)..	270 00
do do	J. H. Smith.....	8	6	3 do do	90 00
Dovercourt et Davenport Railway..	J. A. Hopkins....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	75 00
Station	J. E. Clarke....	6	6	12 do	100 00
Downsview et station de ch. de fer..	J. McIntosh....	18 a. r.	6	12 do	300 00
Drumquin et Milton	do	1	6	12 do	76 00
Dunbarton et Liverpool Market....	B. Pizer.....	1	6	12 do	76 00
Dunbarton et Railway Station (Frenchman's Bay).....	do	3	6	6 do (au 30 sept. '93)..	28 84
do do	G. White.....	3	6	6 do du do	27 00
Dundas et Hamilton.....	J. Herriman....	5	6	3 do (au 30 juin '93)..	31 25
Dundas et Sheffield	J. Moore.....	14 $\frac{1}{2}$	6	12 do	449 00
Dunnville et station de ch. de fer..	M. Culleton....	1 $\frac{1}{2}$	24	12 do	138 32
Dunnville et Wellandport	L. Durham.....	12	6	12 do	350 00
Eagle River Station et station de chemin de fer.....	C. J. Hickey....	$\frac{1}{2}$	12	8 do (du 1er août '93)..	16 66
East Toronto et York Railway Station.....	J. P. Shaw.....	$\frac{1}{2}$	18	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do	do	$\frac{1}{2}$	24	3 do du do	50 00
Echo Bay et Sylvan Valley	S. R. Holdenby..	6 $\frac{1}{2}$	1	6 do (du 1er oct. '93)..	26 00
Edgeley et Thornhill Railway Station	J. Burkholder..	2	6	12 do	122 00
Edmonton et station de ch. de fer..	R. Quin.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	70 00
Elcho et Smithville	E. Evans.....	8 $\frac{1}{2}$	2	9 do (au 31 déc. '93)..	55 11
do do	C. E. Neale....	8 $\frac{1}{2}$	2	2 do (au 28 fév. '94)..	11 50
do do	do	8 $\frac{1}{2}$	3	1 do du do	8 81
Elder's Mills et station de ch. de fer	D. Elder.....	$\frac{1}{2}$	6	8 do (au 30 nov. '93)..	40 00
do do	D. McGeachie..	$\frac{1}{2}$	6	4 do du do	20 00
Elia et station de chemin de fer....	S. T. Brooks....	6	6	12 do	75 00
Elizabethville et Port Hope.....	J. F. Beatty....	32 a. r.	6	12 do	470 00
Elmbank et Malton	L. Sanders.....	25 a. r.	6	12 do	367 00
Emery et station de chemin de fer..	J. Watson.....	$\frac{1}{4}$	6	12 do	60 00
Enfield et Oshawa	M. Vickery....	14	3	6 do (au 30 sept. '93)..	102 08
Fleetwood et Franklin.....	W. Stacy.....	2	6	12 do	80 00
Fonthill et North Pelham.....	J. A. McQueen..	10	3	9 do (au 31 déc. '93)..	165 00
do do	do	10	3	3 do du do	78 25
Fort Erié et stations de ch. de fer..	H. C. Lewis....	1 $\frac{1}{2}$	48	12 do	360 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Fort Frances et Portage du Rat . . .	R. Mosher.	160	2 p.m.		
do do	do	160	2 p.m.	3 mos. (au 30 juin '93) . .	250 00
Fort William et stat. de ch. de fer. .	J. Livingstone . .	1	12	9 do dn do	937 50
do do	M. Linklater . . .	1	12	3 do (au 30 juin '93) . .	61 25
do do	do	1	12	25 jrs (au 25 juillet '93) . .	19 02
do do	do	1	14	3 mois 3 jrs (au 23 oct. '93)	78 29
Fort William-Ouest et station de chemin de fer	A. McLaren	1	12	5 do 3 jrs du do	118 69
Franconia et station de chemin de fer de Perry	V. A. Clark	7	6	3 do (au 30 juin '93) . .	34 25
do do	J. McIver	7	6	9 do du do	97 50
Franklin et station de ch. de fer . . .	J. Hadden	100 pds	12	12 do	73 75
Freelton et Mountsberg	G. Cartwright . . .	3	3	12 do	88 00
Freeman et station de ch. de fer . . .	E. B. Freeman . . .	1	30	12 do	125 20
Galt et Sheffield	W. J. Moore	6	6	2 do (du 1er fév. '94) . .	16 66
Garden River et stat. de ch. de fer. .	W. R. Cunningham .	1	3	12 do	78 50
Garrison Road et Stevensville. . . .	J. D. Gilmour . . .	10	2	12 do	120 00
Georgetown et Glen William	J. H. Orr	2	12	12 do	200 00
Georgetown et station de ch. de fer. .	W. F. McCollum . .	1	18	12 do	140 40
Glamorgan et Millbrook	J. Hanna	6	2	9 do (au 31 déc. '93) . .	75 00
do do	C. W. Hanna	6	2	3 do du do	25 00
Glandford Station et station de chemin de fer	H. Clark	1	6	12 do	62 60
Glen Major et Myrtle	W. R. Derby	7	6	12 do	224 00
Goldenburg et Sowerby	J. Ralph	6	1	5 do (du 1er nov. '93) . .	25 00
Goodwood et station de ch. de fer. .	M. A. Chapman . . .	1	12	12 do	60 00
Gore Bay et Kagawong	W. H. Baxter	12	2	Partie des saisons de 1892-93, et de 1893-94.	86 00
Gore Bay et Meldrum Bay	R. Porter	58	1	12 mois	325 00
Gore Bay et Providence Bay	R. T. Hall	27	1	12 do	200 00
Gore Bay et Spanish River Station . .	W. H. Baxter	24 et 33	3	Partie des saisons de 1892-93 et de 1893-94.	610 00
Gormley et Unionville	G. A. McDowell . . .	25 a. r.	6	12 mois	360 00
Goulais Bay, Point Mamaine et Sault Sainte-Marie	T. H. Trethewey . .	45 et 60	1	Partie des sais. de '93-94.	175 80
Goulais Bay et Sault Sainte-Marie . .	A. McAuley	26	12	12 mois	234 00
Grassy's Corners et Smithville Road	R. H. Walker	2	3	12 do	54 60
Greenbank et Blackwater Junction . .	E. Dusty	5	6	12 do	155 00
Green Bay et Honora	W. Graham	9	1	12 do	40 00
Green Bay et Sheguindah	C. Skippen	7	2	12 do	75 00
Green River et station de ch. de fer .	R. Stephenson . . .	1	12	12 do	94 00
Grimsby et Smithville	J. H. McCollom . . .	8	12	12 do	440 00
Grimsby Park et stat. de ch. de fer. .	N. Phelps	1	24	2 do 13 jrs (au 2 sept. '93)	32 50
Guelph et Hamilton	J. Herriman	31	6	12 do	1,000 00
Hamilton et Lowville	T. Langton	18	6	12 do	392 00
Hamilton et Stony Creek	G. Gibbons	7	12	12 do	348 00
Hamilton—Service des facteurs	Cie ch. f. Urbain d'Hamilton			6 do (au 30 sept. '93) . .	300 00
do do	do			6 do du do	450 00
Hamilton et boîtes aux lettres	E. S. Waterman . . .		12	do	819 00
Hamilton Beach et station de chemin de fer	J. Hughes	1	12 et 3	12 do	45 00
Hampton et Solina	E. B. Cryderman . .	2	3	6 do (au 30 sept. '93) . .	25 00
do do	J. Williams	2	3	6 do du do	24 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Harrisburg et Troy.....	M. O'Riley.....	4	6	12 mois.....	200 00
Harrisburg et Weir.....	D. J. Mannen.....	2½	3	12 do.....	50 00
Hayesland et Mill Grove.....	E. Young.....	3½	6	12 do.....	136 00
Heron Bay et station de ch. de fer.....	J. A. Nicol.....	20 pds	12	6 do (au 30 sept. '93)..	12 50
do do.....	do.....	20 pds	12	6 do du do.....	37 50
Hewitt et station de chemin de fer.....	J. B. Hewitt.....	½	6	12 do.....	45 00
Humber et Weston.....	M. et J. Harris.....	8	6	12 do.....	300 00
Humber Bay et station de ch. de fer.....	C. W. Hughes.....	150 vgs.	24	12 do.....	80 00
Humberstone et stat. de ch. de fer.....	V. Hopp.....	½	24	12 do.....	124 80
Ignace et station de chemin de fer.....	J. Davies.....	1	12	12 do.....	80 00
Inglewood et station de ch. de fer.....	J. M. Scott.....	3	12	12 do.....	52 00
International Bridge et station de chemin de fer.....	G. Graham.....	½	24	12 do.....	150 00
Ironbridge et Thompson.....	R. Arnill.....	8	2	12 do.....	107 00
Islington et station de ch. de fer.....	T. Musson.....	½	6	12 do.....	93 90
Jackfish Bay et stat. de ch. de fer.....	S. A. Eakins.....	½	12	12 do.....	130 00
Janetville et Pontypool.....	J. Chambers.....	29 a. r.	6	12 do.....	440 00
Jefferson et st. de ch. de fer de King.....	G. Harper.....	10½	6	12 do.....	353 68
Jocelyn et Marksville.....	C. Young.....	12½	1	12 do.....	90 00
Jordan et Pelham Union.....	H. N. Cosby.....	4	2	3 do (au 30 juin '93)..	15 00
Jordan et station de ch. de fer.....	A. S. Moyer.....	1½	12	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do.....	do.....	1½	12	9 do du do.....	71 25
Jordan et Vineland.....	do.....	1½	6	1 do (du 1er mars '94)..	6 25
Kaministiquia et stat. de ch. de fer.....	F. W. Whitfield.....	1	12	2 do (au 31 mai '93)..	4 16
do do.....	J. E. Graham.....	3	12	10 do du do.....	20 83
Kewatin et station de ch. de fer.....	J. A. Fletcher.....	1	12	12 do.....	293 70
Kelso et Christie's Siding.....	D. Smith.....	1	6	12 do.....	50 00
Kenabutch Station et station de chemin de fer.....	F. M. Reynolds.....	50 vgs.	3	6 do (du 1er oct. '93)..	10 00
Killarney, Little Current et Manitowaning.....	J. J. Taylor.....	25 et 24	2 et 3	Partie des saisons de 1892-93, et de 93-94.....	527 99
Kilmanagh et st. du ch. de fer Mono.....	H. McTaggart.....	3	3	12 mois.....	100 00
Kimbo et Adam's Corners.....	M. Newnham.....	1	2	3 do (au 30 juin '93)..	6 50
do do.....	W. Newnham.....	1	2	9 do du do.....	19 50
King Nobleton et Holly Park.....	W. Alcox.....	11 et 4½	6 et 3	12 do.....	350 00
King et station de ch. de fer.....	J. Irwin.....	½	6	12 do.....	60 00
Kirkwall Rockton et Rockton et Valens.....	J. Brant.....	15 a. r. et 3	6 et 2	12 do.....	194 72
Kleinburg et station de ch. de fer.....	J. Cairns.....	1½	12	12 do.....	150 00
L'Amaroux et Unionville.....	W. Weatherill.....	22 a. r.	6	12 do.....	310 00
Lambton Mills et stat. de ch. de fer.....	J. Lynn.....	1	18	12 do.....	162 00
Langstaff et Thornhill.....	H. Horne.....	1½	6	12 do.....	80 00
Larchwood et station de ch. de fer.....	L. O'Connor.....	50 pds	6	6 do (du 1er oct. '93)..	10 00
Leaside Junction et station de chemin de fer.....	J. H. Lea.....	300 vgs.	12	6 do (du 1er oct. '93)..	6 00
Lemonville et Stouffville.....	A. Musselman.....	10 a. r.	6	12 do.....	190 00
Leskard et Newcastle.....	M. Jackson.....	10	6	12 do.....	300 00
Leskard et New Park.....	R. Miller.....	4	2	12 do.....	47 48
Lily Lake et Manitowaning.....	G. Morrow.....	7	1	12 do.....	70 00
Linton et Lloydtown.....	W. Rolling.....	3½	6	12 do.....	150 00
Lisgar et station de chemin de fer de Trafalgar.....	W. J. Marshall.....	1	6	12 do.....	85 00
Little Current et station de chemin de fer de Massey.....	W. Peters.....	26	3	Partie des saisons de 1892-93 et de 1893-94.....	544 00
Little Current et Sheguindah.....	W. J. Mills.....	8	2	Saison de 1893.....	50 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Lockton et station de chemin de fer de Centreville	S. Squier	13 $\frac{1}{2}$	6	12 mois	85 00
Long Branch et station de ch. de f. Lorne Park et station de ch. de fer. Low Banks et Boulton Ditch Crossing	A. R. Buckles .. T. D. Perry	12	12	Saison 1893. do	25 00 12 00
Lowville et Milton	I. Michener	7	6	12 mois	80 00
	W. Griffith		6	12 do	200 00
MacLellan et Port Findlay Wharf ..	M. MacLellan	23	2	Saison 1893	25 50
MacLellan et Richards' Landing ..	J. M. Collins	4	2	Partie de saison 1893-94.	31 50
MacLellan et station de chemin de fer de Tarbutt Crossing,	M. MacLellan ..	4	2	8 mois 4 jours (du 28 juillet '93)	67 66
Macville et station de ch. de fer ..	A. Hope	1	6	12 do	55 00
Malton et Sandhill	S. Scales	12	6	12 do	321 00
Malvern et Scarboro' Junction	R. Bell	22 a. r.	6	12 do	363 00
Manchester et station de ch. de fee. do do	J. Tennyson	14 $\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)	23 75
Manitowaning et Providence Bay ..	W. Stone	14 $\frac{1}{2}$	12	9 do du do	63 00
do do	J. Robinson	40 $\frac{1}{2}$	2	6 do (au 30 sept. '93) ..	274 00
Manitowaning et Wikwemikong ..	J. Shields	40 $\frac{1}{2}$	2	6 do du do	219 50
	J. B. Flannmond, jeune	6	2	12 do	120 00
Mansewood et station de ch. de fer.	I. Wooding	3	6	12 do	50 00
Manvers Station et station de chemin de fer	H. McCullough ..	1	6	3 do (au 30 juin '93) ..	9 75
do do	W. Porter	1	6	9 do du do	35 10
Maple et Purpleville	J. Rupert	14 a. r.	6	1 do 21 jours (au 21 mai '93)	30 68
do do	do	11 $\frac{1}{2}$ a. r.	6	4 do 10 jours (au 30 sept. '93)	71 77
Maple et station de chemin de fer de Richmond Hill	J. Hood	1	12	8 do (au 30 nov. '93) ..	90 66
do do	C. T. Ham	1	12	4 do du do	33 33
Maple et Vellore	J. Rupert	11 $\frac{1}{2}$ a. r.	6	3 do (au 31 déc. '93) ..	49 86
do do	W. H. Wilson	11 $\frac{1}{2}$ a. r.	6	3 do du do	49 86
Markham et station de ch. de fer ..	F. G. Percy	24	6	6 do (au 30 sept. '93) ..	78 24
do do	R. Welsh	24	6	6 do du do	78 24
Markstay et station de ch. de fer ..	A. S. Lefebvre ..	200 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93) ..	18 75
do do	do	200 vgs.	6	3 do du do	7 80
Marksville et Tenby Bay	J. Bott	13	1	12 do	60 00
Marshville et station de ch. de fer.	W. McOuet	31	12	12 do	200 00
Massey Station et station de ch. de f. do do	D. G. McDonald ..	20 perc.	12	3 do (au 30 juin '93) ..	15 60
do do	W. Bowers	20 perc.	12	9 do du do	47 00
Meadowvale et station de ch. de fer	C. W. Switzer ..	12	12	12 do	135 00
Melville Cross et station de ch. de f. do do	H. Scott	6	9	9 do (au 31 déc. '93) ..	22 50
do do	do	6	3	3 do du do	10 00
Michipicoten Rivière et Grassett Station	W. Spence	55	2 p.m.	3 do (au 30 juin '93) ..	72 00
do do	do	55	do	9 do du do	225 00
Millbrook et Mount Pleasant	J. McLean	8	6	12 do	263 00
Millbrook et station de ch. de fer.	W. Vance	36	12	12 do	338 04
Millbrook et boîtes aux lettres ..	W. Williams	6	12	12 do	50 00
Milton et station de ch. de f. (C.V.)	J. McIntosh	12	12	12 do	70 00
Milton et station de chemin de fer (N. et N.-O.)	do	1	18	12 do	60 00
Missanabie et station de ch. de fer.	H. A. Fournier ..	50 pds.	12	12 do	20 00
Mono Mills et Mono Road Station.	R. Arlow, jeune ..	9	6	12 do	343 00
Mono Road Station et station de chemin de fer	J. Judge	1	12	6 do (au 30 sept. '93) ..	12 50
do do	do	1	12	6 do du do	18 00
Montrose et Port Robinson	A. Welstead	5	3	12 do	110 00
Mount Albion et station de chemin de fer de Rymal	C. Stewart	24	6	12 do	110 00
Mount Dennis et station de ch. de f.	G. Marshall	100 vgs.	12	12 do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Mulgrave et Ridgeway	C. J. Bitner	4	3	12 mois	78 00
Murillo et station de ch. de fe.	J. McLean	12	12	do	175 00
Murillo et Silver Mountain	J. Stephenson	25	3	10 do (au 31 janv. '94).	416 66
Myrtle et station de chemin de fer	W. R. Derby	1	12	do	60 00
Nassagaweya et station de chemin de fer de Campbellville	J. Easterbrook	5	6	12 do	200 00
Nelsonville et station de ch. de fer.	J. Boyce	6	6	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	A. Dever	6	6	3 do du do	25 00
Nepigon et station de ch. de fe.	J. Cowie	6	12	do	78 25
Netherby et station de ch. de fer.	E. T. Green	6	12	do	70 00
Newcastle et Orono	M. Jackson	5	6	12 do	155 00
Newmarket et Pine Orchard	T. Somerville	4	3	12 do	89 00
Newmarket et station de ch. de fer.	do	24	12	do	114 00
New Toronto et station de ch. de f.	A. Fox	1	12	12 do	114 00
Niagara et Niagara Falls	W. J. Sheppard	15	6	12 do	525 00
Niagara et station de ch. de fer.	R. Warren	1	12	12 do	60 00
do do	do	12	12	Saison 1893	20 00
Niagara et Sainte-Catherine	J. Abbott	12	6	3 mois (au 30 juin '93)	112 00
do do	R. J. Allen	12	6	9 do du do	198 75
Niagara Falls et station de ch. de f.	W. W. Woodruff	1	12	12 do	52 00
do do	do	6	6	Saison 1893	8 67
Niagara Falls et Pont Suspendu, N. Y.	do	6	6	12 mois	84 00
Norman et station de ch. de fer.	J. B. Daires	12	12	do	266 43
Norval et station de ch. de fer.	T. Hewson	1	6	12 do	100 00
Oakville et Trafalgar	E. Hillmer	4	6	12 do	225 00
Oshawa et Raglan	J. S. Yeomans	9	6	3 do (au 30 juin '93)	61 25
do do	F. Coleman	9	6	3 do (au 30 sept. '93)	57 50
do do	do	23 a. r.	6	6 do du do	149 50
Oshawa et station de ch. de fer	W. H. Thomas	1	6	12 do	40 00
Oshawa et boîtes aux lettres	do	12	12	do	65 00
Palermo et stat. de ch. de f. de Bronte Parkdale, chemin de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc	A. Coffee	3	12	12 do	250 00
do	T. W. Todd	1	6	1 do 14 jours (au 14 mai '93)	12 08
Pearl River et station de ch. de fer.	K. Morrow	200 vgs.	12	8 do (du 1er août '93)	13 33
Pelham Union et Tintern	H. N. Cosby	3	3	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Peninsular Harbour et station de chemin de fer	J. D. Mudge	1	6	12 do	75 00
Pine Grove et Woodbridge	J. G. Elliston	1	6	12 do	55 00
Point Maminse et Sault Sainte-Marie	T. H. Trethervey	60	1	4 do 30 jours (au 31 déc. '93)	124 20
Pontypool et station de ch. de fer.	T. Stanton	1	12	12 do	70 00
do do	do	1	12	do	6 60
Poplar Dale et Rydal Bank	W. R. Smyth	13	1	T. q. r. Voyages spéciaux	78 00
do do	W. Coward	13	1	9 mois (au 31 déc. '93)	26 00
Port Arthur et station de ch. de f.	F. S. Wiley	13	12	3 do du do	33 33
do do	do	14	2	2 do (au 31 mdi '93)	26 00
do do	do	14	4	do 28 jours (au 28 oct. '93)	95 52
do do	do	3	12	5 do 3 jours (du 28 oct. '93)	84 78
Port-Colborne et stat. du ch. de fer du G. T.) et boîtes aux lettres	D. Wilcox	12	12	do	10 00
Port-Colborne et station de ch. de f.	J. Saurin	36	12	do	146 00
Port-Coldwell et station de ch. de f.	R. Jackson	20 ft.	12	do	30 00
Port-Credit et station de ch. de fer.	J. Hamilton	6	12	do	75 12
Port-Dalhousie et stat. de ch. de fer.	F. W. Smith	30	12	do	200 00
Port-Hope et station de chemin de fer du (G. T.)	C. R. Adamson	1	6	12 do	25 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale
Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Port Hope et Midland Railway Station	do	7 ³ / ₄	36	12 months	200 00
Port Hope et Ross Mount	S. Lill	7	2	12 do	70 00
Port Hope et boîtes aux lettres	J. Caldwell	4 ¹ / ₂	12	12 do	200 00
Port Lock et Stobie Railway Station	P. Stobie	7 ⁵ / ₈	2	12 do	30 00
Port Maitland et stat. de ch. de fer.	W. J. Moss	4	6	12 do	190 00
Port Perry et station de ch. de fer.	W. M. Jamieson	1	18	3 do (au 30 juin '93).	18 50
do	W. Cook	1	18	9 do du do	45 00
Port Perry et Shirley	T. Espin	5	2	12 do	80 00
Port Perry et Uxbridge	J. H. Wegg	12	6	12 do	360 00
Port Robinson et stat. de ch. de fer.	J. McCoppen	1	24	12 do	140 00
Prince Albert et stat. de ch. de fer.	C. Fallis	1	12	12 do	80 00
Ramsay Station et stat. de ch. de fer.	T. Longmoore	50 ft.	12	12 do	10 00
Rat Portage et station de ch. de fer.	W. Oliver	1	12 et 24	3 do 25 jours (au 25 juin '93)	89 02
do	do	1	14	3 do 3 jours (au 28 oct. '93)	78 29
do	do	1	12	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	118 69
Richard's Landing et Sea Gull	C. A. Young	6	1	12 do	55 00
Richmond Hill et stat. de ch. de fer.	W. R. Proctor	3 ³ / ₄	12	12 do	275 32
Richmond Hill et Toronto	J. Palmer, jeune	16	6	12 do	1 00
Ridgeway et station de ch. de fer.	P. W. Anthony	1	12	12 do	72 00
Rockside et Terra Cotta	J. Harber	3 ³ / ₄	2	12 do	49 00
Rossland et station de ch. de fer.	R. N. Young	50 pds.	6	9 do (au 31 déc. '93)	18 00
Rossport et station de ch. de fer.	J. J. Morrow	50 vgs.	12	12 do	15 00
Rouge Hill et Toronto	R. H. Grew	17	6	6 do (au 30 sept. '93)	199 50
do	do	17	6	6 do du do	249 50
Saint-Azilda et Rayside Crossing	Z. Regimbal	1 ¹ / ₂	3	12 do	80 00
Sainte-Catherines et stat. de ch. de fer.	M. Ireson	1	24	12 do	275 44
Sainte-Catherines et boîtes aux lettres	J. J. Richardson			12 do (au 30 juin '94)	337 00
Sault Ste-Marie et station de chemin de fer	M. C. Pim	1	12	12 do	187 80
Schreiber et station de chemin de fer.	J. E. Walker	200 vgs.	12	12 do	75 00
Scotch Block et stat. de ch. de fer.	J. Turner	1	6	12 do	50 00
Seagrave et station de ch. de fer.	I. Johnson	1	6	12 do	60 00
Sheridan et Cooksville Railway Station	W. H. Falconer	8	6	12 do	294 00
Sherkston et station de ch. de fer.	B. F. Sherk	1	12	12 do	75 00
Siloam et Uxbridge	A. Boden	17 a. r.	3	12 do	146 00
Silverdale et Tintern	J. J. Romp	3	3	12 do	47 50
Smithville et Wellandport	B. Atkinson	9	6	12 do	249 00
Snider's Corners et Trafalgar	J. M. Snider	3	3	12 do	53 75
Snyder et Stevensville Railway Station	T. Snyder	1 ¹ / ₂	6	12 do	125 00
South Bay Mouth et Tehkummah	S. Sloan	19	1	12 do	150 00
Sowerby et Dayton Railway Station	A. H. Hagen	6 ¹ / ₂	2	12 do	145 80
Spanish River Station et station de chemin de fer.	M. Donovan	1	6	12 do	60 00
Stevensville et station de ch. de fer.	P. Tytherleigh	1	12	12 do	80 00
Stony Creek et Woodburn	J. Cowan	15 a. r.	6	12 do	240 00
Stouffville et station de ch. de fer.	W. Coxworth	1	30	12 do	70 00
Streetsville et station de ch. de fer.	T. W. Robinson	1	30 et 24	12 do	120 00
Sturgeon Falls et stat. de ch. de fer.	J. Hewis	1	12	3 do (au 30 juin '94)	16 25
do	do	1	14	3 do 28 oct. '93)	25 61
do	do	1	12	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	27 55

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Sudbury et station de chemin de fer.	S. Fournier.....	$\frac{1}{2}$	18et20	12 mois	217 10
Summerville et Cooksville Railway Station.....	P. McLaughlin..	6	6	12 do	225 00
Suspension Bridge Tolls	W. C. Sloan			12 do	40 00
Swansea et station de ch. de fer....	J. Worthington..	100 vgs.	24	12 do	78 00
Tache Station et stat. de ch. de fer.	J. S. Killam.....	$\frac{1}{2}$	12	1 do (au 30 avril '93)..	2 08
do do	R. M. Grindlay..		12	11 do du do	22 91
Terra Cotta et stat. de ch. de fer...	I. Harber.....		6	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do	do		6	9 do du do	37 50
Thessalon et station de ch. de fer....	J. J. Ansley.....	$\frac{3}{4}$	12	12 do	115 00
Thessalon et Wharncliffe	G. Burrows.....	19 $\frac{1}{2}$	1	11 do 24 jours (du 7 avril '93).....	131 20
Thomson et station de ch. de fer....	R. Tyner.....	30 pds	6	12 do	25 00
Thornhill et station de ch. de fer....	J. H. Francis....	3	12	9 do (au 31 déc. '93)..	164 50
do do	do	3	12	3 do du do	68 75
Thornhill et Toronto	do	12	6	12 do	249 00
do do	J. Thomson.....	12	6	12 do	1 00
Thorold et station de chemin de fer	J. Dale.....	$\frac{3}{4}$	24	12 do	187 80
Toronto et bureaux de poste auxil.	R. Bond.....			12 do (au 30 juin '94)..	2,925 00
Toronto et stat. de ch. de fer (C.P.)	T. H. Dryden....	1	26	12 do	284 76
Toronto et stat. de ch. de fer (C.V.)	J. Hendry.....	1	24et30	12 do	268 66
Toronto et station de chemin de fer (Midland)	do	1	30	12 do	297 35
Toronto et station de chemin de fer (du Nord)	T. H. Dryden....	$\frac{1}{2}$	48	12 do	523 84
Toronto et station de chemin de fer (T. G. et B.)	J. Hendry.....	1	24	12 do	237 88
Toronto—Service des facteurs.....	Cie de ch. de fer de Toronto.			12 do (au 30 juin '94)..	3,648 00
Toronto Junction et station de chemin de fer	J. S. Kirkwood..	$\frac{1}{4}$	36, 42 et 50	12 do	192 99
Unionville et station de ch. de fer..	J. Webber.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	95 00
Uxbridge et station de ch. de fer....	J. Kimmerly....		24	12 do	90 00
Uxbridge et Victoria Corners	J. Imrie.....	19 a.r.	3	12 do	129 00
Vermillion Bay et stat. de ch. de fer	A. Gibson.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	24 00
Verner et station de chemin de fer..	J. L. Michaud..	$\frac{1}{2}$	6	9 do (au 31 déc. '93)..	15 00
do do	G. Guenette....		6	3 do du do	5 00
Vivian et station de chemin de fer..	N.L. McCormack	$\frac{3}{8}$	12	12 do	60 00
Wahnapiatae et station de ch. de fer.	D. McLaren.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Walford Station et station de chemin de fer	A. G. Walford..	$\frac{1}{8}$	6	12 do	46 95
Warren et station de chemin de fer.	G. M. Warren....	100 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do	do	do ..	14	3 do 28 jours (au 28 oct. '93)..	31 54
do do	do	do ..	12	5 do 3 jrs (du do ..)	33 91
Webbwood et station de ch. de fer.	G. McLandress..	$\frac{1}{2}$	6	12 do	78 25
Welland et stat. de ch. de fer (C.S.)	J. McQueen....	1 $\frac{1}{4}$	12	12 do	100 16
Welland et boîtes aux lettres.....	do	500 vgs.	18	12 do	44 00
Welland et Wellandport	B. Atkinson....	15	6	12 do	391 00
Welland et Welland Railway Station	O. H. Garner....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	150 24
Wesleyville et Newtonville Railway Station.....	T. Richards....	1 $\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)..	36 11
do do	W. Thorndyke..	1 $\frac{1}{2}$	6	6 do du do	42 12
Whitby et stat. de ch. de fer (G.T.)	O. Sebert.....	1 $\frac{1}{2}$	6	12 do	40 00
Whitefish et station de ch. de fer....	F. Summerby....	$\frac{1}{4}$	6	12 do	35 00

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Fin.*

Non de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
White River et stat. de ch. de fer..	W. E. McLaughlin.....	9-14-93	12	12 mois	50 00
Woodbridge et stat. de ch. de fer..	J. G. Elliston....		24	12 do	95 00
Worthington et stat. de ch. de fer..	W. J. Moore.....		12	11 do (du 1er mai '93) moins l'amende	8 16
Zimmerman et Burlington Railway Station	D. Wilkins.....	9	6	12 do	275 00
				Total.....	\$61,609 29

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles au Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

TRANSPORT DES MALLES PAR BATEAUX À VAPEUR ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
Ahmic Harbour et Bank's Falls	Cie de navigation Magnetawan	40	6	Saison de 1893	\$ 274 50
Bell Ewart et Roach's Point	T. Ellis	2	6	do	64 00
Bocaygon, Lindsey et Pointe à l'Esturgeon	Cie de navig. de la Vallée de la Trent.	24	6	do	233 00
Carillon et Lachine	Cie de navigation de la rivière Ottawa	48	6	do	411 70
Chicoutimi et Québec	Cie de navigation Richelieu et Ontario	285	Tel que req.	do	3,500 00
Charlottetown, Cap Tourmentine	W. H. Batt, agent	36	2	4 voyages	161 00
Collingwood et Saute Sainte-Marie	Cie de navigation de la Rive-Nord	461	2	Saison 1893	2,000 00
do	Cie de transport Grand Nord	461	1	do	2,000 00
Comox et Nanaimo	Cie de ch. de fer Esquimalet et Nanaimo	60	1	12 mois (au 31 mars 1894)	624 00
Comox et Ile Valdez	do	60	2 fois p. mois	5 do 19 jours (au 19 nov. 1893)	104 00
Deseronto et Picton	Compagnie de navigation Deseronto	14	40	12 do	2,617 28
do	A. Fraser et Cie	286	12	do et service supplémentaire	3,200 00
do	Dalby et Clayton	600	2 fois p. mois	Saison 1893	50 00
do	do	9	6	do	200 00
Ganaroque et Clayton	Cie de chemin de fer des Mille-Iles	356	2 fois p. mois	Saison 1893	1,300 00
Gaspé, Bassin de rive Nord du fleuve St-Laurent	R. A. Miller	48, 51 et 22	6 et 3	7 mois 2 jours (au 2 déc. 1893)	2,551 50
Gravenhurst et Rosseau, etc	Cie de nav. de Muskoka et Baie Georg.	400	1	12 do (au 31 mars 1894)	400 00
do	Cie des Strs Atlantique-Nord	400	1	6 do (au 30 juin 1893)	200 00
do	do	400	3 et 1	6 do (au 31 déc. 1893)	596 64
do	Canada, Atlantic and Plant SS. Co.	540	Tel que req.	12 do (au 31 mars 1894)	1,650 00
Halifax et Saint-Jean, Terre-Neuve	Cie des Strs de New-York, Terre-Neuve et Halifax	540	do	12 do	2,679 66
do	Cie des Strs du Canada et Terre-Neuve	10	6	Saison 1893	64 89
Juniper Island et Lakefield	P. P. Young	286	3, 2 et 1	12 mois (au 31 mars 1894)	597 00
Kaslo, Nelson et Lardo	Cie de navig. de Colombie et Kootenay	40, 45 et 20	2, 2 et 3	8 do 26 jours (au 28 fév. 1894)	329 00
do	J. Paterson	65, 45 et 20	6	12 do (au 31 mars 1894)	1,200 00
Kingston et Cap Vincent, E.-U.	M. H. Folger	18	6	Saison 1893	200 00
Kingston et Parc des Mille-Iles	do	24	12 et 25	12 mois (au 31 mars 1894)	596 64
Lévis et Québec	Cie de passage d'eau de Québec et Lévis	1	6 et 1	4 do 5 jours (au 31 mars 1894)	31 15
Lindsay et Pointe à l'Esturgeon	J. B. Cullon	8 é. et 4 h.	6	Saison 1893	465 75
L'Orignal et Ottawa	Cie de navigat. de la rivière Ottawa	59	4	do	400 00
Loudest du Blanc Sablon et Natasquan	J. Hibert	271	9	12 mois (au 31 mars 1894)	500 00
Moodyville et Vancouver	Compagnie des Strs Union	180	2 fois p. mois	Saison 1893	1,200 00
Montréal et Québec	Cie de navigation Richelieu et Ontario	640	do	3 mois (au 30 juin 1893)	250 00
Naas Harbour, Fort Simpson et Victoria	J. D. Warren	668 et 114	do	do	3,000 00

Nanaimo et Vancouver	Compagnie de Strs Union	40	7 et 6	12 mois (au 31 mars 1894)	2,624 00
Nanaimo et Victoria	Cie de ch. de f. Esquimalet et Nanaimo	75	1	12 do	780 00
New-Westminster et Steveston	W. Rogers	20	Tel que req.	11 do (au 28 février 1894)	145 75
do	R. H. Baker	20	6	12 do (au 31 mars 1894)	313 00
New-Westminster et Victoria	Cie de navigation Pacific, Canadien	75	3	do	5,000 00
Niagara et Toronto	Cie de navigation Niagara	36	6 et 12	Saison 1893	811 00
Okanagon Landing et Penticton	Cie de ch. de fer canadien du Pacific	60	3	12 mois (période irrégulière)	749 00
Outer Duck Island et Windsor	S. T. Reeves	307	1	Saison 1893	1,75 00
Parry Sound, Penétauishine, etc	Cie de navigation de la Rive Nord	66 et 140	4, 6 et 2	do	1,615 10
Pembroke et des Rapides des Jouschims	J. A. Thibodeau	120	6	do	200 00
Port-Hope et Charlotte, E.-U.	H. H. Gildersleeve	190	6	do	1,545 00
Revelstoke et Robson	Cie de navig. de Colombie et Kootenay	180	3 et 2	12 mois (au 31 mars 1894)	1,230 00
Rimouski et Steamer	Chemin de fer Intercolonial	44	3 et 2	Saison 1893	6,433 33
Robson et Northport	Cie de navigat. Colombie et Kootenay	45 et 60	6 et 3	8 mois 19 jours (au 19 déc. 1893)	402 60
Saint-Jean, Digby et Annapolis	Cie de Strs de la Baie de Fundy	58	Tel que req.	12 do (au 30 juin 1894)	1,000 00
Saint-Jean et Eastport, Maine	Cie de messagerie Américaine	84	6	do	2,000 00
Saint-Jean et Frédéricton	Cie de Strs de la ligne Star	40	6	Saison 1893	1,500 00
Saint-Jean et Pointe Hatfield	J. E. Porter	45	3 S. et 2 O.	do	250 00
St. Stephen et St. Andrew	Cie de Strs Passamaquoddy	20	1	12 mois (au 31 mars 1894)	1,600 00
Sidney et Victoria	S. McDowell	35	2	10 do 22 jours (du 10 mai '93)	94 00
Squamish et Vancouver	F. Boulaine	1	1	12 do (au 31 mars 1894)	182 00
Tadoussac et rive ouest de la rivière Saguenay	Cie de Strs Union	115 et 85	Tel que req.	Voyage spécial	25 50
Vancouver et Ile du golfe, etc	Cie de navigat. du Pacific, Canadien	80	h. et 2 f. p. m.	12 mois (période irrégulière)	728 75
Vancouver et Victoria	Cie de ch. de fer de la Ligne Directe	40	6	do (au 31 mars 1894)	10,000 00
Victoria et Port-Townsend	entre Oregon et Utah Nord	40	7	do	1,691 66
do	Cie de ch. de fer du Pacific Nord	40	6	do (au 31 oct. 1893)	1,208 33
do	A. Macaulay	40	2	Saison 1893	75 00
Wiarion et p'tes sur la Baie Géorgienne et L. Huron	Cie de Strs de Yarmouth	240	Tel que req.	15 mois (au 31 mars 1894)	3,429 30
Yarmouth et Boston, E.-U.	do				\$77,235 33.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

MEMORANDUM des subventions postales spéciales et des subventions aux paquebots payées par la voie du ministère des postes, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					\$ c.
Canada et le Royaume-Uni.....	H. et A. Allan.....	2,530 O. et 2,650 S.	1	12 mois (au 30 juin 1894).....	126,533 33
Victoria, C.-E., et San-Francisco, E.-U.....	Goodall et Perkins.....	750	1	2 do (au 31 août 1893).....	2,940 00
				Total.....	\$129,473 33

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

DÉTAIL des paiements faits pour le transport des malles dans tout le Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

TRANSPORT DES MALLS PAR CHEMINS DE FER.

Nom du chemin de fer.	Période.	Montant.	
		\$	c.
Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	12 mois (au 31 mars 1894)	1,777	95
Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	12 do	8,344	68
Boston et Maine	12 do	1,971	90
Canada-Atlantique	13 do (au 30 juin 1894)	11,086	92
Cie de houille et de ch. de fer du Canada	12 do (au 31 mars 1894)	300	48
Canada-Eastern	12 do	3,848	16
Pacifique Canadien	12 do	506,128	41
Canada-Southern	12 do	38,444	75
Caraquette	12 do	1,900	70
Ontario-Central	12 do	6,558	62
Vermont-Central	12 do	5,893	04
Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	12 do	895	18
Comté de Drummond	9 do (du 1er juillet 1893)	2,375	68
Elgin, Petiteodicac et Havelock	12 do (au 31 mars 1894)	676	08
Erié et Huron	12 do	4,323	04
Esquimalt et Nanaimo	12 do	2,929	68
Grand-Tronc	12 do	366,179	40
do	Voyages spéciaux pour la malle angl.	13,878	00
Great-Northern	8 mois et 9 jours (au 9 déc., '93)	101	28
Intercolonial	12 do (au 30 juin 1894)	143,172	60
Irondale, Bancroft et Ottawa	3 do (au 30 juin 1893)	41	69
Kent-Northern	12 do (au 31 mars 1894)	619	92
Kingston et Pembroke	12 do	7,022	93
Lac-Erié et Rivière-Détroit	12 do	1,962	32
L'Assomption	12 do	283	38
London et Port-Stanley	12 do	1,284	04
Basses-Laurentides	12 do	732	42
Maine-Central	12 do	995	34
Manitoba et Nord-Ouest	12 do	5,257	26
Montréal et Sorel	9 do (du 1er juillet 1893)	634	50
Nelson et Fort-Sheppard	3 do 13 jours (du 19 déc., '93)	129	60
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	12 do (au 31 mars 1894)	1,572	58
Cie de fer, de houille et de ch. de fer New-Glasgow	3 do 26 jrs (du 5 déc. '93)	104	00
New-Westminster et Southern	12 do (au 31 mars 1894)	700	80
Northern-Pacific	12 do	5,786	88
Central de la Nouvelle-Ecosse	12 do	2,153	92
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	5 do (du 1er fév. 1894)	1,553	16
Ottawa et Vallée de la Gatineau	15 do (au 30 juin 1894)	2,269	14
Pontiac et Jonction du Pacifique	15 do	2,761	20
Ile du Prince-Edouard	12 do (au 31 mars 1894)	18,949	40
Québec-Central	12 do	7,161	44
Québec et Lac Saint-Jean	12 do	8,574	80
Cie du Pont Saint-Jean et prolongement du ch. de fer	12 do	500	00
Salisbury et Harvey	12 do	2,403	84
Ligne Riveraine	12 do	2,046	00
Témiscouata	12 do	5,365	00
Les Mille-Iles	12 do	730	00
Comtés de l'Ouest	6 do (au 30 sept. 1893)	2,185	44
Windsor et Annapolis	12 do (au 31 mars 1894)	8,989	36
Yarmouth et Annapolis	6 do (du 1er oct. 1893)	2,171	52
Total		\$1,215,728	43

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE B.

TRANSACTIONS DES
BUREAUX DE POSTE COMPTABLES

PROVINCE D'ONTARIO.

État indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.	Commission aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
				\$	c.	\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Aberfoyle	Wellington	256 95	167	2,013 46	15 77	529 77	5 03	529 77	7 80	96 00	6 00	80 00				
Acton	Halon	2,592 25	1,307	12,189 00	100 20	5,454 72	32 98	1,639 44	7 80	700 00						
Adolphustown	Lennox	163 30	202	3,800 40	26 57	169 44	9 53	33 37		66 00						
Ahmic Harbour	Muskoka et P. Sound	250 88	123	4,273 30	26 33	2,285 70	10 68	33 37		72 00						
Alisa Craig	Middlesex	1,155 75	905	7,457 06	63 37	71 29	1 08	30 00	4 17	400 00						
Aldboro'	Elgin	74 24	43	430 40	3 31	67 86	27 01	750 00		105 00						
Alexandria	Glengarry	2,691 54	697	8,999 29	67 86	1,555 46	5 18	200 00	5 98	200 00						
Algoma Mills	Algoma	422 85	95	2,033 73	13 40	1,207 38	18 15	440 00	11 32	440 00						
Allandale	Simcoe	1,229 97	652	8,519 92	64 55	408 01	4 68	176 00		70 00						
Allensford	Bruce	489 13	582	7,179 49	49 29	6,828 58	32 58	830 00	28 16	830 00						
Allensville	Muskoka et P. Sound	168 77	139	1,627 02	91 71	932 27	4 09	160 00		14 00						
Allison	Simcoe	2,718 82	3,268	12,428 71	11 38	11,628 33	69 30	73 47	1,210 00	40 00						
Alma	Wellington	514 15	204	1,558 58	23 42	947 18	10 12	1 37	230 00							
Almonte	Lenark	4,490 42	2,714	23,706 43	23 13	3,448 23	32 98	41 70	520 00							
Alton	Peel	629 95	381	3,808 51	93 54	6,876 10	39 63	36 28	720 00							
Alvinston	Waterloo	1,524 14	1,090	12,558 93	113 66	1,112 94	17 48	6 51	276 00							
Amherstburg	Essex	2,313 98	1,261	13,883 26	52 68	1,121 54	6 33	1 70	200 00							
Ancesterburg	Wentworth	683 89	672	4,634 37	83 35	895 30	12 57	10 39	210 00							
Angus	Simcoe	746 96	379	2,410 18	17 82	1,457 33	7 52	4 48	136 00							
Appin	Middlesex	476 21	381	1,611 05	20 29	2,497 33	4 86	80 00		4 00						
Arden	Addington	409 05	85	11,685 60	88 82	7,845 85	65 40	1,160 00	48 96	1,160 00						
Ardena	Lambton	917 69	899	11,847 17	102 60	5,488 63	41 56	630 00	92 56	630 00						
Arkwright	Bruce	192 24	154	24,673 44	107 45	114 94	3 44	43 00	2 32	43 00						
Arnprior	Renfrew	4,826 33	2,266	15,705 70	10 10	620 61	8 28	3,522 21	1 99	500 00						
Arthur	Wellington	1,978 06	1,148	1,380 63	8 28	1,047 86	27 26	168 00	2 78	240 00						
Ava	Middlesex	122 14	121	1,389 08	59 31	1,468 39	9 14	8 00								
Avon	Leeds	1,576 81	663	6,997 50	64 23	3,624 09										
Athens	Huron	406 64	537	10,792 42	31 12											
Aultsville	Stormont	689 39	298	7,361 67	53 49	15,001 25	21 44	15,001 25	18 91	730 00						

Rapport du Directeur général des Postes.

Aurore	York	2,505 25	771	7,361 67	53 49	15,001 25	21 44	15,001 25	18 91	730 00							
Avening	Simcoe	3,305 60	215	2,322 41	15 97	5,507 41	6 25	5,507 41	6 25	120 00							
Aylmer-Onest	Edgin	4,154 33	2,186	18,328 71	157 83	11,998 51	51 69	11,998 51	11 40	1,150 00							
Ayr	Waterloo	1,761 81	1,182	10,045 19	76 96	7,633 49	26 67	7,633 49	6 15	340 00							
Baden	Grey	1,053 30	412	6,385 57	46 58	1,528 63	16 51	1,528 63	37 26	600 00							
Bath	Waterloo	1,780 88	731	5,784 41	54 97	2,630 86	14 92	2,630 86	17 20	540 00							
Bathelboro'	Northumberland	317 44	212	2,035 03	17 22	943 95	5 14	943 95		40 00							
Bathurst	Glengarry	181 90	68	1,203 00	8 56	48 45	3 01	104 00									
Bancroft	Hastings	524 89	597	7,365 89	52 53	43 45	8 95	43 45									
Barrie	Simcoe	9,720 97	2,854	28,230 13	284 40	21,377 04	18 95	21,377 04	4 94	200 00							
Bathurst St. (Toronto)	York	592 48	812	7,746 97	54 74	32,797 97	79 58	32,797 97	93 52	2,666 64							
Bayfield	York	601 34	2,211	19,959 14	214 84	9,525 24	53 12	9,525 24	66 96	600 00							
Bayville	Muskoka et P. Sound	847 43	417	3,635 02	70 15	3,373 73	27 76	3,373 73	27 65	280 00							
Beachburg	Renfrew	556 32	248	2,360 73	28 55	3,848 44	16 83	3,848 44									
Beachville	Oxford	369 64	408	5,418 43	37 51	747 40	14 06	747 40	1 50	136 00							
Beaverton	Lincoln et Niagara	1,377 97	1,126	13,257 83	98 95	4,762 37	34 48	4,762 37	34 48	440 00							
Beeton	Ontario	1,630 97	631	5,904 82	49 69	3,367 72	19 59	3,367 72	6 20	500 00							
Belfountain	Simcoe	1,021 36	511	6,620 51	46 97	2,132 15	17 05	2,132 15		410 00							
Belhaven	York	259 25	167	1,411 69	10 78	923 70	3 80	923 70	4 99	116 00							
Belle River	Essex	308 67	167	2,218 11	15 92	554 01	6 43	554 01	81	136 00							
Belleville	Hastings	490 08	69	1,991 92	12 65	762 86	6 08	762 86	8 17	200 00							
Bell's Corners	Carleton	114 86	85	56,513 63	490 90	57,182 99	4 65	57,182 99									
Belmont	Wellington	576 76	476	7,048 52	48 92	1,161 66	18 33	1,161 66		52 00							
Belwood	Waterloo	714 78	377	5,829 20	39 20	1,335 92	15 31	1,335 92	7 40	260 00							
Berlin	Durham	10,026 87	3,366	23,466 24	248 82	40,971 97	90 53	40,971 97	94 64	2,400 00							
Bethany	Durham	540 31	294	2,772 00	20 87	566 53	7 36	566 53	1 62	160 00							
Biscanong	Algoma	660 26	65	660 26	4 97	135 75	1 66	135 75		120 00							
Bishop's Mills	Grenville	516 13	204	2,363 65	18 67	3,535 44	5 93	3,535 44	10 41	84 00							
Bleeker St. (Toronto)	York	254 56	832	7,816 77	86 58	4,003 02	21 06	4,003 02	37 51	300 00							
Blenheim	Kent	18,478 40	2,097	18,478 40	147 19	5,345 78	49 02	5,345 78	2 53	750 00							
Bloor St. (Toronto)	York	2,384 44	827	6,170 59	69 50	4,468 57	18 68	4,468 57	16 29	150 00							
Bluevale	Huron	468 67	186	2,871 68	15 59	1,192 16	5 97	1,192 16		172 00							
Blyth	Huron	1,458 64	827	8,322 19	63 02	3,904 44	21 46	3,904 44	15 81	500 00							
Bobcaygeon	Victoria	1,505 25	1,036	18,520 53	127 31	3,294 57	47 43	3,294 57	21 20	500 00							
Bolt	Peel	1,301 05	498	13,213 74	85 37	4,252 43	33 94	4,252 43	82 56	440 00							
Bond Head	Simcoe	360 24	107	2,904 26	14 76	511 63	5 56	511 63	4 72	164 00							
Bothwell	Bothwell	1,600 51	1,186	13,134 25	98 73	3,773 24	35 13	3,773 24	43 45	80 00							
Bowmanville	Durham	4,440 57	2,445	19,715 13	164 26	14,034 92	56 17	14,034 92	25 65	160 00							
Bracebridge	Muskoka et P. Sound	3,636 88	2,251	23,195 09	189 20	10,289 40	66 67	10,289 40	44 48	840 00							
Bradford	Simcoe	1,778 45	812	9,632 59	69 43	3,568 00	24 94	3,568 00	16 92	580 00							
Brampton	Peel	4,702 75	1,486	19,623 44	150 79	17,931 57	52 56	17,931 57	30 50	1,330 00							
Brantford	Brant	28,554 87	5,406	43,493 48	389 35	132,863 31	131 84	132,863 31	105 96	4,540 00							
Brechin	Ontario	516 50	365	4,078 17	28 70	726 33	10 36	726 33	0 59	190 00							
Bridgewater	Hastings	2,995 68	265	2,995 68	21 41	345 72	7 76										

État indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Reçettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour l'achat de combustible et éclairage.		
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
Brockton.....	York	1,586	97	6,403	22	55	57	3,843	53	18	36	9	31	520	00	3,400	00	480	00	80	00
Brockville.....	Leeds	16,217	08	43,765	94	382	85	58,472	93	119	24	146	99	3,400	00	3,400	00	480	00		
Bronte.....	Hatton	234	89	7,222	59	3	45	5,868	13	3	08	3	08	76	00	3	08				
Brooklin.....	Ontario	785	94	3,359	64	50	72	5,062	11	19	62	6	47	300	00	300	00			40	00
Brougham.....	Ontario	288	75	3,359	54	165	33	5,14	03	8	69	0	13	170	00	170	00			24	00
Brussels.....	Huron	2,865	54	22,255	47	2,051	31	7,775	00	61	58	17	73	177	00	177	00			110	00
Burford.....	Brant	754	81	3,874	23	63	43	3,442	35	25	81	1	90	276	00	276	00			18	00
Burgessville.....	Oxford	526	92	3,874	96	28	78	4,25	86	9	80			192	00	192	00			20	00
Burk's Falls.....	Muskoka et P. Sound	1,411	01	12,823	55	90	49	6,014	13	33	60	5	84	430	00	430	00			60	00
Burlington.....	Halton	1,260	46	5,872	01	45	26	3,411	76	16	31	5	04	420	00	420	00			12	00
Byng Inlet, Nord.....	Muskoka et P. Sound	1,556	49	1,916	65	12	08	669	36	12	64	12	11	220	00	220	00			40	00
Cache Bay.....	Nipissing	806	06	5,083	06	36	36	735	56	2	68			50	00	50	00				
Caistorville.....	Lincoln et Niagara	94	88	1,063	80	7	12	139	10	2	68			50	00	50	00				
Caleton.....	Cardwell	371	70	4,513	46	30	48	762	89	11	58			156	00	156	00			6	00
Callendar.....	Haldimand	1,367	93	8,961	82	67	89	3,449	89	23	77			480	00	480	00			50	00
Callerton.....	Muskoka et P. Sound	634	61	2,878	46	15	72	621	66	5	52			170	00	170	00			10	00
Cambary.....	Victoria	314	75	1,925	01	20	76	1,095	51	7	77	1	74	140	00	140	00				
Camden Est.....	Addington	371	76	4,210	03	30	28	939	84	11	28			164	00	164	00			4	00
Cambridge.....	Lambton	409	45	1,603	85	12	86	874	34	4	26			150	00	150	00			10	00
Campbellville.....	Northumberland	3,528	80	29,191	75	222	90	9,919	26	78	15			950	00	950	00			140	00
Campbellville.....	Halton	347	57	3,946	40	32	62	1,330	81	19	74			138	00	138	00				
Carnfield.....	Haldimand	561	96	3,946	88	96	51	311	44	9	91			168	00	168	00				
Cannington.....	Ontario	1,882	53	1,072	93	72	38	5,929	52	24	27			690	00	690	00			32	00
Cardinal.....	Bruce	1,457	24	9,360	50	77	38	2,504	01	24	88			200	00	200	00			80	00
Carleton Place.....	Lazark	4,643	26	2,418	18	20	62	1,310	91	6	46			150	00	150	00			16	00
Carleton Place.....	Bruce	157	37	1,582	97	10	20	12,905	53	66	99			3,270	00	3,270	00			40	00
Carleton Place.....	Bruce	504	02	6,720	80	48	70	15	80	3	95			70	00	70	00				
Casleton.....	Northumberland	1,389	44	11,854	58	87	21	4,085	58	30	69			190	00	190	00				
Cayuga.....	Haldimand	492	87	1,099	10	11	06	508	55	3	27			482	50	482	50			18	00
Cedar Dale.....	Ontario	1,106	91	20,627	06	150	54	702	13	51	70			375	00	375	00				
Chapleau.....	Algona	229	37	2,298	76	16	85	369	59	5	81			175	00	175	00			60	00
Charing Cross.....	Kent	14,726	45	45,425	85	418	56	52,083	36	133	43			3,860	00	3,860	00			240	00
Chatham.....	Kent	756	11	5,360	81	42	50	3,791	96	14	80			340	00	340	00			56	00
Chatham.....	Grey	324	15	686	75	5	31	1,185	01	1	73			84	00	84	00			40	00
Chatsworth.....	Peel	2,832	83	11,083	78	86	38	9,081	48	29	60			785	00	785	00			14	00
Cheltenham.....	Bruce	1,400	88	6,489	42	59	20	2,255	26	18	47			460	00	460	00			20	00
Chestley.....	Bruce	1,400	88	6,489	42	59	20	2,255	26	18	47			460	00	460	00			20	00
Chesterville.....	Dundas	1,400	88	6,489	42	59	20	2,255	26	18	47			460	00	460	00			20	00

Rapport du Directeur général des Postes.

Nom du bureau.	Comté.	Reçettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour l'achat de combustible et éclairage.		
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
Chippawa.....	Welland	757	91	1,704	12	13	93	1,084	54	4	92			300	00	300	00			40	00
Claudeboye.....	Middlesex	261	31	7,721	15	6	84	1,181	97	21	90			100	00	100	00				
Claremont.....	Ontario	476	35	2,519	17	60	31	1,686	45	21	90			240	00	240	00				
Clarke.....	Russell	310	89	2,313	35	15	52	2,627	35	7	79			172	00	172	00			28	00
Clarksburg.....	Durham	806	50	7,407	16	56	30	4,495	65	19	21			316	00	316	00			16	00
Clayton.....	Grey	177	89	1,877	78	12	53	1,352	92	4	78			72	00	72	00			12	00
Clearville.....	Lazark	1,031	75	2,602	79	16	08	240	58	6	62			88	00	88	00				
Clifford.....	Wellington	4,419	37	7,600	89	54	78	3,441	83	19	91			420	00	420	00			60	00
Clinton.....	Huron	1,230	16	4,327	73	114	81	15,976	01	40	85			1,260	00	1,260	00			200	00
Cobden.....	Renfrew	714	08	8,487	68	58	89	2,013	64	21	58			204	00	204	00			40	00
Coboconk.....	Victoria	6,417	39	1,942	86	7	31	632	10	2	70			264	00	264	00				
Cobourne.....	Northumberland	4,310	13	21,392	93	132	29	22,403	48	65	45			1,840	00	1,840	00			24	00
Coldwater.....	do	867	85	17,467	05	137	99	20,383	77	47	51			980	00	980	00			160	00
Coleman.....	Simcoe	394	03	2,977	27	20	43	2,087	95	29	24			250	00	250	00			40	00
Coleman.....	York	6,950	69	24,065	81	192	12	32,719	72	78	42			1,770	00	1,770	00			260	00
Collingwood.....	Simcoe	149	44	1,083	81	8	01	463	73	2	80			54	00	54	00			8	00
Colroy's Bay.....	Bruce	320	15	908	30	6	79	1,161	71	2	45			108	00	108	00				
Conber.....	Ontario	1,037	69	5,890	52	46	52	1,779	53	16	16			380	00	380	00			6	00
Conseco.....	Essex	221	57	3,948	44	29	19	1,528	17	10	05			96	00	96	00				
Conseco.....	Prince-Edouard	511	08	7,410	95	51	37	6,890	48	18	86			200	00	200	00			12	00
Cookstown.....	Simcoe	993	89	6,890	55	45	88	969	48	18	86			370	00	370	00			40	00
Cooksville.....	Peel	296	97	2,205	71	16	01	2,156	94	17	43			120	00	120	00				
Corinth.....	Elgin	228	38	3,235	37	26	17	881	67	8	11			96	00	96	00				
Cornwall.....	Stormont	7,907	25	23,053	50	193	58	25,326	06	69	69			140	00	140	00			100	00
Corunna.....	do	284	66	1,732	54	15	50	845	65	5	76			214	00	214	00				

État indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commissaires pour service de mandats-poste.	Commissaires pour service de lettres aux directeurs.	Appointements.	Allocation pour expedition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		\$ c.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dundas St. (Toronto)	York		1,424	14,634 83	134 43	7,241 47	38 17	21 29	300 00		
Dungannon	Huron	524 50	433	10,742 06	68 76	2,115 96	27 70	8 70	184 00	2 00	
Dunrobin	Haldimand	2,985 66	2,085	19,283 56	156 65	6,811 62	50 13	27 79	880 00	90 00	120 00
Dunville	Simcoe	588 63	64	1,213 29	7 38	53 38	8 56		100 00		
Dunvegan	Glenagry	245 37	212	2,907 06	23 89	737 86	8 56	39 78	680 00	110 00	
Durham	Grey	2,376 41	1,394	17,161 70	133 74	6,767 42	45 47	20 92	530 00	60 00	
Dutton	Elgin	1,784	1,784	18,741 62	133 69	4,043 27	48 04	20 92	520 00	80 00	
Eganville	Renfrew	2,159 51	767	17,208 28	114 60	4,135 64	45 32	48 00	600 00	25 00	60 00
Elmira	Waterloo	1,263 02	795	7,975 49	64 09	2,037 19	20 35	6 51	420 00		
*Elm St. (Toronto)	York		2,313	21,668 81	236 23	12,138 25	51 47	80 07	600 00	8 00	60 00
Elmhurst	Simcoe	1,286 62	852	7,239 62	55 92	2,409 59	18 52	5 50	420 00	24 00	
Elmwood	Bruce	672 79	438	3,618 12	30 69	1,199 82	10 25	5 83	240 00	100 00	
Elora	Wellington	2,223 50	1,625	14,144 70	111 40	6,880 93	38 02	87 04	672 00	40 00	40 00
Embro	Oxford	861 85	657	7,026 59	53 05	3,696 52	18 05	4 18	300 00	16 00	
Ensdale	Muskoka et P. Sound	941 25	502	7,291 59	54 57	2,857 22	20 29	8 09	180 00	12 00	
Enterprise	Addington	480 50	201	3,653 94	27 00	921 73	10 70	1 95	180 00	12 00	
Erin	Wellington	888 34	875	15,695 04	103 01	2,129 68	40 14	43 89	380 00	60 00	120 00
Essex	Essex	2,540 00	1,559	15,928 54	129 13	11,331 94	41 93	19 93	840 00		
Everett	Simcoe	353 91	117	1,336 23	10 21	523 02	3 36		120 00		
Exeter	Huron	2,063 00	1,605	15,644 77	122 46	7,679 12	42 55	68 13	800 00	84 00	100 00
Fenelon Falls	Victoria	1,717 79	1,181	14,549 03	105 18	3,805 49	37 83	30 58	500 00	6 00	80 00
Fergus	Wellington	2,949 18	2,083	21,409 08	158 39	8,632 76	57 26	32 56	840 00	130 00	120 00
Fingert	Elgin	665 69	1,138	1,200 24	10 52	2,734 87	3 12	5 50	300 00		
Flesherton	Grey	1,242 39	1,260	14,240 71	103 70	4,102 09	37 40		380 00	70 00	40 00
Finton	Addington	314 65	185	1,821 50	14 25	386 60	4 82		112 00		
Florence	Lambton	734 16	583	6,909 64	51 00	3,894 99	19 13	10 73	290 00		
Fonthill	Welland	555 74	377	3,550 31	30 80	1,632 31	9 30	8 56	254 00		
Fordwich	Huron	716 99	561	9,027 94	61 72	1,833 41	23 34	1 46	270 00	20 00	
Forest	Lambton	2,469 97	1,547	11,387 59	95 22	7,177 20	30 15	2 16	780 00	16 00	120 00
Formosa	Bruce	380 01	425	5,028 78	38 22	1,995 60	13 12		120 00		
Fort-Erie	Welland	1,000 79	509	5,666 67	42 87	3,406 42	16 52	24 67	300 00	40 00	
+Fort Stewart	Hastings	222 24	41	381 49	3 31	14 00	0 95		76 00		
Fort-William	Algoma	2,965 82	2,490	36,209 03	329 97	4,365 76	95 20	37 83	750 00		120 00
Frankford	do	156 21	127	1,069 84	9 36	1,260 44	3 72	2 37	125 00		
Frankton	Hastings	677 25	637	10,598 63	72 17	1,448 86	27 34	10 39	260 00		
Freeland	Wentworth	2 1 36	208	2,905 33	20 13	1,121 75	7 83		100 00	6 00	
Freeman	Haltou	322 38	202	2,618 39	21 04	840 16	7 04		160 00		

French River	Muskoka et P.-Sound	324 93	247	5,465 18	36 64	188 74	13 69		80 00		
Fullarton	Perth	227 93	128	2,442 84	14 83	492 65	6 13		102 00		
Galt	Waterloo	12,816 20	4,400	35,441 64	314 93	48,949 10	99 06	141 79	2,900 00	60 00	
Gananoque	Leeds	5,126 83	2,291	19,828 44	160 56	9,008 35	54 45	88 28	1,420 00	16 00	
Georgetown	Haltou	2,764 66	1,585	15,307 55	126 16	8,403 18	40 62	32 01	800 00	108 00	120 00
Gilmis	Bruce	332 54	296	2,133 31	17 23	965 60	5 65		156 00		
Glenallan	Wellington	176 74	70	7,032 17	48 49	1,138 29	18 20	1 24	166 00	2 00	
Glenora	Leeds	2,569 96	1,673	1,078 61	7 03	15 72	2 69		66 00		
Glen Robertson	Middlesex	3,158 38	48	16,797 81	132 66	6,807 45	43 41	22 24	740 00	12 00	120 00
Godolphin	Glenagry	831 94	146	3,467 72	21 79	1,175 00	12 62	0 61	1,650 00	108 00	
*Gooderham	Huron	321 29	248	7,786 92	43 66	1,07 70	8 48		1,76 00	6 00	
*Goodwood	Ontario	994 85	1,267	28,694 77	181 28	216 99	12 62		164 00	44 00	40 00
Gore Bay	Algoma	1,019 05	711	5,467 72	21 79	2,166 55	73 00	2 51	380 00		
Gorrie	Huron	773 36	442	5,985 81	52 77	1,926 55	20 73	11 38	336 00	40 00	
Grafton	Northumberland	1,000 30	1,007	8,340 78	40 16	2,628 49	16 85	0 64	280 00	30 00	60 00
Grand Valley	Wellington	1,690 97	801	4,108 09	31 03	4,124 62	21 15	4 07	440 00	20 00	
Granton	Middlesex	3,154 38	1,295	11,204 84	91 79	1,178 33	10 59	5 24	260 00	13 00	
Gravenhurst	Ontario	222 22	223	2,679 12	19 32	5,287 89	29 41	23 04	350 00	48 00	120 00
Greenwood	Greenwood	2,501 15	780	7,995 59	59 25	8,127 45	22 91	0 06	108 00		
Grimshy	Lincoln	19,572 85	6,012	58,050 87	502 55	77,509 84	171 53	106 64	720 00	84 00	100 00
Guelp	Haldimand	1,578 83	927	8,823 19	67 58	4,862 67	23 96	50 99	508 00	400 00	70 00
Hagersville	Peterboro	756 45	417	3,406 32	27 45	2,780 44	10 05	5 10	290 00	16 00	
Haltou	Haltou	81,421 35	14,710	133,881 54	1,317 27	367,475 06					
Hanilton	Durham	323 89	318	5,062 16	34 31	890 31	12 90		120 00	6 00	
Hanover	Grey	2,199 48	1,270	13,349 19	103 63	9,181 20	35 10	25 88	620 00	40 00	100 00
Harrow	Wellington	3,384 80	2,004	17,085 11	130 39	10,650 63	44 93	24 59	960 00	60 00	140 00
Hastings	Essex	768 69	1,093	16,300 01	118 10	2,237 78	42 20	5 02	300 00		
Hastings	Northumberland	1,512 23	836	11,331 64	85 73	2,375 54	28 88	11 05	520 00	28 00	80 00
Hawkeock	Peterboro	1,141 11	1,199	7,299 94	52 63	1,838 01	18 75	21 90	350 00	36 00	40 00
Hawkesbury	Prescott	1,532 99	1,978	7,748 67	63 12	2,719 06	20 92	18 16	460 00	60 00	
Heathcote	Waterloo	327 60	264	3,274 20	24 81	1,413 11	8 28		130 00	16 00	
Hensall	Grey	303 08	681	4,255 18	30 07	2,286 46	11 52		116 00	20 00	40 00
Hepworth	Huron	1,028 11	519	9,530 94	69 07	2,175 91	24 32	18 96	368 00	20 00	
Hesperia	Waterloo	554 15	651	7,266 04	50 49	3,066 70	18 99		248 00		
Higginville	York	2,520 28	1,475	11,312 64	97 68	3,916 47	29 80	65 00	700 00	100 00	
Highgate	Kent	802 72	387	3,111 60	24 72	1,289 08	7 97	2 18	320 00		
Highland Creek	York	191 02	118	1,844 51	14 01	813 10	4 75		72 00	6 00	
Hillsburg	Wellington	717 05	404	5,411 41	37 48	1,506 13	14 10	0 63	250 00	16 00	
Hillsdale	Simcoe	445 01	583	9,613 61	63 74	1,273 90	24 27		30 00		
Holland Landing	York	210 06	91	1,078 83	8 05	544 78	3 09		90 00		
Hollen	Wellington	325 98	81	958 41	6 60	269 33	2 53		92 00		
Holstein	do	457 76	298	3,613 72	25 62	1,097 88	9 05		200 00	60 00	
Hornby's Mills	do	740 60	468	6,051 62	42 20	1,441 68	15 37		260 00	27 50	
Humberstone	Welland	984 09	297	2,065 05	21 57	1,915 48	7 03		364 00	40 00	
Huntsville	Muskoka et P.-Sound	2,800 74	1,823	22,587 79	167 03	7,339 73	63 10		700 00	36 00	100 00
Ingersoll	Oxford	9,773 72	3,655	32,875 27	275 75	70,655 60	88 84		2,400 00	250 00	360 00

+ Bureau comptable du 1er janvier 1894.
§ Bureau comptable du 1er octobre 1893.

* Chanté de Gerrard St. (Toronto) 1er janvier 1894.
** Bureau non-comptable du 1er avril 1894.

+ Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Suite.

Table with 10 columns: Nom du bureau, Comté, Recettes brutes, Nombre de mandats émis, Total des mandats poste émis, Total de la commission requête du public, Total des mandats poste payés, Commission aux directeurs de poste, Commission aux directeurs de poste, Appointements, Allocation pour expedition en passe, Allocation pour foyer, combustible et éclairage.

Rapport du Directeur général des Postes.

Table with 10 columns: Bureau, Recettes brutes, Nombre de mandats émis, Total des mandats poste émis, Total de la commission requête du public, Total des mandats poste payés, Commission aux directeurs de poste, Commission aux directeurs de poste, Appointements, Allocation pour expedition en passe, Allocation pour foyer, combustible et éclairage.

† Bureaux comptable depuis le 1er janvier 1894. ‡ Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Mohawk.....	Brant	295	08	1,603	10	14	69	6,886	37	48	65	19	29	770	00	28	00	120	00	
Mono Mills.....	Peel	237	60	1,252	31	10	60	10,730	40	28	39	27	48	690	00	24	00	100	00	
Moore.....	Lambton	347	54	1,787	02	10	60	1,617	36	10	60	38	18	800	00	16	00	120	00	
Moorefield.....	Wellington	603	91	8,733	55	57	05	13,594	68	107	26	35	18	210	00	72	00	60	00	
Morpeth.....	Kent	435	35	3,885	87	29	91	5,196	60	35	21	15	03	200	00	8	00	80	00	
Morrisburg.....	Dundas	3,969	88	22,527	14	187	69	9,511	89	66	43	25	49	450	00	8	00	80	00	
Morrison.....	Wellington	336	93	6,011	67	13	44	9,045	82	28	24	17	77	420	00	72	00	60	00	
Mountain.....	Dundas	336	68	1,638	14	39	74	18,280	13	136	72	62	02	1,380	00	2,250	00	254	99	
Mount Albert.....	York	668	52	7,311	24	50	17	8,431	96	62	14	25	62	370	00	6	00	40	00	
Mount Brydges.....	Wellington	549	03	5,514	43	44	29	7,811	71	29	58	11	77	30	00	8	00	80	00	
Mount Egryn.....	Oxford	341	85	3,473	10	27	90	15,639	78	42	74	43	23	1,040	00	132	00	160	00	
Mount Forest.....	Wellington	4,270	68	28,913	80	223	95	17,112	55	35	24	20	75	680	00	30	00	100	00	
Napanee.....	Lennox	5,385	14	27,764	26	230	86	10,563	56	46	48	80	96	1,260	00	360	00	80	00	
Napier.....	Middlesex	201	69	1,256	14	8	82	2,798	40	37	88	12	10	100	00	4	00	40	00	
Nassagaweya.....	Haldon	220	81	5,066	79	33	51	1,425	95	2	30	2	31	120	00	120	00	40	00	
Nepigon.....	Algonia	298	33	3,672	04	26	99	4,835	78	15	24	11	77	630	00	24	00	80	00	
Neustadt.....	Grey	755	80	5,784	95	48	33	11,038	37	6	01	3	34	1,480	00	8	00	160	00	
Newboro.....	Leeds	856	09	7,049	73	53	14	12,168	11	139	62	46	41	1,040	00	132	00	160	00	
Newburgh.....	Addington	678	71	7,713	65	54	13	16,562	17	139	62	46	41	1,040	00	132	00	160	00	
Newbury.....	Middlesex	688	40	5,513	30	41	44	14,588	79	111	44	17	65	1,260	00	360	00	80	00	
Newcastle.....	Durham	1,152	63	12,825	82	87	80	2,516	42	17	65	17	65	565	00	4	00	40	00	
New Dundas.....	Waterloo	733	35	5,890	67	30	29	7,045	34	2	30	2	30	120	00	120	00	40	00	
New-Edinburgh.....	Russell	337	26	2,207	76	18	58	4,702	69	7	04	26	19	24	00	20	00	180	00	
New-Germany.....	Waterloo	133	34	2,207	76	18	58	10,320	87	66	94	54	96	1,100	00	50	00	180	00	
New-Hamburg.....	York	1,054	34	5,463	72	46	41	7,811	71	29	58	11	77	630	00	24	00	80	00	
Newmarket.....	Lincoln et Niagara	3,665	13	15,639	40	128	50	15,639	40	128	50	128	50	1,040	00	132	00	160	00	
Niagara.....	Welland	1,889	01	12,168	11	139	62	12,168	11	139	62	46	41	1,040	00	132	00	160	00	
Niagara-Falls, Sud.	do	5,778	24	16,562	17	139	62	14,588	79	111	44	17	65	1,260	00	360	00	80	00	
Niagara-Falls, Nord.	York	1,412	04	1,177	11	11	44	2,516	42	17	65	17	65	565	00	4	00	40	00	
Nobleton.....	Victoria	251	11	343	54	2	30	7,045	34	2	30	2	30	120	00	120	00	40	00	
Norman.....	Algonia	1,042	66	7,605	33	54	05	10,320	87	66	94	54	96	1,100	00	50	00	180	00	
North-Augusta.....	Grenville	511	78	2,328	87	166	17	21,298	72	166	17	166	17	1,588	58	15	77	40	00	
North-Bay.....	Nipissing	3,872	02	6,050	24	42	29	4,718	85	31	27	28	73	240	00	14	00	40	00	
North-Gower.....	Carleton	616	18	4,718	85	31	27	4,718	85	31	27	28	73	240	00	14	00	40	00	
Northport.....	Prince-Edward	208	08	4,718	85	31	27	4,718	85	31	27	28	73	240	00	14	00	40	00	
Norval.....	Haldon	381	63	2,331	28	18	31	2,331	28	18	31	18	31	156	00	6	00	40	00	

Norwich.....	Oxford	2,402	15	18,041	13	148	16	6,886	37	48	65	48	65	770	00	28	00	120	00
Norwood.....	Peterboro'	2,408	31	10,730	40	84	07	6,519	40	28	39	27	48	690	00	24	00	100	00
Oakland.....	Brant	128	52	1,617	36	10	60	1,617	36	10	60	38	18	800	00	16	00	120	00
Oakville.....	Haldon	2,998	37	13,594	68	107	26	8,111	07	38	40	35	18	210	00	72	00	60	00
Oakwood.....	Victoria	510	96	5,196	60	35	21	1,107	16	25	49	15	03	200	00	8	00	80	00
Odesa.....	Lennox	422	52	9,511	89	66	43	3,097	18	25	49	6	40	450	00	8	00	80	00
Oil Springs.....	Lambton	1,224	35	9,045	82	66	43	2,541	45	28	24	17	77	420	00	72	00	60	00
Ormenie.....	Victoria	1,305	88	8,955	17	61	67	2,190	32	28	24	17	77	420	00	72	00	60	00
Orangeville.....	Wellington	5,077	32	18,280	13	136	72	16,945	29	48	74	62	02	1,380	00	2,250	00	254	99
Orillia.....	Simcoe	9,155	35	29,296	62	239	92	31,251	44	83	44	62	02	2,250	00	700	00	40	00
Oroon.....	Durham	1,012	21	8,431	96	62	14	3,019	92	23	29	25	62	370	00	6	00	40	00
Orwell.....	Niagara	113	00	781	71	6	24	101	55	2	01	30	00	30	00	6	00	40	00
Osceola.....	Elgin	313	84	2,344	09	14	52	1,038	37	6	01	3	34	148	00	8	00	40	00
Oshawa.....	Renfrew	6,139	51	17,426	56	154	03	30,473	17	49	48	42	94	1,600	00	52	00	240	00
Ottawa.....	Ontario	60,180	43	213,862	03	1,911	20	200,671	07	8	13	1	53	360	00	40	00	40	00
Otterville.....	Carleton	999	48	2,863	94	23	53	55,765	86	151	29	72	25	2,550	00	265	00	360	00
Owen-Sound.....	Oxford	10,342	86	53,538	90	431	91	11,183	06	31	12	9	47	840	00	44	00	130	00
Owen Sound.....	Grey	2,557	56	11,210	35	57	96	2,410	07	25	44	1	14	96	00	30	67	40	00
Paisley.....	Bruce	1,050	27	9,950	04	72	34	7,922	50	36	17	22	23	680	00	25	00	100	00
Pakenham.....	Lanark	2,272	54	3,335	65	25	98	5,819	92	45	77	36	96	1,180	00	50	00	180	00
Palmerston.....	Wellington	2,272	54	13,884	64	112	41	10,365	53	7	44	62	61	1,900	00	140	00	200	00
Paris.....	Brant	4,324	42	2,105	63	23	30	507	26	7	44	10	04	400	00	50	00	40	00
Parkeville.....	do	7,392	24	19,418	47	185	87	15,625	83	55	09	18	67	1,900	00	140	00	200	00
Parkeville.....	York	2,883	04	13,784	92	112	72	8,810	34	38	08	10	04	375	00	100	00	80	00
Parkeville.....	Middlesex	1,109	14	10,967	31	118	67	8,416	69	30	96	18	67	375	00	100	00	80	00
Parliament St (Toronto)	York	1,937	00	31,233	57	219	13	7,537	28	81	43	9	63	570	00	100	00	80	00
Parry Sound.....	Muskoka et P. Sound	268	77	3,065	07	29	13	1,337	64	7	66	1	06	240	00	100	00	80	00
Pearl Street (Hamilton)	Wellington	2,408	31	7,250	54	52	38	3,386	00	19	08	124	46	1,780	00	136	00	100	00
Pelee, Ile.....	Essex	6,520	84	35,138	34	282	77	20,323	07	92	34	124	46	1,780	00	136	00	100	00
Pembroke.....	Renfrew	2,368	80	13,658	70	106	08	9,035	76	37	02	27	70	710	00	24	00	100	00
Penatungshene.....	Simcoe	5,149	31	21,710	23	179	55	15,936	73	58	95	59	36	1,440	00	300	00	220	00
Perrin.....	Lanark	6,023	49	54,632	08	479	55	60,371	28	161	25	108	73	3,800	00	420	00	300	00
Peterborough.....	Peterborough	16,861	41	23,080	88	244	59	9,101	98	59	73	97	21	3,600	00	420	00	300	00
Peterborough (Toronto)	York	6,538	29	27,894	61	237	79	13,939	28	81	69	61	69	1,760	00	16	00	333	32
Petroca.....	Lambton	305	11	2,469	43	17	03	650	43	0	18	0	37	120	00	18	00	40	00
Phelpsston.....	Simcoe	844	54	4,218	55	32	13	2,805	46	11	15	5	64	332	00	40	00	40	00
Pickering.....	Ontario	6,105	17	19,591	80	168	80	17,132	36	57	68	16	00	1,500	00	300	00	240	00
Pictou.....	Prince-Edouard	2,286	00	10,424	41	65	70	2,231	87	28	96	28	34	2,500	00	48	00	60	00
Plantagenet.....	Prescott	1,109	14	6,559	68	51	24												

État indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission publique.		Total des mandats-poste payés.		Commissaire aux lettres de poste.		Commissaire aux lettres de poste.		Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustibles et éclairage.
				\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Port-Dover.	Norfolk.	1,753 60	1,480	15,064 44	117 12	4,720 15	41 05	30 67	540 00	10 00	80 00	10 00	540 00			
Port-Elgin.	Bruce	2,327 25	1,654	13,136 90	105 44	8,216 42	35 33	8 80	2,080 00	32 00	100 00	32 00	2,080 00			
Port Hope.	Durham	7,552 04	3,153	26,124 49	230 02	30,609 14	77 01	32 72	2,680 00	200 00		200 00	2,680 00			
Portland.	Leeds	2,578 47	1,271	11,751 70	97 52	11,162 66	32 98	19 93	800 00	16 00	120 00	16 00	800 00			
Port-Perry.	Ontario	373 00	89	1,074 94	8 89	1,181 75	2 82	0 39	200 00				200 00			
Port-Robinson.	Welland	1,235 59	760	8,358 97	67 81	3,644 35	24 00	16 58	490 00	80 00	60 00	80 00	490 00			
Port-Ryerson.	Norfolk	79 04	119	1,191 57	9 04	1,140 45	3 03		40 00				40 00			
Port-Sydney.	Elgin	798 73	392	3,456 62	25 71	1,550 63	9 60	9 42	320 00	40 00			320 00			
Port-Sydney et P. Sound.	Muskoka et P. Sound	375 18	417	4,749 21	33 64	3,503 36	14 45	5 67	110 00	4 00			110 00			
Portersburg.	Middlesex	243 56	159	1,492 33	19 07	72 86	3 73	1 01	112 00				112 00			
Powassan.	Muskoka et P. Sound	758 17	644	7,938 44	55 75	1,158 56	20 23	63 74	1,440 00	12 00			1,440 00			
Prescott.	Grenville	4,869 83	2,458	22,829 57	200 47	14,808 68	63 74	155 70	680 00	460 00	100 00	460 00	680 00			
Preston.	Waterloo	2,579 17	318	7,834 84	72 32	9,046 09	21 53	39 81	680 00	8 00			680 00			
Priceville.	Grey	619 51	322	4,322 59	29 40	2,075 96	11 90	3 42	220 00	6 00			220 00			
Princeton.	Oxford	702 41	347	4,277 86	31 07	1,308 58	12 45	2 38	270 00				270 00			
Queen St. E. (Toronto).	Wellington	191 04	259	3,424 17	22 61	6,238 20	8 75		300 00	16 00			300 00			
Queensville.	York	338 65	207	1,971 41	15 92	485 12	4 99	62 26	140 00				140 00			
Ratho.	Oxford	78 99	89	1,042 33	8 00	220 40	2 86		50 00				50 00			
Rat-Portage.	Algoma	4,383 81	2,298	31,931 44	278 17	7,706 27	84 28	47 42	1,100 00	24 00			1,100 00			
Renfrew.	Renfrew	4,426 63	1,670	19,904 01	133 64	10,723 94	52 34	110 24	1,200 00	68 00			1,200 00			
Riceville.	Prescott	231 64	330	8,776 02	55 42	1,578 75	22 38	5 07	136 00	12 00			136 00			
Richmond-Ouest.	Carleton	484 92	486	9,549 26	64 03	1,364 18	24 54	21 65	360 00				360 00			
Richmond Hill.	York	889 59	472	9,474 34	64 31	4,679 48	26 20	17 67	200 00				200 00			
Ridgeway.	Kent	3,641 27	1,899	15,050 57	119 94	10,237 21	40 91	7 77	1,000 00				1,000 00			
Ridgeway et P. Sound.	Welland	896 00	470	5,267 79	40 98	1,614 15	14 16	43 18	382 00	4 00			382 00			
Riversdale.	Bruce	1,150 85	507	4,779 76	38 20	2,079 28	13 46		420 00	10 00			420 00			
Riverside.	do	192 21	120	1,942 51	13 97	781 50	5 31		66 00	2 00			66 00			
Rockingham.	York	189 87	933	8,008 88	98 14	6,469 14	24 07	30 16	600 00	40 00			600 00			
Rockton.	Renfrew	201 87	152	2,877 07	19 30	596 24	8 04	6 77	86 00	20 00			86 00			
Rockwood.	Wellington	717 86	605	6,466 32	45 58	3,352 85	16 90	8 78	260 00				260 00			
Rodney.	Elgin	1,388 43	1,108	11,395 40	82 77	3,562 25	30 21	19 39	450 00	10 00			450 00			
Rosemont.	Simcoe	466 82	148	2,367 60	15 59	707 06	5 95	4 05	164 00	43 08			164 00			
Roseneath.	Northumberland	370 16	242	3,908 75	25 69	294 45	9 81		124 00				124 00			
Rousseau.	Muskoka et P. Sound	651 68	458	6,852 44	46 36	2,631 27	17 59	8 97	200 00	80 00			200 00			

Rothsay.	Wellington.	281 99	228	1,970 81	14 70	358 10	5 09	7 91	120 00	4 00			120 00			
Rustholme Rd. (Toronto).	York	512 43	413	3,101 49	34 83	2,218 29	8 39	14 82	300 00				300 00			
Russell.	York	283 09	276	7,136 04	45 28	1,827 37	18 76	0 25	250 00	6 00			250 00			
Ruthven.	Essex	1,022 07	700	7,302 55	56 25	879 50	18 71	0 25	128 00	12 00			128 00			
St. Ann's.	Lincoln et Niagara	15,222 45	4,081	1,741 74	12 24	377 07	4 42	138 07	50 00	60 00			50 00			
Sainte-Catherine.	do	1,384 08	502	36,466 74	34 07	57,520 10	109 55	11 95	3,500 01				3,500 01			
St. George, Brant.	Brant	4,442 69	246	2,105 80	185 87	743 37	6 05	7 07	420 00	20 00			420 00			
St. Jacob's.	Waterloo	5,451 20	2,271	12,009 48	135 87	845 36	30 20	21 36	400 00	20 00			400 00			
St. Joseph St. (Toronto).	York	21,788 83	4,866	43,754 42	373 08	14,286 86	61 30	36 60	1,500 00	66 00			1,500 00			
St. Mary's.	Perth	694 18	317	3,894 03	31 37	188 109 30	11 85		120 00				120 00			
St. Thomas, Ouest.	Elgin	9,573 97	3,339	4,890 17	30 68	5,704 91	12 28	0 76	300 00				300 00			
Sandwich.	Essex	4,576 32	3,154	30,104 35	263 95	36,888 03	89 04	68 39	2,400 00	200 00			2,400 00			
Sarnia.	Algoma	720 68	84	47,566 01	395 50	13,925 30	126 99	59 98	1,080 00	6 00			1,080 00			
Sault-Ste-Marie.	York	98 89	84	952 88	6 93	278 75	2 64	1 95	48 00				48 00			
Scarboro.	do	965 79	124	2,065 61	15 25	819 95	5 30	32 80	288 00				288 00			
Schomberg.	Algoma	2,627 65	712	13,715 98	101 73	981 23	34 62	43 03	340 00				340 00			
Schreiber.	Brant	4,982 36	2,330	5,274 44	36 92	1,451 71	15 40	0 36	108 00				108 00			
Seaforth.	Huron	455 01	254	22,169 88	171 55	15,879 52	61 72	90 71	1,360 00	160 00			1,360 00			
Sealey's Bay.	Leeds	407 74	264	4,063 81	29 35	1,011 49	10 42		170 00	30 00			170 00			
Selkirk.	Haldimand	611 98	202	10,120 63	68 56	1,760 50	26 22		190 00	4 00			190 00			
Serven Bridge.	Muskoka et P. Sound	640 71	270	3,498 98	17 44	739 84	6 57	5 77	276 00	4 00			276 00			
Shakespeare.	Perth	464 77	342	5,181 42	35 94	1,760 53	9 30		180 00				180 00			
Shannonville.	Hastings	194 44	63	662 19	5 15	711 07	13 62	0 86	200 00	24 00			200 00			
Sharon.	York	2,369 91	1,849	19,006 42	135 81	8,097 43	48 66	81 84	716 00	6 00			716 00			
Shelburne.	Grey	5,700 28	2,005	17,326 83	153 90	16,888 02	49 62	16 26	1,560 00	200 00			1,560 00			
Simcoe.	Norfolk	368 19	242	3,959 88	26 85	798 76	10 32		140 00				140 00			
Singhampton.	Simcoe	7,424 98	2,445	24,657 38	207 50	32,745 04	64 59	62 65	1,840 00	60 00			1,840 00			
Smith's Falls.	Lennox	810 12	1,667	26,280 67	173 04	3,853 98	66 63	53 65	360 00	16 00			360 00			
Smithville.	Lincoln et Niagara	975 94	409	6,579 41	43 52	1,307 65	15 50		144 00	20 00			144 00			
Sombra.	Lambton	1,876 99	792	10,379 50	77 82	4,501 33	28 51	9 26	500 00	80 00			500 00			
Southampton.	Bruce	554 53	320	6,922 43	45 31	686 71	17 64		196 00				196 00			
South Casselman.	Russell	346 73	232	4,129 81	28 51	983 99	11 00		144 00	6 00			144 00			
South Indian.	do	542 37	341	3,208 21	25 84	744 22	8 15	3 52	200 00	4 00			200 00			
South Woodilee.	Essex	393 17	600	15,229 41	94 26	341 18	38 10		190 00				190 00			
Spadina Ave. (Toronto).	York	3,144	3,144	29,492 85	308 19	26,769 71	83 73	88 49	600 00	250 00			600 00			
Spencerville.	Elgin	532 72	479	7,413 51	50 78	1,312 75	19 90	57 48	156 00	20 00			156 00			
Springbrook.	Grenville	369 08	487	7,381 04	48 00	440 60	18 54		132 00				132 00			
Springfield.	Hastings	558 41	700	6,395 82	6 85	1,9										

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario — Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes brutes.		Nombre de mandats- poste émis.	Total des mandats- poste émis.		Total de la com- mission reçue du public.		Total des mandats- poste payés.		Commission al- lours aux direc- teurs de poste pour service de mandats-postes.		Appointe- ments.		Allocation pour expédition en poste.		Allocation pour loyer, com- bustible et éclairage.		
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
Stevensville.....	Welland.....	343	56	3,018	87	28	80	648	41	10	05	13	48	124	00	6	00		
Stirling.....	Hastings.....	1,234	06	13,034	55	93	57	3,380	04	33	45	15	68	428	00	45	50	60	00
Stirton.....	Wellington.....	116	50	632	25	4	65	140	65	1	57			46	00				
Stony Creek.....	Wellington.....	303	77	3,480	52	26	39	8,480	52	9	32	04		104	00	24	00	80	00
Stouffville.....	York.....	1,874	95	8,952	07	72	28	7,320	53	24	04	11	22	580	00	100	00		
Strachan.....	York.....	121	84	2,145	83	12	65	492	26	5	46			60	00				
Strachan Ave. (Toronto).....	York.....			6,216	02	61	15	1,664	04	16	38	8	20	375	00				
Stratford.....	Peel.....	12,118	44	43,893	80	392	92	41,233	92	124	20	91	07	3,000	00	166	00		
Strathroy.....	Middlesex.....	4,882	47	20,184	40	163	29	17,642	86	23	17	20	19	1,480	00	72	00		
Sudbury.....	Nipissing.....	581	26	9,236	00	3	76	3,200	08	23	96	53	38	336	00			40	00
Saugeon Falls.....	Algoma.....	1,186	47	3,657	48	24	12	2,391	87	10	41	6	18	320	00			40	00
Sudbury.....	Algoma.....	4,571	65	48,514	29	414	73	8,172	24	124	16	78	93	1,100	00	20	00	160	00
Sunderland.....	Ontario.....	863	70	1,242	09	10	18	1,025	57	3	66			320	00	16	00	40	00
Sundridge.....	Maskoka et P. Sound.....	967	74	14,563	66	103	76	3,064	18	36	48	21	65	372	00	8	00	40	00
Sutton, Ouest.....	York.....	1,042	96	7,125	02	50	67	3,309	04	18	35	19	77	390	00	33	00	40	00
Sydenham.....	Addington.....	580	76	10,997	27	74	64	1,367	52	28	00	19	77	290	00			40	00
Tamworth.....	do.....	1,127	40	7,867	17	56	30	2,016	80	20	04	10	24	400	00			40	00
Tara.....	Bruce.....	1,559	37	9,137	73	72	87	3,304	71	23	77	14	70	512	00			60	00
Tavistock.....	Oxford.....	1,295	00	7,042	46	59	68	4,550	19	18	08	16	62	490	00			60	00
Teaswater.....	Bruce.....	1,684	96	14,800	37	108	71	4,350	62	30	43	16	62	540	00			60	00
Thamesford.....	Oxford.....	584	61	4,108	69	32	74	1,942	55	10	31	37	94	236	00			80	00
Thamesville.....	Kent.....	1,577	68	14,824	42	105	44	4,207	31	38	73	8	90	540	00			80	00
Theodore.....	Algoma.....	925	75	6,833	75	57	44	4,229	32	19	27	0	32	390	00			50	00
Thessalon.....	Algoma.....	1,476	12	9,292	80	62	30	2,063	54	23	73	0	32	420	00			60	00
Thomasburg.....	Hastings.....	209	44	4,360	17	28	20	2,966	66	10	08			84	00			60	00
Thornbury.....	Grey.....	1,275	70	13,112	68	92	93	4,850	67	34	93	24	51	440	00			60	00
Thornedale.....	Middlesex.....	428	52	3,951	39	27	07	1,205	30	10	01	11	22	164	00			12	00
Thornhill.....	York.....	1,536	16	3,727	95	25	46	2,154	25	10	30			500	00			42	00
Thornton.....	do.....	398	49	579	49	4	68	553	42	1	75			164	00			4	00
Thorold.....	Simcoe.....	2,556	88	9,788	95	90	22	8,779	04	31	38	18	01	820	00			120	00
Tilbury-Centre.....	Welland.....	1,804	33	9,825	01	71	22	3,106	01	29	79	2	40	520	00			86	00
Tilsonburg.....	Essex.....	4,458	92	19,193	95	147	96	14,068	00	51	27	11	38	1,600	00			180	00
Tiverton.....	Bruce.....	384	21	5,138	26	41	67	3,702	73	15	24	16	60	348	00			8	00
Toledo.....	Leeds.....	421	84	3,044	70	21	34	3,702	73	7	61	0	70	150	00			40	00
Toronto.....	York.....	412,380	47	287,117	26	2,837	85	2,210,012	33	30	09	21	49	1,000	00			140	00
Toronto, Junction.....	do.....	3,217	96	10,376	14	102	20	9,090	34										

Nom du bureau.	Comté.	Recettes brutes.		Nombre de mandats- poste émis.	Total des mandats- poste émis.		Total de la com- mission reçue du public.		Total des mandats- poste payés.		Commission al- lours aux direc- teurs de poste pour service de mandats-postes.		Appointe- ments.		Allocation pour expédition en poste.		Allocation pour loyer, com- bustible et éclairage.		
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
Tottenham.....	Simcoe.....	1,237	14	9,095	23	65	46	1,836	88	22	98	41	93	420	00	40	00		
Trenton.....	Hastings.....	4,880	85	18,576	36	146	31	9,842	23	51	08	44	33	1,340	00	160	00		
Tweed.....	Peel.....	37	43	451	60	2	61	387	02	1	29			480	00	60	00		
Tweed.....	Hastings.....	1,537	69	7,462	93	58	67	4,982	08	3	50			100	00	14	00		
Uffington.....	Muskoka et P. Sound.....	233	63	1,204	34	10	36	425	96	26	34			150	00				
Underwood.....	Bruce.....	370	65	1,038	37	64	88	3,741	11	57	77	4	00	124	00				
Union.....	York.....	616	43	1,647	25	11	59	1,839	63	4	45	5	45	248	00	90	00	160	00
Unionville.....	York.....	616	43	1,647	25	13	04	1,839	63	50	86	17	64	1,000	00	66	00	80	00
Uxbridge.....	Ontario.....	3,400	62	10,618	42	80	62	12,658	11	32	75	32	75	75	19	150	00	40	00
Vankleek Hill.....	Prescott.....	366	20	1,960	53	14	46	766	71	5	08			160	00				
Varna.....	Huron.....	610	67	4,071	25	29	99	703	64	10	52	4	61	200	00				
Victoria Harbour.....	Simcoe.....	351	81	10,808	33	74	31	1,418	49	27	82	19	94	164	00				
Victoria.....	Elgin.....	446	31	6,112	41	49	44	1,236	26	16	96	5	35	200	00	16	00		
Victoria.....	Norfolk.....	678	73	2,086	18	13	89	988	04	5	54	0	62	200	00	150	00		
Wales.....	Stormont.....	5,271	07	17,194	54	138	93	17,194	06	47	08	43	96	1,420	00	160	00		
Walkerton.....	Bruce.....	3,572	62	9,282	19	83	60	5,776	88	25	55	6	84	860	00	16	00	120	00
Walkerville.....	Essex.....	3,052	89	17,980	72	139	09	6,506	23	49	75	11	54	800	00	16	00		
Wallaceburg.....	Kent.....	355	30	5,070	25	36	31	1,461	47	26	37	19	52	260	00			40	00
Wallaceville.....	Elgin.....	1,301	32	10,283	30	65	01	2,944	47	67	60	20	06	135	00	4	00		
Wardsville.....	Middlesex.....	881	88	4,436	68	27	80	555	93	11	36			100	00				
Warkworth.....	Northernland.....	394	04	2,393	26	16	92	997	21	6	10			280	00				
Warkworth.....	Warsaw.....	217	97	2,393	26	41	54	2,031	46	14	57	10	07	100	00				
Warkworth.....	Lambton.....	619	46	5,617	34	81	97	2,031	46	30	07	8	80	280	00	100	00	80	00
Waterdown.....	Wellington.....	1,765	43	11,376	50	81	57	3,171	54	36	23	32	53	1,600	00	16	00	290	00
Waterford.....	Norfolk.....	5,944	17	10,588	79	103	75	37,712	79	36	23	131	90	770	00	40	00	120	00
Waterloo, Ouest.....	Waterloo.....	2,418	64	28,652	51	173	12	9,060	76	61	59	21	28	340	00	40	00		
Waukenaie.....	Simcoe.....	1,123	57	5,218	82	39	70	1,534	13	13	70			90	00				
Waverley.....	do.....	218	40	2,281	43	16	26	1,117	71	5	70			90	00				
Waverley.....	Algoma.....	1,237	20	6,640	01	48	98	830	02	16	82	5	60	280	00	160	00	140	00
Welland.....	Welland.....	3,415	49	10,125	17	79	42	10,698	87	28	51	19	70	950	00				
Welland, Port.....	Lincoln et Niagara.....	619	15	12,789	97	82	04	1,253	15	32	69	9	18	168	00				
Welland, Port.....	Waterloo.....	807	93	7,140	59	54	88	1,447	83	18	57	17	94	280	00	4	00		
Wellington.....	Prince-Edward.....	619	15	7,969	80	57	02	1,699	90	20	88	10	27	320	00				
Wellington.....	Prince-Edward.....	931	74	8,655	28	64	87	1,866	98	22	57	3	76	360	00				
West Lorne.....	West Lorne.....	587	72	7,014	48	49	54	795	19	17	68	29	18	200	00				
Westmeath.....	Renfrew.....	1,084	45	7,078	25	56	66	2,982	67	18	81	25	62	380	00	24	00	40	00
Westport.....	York.....	1,036	88	11,533	75	82	84	1,533	75	82	84	25	62	380	00	24	00	40	00
Whitby.....	Leeds.....	4,016	65	10,523	52	85	92	12,991	58	29	60	20	52	1,300	00	120	00	240	00
Whitby.....	Ontario.....	342	86	1,478	00	11	43	1,991	58	3	79	112	00	100	00			140	00
Whitvale.....	do.....	3,366	82	22,404	97	174	35	7,936	25	57	86	7	98	960	00				
Whitvale.....	Bruce.....	245	56																

État indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—Fin.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste.	Commission allouée aux directeurs de poste.	Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		\$ c.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Woodlee	Essex	168 18	200	3,904 54	26 80	660 05	10 02	15 43	83 00	..	..
Woodstock	Oxford	14,872 31	5,642	49,672 35	422 89	66,585 22	141 96	63 20	3,600 00	160 00	500 00
Woodville	Victoria	1,216 99	899	10,528 35	73 73	2,422 21	26 96	11 42	380 00	..	40 00
Wooler	Northumberland	800 55	341	4,621 67	31 71	297 44	11 63	..	200 00	..	..
Wroxeter	Huron	1,021 44	735	9,267 58	70 54	5,358 42	23 99	13 97	360 00	18 00	40 00
Wyoming	Lambton	1,577 97	1,279	10,399 52	83 41	3,369 44	27 83	22 11	490 00	..	60 00
Yarker	Addington	543 50	304	2,569 93	19 42	1,637 50	6 49	5 99	220 00	..	..
*Yearely's	Muskoka et P. Sound	64 74	3	135 70	1 01	136 17	0 59	..	20 00	6 00	..
York	Haldimand	341 91	229	3,930 49	26 32	1,144 80	10 15	..	136 00	..	..
York St. (Toronto)	York	..	2,406	23,321 86	251 56	163 93	58 31	15 39	750 00	..	..
Yorkville	do	9,676 28	2,413	27,869 82	283 33	15,937 93	75 64	130 92	1,300 00	..	220 00
Zurich	Huron	784 51	504	9,843 84	72 06	1,932 54	25 29	10 35	300 00	..	..
Bur. des lettres de rebut	..	199 79	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Bureaux de poste non-comptables	..	248,121 23	..	..	..	..	..	..	101,727 79	2,486 49	120 00
Total	..	1,893,331 78	606,657	6,531,930 03	52,672 85	6,694,443 46	15,146 59	10,195 18	392,844 93	21,340 23	23,314 95

* Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste, émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Abercorn.....	Brome	339	50	94	1,282	56	9	32	324	05	3	36	116	00				
Acton Vale.....	Bagot	1,019	17	133	2,503	25	21	43	5,592	25	12	98	420	00	150	00	60	00
Agnes.....	Beauce	520	83	483	6,556	22	52	42	1,784	05	17	98	21	63	200	00	6	00
Arthabaska.....	Arthabaska	1,539	10	521	8,226	55	68	83	4,089	17	25	21	0	30	480	00	40	00
Aylmer, Est.....	Ottawa	1,425	24	767	10,455	48	77	21	3,350	32	29	12	44	28	480	00		
Bagotville.....	Chicotimi	274	40	216	4,711	18	31	12	688	19	12	13	96	00	10	00		
Beauharnois.....	Beauharnois	1,211	30	604	7,595	27	52	61	7,078	92	20	62	9	05	380	00	28	00
Bécancour.....	Nicolet	391	37	37	957	74	8	33	888	37	2	81	0	08	180	00	90	00
Bedford.....	Missisquoi	1,306	42	505	4,837	32	47	85	4,478	03	14	17	77	55	440	00		
Beebe P. laim.....	Stanstead	227	32	97	1,654	27	13	32	1,674	45	4	50			90	00		
Berthier (en haut).....	Berthier	1,414	95	729	11,010	72	87	39	4,020	08	31	80	56	39	470	00	100	00
Black Cape.....	Bonaventure	242	45	238	4,231	98	28	25	930	84	12	36	129	00	2	00		
Bolton Centre.....	Brome	216	50	75	1,010	27	7	22	346	82	3	02	220	00	30	00		
Bryson.....	Pontiac	571	61	328	6,558	27	37	56	3,286	36	34	49	780	00	2	00		
Buckingham.....	Ottawa	2,515	56	890	12,981	88	100	60	5,019	77	14	54	35	91	200	00	72	00
Cacouna.....	Témiscouata	788	38	92	1,711	69	14	83	3,135	17	5	21	0	58	360	00		
Cantley.....	Ottawa	123	53	51	1,090	12	8	01	51	16	2	77	56	00	10	00		
Capelton.....	Sherbrooke	459	83	381	3,191	54	38	41	1,266	10	9	56	240	00				
Cap Santé.....	Portneuf	307	71	122	4,283	04	25	47	875	27	10	75	9	07				
Chambly, Canton.....	Chambly	722	58	393	12,471	45	76	99	1,722	93	33	27	22	69	232	00		
Chapeau.....	Pontiac	383	29	213	3,128	14	20	12	920	85	7	95	132	00				
Chelsea.....	Ottawa	385	51	261	2,864	20	25	14	472	05	6	24	130	00	10	00		
Chicoutimi.....	Chicoutimi	1,624	69	284	6,513	70	46	47	5,949	37	22	11	0	80	578	00	32	00
Clarenceville.....	Missisquoi	597	25	359	4,624	33	35	05	1,974	73	17	03	240	00	16	00	80	00
Coaticook.....	Stanstead	2,931	16	1,713	13,539	63	135	23	8,082	64	42	02	39	98	980	00	100	00
Compton.....	Compton	876	55	250	2,555	20	25	39	3,153	85	9	10	336	00	52	00	40	00
Cookshire.....	do	1,548	22	710	7,612	67	64	10	3,375	80	92	24	22	98	490	00	84	00
Coteau Landing.....	Soulanges	665	54	579	14,701	34	94	51	1,861	37	37	78	210	00	32	00		
Covansville.....	Missisquoi	2,004	80	887	10,101	42	85	86	4,212	43	26	67	650	00				

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Québec—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Danville	Richmond	2,401	10	998	10,585	99	96	02	5,667	82	33	74	660	00	100	00	100	00		
Deschambault	Portneuf	483	73	61	1,708	53	15	40	1,567	26	5	77	160	00	36	00	70	00		
Drummondville, Est.	Drummond	1,488	61	339	3,779	48	33	11	3,266	49	11	80	400	00	510	00	40	00		
Dunham	Missisquoi	554	31	516	8,796	38	62	48	1,724	30	23	57	200	00	7	44	16	00		
East-Angus	Compton	517	18	56	911	16	8	00	2,330	50	2	56	200	00	1	08	200	00		
East-Farnham	Brome	247	19	133	863	41	9	00	928	29	2	56	108	00						
Eastman	do	562	78	192	2,824	47	22	31	470	31	7	31	196	00	0	28	380	00		
Ethemin	Lévis	980	61	301	4,882	03	34	91	1,339	41	13	15	600	00	12	00	40	00		
Farnham	Missisquoi	2,207	10	1,329	18,028	40	165	96	6,216	60	54	76	680	00	24	00	100	00		
Franklin-Centre	Huntingdon	301	12	134	1,778	94	19	77	917	31	4	94	112	00						
Freighsburg	Gaspe	897	69	455	4,122	48	35	74	1,376	61	11	24	268	00	16	00	40	00		
Gaspe, Bassin de	Gaspe	601	85	745	17,872	35	139	86	3,547	09	47	53	380	00	32	06	40	00		
Grenville	Argenteuil	921	13	418	18,747	67	108	38	6,659	07	33	87	620	00	36	00	80	00		
Grindstone Island	Gaspe	155	74	224	6,158	38	37	66	2,252	32	48	16	340	00	11	91	40	00		
Hadley	Stanstead	450	26	163	2,023	71	16	31	1,197	52	15	90	76	00	1	40	230	00		
Hébertville	Chicoutimi	650	77	69	2,376	66	14	37	2,941	41	10	50	178	67	3	33	312	00		
Hemmingford	Huntingdon	830	82	110	2,846	38	18	30	1,919	67	8	38	152	00						
Henryville	Huntingdon	372	63	106	3,020	07	27	61	784	70	7	91	672	00	23	14	100	00		
Hochelega	Hochelega	2,104	68	744	8,963	60	94	35	1,984	05	24	02	260	00	63	46	1,500	00		
Howick	Châteauguay	664	98	105	1,378	94	11	15	701	33	3	67	280	00						
Hull	Ottawa	3,596	51	1,411	16,539	58	130	36	9,633	69	46	02	64	00	64	00	100	00		
Huntingdon	Huntingdon	2,372	14	695	9,375	34	75	07	3,847	54	33	38	700	00	700	00	40	00		
*Iberville	Iberville	1,074	87	494	5,173	79	43	93	3,645	22	16	27	340	00	0	17	340	00		
Iversness	Mégantic	854	54	1,062	6,668	74	47	62	3,767	34	19	68	300	00	160	00	40	00		
Joliette	Joliette	2,572	24	86	2,298	72	16	80	4,006	32	7	97	238	00	84	00				
Kamouraska	Kamouraska	528	61	196	3,244	17	25	10	554	07	8	78	110	00						
Kingsbury	Richmond	276	11	196	3,455	37	24	95	504	79	9	45	230	00	6	08	100	00		
Kingsy Falls	Drummond	484	06	184	1,000	45	8	71	843	30	4	48	17	31	120	00	40	00		
Kinnear's Mills	Mégantic	318	16	44	12,452	50	99	21	4,991	25	34	91	400	00	40	03	520	00		
Knowlton	Brome	1,688	78	920	7,332	78	71	61	2,542	08	19	82	420	00	24	00	60	00		
Lachine	Jacques-Cartier	878	11	401	7,332	78	75	98	6,729	16	27	32	600	00	120	00	100	00		
Lachute	Argenteuil	1,988	04	768	7,606	32	52	98	4,930	46	20	04	320	00	18	00	40	00		
Lacolle	Saint-Jean	844	99	381	7,606	32	52	98	1,197	37	2	92	95	00						
Lac Témiscamingue	Pontiac	551	27	48	1,151	76	8	44	1,197	37	2	92	30	00						
Lambton	Beauce	517	61	19	1,873	67	29	14	1,802	07	12	51	220	00						
Laprairie	Laprairie	483	66	175	3,914	87	89	14	1,802	07	12	51	220	00						

L'Assomption.	do	Lévis	Launzon.	Leeds	Lennoxville.	L'Épiphanie.	Les Éboulements.	Lévis.	Rimouski	Chambly	Lotbinière.	Maskinongé.	Magog.	Massonville.	Massawippi.	*Macane.	Montagny	Montréal	Murray Bay	Napierville.	New-Carlisle.	Nicolet.	North-Hatley	North-Wakefield	Notre-Dame de la Sa-	Notre-Dame de Lévis.	Notre-Dame de Stan-	Notre-Dame de Stan-	Ontario, rue (Montréal)	Ormsdown.	Paspébiac.	Percé.	Pierreville.	Pointe à Pie.	Pointe Saint-Charles	Pont de Maskinongé.	Portage du Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont de Maskinongé.	Fort	Québec	Quyon	Richmond-Est.	Rigaud	Rimouski	Rivière du Loup (en bus)	Rivière du Loup, Stat'n	Robinson	Rock Island	Roxton Falls.	L'Assomption.	do	Lévis	Missisquoi	Hochelaga.	Châteauguay.	Bonaventure.	Gaspé	Yamaska.	Charlevoix.	Jacques-Cartier	Pont
---------------	----	-------	----------	-------	--------------	--------------	------------------	--------	----------	---------	-------------	-------------	--------	--------------	-------------	----------	----------	----------	------------	--------------	---------------	----------	--------------	-----------------	----------------------	----------------------	---------------------	---------------------	-------------------------	-----------	------------	--------	--------------	---------------	----------------------	---------------------	-----------------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	---------------------	------	--------	-------	---------------	--------	----------	--------------------------	-------------------------	----------	-------------	---------------	---------------	----	-------	------------	------------	--------------	--------------	-------	----------	-------------	-----------------	------

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Québec—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs pour service de mandats-poste.		Commission allouée aux directeurs pour service de lettres de poste.		Appointements.		Allocation pour loyer, combustibles et éclairage.		
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
Site-Agathe des Monts.	Terrebonne	508	28	2,349	55	15	96	5	95	776	87	5	95	2	86	150	00	30	00
Saint-André Avellan.	Ottawa.	507	98	8,287	31	50	03	21	06	1,290	31	21	06	20	69	192	00	36	00
Saint-André, Est.	Argenteuil.	1,077	57	7,440	26	58	09	20	69	4,010	87	20	69	53	84	360	00	16	00
Ste-Anne-de-Beaupré.	Montmorency.	346	24	1,051	51	8	16	3	29	4,400	46	3	29	1	85	170	00	20	00
Ste-Anne-de-la-Pérade.	Champlain.	872	52	2,386	22	19	83	19	83	2,329	61	7	15	1	85	320	00	20	00
St-Amand.	Champlain.	872	52	2,386	22	19	83	19	83	2,329	61	7	15	1	85	320	00	20	00
*Saint-Augustin.	Kamouraska.	1,048	33	2,164	73	20	12	20	12	1,807	45	6	24	360	00	360	00	10	00
Saint-Barthélemy.	Portneuf.	708	29	4,016	70	27	59	3	13	2,631	63	10	51	52	00	264	00	24	00
Saint-Casimir.	Portneuf.	895	16	3,167	37	23	66	23	66	565	87	10	51	32	69	300	00	24	00
Sainte-Catherine, rue.	Hochelaga	902	93	55,544	83	665	25	55	77	5,522	67	141	33	45	83	600	00	40	00
Centre (Montréal).	do	902	93	4,634	99	55	77	11	69	626	43	11	69	3	84	240	00	40	00
Ouest (Montréal).	Ronville.	902	93	3,901	81	30	69	30	69	4,606	00	17	17	1	22	360	00	40	00
Saint-Charles, rivière.	Saint-Hyacinthe.	551	17	1,525	40	11	84	11	84	452	30	4	11	4	60	200	00	200	00
Richelieu.	Châteauguay.	534	48	6,129	23	42	89	42	89	2,173	60	17	55	33	18	212	00	212	00
Saint-Chrysostôme.	Lotbinière.	306	62	3,353	50	25	13	25	13	3,098	93	14	37	8	56	160	00	160	00
Sainte-Croix.	Hochelaga.	8,417	96	7,171	28	33	54	33	54	1,275	14	8	56	17	75	740	00	740	00
Sainte-Cunégonde.	Berthier.	453	84	3,709	64	50	70	50	70	803	65	19	80	17	75	158	00	158	00
Saint-Cuthbert.	Yamaska.	544	86	9,932	26	8	12	8	12	374	97	3	03	276	00	160	00	10	00
St-David de Yamaska.	Deux-Montagnes.	716	63	6,831	72	45	92	45	92	3,743	96	21	08	140	00	276	00	12	00
Saint-Eustache.	Lobetie.	360	18	3,607	57	31	12	31	12	1,213	48	11	24	301	00	301	00	6	00
Saint-Ferdinand.	Mégantic.	824	44	50	00	0	50	0	50	10	00	0	12	372	00	372	00	16	00
Saint-Fiacre, Station.	Rumouci.	776	46	3,889	50	36	00	36	00	832	63	9	84	30	09	372	00	16	00
Saint-François, Beauce.	Beauce.	337	77	670	36	5	25	5	25	736	90	2	53	144	00	144	00	30	00
Sainte-Genève, Beauce.	Champlain.	470	12	2,587	14	19	64	19	64	1,439	91	9	00	200	00	200	00	30	00
Saint-Georges, Est.	Beauce.	587	76	1,470	27	10	66	10	66	1,188	51	4	04	3	46	256	00	4	00
Saint-Gertrude.	Nicolet.	259	05	2,714	14	18	68	18	68	5	00	6	80	96	00	96	00	15	00
Saint-Grégoire.	do	539	50	1,169	32	7	96	7	96	1,208	02	5	35	195	00	195	00	4	00
St-Henri de Montréal.	Hochelaga.	2,619	24	5,253	17	54	25	54	25	2,575	53	15	93	6	79	600	00	60	00
Saint-Hilarion.	Charlevoix.	167	84	1,322	89	8	12	8	12	581	70	3	77	44	00	44	00	64	98
Saint-Hyacinthe.	Saint-Hyacinthe.	7,188	53	19,828	42	189	09	189	09	16,878	35	63	97	2	09	1,766	66	224	00
Saint-Jean Baptiste de Montréal.	Hochelaga	3,671	94	5,387	10	49	84	49	84	404	12	13	65	622	00	622	00	80	00

*Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894. †Bureau non-comptable depuis le 1er avril 1894. ‡Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894. §Appointements. W. H. SMITHSON, comptable. W. H. SMITHSON, comptable. W. H. SMITHSON, comptable. W. H. SMITHSON, comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération; les recettes postales brutes; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commissaires pour service de mandats-poste.		Commissaires pour service de lettres de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Acadia Mines	Colchester	1,357	24	873	8,580	22	74	21	7,651	36	31	64	500	00	6	00	60	00		
Advocate Harbour	Cumberland	424	53	189	3,457	11	24	52	1,531	23	10	01	160	00	16	00				
Amherst	do	7,093	02	3,166	32,445	61	276	25	50,954	68	95	16	1,800	00	200	00				
Annapolis	Annapolis	2,442	03	1,123	13,165	32	104	97	9,934	10	38	36	720	00	300	00				
Antigonish	Antigonish	3,042	63	1,549	17,951	97	151	23	50,148	75	97	76	840	00	300	00				
Arichat	Richmond	878	91	1,439	34,319	31	215	71	18,369	98	112	38	360	00	30	00				
Ashton	Cumberland	184	73	108	1,305	05	8	96	260	50	3	28	68	00						
Aylesford	do	351	80	243	2,777	44	22	48	1,193	30	8	17	132	00						
Baddeck	do	736	86	673	7,811	67	64	86	5,087	78	25	95	5	85						
Bailey's Brook	Victoria	1,231	21	750	16,870	15	110	65	12,188	28	44	95	21	43						
Barrington	do	117	02	12	11,589	08	3	12	178	51	1	55	50	00						
Bashe	Shelburne	597	39	708	84	16	84	16	11,759	99	46	17	260	00	4	00				
Bayfield	Colchester	419	50	221	2,595	24	22	86	2,813	06	8	01	50	00						
Bayville	Antigonish	147	90	89	852	67	6	89	1,103	26	8	05	160	00						
Beaver River (côté ouest)	Digby	987	47	803	11,907	08	84	51	4,599	48	33	73	50	00						
Bill Town	King	1,145	56	832	11,907	08	84	51	10,007	14	39	51	29	88						
Boylston	do	502	86	75	1,091	32	9	7	248	70	3	23	80	00						
Bridgport	Guysboro'	207	22	140	2,675	36	23	26	1,849	16	10	06	160	00						
Bridgetown	Cap-Breton	297	53	408	6,721	10	48	63	453	58	17	23	100	00						
* Bridgeville	Annapolis	1,861	00	1,524	18,061	54	150	39	17,741	25	56	95	150	00						
Brooklynn	Pictou	482	49	169	2,280	30	18	09	134	20	16	20	24	00						
Brooklynn, Queen's	Lunenburg	2,481	09	1,984	24,041	80	196	79	22,825	21	101	08	820	00						
Caledonia Corner	Queen	145	16	165	3,414	80	24	00	585	27	9	53	140	00						
Canning	do	384	50	620	11,896	86	83	45	3,579	81	35	22	72	00						
Casco	King	1,014	48	706	8,017	84	68	09	5,460	30	26	58	60	00						
Chesley's Corner	Guysboro'	1,257	52	706	36,872	83	281	03	8,001	55	102	63	376	00						
Chester	Lunenburg	273	47	163	2,759	86	18	61	1,476	53	10	60	452	00						
Cheticamp Chapel	do	700	52	382	8,156	92	60	42	4,921	69	25	44	88	00						
	Inverness	33	00	214	10,407	35	60	86	1,285	80	26	76	260	00						

Cheverie	Hants	260	76	179	2,395	49	20	66	1,557	91	9	02	36	00						
Christmas Island	Cap-Breton	107	36	56	1,116	31	7	02	643	36	3	44	36	00						
Clarence	Annapolis	32	78	174	4,183	81	27	40	680	90	10	67	30	00						
Clarke's Harbour	Shelburne	303	26	456	9,421	25	61	88	1,430	75	24	89	100	00						
Clementsport	Annapolis	164	50	152	1,577	90	13	12	2,264	16	8	04	128	00						
Clevedon	Richmond	177	00	138	625	18	4	80	467	34	2	01	80	00						
Clyde River	Shelburne	1,065	27	1,077	34,007	14	233	39	2,641	65	9	36	80	00						
Cross Roads (C. H.)	Cap-Breton	532	04	209	12,461	00	65	71	2,917	94	87	58	350	00						
Dartmouth	Halifax	2,275	62	829	10,216	40	85	81	6,807	81	35	45	224	00						
DeCourse	Richmond	312	14	137	4,558	88	26	70	6,974	89	56	10	650	00						
Dodge's Cove	Shelburne	108	01	158	16,881	81	136	00	13,718	83	23	27	140	00						
East Southampton	do	85	63	40	2,227	86	16	54	659	02	7	04	26	00						
Economy	Colchester	387	31	205	2,685	26	20	77	66	50	1	83	24	00						
English Town	Victoria	255	82	102	1,573	36	11	41	2,600	35	9	75	200	00						
Eureka	Pictou	561	61	264	3,847	13	29	12	3,607	66	8	97	245	00						
Five Islands	Colchester	216	76	260	5,003	39	35	59	342	83	9	84	200	00						
Folly Village	do	115	43	99	1,333	70	11	80	2,527	51	16	80	120	00						
Freeport	do	232	42	158	4,102	48	26	61	1,072	44	11	72	80	00						
Frislington	Inverness	123	18	94	1,342	79	9	17	2,373	88	5	67	92	00						
Gabarouze	Cap-Breton	127	38	199	4,955	53	30	19	1,647	96	13	82	60	00						
Grand Etang	Inverness	384	78	186	3,596	02	25	42	1,466	37	10	66	36	00						
Grand Pré	King's	127	02	79	2,180	80	12	80	1,360	25	1	86	130	00						
Granville Centre	Annapolis	709	70	578	6,305	18	48	30	3,165	88	19	40	36	00						
Granville Ferry	do	770	08	390	6,302	45	43	54	3,165	88	19	40	240	00						
Great Village	Colchester	1,026	61	779	11,386	46	80	32	4,859	21	17	60	320	00						
Guysboro'	Guysboro'	63,532	61	12,201	173,108	05	1,646	32	12,847	07	37	96	460	00						
Halifax	Halifax	1,065	18	1,027	14,842	61	117	12	4,908	02	41	50	390	00						
Hantsport	Hants	244	36	369	6,786	27	46	19	4,590	49	25	90	116	00						
Harbour au Bouche	Antigonish	522	37	185	2,825	54	22	46	3,007	68	10	26	260	00						
Hebron	Yarmouth	645	68	316	3,787	13	29	76	3,119	87	0	48	236	00						
Hopewell	Pictou	405	92	135	1,332	87	10	82	1,616	75	3	75	164	00						
Hubbard's Cove	Halifax	95	35	50	641	51	210	44	1,616	75	13	85	164	00						
Iona	Victoria	351	50	299	8,543	69	56	38	1,197	95	22	36	54	00						
Isaac's Harbour	Guysboro'	288	65	264	3,570	29	26	10	1,133	65	11	39	115	00						
Kentecook	Hants	3,246	55	1,876	24,317	98	204	91	21,765	48	76	23	84	00						
Kingville	do	210	66	177	2,598	72	19	15	706	30	7	42	70	00						
Kingston	do	785	65	695	11,182	47	81	77	5,713	00	34	81	320	00						
Kingston Station	do	614	13	516	8,287	87	61	56	4,730	72	22	74	260	00						
Lawrencetown	Annapolis	70	30	11	2,220	31	1	48	238	26	0	93	30	00						
Lingan	Cap-Breton	229	47	179	4,727	64	29	38	1,936	32	15	21	100	00						
Little Bras d'Or	do	909	82	1,076	20,406	31	138	31	3,182	49	53	30	290	00						
Little Glace Bay	do	1,869	96	1,067	20,611	17	168	29	13,593	69	69	62	660	00						
Liverpool	Queen	349	12	162	3,823	51	21	80	3,761	44	15	93	100	00						
Locheber	Antigonish	734	16	1,165	15,148	18	111	87	6,769	30	4	00	340	00						
Locheber	Shelburne	399	16	165	15,148	18	111	87	6,769	30	4	00	340	00						
Louisburg	Cap-Breton	308	53	372	8,532	49	52	41	3,165	62	23	60	112	00						
Lower Argyle	Yarmouth	215	59	59	1,077	30	8	34	2,141	23	5	40	108	00						

* Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894. + Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—Suite.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats dans le poste émis.	Total des mandats, poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats, poste payés.	Commission allouée aux directeurs de mandats poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service généraux.	Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Lower L'Ardoise.	Richmond.	122 54	191	4,494 43	28 37	3,496 75	13 85	56 00	56 00	2 00	...
Lower Stewiacke.	Colchester.	809 54	373	5,528 38	42 06	4,947 74	20 32	312 00	312 00	50 00	100 00
Lunenburg.	Lunenburg.	2,270 18	1,716	23,627 04	192 05	10,067 04	60 97	682 00	682 00	36 00	...
McGray.	Shelburne.	87 15	132	1,756 36	13 90	1,423 06	7 56	36 00	36 00	200 00	...
Maheu.	Inverness.	487 23	576	9,518 00	62 50	6,142 18	30 09	280 00	280 00	80 00	...
Maccan.	Cumberland.	549 94	292	4,144 18	35 50	1,226 33	11 39	160 00	160 00	10 00	40 00
Malone Bay.	Lunenburg.	936 70	847	16,216 46	107 85	2,483 39	44 19	336 00	336 00	6 00	...
Malne-a-dieu.	Cap-Breton.	153 64	186	3,388 55	22 79	2,324 60	9 85	54 00	54 00	50 00	40 00
Maitleland Hauts.	Hants.	841 47	876	11,926 97	88 54	7,325 86	41 27	380 00	380 00	56 00	...
Margaree Harbour.	Inverness.	337 50	157	6,350 92	37 80	6,488 65	23 77	116 00	116 00	25 00	...
Margaretsville.	Annapolis.	274 64	174	2,573 20	17 33	624 68	6 92	110 00	110 00	76 00	...
Menaguan.	Digby.	255 42	171	2,573 20	18 33	2,612 94	28 17	76 00	76 00	2 00	...
Middle Musquodoboit.	Digby.	191 33	420	9,849 48	62 25	4,211 52	20 55	220 00	220 00	2 00	...
Middle Stewiacke.	Halifax.	504 72	242	3,810 79	49 76	4,211 52	20 55	50 00	50 00	2 00	...
Middleton.	Colchester.	106 49	45	923 64	6 78	922 83	3 98	480 00	480 00	280 00	60 00
Mill Village.	Annapolis.	1,580 67	1,177	15,440 24	118 31	1,243 59	8 40	154 00	154 00	32 00	...
Millon.	Queen	265 99	207	2,792 07	19 46	1,878 71	21 24	200 00	200 00	100 00	200 00
New Glasgow.	do	6,351 28	3,354	37,359 47	322 98	32,980 63	128 92	1,630 00	1,630 00	160 00	20 00
Newport Landing.	Hants.	607 46	347	2,604 77	24 20	517 81	7 24	84 00	84 00	6 00	...
New Ross.	do	237 50	207	2,893 52	39 85	4,436 31	16 35	64 00	64 00	6 00	...
New Victoria.	Cap-Breton.	200 24	285	4,186 82	39 05	30 00	10 48	88 00	88 00	6 00	...
Noel.	Hants.	224 63	298	3,796 96	27 74	2,662 54	2 78	64 00	64 00	6 00	...
Northport.	Cumberland.	214 10	112	1,045 84	9 17	469 30	2 78	820 00	820 00	96 00	...
North Sydney.	Cap-Breton.	3,542 46	1,729	22,580 49	171 92	28,841 33	80 46	3 71	3 71	16 00	...
Old Barnes.	Colchester.	101 50	60	961 84	7 27	56 59	2 45	44 00	44 00	10 00	60 00
Oxford.	Cumberland.	1,381 60	1,240	14,350 03	107 79	7,266 61	40 39	480 00	480 00	100 00	100 00
Parshoro.	do	2,234 33	2,013	26,178 53	189 98	11,376 08	71 30	650 00	650 00	100 00	200 00
Pictou.	Pictou.	5,592 66	2,541	20,687 45	244 83	41,421 64	104 76	1,420 00	1,420 00	100 00	200 00
Port-George.	Annapolis.	127 66	32	693 97	4 50	61 01	2 41	90 00	90 00	100 00	40 00
Port-Hashes.	Inverness.	555 84	295	3,019 71	20 45	4,372 15	14 65	320 00	320 00	100 00	40 00
Port-Hawkesbury.	do	798 36	479	6,189 23	45 36	12,615 81	21 69	420 00	420 00	95 00	...

Port-Howe.	do	923 60	541	7,367 33	51 73	12,720 76	30 60	420 00	420 00	8 00	40 00
Port-Howe.	Cumberland.	55 79	180	1,945 90	13 00	611 23	5 43	30 00	30 00	6 00	...
Port-la Tour.	Shelburne.	193 51	74	8,655 30	11 64	1,500 27	5 89	76 00	76 00	...	...
Port-Maitland.	Yarmouth.	469 70	474	8,964 37	63 12	3,627 40	28 25	140 00	140 00	24 00	2 00
Port-Medway.	Queen.	300 35	320	4,528 38	37 35	3,369 53	15 74	205 00	205 00	180 00	14 00
Port-Mulgrave.	Guyshoro.	264 06	336	6,134 21	40 41	3,051 07	12 30	180 00	180 00	12 00	40 00
Port-Williams.	King.	413 61	348	4,023 43	35 14	4,279 32	26 21	94 00	94 00	356 00	12 00
Publico Harbour.	Yarmouth.	194 30	351	7,343 31	50 42	6,601 32	39 30	48 00	48 00	12 00	40 00
Pugwash.	Cumberland.	1,013 22	1,074	12,066 45	93 03	1,136 36	7 00	300 00	300 00	12 00	40 00
River Bourgeois.	Richmond.	150 65	115	2,996 30	15 21	5,030 64	33 43	120 00	120 00	16 00	90 00
River John.	Pictou.	682 12	698	11,024 02	78 83	1,732 79	5 36	60 00	60 00	30 00	40 00
Round Hill.	Annapolis.	237 43	143	1,813 66	11 34	4,976 06	40 17	930 00	930 00	12 00	40 00
St. Andrews.	Antigonish.	138 51	126	1,370 68	86 57	1,915 28	9 12	410 00	410 00	280 00	40 00
St. Peter's.	Richmond.	697 49	580	13,379 44	19 20	10,518 38	46 34	310 00	310 00	250 00	40 00
Sandy Cove.	Digby.	176 99	161	2,605 89	228 30	5,200 97	32 73	44 00	44 00	12 00	...
Shelburne.	Shelburne.	1,208 46	1,759	34,054 31	111 11	7,785 87	1 79	142 00	142 00	8 00	...
Sherbrooke.	Guyshoro.	626 09	722	16,796 78	75 97	302 63	1 79	76 00	76 00	6 00	...
Shubnacady.	Hants.	852 67	523	10,271 40	5 54	905 11	47 71	340 00	340 00	18 33	...
South Bay.	Victoria.	118 17	55	715 08	119 22	914 32	2 73	58 00	58 00	2 00	...
South Farmington.	Annapolis.	373 10	728	18,792 42	8 06	530 65	4 60	840 00	840 00	565 00	80 00
Southernport.	Cumberland.	220 80	78	1,087 62	12 63	5,496 08	80 05	114 00	114 00	30 00	...
Springfield.	Annapolis.	186 87	101	1,697 47	257 32	11,664 21	43 12	88 00	88 00	12 00	...
Spring Hill Mines.	Cumberland.	2,730 16	2,541	30,054 13	384 80	88,927 01	142 43	2,350 00	2,350 00	14 00	...
Stellarton.	Pictou.	1,708 59	1,408	13,804 87	120 65	1,560 40	31 14	150 00	150 00	30 00	...
Strathlorne.	Inverness.	2,081 05	1,114	2,081 05	13 67	5,536 02	16 76	280 00	280 00	8 00	...
Sydney Mines.	Cap-Breton.	3,705 41	1,763	30,569 23	218 86	7,379 21	27 06	86 00	86 00	2 00	40 00
Sydney Mines.	do	502 61	358	5,079 77	38 48	1,433 68	19 28	324 00	324 00	16 00	...
Tatamagouche.	Colchester.	887 30	944	11,068 87	80 76	8,928 46	37 53	180 00	180 00	60 00	60 00
Thorburn.	Pictou.	297 63	142	2,492 13	17 77	320 97	3 35	298 00	298 00	10 00	10 00
Tidnish.	Cumberland.	1,116 80	8 41	1,116 80	18 49	402 63	3 55	180 00	180 00	10 00	60 00
Tracadie.	Antigonish.	178 13	185	2,806 99	384 80	88,927 01	142 43	2,350 00	2,350 00	14 00	...
Turo.	Yarmouth.	232 49	251	3,209 50	27 46	1,883 65	12 00	114 00	114 00	30 00	...
Upper Musquodoboit.	Halifax.	300 53	446	11,746 89	73 13	1,560 40	31 14	150 00	150 00	24 00	...
Upper Stewiacke.	Colchester.	273 44	216	3,115 12	24 06	5,536 02	16 76	280 00	280 00	8 00	...
Wallace.	Cumberland.	881 42	505	6,430 03	50 08	7,379 21	27 06	86 00	86 00	2 00	40 00
Wallow.	Hants.	1,707 39	110	1,707 39	12 26	1,853 72	23 97	324 00	324 00	16 00	...
Waterville.	King's.	924 77	401	8,438 78	60 51	2,978 41	9 70	180 00	180 00	10 00	60 00
West Bay.	Inverness.	502 97	209	2,695 76	56 82	1,024 89	25 78	298 00	298 00	10 00	60 00
Westport.	Digby.	437 59	444	9,917 04	65 35	2,560 63	25 78	470 00	470 00	16 00	60 00
Westport, Sheet Har.	Halifax.	534 58	487	9,917 04	28 45	5,856 18	19 58	220 00	220 00	16 00	60 00
Westville.	Pictou.	1,520 59	1,768	24,425 62	187 02	3,339 55	13 69	220 00	220 00	56 00	...
Weymouth.	Digby.	434 30	275	8,425 24	28 45	5,900 65	24 01	420 00	420 00	10 00	60 00
Weymouth Bridge.	do	1,101 90	482	7,925 16	60 50	5,900 65	24 01	265 00	265 00	16 00	60 00
Whyocomaugh.	Inverness.	580 91	305	7,557 96	47 29	1,624 15	3 23	61 89	61 89	10 00	...
Whitort.	Annapolis.	121 71	85	7,557 96	4 44	1,624 15	3 23	61 89	61 89	10 00	...
Windsor.	Hants.	5,707 68	2,252	26,206 14	239 64	32,075 87	85 25	1,430 00	1,430 00	10 00	...
Wine Harbour.	Guyshoro.	154 61	44	1,344 99	8 57	349 00	3 46	64 00	64 00	10 00	...

† Bureau comptable depuis le 1er octobre 1893.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		\$ c.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Wolfville	King	3,134 57	1,911	23,664 65	197 30	23,884 03	68 50	9 30	960 00	48 00	140 00
Yarmouth	Yarmouth	9,235 06	2,826	36,109 39	291 52	57,122 77	125 73	.....	2,240 00	400 00	.....
Bureaux de poste non comptables		65,120 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,206 25	1,733 19	.....
Total		274,474 55	109,091	1,607,451 57	12,426 25	1,592,229 80	4,526 91	431 37	79,799 79	7,803 94	2,540 00

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

État indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.		Allocations pour l'expédition en passe.		Allocations pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Albert	Albert	465	83	666	9,038	78	65	47	3,333	33	26	17	238	00	50	00				
Alma	do	299	42	327	4,682	73	33	51	2,322	59	12	49	108	00	10	00				
Anagance	King	126	45	210	3,098	23	22	09	2,116	83	8	88	50	00	30	00				
Andover	Victoria	666	75	611	8,364	01	56	46	1,891	53	22	18	260	00	68	00				
Apoahqui	King	321	44	153	1,988	49	15	18	1,981	11	7	14	120	00	4	00				
* Armstrong's Brook	Restigouche	357	72	300	3,768	42	25	13	620	65	10	00	105	00	28	00				
Baie Verte	Westmoreland	1,948	23	989	6,519	33	51	13	1,895	60	18	63	156	00	170	00				
Bathurst	Gloucester	576	70	547	14,321	07	107	06	10,417	45	43	70	730	00	10	00				
Bathurst, Village	do	271	73	324	8,023	59	58	19	1,483	83	21	60	240	00	10	00				
Bayfield	Westmoreland	353	94	175	9,103	80	61	26	735	25	22	88	84	00	100	00				
Blackville	Northumberland	468	80	252	3,735	03	23	56	468	97	9	68	100	00	44	00				
Bristol	King	760	12	488	3,740	90	28	69	1,218	50	10	73	168	00	36	00				
Bouctouche	Kent	412	29	386	9,052	68	61	40	3,044	94	26	64	328	00	12	00				
Burtonn Ridg	King	2,704	90	2,395	7,223	80	50	67	2,323	59	20	02	157	00	100	00				
Campbellton	Restigouche	122	48	300	23,603	09	170	02	6,977	87	60	87	700	00	100	00				
Campo Bello	Charlotte	532	58	555	7,937	93	47	57	1,745	36	20	10	40	00	8	00				
Canterbury, Station	York	525	39	635	5,302	23	39	93	1,147	06	14	72	212	00	20	00				
Caracquet	Gloucester	1,312	40	501	16,305	94	106	48	3,010	10	41	81	180	00	500	00				
Carleton	Saint-Jean	775	78	452	6,877	39	62	47	4,891	41	24	49	500	00	14	00				
Centreville	Carleton	4,389	98	2,076	9,690	36	69	52	1,592	86	25	31	280	00	250	00				
Chatham	Northumberland	288	00	304	28,207	05	216	02	12,488	91	80	30	1,308	00	12	00				
Chipman	Queen	124	02	96	5,114	10	37	63	1,539	72	14	90	108	00	34	00				
Clifton	King	270	67	129	1,720	50	11	87	301	32	4	61	40	00	16	00				
Cocagne	Kent	1,159	28	883	1,761	34	13	26	1,313	07	5	94	100	00	40	00				
Dalhousie	Restigouche	308	41	181	17,329	09	119	66	5,139	34	46	35	450	00	40	00				
Delbec	Carleton	1,700	83	1,250	2,502	81	19	17	631	90	6	72	112	00	20	00				
Dorchester	Westmoreland	794	46	355	12,395	92	100	10	11,886	23	38	36	620	00	16	00				
Edmundston	Victoria				4,396	06	32	30	2,493	06	11	65	357	50	64	00				

* Bureau non comptable, du 1er avril 1894.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste payés.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payé.	Commission allouée aux directeurs de poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse départ.	Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		\$ c.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Alberton	Prince.	1,116 97	524	9,717 41	75 33	6,561 45	37 21	0 67	380 00	10 00	40 00
Belfast.	Queen.	249 61	108	1,620 87	12 38	216 15	4 25		100 00	40 00	
Charlottetown.	do	14,353 21	3,121	59,457 05	517 42	84,021 40					
Georgetown.	King.	874 35	393	9,104 41	65 04	5,522 49	29 46	0 27	350 69	47 39	37 90
Tête de la baie Saint-Pierre.	do	343 98	68	1,376 26	9 61	747 06	5 20		140 00	30 00	
Kensington.	Prince.	585 37	194	4,603 02	33 15	1,832 18	14 20	0 31	240 00	60 00	
Montague Bridge.	King.	929 43	1,010	23,018 71	154 33	7,818 91	68 60	6 54	340 00	100 00	
Mount Stewart.	Queen.	407 59	192	2,953 73	19 79	2,221 86	7 50		156 00	4 00	
Murray Harbour, Sud.	King.	319 52	475	6,098 18	45 87	2,912 57	20 80		110 00	4 00	
Souris, Est.	do	1,288 03	512	7,643 95	59 80	9,392 07	35 10		460 00	90 00	60 00
Stanley Bridge.	Queen.	303 88	197	2,942 48	21 96	1,363 29	8 75	0 38	80 00		
Summerside.	Prince.	4,164 71	1,106	17,430 18	143 03	23,629 23	71 21		1,120 00	80 00	
Victoria.	do	663 75	265	4,807 64	35 13	1,809 48	14 01	0 49	280 00	12 00	
Bureaux de poste non comptables.	Queen.	240 47	265	5,452 18	36 09	3,358 77	17 56	0 04	100 00		
Total.		39,196 88	8,431	156,285 07	1,228 93	149,406 91	333 85	8 70	6,864 72	1,006 39	137 90

* Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

Rapport du Directeur général des Postes.

PROVINCE DU MANITOBA.

État indiquant les bureaux comptables en opération; les recettes postales brutes; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste émis.		Commission allouée au directeur de poste de la caisse d'épargne.	Commission allouée aux directeurs de poste.	Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.			\$	c.	\$	c.	\$	c.
Alexander	Selkirk	960	01	790	14,198	92	96	23	2,633	08	37	38	400	00	8	00	75	00
Arden, Station	Marquette	647	75	550	7,172	25	52	21	3,254	04	21	68	250	00	10	00	100	00
Belmont	Selkirk	704	63	288	4,383	95	31	41	1,593	94	13	28	240	00	10	00	100	00
Beulah	Marquette	374	18	288	7,903	85	49	03	2,779	03	21	98	174	00	128	00	100	00
Binscarth	do	516	04	398	8,205	62	51	08	2,993	06	23	88	212	00	128	00	100	00
Birtle	do	1,235	29	701	10,130	03	78	34	5,910	80	30	62	3	04	590	00	42	00
Boissevain	Selkirk	2,440	57	1,192	19,619	50	138	66	7,982	62	51	95	7	00	700	00	60	00
Brandon	do	12,585	51	3,756	49,020	32	414	48	61,789	57	149	77	22	45	3,248	33	150	00
Carberry	Marquette	2,807	09	1,211	15,707	85	115	45	5,010	22	40	12	5	50	840	00	60	00
Carman	Selkirk	1,888	30	1,602	31,793	28	214	98	7,369	54	82	82	7	72	520	00	35	00
Carman	do	719	79	210	3,531	60	24	64	1,369	33	9	83	300	00	30	00	100	00
Deloraine	do	1,926	22	1,022	15,989	29	117	70	9,081	37	42	42	660	00	40	00	150	00
Donnison City	Provancher	1,488	25	692	10,468	42	73	25	2,240	91	27	32	180	00	80	00	100	00
Elkhorn	Selkirk	1,449	60	706	10,219	21	75	40	7,535	08	35	29	6	15	473	33	100	00
Emerson	Provancher	1,293	46	963	13,601	44	110	00	5,211	77	37	76	4	81	450	00	60	00
Fox-Warren	Marquette	224	30	153	1,656	57	11	32	954	67	5	12	96	00	96	00	75	00
Gladstone	do	1,100	88	665	11,004	74	77	46	6,101	35	30	14	2	33	424	00	14	00
Glenboro	do	1,144	14	421	6,061	03	48	35	2,837	26	16	50	400	00	20	00	100	00
Gretna	do	1,697	18	573	7,723	09	71	25	2,172	84	19	65	520	00	20	00	100	00
Griswold	Selkirk	1,131	54	379	6,872	75	52	09	3,553	10	19	45	466	66	110	00	100	00
Hartney	do	1,565	68	685	11,908	65	42	25	5,524	13	33	85	520	00	16	00	100	00
Holland	do	1,064	17	312	5,574	77	42	25	2,785	20	17	31	350	00	350	00	75	00
July	Marquette	267	39	33	636	54	5	50	297	01	1	67	110	00	110	00	75	00
Killarney	Provancher	1,935	62	1,347	19,262	68	133	72	5,376	12	49	56	3	42	440	00	30	00
Lauder	do	380	27	122	1,983	98	13	47	1,255	57	6	85	150	00	150	00	75	00
McGregor, Station	Marquette	1,035	05	466	4,906	03	43	48	2,005	80	13	72	350	00	8	00	75	00
Manitou	Selkirk	1,992	69	1,984	38,421	22	266	13	11,028	49	101	53	580	00	72	00	125	00
Melita	do	1,639	37	781	11,324	94	81	19	9,201	42	32	62	652	00	40	00	150	00

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans le Manitoba—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste émis.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour le loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
*Millwood.	Marquette.	229	26	4,584	62	25	98	97	278	40	11	46	108	00	24	00	150	00
Minnedosa.	do	2,305	97	16,507	38	139	43	1,807	11,883	38	54	46	700	00	8	00	200	00
Morden.	Selkirk.	3,285	90	47,377	04	336	69	2,533	15,536	39	123	31	950	00	340	00	75	00
Morris.	Provencher.	879	86	10,450	14	76	99	625	3,277	84	27	18	340	00	352	00	75	00
Napinka.	Selkirk.	607	87	6,353	57	44	26	401	1,211	33	16	03	350	00	96	00	200	00
Neepawa.	Marquette.	2,939	42	20,956	73	157	70	1,453	10,657	17	58	02	332	00	8	00	150	00
Newdale.	do	502	23	5,906	83	36	85	307	1,342	56	14	38	150	00	16	00	150	00
Ninga.	Selkirk.	548	39	8,209	37	53	77	385	1,653	27	21	27	264	00	40	00	150	00
Notre-Dame de Lourdes	do	195	21	1,011	94	8	92	55	815	01	3	69	40	00	30	00	125	00
Oak Lake.	do	1,632	45	11,483	23	80	64	732	5,857	29	34	25	586	66	30	00	100	00
Pilot Mound.	do	1,654	38	7,024	89	61	61	578	10,415	55	5	84	500	00	30	00	100	00
†Pipestone.	do	506	02	1,819	15	13	01	117	1,174	44	5	30	80	00	6	65	400	00
†Fortage-la-Prairie.	Marquette.	7,994	76	46,359	19	369	72	3,063	29,711	38	126	98	2,200	00	6	65	400	00
†Rapid-City.	do	1,311	81	936	12,427	83	101	80	7,812	83	38	10	500	00	100	00	100	00
*Roundhwaite.	Selkirk.	365	61	2,850	10	19	07	201	7,227	49	7	29	160	00	40	00	75	00
Russell.	Marquette.	1,009	80	7,894	14	57	89	389	3,057	45	22	33	332	00	4	00	75	00
†Saint-Alphonse.	Selkirk.	152	84	217	15	2	36	12	156	92	0	93	50	00	4	00	75	00
Saint-Beniface.	Provencher.	805	58	4,591	47	42	82	345	2,054	84	12	58	380	00	4	00	75	00
Saint-Laurent.	Lisgar.	241	57	1,154	58	3	93	94	938	36	3	63	100	00	50	00	100	00
Selkirk.	do	1,060	21	17,413	13	129	75	1,059	5,313	15	45	88	482	66	6	00	75	00
Shoal Lake (Lac Pîad).	Marquette.	793	64	3,671	96	31	33	299	2,504	95	10	35	350	00	6	00	75	00
Sidney.	Selkirk.	488	50	346	87	2	46	34	55	85	0	87	144	00	16	00	150	00
Solsgrth.	Marquette.	317	75	768	00	5	87	59	1,595	66	2	81	140	00	6	00	150	00
Sours.	Selkirk.	2,522	13	1,329	22,000	78	168	76	8,346	18	59	41	740	00	36	00	75	00
Stonevall.	do	1,195	91	16,714	48	115	68	731	4,414	95	45	50	400	00	40	00	200	00
Striden.	Selkirk.	2,738	27	28,334	32	198	84	1,696	13,092	66	81	09	973	32	40	00	75	00
Wawanessa.	do	1,017	20	6,892	66	46	28	371	876	62	18	14	350	00	13,562	81	150	00
Winnipeg.	Lisgar.	91,815	01	206,817	46	1,965	99	15,546	478,602	05	1,840	80	40,091	77	1,959	82	4,300	00
Bureaux de poste non comptables.		31,563	18															
Total.		205,895	01	868,532	96	6,863	96	56,883	802,865	28	1,840	80	174	43	1,959	82	4,300	00

* Bureau de poste non comptable depuis le 1^{er} janvier 1894. † Comptable depuis le 1^{er} octobre 1893. ‡ Comptable depuis le 1^{er} janvier 1894. § Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

W. H. SMITHSON, comptable. WILLIAM WHITE, sous-directeur général des postes.

Rapport du Directeur général des Postes.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de mandats-poste.		Commission allouée aux directeurs de service de poste.		Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.			
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Balgownie.....	Assiniboia.....	370	27	1,886	86	15	54	1,415	34	6	99	160	00	12	00	75	00					
Beauf.....	Alberta.....	1,059	04	12,982	17	112	69	2,921	17	34	94	445	00	12	00	37	50					
Battleford.....	Saskatchewan.....	648	04	10,719	86	79	19	2,103	10	29	20	300	00	12	00							
* Broadview.....	Assiniboia.....	677	69	4,501	13	32	20	1,847	44	13	24	284	00	8	00							
Calgary.....	Alberta.....	10,893	04	54,666	80	502	27	45,782	49	159	55	2,655	00	300	00	400	00					
Camington-Manor.....	Assiniboia.....	686	86	4,611	65	44	48	1,818	74	14	82	865	00	60	00	293	41					
Edmonton.....	Alberta.....	3,410	16	22,984	07	187	81	21,088	09	80	56	7	77	400	00	4	00	75	00			
Estevan.....	Assiniboia.....	980	57	7,622	75	62	19	6,621	38	20	98	6	58	400	00	4	00	75	00			
Fort-Saskatchewan.....	Assiniboia.....	520	62	8,705	65	55	10	4,275	32	24	15	180	00	6	00							
Grenfell.....	Alberta.....	1,770	20	16,824	85	118	65	8,245	31	50	58	516	00	20	00	100	00					
Indian-Head.....	do.....	1,602	05	27,152	50	173	31	4,793	67	73	95	520	00	20	00	100	00					
Innisfaul.....	do.....	1,163	25	5,473	09	42	37	3,790	81	15	89	290	00									
* Lacombe.....	Alberta.....	435	91	3,683	67	26	32	2,851	83	9	81	76	00									
Lethbridge.....	do.....	3,052	33	44,696	06	415	99	8,351	97	117	42	890	00	105	00	175	00					
Macleod.....	do.....	1,823	27	31,939	89	227	22	6,973	54	85	84	5	57	550	00	125	00					
Maple-Creek.....	Assiniboia.....	1,237	92	12,005	75	94	00	4,370	59	32	27	18	396	65	48	00	125	00				
Medicine-Hat.....	do.....	1,860	79	44,441	39	342	51	3,932	81	113	03	49	78	546	65	125	00					
do.....	do.....	2,460	58	19,706	66	153	47	9,457	47	62	59	765	00	8	00	150	00					
Moose-Jaw.....	do.....	3,865	41	18,448	50	142	74	12,382	31	55	48	976	00	200	00	200	00					
do.....	do.....	847	40	5,987	01	45	37	6,806	21	18	87	1	05	400	00	18	00					
Oxbow.....	do.....	258	04	1,323	57	10	81	264	01	3	51	152	00									
Pincher-Creek.....	Alberta.....	828	49	10,945	65	77	21	2,682	82	28	72	310	00	4	00	37	50					
Prince-Albert.....	Saskatchewan.....	2,404	22	17,676	16	140	53	8,688	03	50	45	690	00	52	00	150	00					
Qu'Appelle.....	do.....	921	53	7,264	45	4	207	27	21	73	380	00	36	00	75	00						
do.....	do.....	1,668	19	11,068	41	87	90	6,164	22	34	29	577	00	150	00	125	00					
Red-Deer.....	Alberta.....	1,988	29	7,889	27	60	37	8,894	52	25	26	320	00									
Regina.....	Assiniboia.....	7,750	22	32,365	08	265	77	29,646	10	93	90	18	50	300	00	29	18					
Saltcoats.....	do.....	732	38	3,706	33	27	34	4,101	64	15	32	390	00	29	00	75	00					

* Bureau comptable depuis le 1er octobre 1893.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans les Territoires du Nord-Ouest—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats de poste émis.	Total des mandats de poste émis.		Total de la commission reçue du public.	Total des mandats de poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats de poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
				\$	c.		\$	c.					
South-Edmonton	Alberta	758 13	360	6,470 98	48 39	2,542 29	17 55	220 00	8 00	206 66	220 00	8 00	75 00
Swift-Current	Assiniboia	580 64	309	3,330 22	33 94	601 66	8 47	206 66	16 00	356 00	206 66	16 00	100 00
Waselea	do	907 61	518	11,760 98	76 96	2,297 27	32 47	480 00	7 40	480 00	480 00	60 00	75 00
Whitehead-Station	do	1,358 18	565	11,883 35	85 80	8,967 15	44 41	352 00	4 41	352 00	352 00	60 00	75 00
Wolesey	do	968 47	474	8,551 16	59 76	6,261 01	24 47	380 00	.....	380 00	380 00	36 00	75 00
Yorkton	do	1,056 96	312	5,422 52	38 24	6,125 91	17 21	7,143 75	.....	7,143 75	206 00	.....	.....
Bureaux de poste non comptables	.....	18,452 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	.....	78,399 21	31,211	498,153 44	3,942 78	247,953 40	1,427 92	25,495 21	207 30	25,495 21	1,798 00	.....	2,822 59

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

État indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur ceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.		Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.		Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Commission allouée aux directeurs de poste.		Appointements.	Allocation pour l'expédition en passe.		Allocation pour loyer, combustible et éclairage.	
		\$	c.		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		\$	c.		\$
Arcassiz	Yale-Kootenay	672	46	410	7,328	62	51	73	2,433	10	19	11	180	00	100	00	2	00	
Alberni	Vancouver	386	71	502	5,603	75	48	41	2,449	36	15	25	100	00					
Aldergrove	New-Westminster	32	53	120	1,543	32	11	00	373	40	3	95	44	00					
Ashcroft-Station	Yale	898	74	883	17,451	73	141	60	6,976	42	44	70	330	00	120	00			
Barkerville	Caribou	246	03	650	16,081	93	105	18	935	07	40	59	130	00					
Burgoyne-Bay	Vancouver	73	17	95	1,684	78	13	64	1,088	50	4	20	44	00					
Chenainus	do	242	49	302	3,150	16	28	85	1,676	23	8	85	160	00					
Chilliwack	New-Westminster	1,571	84	1,513	30,644	92	219	91	13,492	43	82	78	480	00	100	00			
Cinton	Caribou	564	17	645	14,749	31	100	56	2,805	67	30	73	230	00					
Comox	Vancouver	303	93	505	11,867	88	87	68	4,803	34	37	13	160	00					
Corfield	do	136	82	169	1,512	72	17	21	469	66	4	12	44	00					
*Courtney	do	255	17	235	5,579	47	37	81	223	60	13	95	50	00					
Coutlee	Yale-Kootenay	137	96	117	2,055	48	17	83	784	39	5	18	76	00	4	00			
Donald	do	1,040	74	767	14,613	27	124	93	2,067	98	24	82	440	00	80	00			
Duncan's-Station	Vancouver	622	03	613	8,406	66	75	28	3,765	21	24	82	220	00					
Enderby	Yale-Kootenay	578	75	394	7,619	92	55	28	2,246	32	22	00	230	00					
Esquimaux	Victoria	1,338	78	450	5,835	42	74	37	1,263	82	17	18	280	00					
Field	Yale-Kootenay	1,553	65	293	6,586	77	65	39	400	72	16	71	460	00					
Golden	do	1,272	12	488	8,521	16	75	89	2,318	97	22	17	280	00					
Hope	Yale	157	25	264	4,390	43	32	63	228	83	10	99	340	00					
Illicillewaet	Yale-Kootenay	141	31	240	4,127	79	31	63	73	12	10	31	72	00					
Kamloops	Yale	2,937	14	1,960	32,951	67	266	14	12,337	42	87	39	95	00					
Ladner's-Landing	New-Westminster	974	83	769	13,245	41	114	35	5,490	75	34	24	370	00	175	00			
Langley	do	345	82	356	5,897	67	43	07	3,008	97	16	22	200	00	75	00			
Lytton	Yale	508	24	400	9,615	87	68	54	1,005	64	24	10	180	00					
Mission-City	New-Westminster	992	47	674	6,491	44	62	53	4,291	20	18	45	300	00					
Nanaimo	Vancouver	6,538	83	6,498	112,225	54	1,106	44	33,952	39	305	94	1,680	00	200	00			
Nelson	Yale-Kootenay	2,693	36	1,250	19,729	17	183	85	6,634	93	56	80	750	00	96	00			

* Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Colombie-Britannique—Fin.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.		Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.		Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse départ.	Appointements.		Allocation pour l'expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
				\$	c.		\$	c.			\$	c.		
New-Westminster	New-Westminster	10,244 95	5,020	74,616 09	690 15	51,119 11	204 71	64 31	2,700 00	150 00				
Nicola-Lake	Yale	304 47	280	3,511 36	26 55	720 21	9 13	0 32	190 00					
Plumper-Fass	Vancouver	270 34	268	2,365 23	19 58	653 76	5 95		100 00					
Port-Hammond	New-Westminster	457 92	272	3,811 98	29 43	2,776 10	10 21	3 22	132 00					
Quesnelle	Caribou	313 45	514	12,739 86	84 72	971 88	31 91		130 00					
Revelstoke	Yale-Kootenay	1,362 74	699	14,609 25	125 84	5,452 13	39 92	3 98	320 00	160 00			75 00	
Soda-Creek	Caribou	216 23	215	6,090 20	41 91	778 50	15 89		84 00	4 00				
Spence's-Bridge	Yale	117 77	369	5,038 27	40 63	220 68	12 65		85 33	40 00				
Sumas	New-Westminster	147 10	213	2,451 72	18 31	308 44	6 90		50 00					
Union	Vancouver	868 94	1,743	63,212 63	416 36	2,221 39	158 25		200 00					
Vancouver	New-Westminster	27,109 79	11,515	166,244 80	1,640 79	117,576 78	478 21	63 10	3,600 00	120 00			50 00	
Vernon	Yale-Kootenay	2,667 13	1,275	19,567 19	156 83	9,259 53	56 56	0 55	650 00	50 00			150 00	
Victoria	Victoria	41,690 56	14,767	205,994 10	2,166 75	186,539 21								
Wellington	Vancouver	1,707 99	3,352	69,169 03	672 35	4,486 82	179 96	109 29	440 00				100 00	
Yale	Yale	508 79	263	6,299 49	46 72	2,605 79	18 42		150 00					
Bureaux de poste non comptables		21,199 33							8,203 84	167 00			87 50	
Total		135,554 20	62,817	1,035,260 46	9,438 95	504,026 83	2,243 45	403 85	25,560 17	1,421 00			1,217 50	

+ Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

WILLIAM WHITE,
 Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
 Comptable.

ANNEXE C.

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS

RELATIVES AUX MANDATS-POSTE

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	Nombre de mandats.	\$	c.	\$	c.
Montant total des mandats émis dans Ontario.....	606,657	6,531,930	03		
do do Québec.....	112,992	1,639,607	09		
do do Nouvelle-Ecosse.....	109,091	1,607,451	57		
do do Nouveau-Brunswick.....	64,328	908,819	57		
do do Manitoba.....	56,883	868,532	96		
do do Territoires du Nord-Ouest.....	31,211	498,153	44		
do do Colombie-Britannique.....	62,817	1,035,260	46		
do do Ile du Prince-Edouard.....	8,481	156,235	07		
Nombre et montant total des mandats émis.....	1,052,410	13,245,990	19		
Montant total des mandats payés dans Ontario.....		6,694,443	46		
do do Québec.....		1,814,531	50		
do do Nouvelle-Ecosse.....		1,592,229	80		
do do Nouveau-Brunswick.....		893,529	53		
do do Manitoba.....		802,865	28		
do do Territoires du Nord-Ouest.....		247,953	49		
do do Colombie-Britannique.....		504,026	83		
do do Ile du Prince-Edouard.....		149,406	91		
Total des émissions et paiements.....		12,698,986	89		
		25,944,977	08		

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE D.

PERTES ENCOURUES DANS LA PERCEPTION DU REVENU
POSTAL ET DANS L'OPÉRATION DES MANDATS-
POSTE ET DE LA CAISSE D'ÉPARGNES.

ÉTAT indiquant les pertes encourues dans la perception du revenu postal et dans l'opération des mandats-poste et de la caisse d'épargnes, en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	\$	c.
Timbres-poste détruits par le feu à Aldergrove, C.-B., 1er mai 1893.....	40	00
do do Allenford, Ont., 29 septembre 1893.....	2	00
do do Coatsworth-Station, Ont., 13 octobre 1893.....	8	50
do do Donald, C.-B., 31 octobre 1893.....	20	00
do do Edgett's-Landing, N.-B., 9 avril 1894.....	2	50
do do Gibson, N.B., 20 juin 1893.....	30	00
do do Hillsdale, Ont., 16 octobre 1893.....	43	50
do do Huntsville, Ont., 18 avril 1894.....	7	12
do do Lisle, Ont., 8 avril 1894.....	5	00
do do Mill-View, I. P.-E., 10 juin 1893.....	7	19
do do Moulton-Station, Ont., 11 octobre 1892.....	10	00
do do Newdale, Man., 19 octobre 1893.....	52	59
do do Passage d'eau de Sainte-Marie, N.-B., 17 janvier 1893.....	2	50
do do Spring-Brook, Ont., 20 octobre 1893.....	4	80
do do Victor, Ont., 22 juillet 1892.....	2	50
do do Waverley, Ont., 1er octobre 1893.....	23	03
do do Windsor-Mills, Qué., 30 janvier 1894.....	54	09
do do Yarmouth-Centre, Ont., 10 janvier 1894.....	10	75
Timbres-poste dérobés à Algonquin, Ont., 5 octobre 1893.....	5	50
do do Ayr, Ont., 8 mars 1894.....	6	05
do do Consecon, Ont., 18 août 1893.....	91	17
Timbres-poste et fonds des postes dérobés à Dundas, Ont., 20 octobre 1893.....	242	38
do do Fenelon-Falls, Ont., 14 octobre 1893.....	327	16
Timbres-poste dérobés à Kettleby, Ont., 20 novembre 1893.....	59	78
do do 8 mars 1892.....	24	37
do do L'Assomption, Qué., 12 septembre 1893.....	42	00
do do Oakville, Ont., 10 mars 1894.....	287	00
do do Phelpsston, Ont., 10 août 1893.....	14	22
do do Port-Daniel-Est, Qué., 6 février 1894.....	8	00
do do Richmond, Qué., 17 novembre 1893.....	166	33
Timbres-poste et fonds des postes dérobés à Trois-Rivières, Qué., 27 décembre 1893.....	576	30
Total.....	2,176	33

WILLIAM WHITE,

Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,

Comptable.

ANNEXE E

TRANSACTIONS DE LA
CAISSE D'ÉPARGNES DES POSTES

TABEAU (en conformité de l'acte 52 Vic., chap. 20, art. 12) des transactions de la caisse d'épargnes des postes durant l'exercice expiré le 30 juin 1894, et du montant total dû aux déposants à la fin de cette période.

	\$	cts.	\$	c.
Solde dû aux déposants au 30 juin 1893.....	24,153,193	66		7,473,585 46
Dépôts reçus durant l'année.	7,524,286	00		25,257,868 14
Intérêt alloué aux déposants durant l'année, en conformité du statut.....	835,800	34		
Montant des comptes des déposants transférés d'agences fermées de la caisse d'épargnes de l'Etat.....	218,173	60		
	<u>32,731,453</u>	<u>60</u>		<u>32,731,453 60</u>

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DAVID MATHESON,
Surintendant, division de la caisse d'épargnes.

ANNEXE F.

RELEVÉ DES LETTRES DISPARUES

CLASSE A.—LETTRES CHARGÉES.

Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, avec les détails de chaque cas et le résultat des enquêtes faites par le département.

CLASSE A.
LETTRES CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Non.	Lieu.			
1		Brockton, Mass.	1892.	\$ c.	Mme A. Nichol-son.	Bucklaw, N.-E.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le changement de cette lettre ayant cessé-accidentellement au bureau de poste de Wycoconagh, N.-E., le dir. de p. en remboursé le contenu.	3
2	R. B. Kimley	Paradise-Lane, N.-E.	11 do	35 00	Samuel Simpson.	Stunmerside, I.P.-E.	do	Comme rien ne prouvait que cette lettre eût été expédiée du bureau de poste de Paradise-Lane, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
3	Edward Thorne	Seguin-Nord	20 déc. 1893.	5 00	Ann Byrns.	Guelph.	do	Cette lett. ay. été déj. à me pers. aut. qu'à la dest. au b. de p. de Guelph, le dir. de p. en a remb. le contenu.	3
4	A. Rousseau	Hochelaga.	15 mai.	8 00	Ottawa Daily Citizen.	Ottawa.	On a déclaré n'avoir reçu que \$4.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
5	John Staples	Black-Lake.	17 do	3 20	J. Brceton.	Beauville.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Comme rien n'établissait que cette lettre eût été expédiée du bureau de poste de Black-Lake, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
6	D. H. Barr	North-Bay	20 do	16 00	Dominion Suspender Co.	Niagara-Falls.	do	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de North-Bay, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
7	Thos. Matchett	Fetherston.	22 do	20 00	Mme T. Matchett.	Haldane-Hill.	On a déclaré n'avoir reçu que \$10.	Voir le cas n° 219, classe A.	5
8	Mme M. Cardiff	Balsam-Hill	24 do	1 00	Chas. Starke et Cie.	Toronto.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Cette lettre n'ayant pas été l'objet de précautions suffisantes au bureau de poste de Balsam-Hill, le directeur de p. en a remb. le contenu.	5

9	Robert Reilly	Neepawa	25 do	3 00	Bur. des Terres fédérales.	Minnetcosa.	do	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
10	Joseph Maxcon	Selkirk - Est Man.	19 juin	4 07	A. R. McNicol.	Winnipeg.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Selkirk-Est, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
11	James Miller	Faub. St-Jean	29 do	10 00	Canada Meat Packing Co.	Montréal.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
12	James Wilson	Rockaway, N.-Y	30 do	5 00	Mme Jas. Wilson	do	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le contenu de cette lettre a été remboursé par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui l'avait délivrée à une personne autre que la destinataire.	3
13	J. et E. Malkin	Sprucedale	5 juill.	3 25	D. Forsyth et Cie.	Berlin, Ont.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	do	5
14	Samuel Hinton	Royston	17 do	2 25	Mary Hinton.	Port-Hope.	do	do	7
15	George Alexander	do	21 do	5 00	Chas. Stark et Cie.	Toronto.	do	do	5
16	T. A. Duncan	Haldane-Hill	23 do	3 00	E. A. Reed	Brazebridge.	On a déclaré n'avoir reçu que \$1.	On a déclaré n'avoir reçu que \$15.	5
17	John Boulter	Yearley's	23 do	20 00	W. G. Bingham.	Ottavia.	On a déclaré n'avoir reçu que \$15.	do	7
18	Miss Martha Moody	Honora	7 do	4 00	Mme F. Ferguson.	Dronore.	On a déclaré n'avoir reçu que \$2.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
19	Mme Robert Patterson	Orangeville	11 do	20 00	Wm. Patterson.	Bertha, Man.	On a déclaré n'avoir reçu que \$10.	Les différences dans ces cas ont été remboursées par le directeur de poste de Nesbitt, Manitoba, la preuve annulant la conclusion que ces lettres avaient été converties en passant à ce bureau.	5
20	Banque Impériale.	Brandon	13 do	40 00	Mlle M. Nesbitt.	Nesbitt, Man.	On a déclaré n'avoir reçu que \$30.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
21	MM. Kelman et Fletcher	Thsonburg	19 do	6 00	Alex. McFarlane.	Otterville, Ont.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	do	7
22	J. F. Allen	Hillsdale	18 do	60 56	Caldicot, Bur.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$50.56.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
23	Mlle Lane	Magnolia, Mass.	28 do	5 00	Rév. V. Ferrière.	Hathaway, Qué.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	La preuve indiquant que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Hathaway, le contenu en a été remboursé par le directeur de poste.	5
24	Peter Birdsall	Delhi	31 do	2 50	R. H. Tisdale	Atercliffe	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit que cette lettre a été soustraite par des voleurs qui ont forcé le bureau de poste de Delhi, dans la nuit du 31 juill. 1893. On a obligé le dir. de poste d'en remb. le cont. parce qu'il avait nég. de la m. s. cl.	8
25	David Warrender	Montréal.	1er août.	25 00	Mme A. Warren.	Brockville	On a déclaré n'avoir reçu que \$20.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
26	Mlle C. Monteath	Rosseau	1er do	10 00	Mme H. Shmith.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$5.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—Suite.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	\$ c.					
27	David Overend	Charlinch.	8 août.	37 00	J. H. Mason	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$32.		5
28	T. H. Shipway	Toronto	15 do	5 00	Mme Shipway	Haldane, Hill.	On a déclaré n'avoir reçu sans son contenu.	Voir le cas n° 219, classe A.	
29	Rév. Saül Dinnick	Starrat, Ont.	21 do	15 00	Dr Sutherland	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$5.		7
30	Mme Mary Cook	Calgary	14 do	11 00	T. Eaton et Cie.	do	On a déclaré n'avoir reçu que \$6.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	
31	Mme Vermylea	Consecon.	15 do	15 00	George Clinton.	Belleville	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Des voleurs sont entrés avec effraction pendant la nuit du 15 août 1893, et ont soustrait ces lettres. Pas d'ind. p. mettre sur la voie des coupables.	9
32	George Cram	do	15 do	18 00	John McKenzie.	Ormsby		L'enquête a établi qu'on n'avait pas eu l'attent. nécess. pour cette lettre au bureau de poste de Saint-Jean, N.-B. Deux commis de ce bureau par les mains desquels avait passé cette lettre ont remboursé la perte, tendu détournement.	5
33	Charles Frawley	St-George, N.-B.	24 do	8 00	S. H. Barker	St-Jean, N.-B.	On a déclaré n'avoir reçu que \$3.		7
34	Simon McVeity	Perth.	26 do	5 00	Wm. Halliday	Pakenham	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.		7
35	Mme R. H. Green	Barrie	7 sept.	3 00	Mme Benjamin	Toronto	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
36	Elie Desrochers	Repentigny	11 do	2 00	Société de Bien-faisance.	Bien-Joliette	do	Des voleurs ont forcé le bur. de poste de L'Assomption dans la nuit du 12 sept. 1893, et ont soustrait le contenu de cette lettre. Aucun indice p. mettre sur la voie des coupables.	9
37	W. H. Copeland	Portage la Prairie	14 do	10 00	Mme Thos. Robinson.	Toronto	do	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7

38	Amos Barnes	Selkirk-Est, Man.	14 do	1 50	"Farmers Advocaté."	Winnipeg	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Selkirk-Est, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
39	W. S. Mabee	Springfield, Ont.	15 do	15 00	M. Clarence Mabee.	Guy'sborough, Ont.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
40	Mlle Mary Hayden	Barrie	18 do	2 00	Mlle C. Hayden.	London	do	do	7
41	Banque Impériale	Winnipeg	21 do	5,000 00	Banq. Impériale.	Edmonton, Alta.	On a déclaré n'avoir reçu que \$4,890.	do	7
42	Belle Morrison	Reay	23 do	13 51	W. S. Morrison.	Sprucedale	On a déclaré n'avoir reçu que \$6.51.	do	5
43	Thos. McIntyre	Eburne, C.-B.	26 do	7 00	Mme F. McIntyre	Fenelon-Falls	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Voir le cas n° 219, classe A.	9
44	Goldie et Fisher	Huntsville	26 do	22 20	James Robinson.	Montréal	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Fenelon-Falls dans la nuit du 14 octobre 1893, et ont enlevé le contenu de cette lettre.	3
45	F. Hiscox	New-York	29 do	2 86	H. W. Flintoff	Taunton, Ont.	do	Cette lettre a été perdue par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui en a remboursé le contenu. Des voleurs ont pénétré avec effraction dans le bureau de poste d'Oshawa le matin du 2 octobre 1893, et ont soustrait cette lettre. On a obligé le direct. de poste d'en rembourser le contenu parce qu'il l'avait laissée dans un tiroir non fermé à clé.	8
46	Le direct. de poste	Waverley	30 do	9 00	Banque de Montréal.	Ottawa	do	Un incendie a détruit le bureau de poste de Waverley le 1er oct. 1893, et cette lettre y a été brûlée.	10
47	Gavin Laurie	Royston	1er oct.	20 00	J. H. Masson	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$10.		
48	George Alexander	do	4 do	5 40	Thos. Lawless	do	On a déclaré n'avoir reçu que 40c.		
49	J. E. Clarke	do	4 do	1 00	Rév. Miheel	do	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.		
50	Ann Kalkhoest	Haldane-Hill	6 do	2 00	H. Comstock	Brockville	do		
51	Mme Fleming	do	10 do	10 00	W. Fleming	Sundridge	do		
52	James Fleming	Sundridge	10 do	25 00	Robt. McGowan	Haldane-Hill	On a déclaré n'avoir reçu que \$15.		
53	Rév. W. Remington	do	10 do	5 00	R. H. Tothill	Shanty-Bay	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Voir le cas n° 219, classe A.	5
54	A. C. Fraser	Charlinch.	14 do	8 00	Mlle V. Fraser	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que \$3.		

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—Suite.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
55	Robert Fair.....	Charlinch.....	1893. 14 oct.	\$ cts. 1 00	W. G. Fair.....	Toronto.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Voir le cas n° 219, classe A.....	5
56	Mme T. P. Galt.....	Toronto.....	23 do	25 00	Thos. P. Galt.....	Haldane-Hill.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$15.		7
57	Rév. A. Findlay.....	Barrie.....	4 do	195 00	Rév. Wm. Reid.....	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$190.	Pas de preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
58	John Kerr.....	Flamboro-Centre	5 do	17 00	Gowdy, Manufac-turing Co.	Guelph.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Déclaré avoir été soustrait du bureau de poste de Flamboro-Centre par des voleurs dans la nuit du 5 octobre 1893. Pas d'indices pour mettre sur la voie des coupables.	9
59	Mme Thos. Depew.....	Ingersoll.....	10 do	5 00	J. F. Depew.....	Frankford, Ont.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
60	W. J. Foran.....	Joggin-Mines, N. E.	10 do	16 00	C. W. J. Upham	Sussex, N. B.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Voleés du bureau de poste de Joggin-Mines par un garçon de 14 ans, qui était employé comme courrier entre ce bureau et la gare du chemin de fer. Brique a été traduite devant un magistrat à Joggin-Mines, et condamné à \$15 d'amende et aux frais jeunes délinquants. On a recouvert de Burke \$55 du montant contenu dans les lettres, et la balance (\$21) a été remboursée par son père.	3
61	A. E. McLanson.....	do	14 do	60 00	Halifax Banking Co.	Amherst, N. E.			7
62	George Lavery.....	Glencairn.....	12 do	3 00	E. S. Miller	St. Thomas, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que \$1.	Pas de preuve pour expliquer la prétendue différence. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7

63	James Holiday.....	Dewittville, P. Q.	11 do	5 20	McBride, Harris et Cie.	Montréal.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Le contenu a été remboursé par un courrier sur chem. de fer voyageant entre Montréal et Dundee, lequel n'av. pas cont. le charg. de cette l.	3
64	W. J. Finn.....	Peterborough.....	12 do	5 00	Mme J. Finn.....	Fenelon-Falls..	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Le bureau de poste de Fenelon-Falls a été forcé par des voleurs dans la nuit du 14 octobre 1893, et ils ont soustrait le contenu de ces lettres.	9
65	T. Richardson.....	Wawick.....	12 do	2 00	Capit. J. Moody,	do			9
66	Le direct. de poste.	Fenelon-Falls..	14 do	100 00	Banq. de Montr.	Ottawa.....			9
67	Nicholas-Lake.....	Moran, Mich.	15 do	5 00	Charles Lake.....	Irondale.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Les circonstances font croire que le contenu de cette lettre a été probablement soustrait au bureau de poste de Kinnmount, et le directeur de poste en conséquence remboursé la perte. Le sous-directeur de poste, soupçonné du vol, a été mis en jugement. Le procès est encore pend.	7
68	Banque Impériale.	Edmonton.....	16 do	\$780 d'amal-game en or.	Banq. Impériale	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$750 d'amal-game en or.	Aucune preuve pour expliquer la prétendue différence, quoiqu'il ait été établi que le paquet n'était pas fait avec beaucoup de précaution.	2
69	Mme Marriott.....	Parry-Sound.....	17 do	3 00	D. Campbell.....	Stayner.....	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	On affirme que le colis postal contenant ces lettres a été expédié de Parry-Sound le 18 octobre 1893, à Toronto et au bureau de poste du chemin de fer de Gravenhurst, mais on n'a pas pu avoir de preuve de sa réception par ce dernier bureau.	7
70	James Walker.....	do	18 do	2 00	Saml Wahbaese	Chippawa-Hill..			9
71	Frank Lafex.....	do	18 do	15 00	J. C. Peters.....	Toronto.....			7
72	B. Trotter.....	Brandon.....	18 do	200 00	Fred. H. Trotter.	Killarney, Man.	On a déclaré n'avoir reçu que \$180.	Aucune preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
73	W. Gatenby.....	Hamilton.....	19 do	20 00	G. Baker.....	Millgrove.....	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Le bureau de poste de Dundas a été forcé par des voleurs dans la nuit du 20 octobre 1893, et ces lettres furent volées.	9
74	Le direct de poste.	do	19 do	\$8 en timb.-poste.	Le dir. de poste.	Kirkwall.....			7
75	Mlle M. Batters..	Holland, Man.	20 do	5 70	T. Eaton et Cie.	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que 70c.	Aucune preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
76	M. O'Brien.....	Greeley, Ont.	21 do	50 00	Watson Manu-facturing Co.	Ayr, Ont.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Greeley, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
77	John Lequée.....	do	1er nov.	50 00	Banque des Marchands.	Galt.....	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Greeley, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
78	H. S. Miles.....	Oromocto, N.-B.	2 do	10 00	Min. de la mar. et des pêcher.	Ottawa.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement, mais il n'y a pas lieu de croire que cette perte est arr. en cours de transm. par la poste.	7
79	F. G. Anett.....	Gaspé Basin.....	3 do	65 00	do	do			7

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
80	John Vanderburgh	Elftingham	1893, 4 nov...	\$ 10 00	McCull Bros & Co	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçu.	On croit que cette lettre a été volée par un postillon malhonnête en passant sur la route de P.uthill et Pelham-Nord. Preuve insuffisante pour justifier sa mise en jugement. Contenu remboursé par l'entrepreneur du service en question.	3
81	T. H. Hadley	Gooderham	4 do ..	3 25	Harris H. Fudger	Toronto	do	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Gooderham, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
82	A. W. Brown	Aldershot, Ont.	7 do ..	6 30	Edward Cash	Seaforth, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que \$5.30.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
83	Wm. Shearing, inc	Cobble-Hill, C.B.	3 do ..	25 00	C. Stank et Cie.	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Par suite d'un accident arrivé à un train en destination de l'est sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sea-Bird-Bluff le 5 novembre 1893, le wagon-poste attaché à ce train a été précipité dans le fleuve Fraser et ces lettres ont été perdues.	10
84	Mme Jas. S. Grant	New-Westminster, C.-B.	4 do ..	3 00	C. S. Boulford et Cie.	do			
85	Mlle Mollison	Field, C.-B.	4 do ..	50 00	James Mollison.	Macleod, Alba.	On a déclaré les avoir reçus sans leur contenu.	Le bureau de poste de McLeod a été forcé par des voleurs dans la nuit du 9 novembre 1893, et ces lettres ont été dépillées de leur contenu.	9
86	Macdonald, Tup. Phippen et Tupper.	Winnipeg	3 do ..	1 03	Le shérif.	do			
87	Jos. A. Danfield	Petrollea	20 do ..	113 00	A. McMurphy	Oil Springs, Ont.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	(Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Oil Springs dans la nuit du 21 novembre 1893, et ont soustrait cette lettre. Pas d'indice pour mettre sur la voie des coupables.	9
88	Peter McGregor	Dundalk	21 do ..	30 00	W. T. Wilson	Barrie	On a déclaré n'avoir reçu que \$20.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
89	D. W. Slocum	Spry, Ont	22 do ..	40 00	John Slocum	Petrel, Man.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Pas de preuve pour expliq. ce prétendu détourn. Cette lettre étant disparue du bur. de poste de Carberry, Man., le dir. de poste en a remb. le cont.	3

90	John Buttler	Toronto	22 do ..	100 00	Stephen Rogers	Kettleby	do	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Kettleby le matin du 24 novembre 1893, et ont soustrait cette lettre.	9
91	Lotie Fitzgerald	Centreville, N.B.	24 do ..	75 00	Brook et Patterson.	St-Jean, N.-B.	do	Le sac contenant ces lettres a été lacé à la grue du chemin de fer de Florenceville, N.-B., dans la nuit du 24 novembre 1893, et le contenu a été volé. On n'a pas pu découvrir d'indices pour mettre sur la voie des coupables.	9
92	C. M. Sherwood	do	24 do ..	27 49	J. Harris et Cie.	do			
93	do	do	24 do ..	16 62	J. Robertson et Cie.	do	do	do	do
94	G. R. Balloch	do	24 do ..	110 00	W. P. Hunt.	Woodstock, N.B.	do	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
95	J. A. Owens	do	24 do ..	1 00	Family Herald.	Montréal			
96	W. J. Suffel	Smith's-Falls	21 do ..	10 00	A. W. McCordick.	Ottawa	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	do	do
97	George Hayatt	Stamford	1er déc. ..	6 00	Peter Metler	Pelham-Nord	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Un croit que cette lettre a été volée par un postillon malhonnête sur la route de Fonthill et Pelham-Nord. L'entrepreneur du service en question en a remboursé le contenu.	3
98	Alex. Mountain	Cheltenham, Ont	2 do ..	1 00	Farmers Adm. etc.	London, Ont.	do	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Cheltenham, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
99	George Wright	Huntingdon-Ouest.	4 do ..	8 35	Frost et Wood.	Smith's-Falls	do	Un courrier sur le chemin de fer de Belleville et Madoc n'ayant pas donné suite au chargement de cette lettre, il en a remboursé le contenu.	3
100	D. F. Burk	Burk's-Falls	7 do ..	231 00	Banque de Montréal.	Ottawa	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	On croit que cette lettre a été ouverte en cours de transmission par la poste. Un courrier sur chemin de fer, P. J. Duffy, soupçonné d'être impliqué dans cette affaire, a été arrêté et mis en jugement, mais, malgré de très fortes présomptions de culpabilité, il a été acquitté. Ce courrier a été destiné.	6
101	Mrs. A. McPhee	Detroit, Mich.	8 do ..	3 00	Mlle Annie McNeil.	Shipka	do	D'après la preuve, on a conclu que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Kljiva. La personne ayant la charge de ce bureau a été congédiée.	6
102	Joseph Turcotte	Macnider	10 do ..	13 00	Louis Mercier	Québec	On a déclaré n'avoir reçu que \$7.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
103	D. W. Sutherland	Kelowna, C.-B.	12 do ..	45 00	Henry Jewell	Victoria, C.-B.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Kelowna, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3

A. LETTRES CHARABÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada - Suite.

N ^o numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
104	Thos. Morrison	Hamiota, Man.	1893.	\$ c.	A. Bell	Palmerston, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que \$21.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
105	Mme J. R. MacLaughlan	Deadwood, Dak.	19 do	5 00	Mlle Lucy Usherwood.	Hillsburgh, Ont.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Des voleurs ont pénétré au bureau de poste de Hillsburgh dans la nuit du 29 décembre 1893, et ont soustrait cette lettre. Le directeur de poste avait négligé de la mettre sous clé, en a remboursé le contenu.	8
106	Victor Lord	Saint-Justin	23 do	10 50	Alphonse Lord	Tr.-Rivières, Q.	do	Soustractions du bur. de poste des Trois-Rivières par des voleurs dans la nuit du 27 décembre 1893. Le directeur de postes en a remboursé le contenu, ces lettres n'ayant pas été démandées lorsqu'elles étaient encore au bureau de poste.	8
107	Dolplice Boucher	Hunterstown	23 do	15 00	Joseph Lapointe.	do	do		9
108	V. Dufresne	Sainte-Clotilde	26 do	3 00	P. Guilbert	do	do		3
109	Dame veuve Marquis	Batiscan	27 do	150 00	C. A. Sylvestre.	do	do		3
110	D. E. Archambault	Saint-Pierre-les-Becquets.	27 do	53 00	do	do	do		3
111	Jos. Thibodeau	Champlain	27 do	25 00	La Banque du Peuple.	do	do		3
112	E. Desilets	Grandes-Piles	27 do	73 00	do	do	do		3
113	W. T. Lonsdale	Winnipeg	27 do	5 00	H. Mandeville	Oakville, Man.	do		3
114	Mme John Whitsou.	Fort-Saskatchewan.	28 do	1 00	"Star" et "Herald," Montréal	Montréal	do	Le directeur de poste d'Oakville ne pouvant montrer ce qu'il avait fait de cette lettre, en a remboursé le contenu. Comme il n'y avait aucune mention de l'expédition de cette lettre du bureau de poste du Fort-Saskatchewan comme article chargé, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3

115	C. D. Dykeman	Jemseg, N.-B.	1894.	7 00	Le dir. de poste.	St-Jean, N.-B.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Contenues dans une telle faite à Gagetown, N.-B., le 2 janvier 1894, pour Saint-Jean, N.-B., déclarées n'être pas parvenues à ce dernier bureau de poste. Certains employés des postes par qui avaient passé ces lettres n'en ayant pas eu le soin voulu, on les a tenus responsables et ils ont remboursé le contenu.	3
116	J. F. Kelly	Robertson	1er do	1 00	J. F. Kelly	do	do		6
117	Mme Beacom	Gagetown, N.-B.	2 do	1 00	W e e k l y Telegraph.	do	do		10
118	Le direct. de poste.	Ambic-Harbour.	2 do	144 67	Banque de Montréal.	Ottawa	On a déclaré n'avoir reçu que \$7.67.	On croit que cette soustraction a été commise par un malhonnête courrier de chemin de fer qui n'est plus au service du département. Voir le cas n ^o 100, classe A.	6
119	Thos. Strong	Harrietsville	4 do	14 00	Mlle Newcombe.	Yarmouth, Centre, Ont.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Le bureau de poste de Yarmouth-Centre a été détruit par un incendie le matin du 10 janvier 1894, et ces lettres y ont brûlé.	7
120	Le direct. de poste.	Yarmouth-Centre, Ont.	9 do	23 00	Reid, Frères	London, Ont.	do	Un courrier sur le chemin de fer Vermont-Central, entre Montréal et la station de Saint-Armand n'ayant pas donné suite au chargement de cette lettre, en a remb. le contenu.	3
121	do	do	9 do	56 00	J. C. Taylor	Hamilton	do	D'après la preuve, on a conclu que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Manitowaning.	5
122	Christopher Mann	Washago, Ont.	8 do	15 00	S. Oberndorfer	Kingston	On a déclaré n'avoir reçu que \$11.	On en a tenu responsable le directeur de poste de cet endroit. Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
123	Thos. H. Halliday	Upper-Bedford, P.Q.	9 do	2 27	R. Meek	do	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	6
124	P. R. de Lanorandière.	Manitowaning	9 do	16 00	J. E. Nettleton.	Collingwood	On a déclaré n'avoir reçu que \$11.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
125	J. Albert	London, Ont.	15 do	12 00	Mme J. Albert.	Toronto	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	On croit que cette lettre a été ouverte par un malhonnête courrier sur ch. de fer qui n'est plus au service du département. Voir le cas n ^o 100, cl. A.	6
126	Le direct. de poste.	Huntsville	16 do	625 00	Banque de Montréal.	Ottawa	On a déclaré n'avoir reçu que \$105.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
127	E. Leadley et Cie.	Toronto	19 do	31 00	Samuel Turner.	Vigo	On a déclaré n'avoir reçu que \$21.	Après la preuve, on a conclu que ces lettres avaient été ouvertes en passant au bureau de poste de Khiva, Ont., et le directeur de poste de l'endroit en a remboursé le contenu.	5
128	W. H. Murray	Strathroy	23 do	11 32	Samuel Sweetzer	Shipka, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que \$6.32.		5
129	do	do	29 do	5 00	do	do	On a déclaré n'avoir reçu que \$2.		5

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'expéditeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.		
130	Jas. H. Ogden	Palmerston	26 janv.	6 00	Mme C. Wyatt.	St-Thomas, Ont.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de Palmerston par un garçon de 11 ans, qui y était employé temporairement comme commissionnaire; il a été arrêté et condamné à deux semaines d'emprisonnement. Partie du contenu a été recouvrée du voleur, et partie remboursée par le direct. de p. de Palmerston.
131	Mme E. Adams	do	26 do	6 00	H. Walker et fils.	Guelph		
132	James McKenzie	Brussels	26 do	5 00	Donald McKen-Marden zite.	Marden		
133	George Homer	Gravenhurst	26 do	10 00	Mlle A. Homer.	Palmerston	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
134	P. R. Switzer	Irondele	25 do	2 00	Coleman et Cie.	Toronto		
135	N. Bryant	Gooderham	25 do	34 00	B. F. Ackerman.	Peterboro		
136	S. Frankford	do	25 do	5 00	Mme S. Hadley.	Frankford	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
137	James McKay	do	25 do	30 00	James Hamilton	Lindsay		
138	N. Bryant	do	26 do	20 00	do	do		
139	James McKay	Kilmount	26 do	30 00	Edward Flood	do	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
140	Charles McMahon	do	26 do	1 00	<i>Family Herald.</i>	Montréal		
141	S. Kettle	do	26 do	6 40	Thos. E. Sutton.	Toronto		
142	E. W. Prince	Ursa	27 do	2 00	Josiah P. Long.	do	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
143	Mlle K. Ireland	Hotspur	27 do	3 00	Daniel Spence.	Manchester, Ont.		
144	S. S. Hadley	do	27 do	8 00	P. W. Ellis.	Toronto		
145	Thomas Clark	Hotspur	27 do	0 30	<i>Family Herald.</i>	Montréal	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
146	W. H. Tindall	do	27 do	12 00	R. B. Wallace.	Atha.		
147	John White	Gooderham	27 do	32 00	James Hamilton	Lindsay		
148	M. Johnston	do	27 do	27 18	Geo. Matthews.	do	On a déclaré n'avoir reçu que \$82.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kilmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. Voir le cas n° 67, classe A.
149	do	do	27 do	46 21	Eby, Blain et Cie	Toronto		
150	James Bird	Mandamin	31 do	11 00	Rév. Wm. Reid.	do		
151	do	do	31 do	4 50	Y. M. C. A. Building.	Montréal	Le bureau de poste de Mandamin a été forcé dans la nuit du 31 janvier 1894 par des voleurs qui en ont soustrait ces lettres.	
152	Thomas Hall	Dundalk	31 do	37 00	Mme C. Fogal.	Black-Bank		

153	Meredith et Fisher	London, Ont.	5 fév.	4 00	May Cartner	Mount-Brydges	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	11	Le bureau de poste de Mount-Brydges a été volé, dit-on, dans la nuit du 5 février 1894, et cette lettre, soustrait. Le directeur de poste l'ayant laissée dans un tiroir non fermé à clef en a remboursé le contenu. L'enquête dans ces cas a établi que ces lettres avaient été ouvertes, que l'argent soustrait a été restitué, que que temps après par quelque personne inconnue.
154	A. Cabana	Joliette	5 do	4 30	A. E. Thibodeau	Sainte-Julienne	On a déclaré n'avoir reçu que 30c.	3	Enquête encore pendante.
155	Aug. Durand	Montréal	5 do	5 00	Mme A. Durand	do	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	3	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Saint-Jérôme, le directeur de poste en a remboursé le contenu.
156	Banq. de la Colombie-Britannique	Kamloops, C.-B.	6 do	15 00	Mme Mary Freeman.	Fairmont Springs, C.-B.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	3	Cette lettre a été perdue par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui en a remb. le contenu. Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Lynden, le directeur de poste en a remboursé le contenu.
157	Joseph Jobin	Saint-Jérôme	7 do	20 00	J. O. Villeneuve	Montréal	On a déclaré n'avoir reçu que \$20.	5	Soit, couruise au bur. de poste de Saint-Moïse. Le dir. de poste de Lyndroit en a remb. le contenu.
158	J. R. Coyle	Berthier	12 do	64 63	Lake of the Woods Milling Co.	do	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	7	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.
159	R. A. Thompson	Lynden, Ont.	14 do	91 00	Lincoln Paper Mills.	Merritt	On a déclaré n'avoir reçu que \$128.80.	5	Soustractions commises par un employé malhonnête du bureau de poste de Saint-Jean-Est; mais la preuve contre lui n'était pas de nature à justifier des poursuites. Pertes remboursées par les parents du jeune homme.
160	Théo. Fournier	Little-Metis	16 do	23 00	L. O. Vallée	Saint-Moïse	On a déclaré n'avoir reçu que \$20.	9	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Mardison dans la nuit du 12 mars dernier, et ont déposé ces lettres de leur contenu.
161	R. J. Cunningham	Unionville, Ont.	7 mars	15 00	Mlle A. Crawford.	Ingersoll	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.
162	B. V. Naylor	Lacolle	9 do	148 80	Banq. des Tonniers de l'Est.	Bedford, Qué.	On a déclaré n'avoir reçu que \$128.80.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.
163	Narcisse Robert	Chateauguay	25 do	24 00	Massey Harris et Cie.	Montréal	On a déclaré n'avoir reçu que \$19.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.
164	Wm. McCloskey	Essex, Ont.	10 do	12 28	E. Chittle	Maidstone	On a déclaré les avoir reçus sans leur contenu.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.
165	T. P. McCloskey	Maidstone	12 do	6 00	J. T. Jordon	Comber	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.
166	Pierre Beausoleil	Tecumseh, Ont.	13 do	16 10	Edward Jones	Essex, Ont.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	3	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.		
			1894.	\$ cts.			Résultat de l'enquête départementale.	
167	Mme F. W. Moore.	Redwing.	15 mars ..	1 00	Mr. Caslor.....	Collingwood.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue. Contenu remboursé par le directeur de poste de ce bureau.	3
168	Edward Arseneau.	Robitaille.	16 do ..	44 00	Syndicat de s Cultivateurs.	de s Québec.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$34.	7
14	Edward Chapman.	Lime-Ridge, Qué.	21 do ..	5 00	Latimer et Bean.	Sherbrooke, Qué.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	3
170	Le direct. de poste.	Abbotsford, C.-B.	29 do ..	20 00	Le dir. de poste.	Victoria, C.-B.....	do	2
171	T. T. Thomson.....	Oxbow, Assa.....	30 do ..	50 00	H. Hassard.....	Bienfait, Assa.....	do	3
172	J. W. Gibson.....	Sarnia.....	20 do ..	10 00	Hewey Mitchell.	Strathroy.....	do	3

173	John Kiles.....	Winger.....	5 avril..	6 00	D. S. Perin.....	London.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$1.	6
174	Robert Fallis.....	Bethany, Ont.....	10 do ..	50 00	F. R. Fallis.....	Souris, Man.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$40.	5
175	J. A. Dumouchel.	Chateauguay.....	10 do ..	17 51	Green, Fils et Cie.	Montréal.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$12.51.	5
176	James O'Reilly ..	Sault-Ste-Marie, Michigan.	11 do ..	7 00	Bernard O'Reilly	Lloydtown	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	
177	W. Hopcraft.....	Haldane-Hill... 3 do ..		2 10	Frost et Wood ..	Smith's Falls... ..	On a déclaré n'avoir reçu que 10c.	
178	Carl Geisler	do .. 19 do ..		4 20	John A. Salzer.	Lacrosse, Wis... ..	On a déclaré n'avoir reçu que \$3.	
179	Richard Barrett..	Toronto .. 24 do ..		15 00	Mme Mas. Barrett	Haldane-Hill... ..	On a déclaré n'avoir reçu que \$10.	
180	Mlle M. A. Nafcey	Godfrey, Ont.....	26 do ..	5 00	Rév. Père Neaudue.	Massie Ont.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	5
181	W. S. Jones.....	Lynden.....	3 mai..	14 43	R. Fleming.....	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$8.43.	11
182	H. O. Partridge ..	Sintaluta, Assa. 17 do ..		47 00	E. A. Partridge.	Saltcoats, Assa. ..	On a déclaré n'avoir reçu que \$37.	7
183	M. Louise Monat.	Village Richelieu	29 do ..	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	5
184	W. A. Stuart.....	Napierville.....	30 do ..	95 00	W. F. Vilas	Farnham-Est... ..	On a déclaré n'avoir reçu que \$75.	7
185	J. T. Dagneau.....	Robitaille, P. Q.	31 do ..	281 67	Minist. de la marine et des pêc.	Ottawa.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$181.67.	8
186	Mlle S. McAulay.	Hanover, N.H.....	31 do ..	1 00	Mme Donald McAulay.	Weedon, Qué.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	7
187	John Wilson.....	Avon, Ont.....	5 do ..	43 00	J. S. Smith.....	Ingersoll.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$33.	
188	F. Lortie.....	The Brook.....	1er juin..	35 00	J. H. Mason.....	Toronto.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	

La preuve dans ce cas a fait voir que cette lettre avait été ouverte en cours de transmission par la poste, mais on n'a pas pu établir où.

Voit le cas n° 487, classe B.

Voit les cas nos 162 et 163, classe A.

Contenu remboursé par le directeur de poste de Lloydtown, qui a paru responsable de la perte de cette lettre.

Voit le cas n° 219, classe A.....

Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Godfrey, le directeur de poste en a remboursé le contenu.

L'enquête se poursuit.

Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.

Cette soustraction a été commise par Stanislas Forand, employé au bur. de poste du village de Richelieu, qui a été arrêté, mis en jugement, et condamné à un mois d'emprisonnement. Le contenu a été remboursé par le directeur de poste de cet endroit.

Voit les cas nos 162 et 163, classe A.

Aucune preuve pour expliquer ce prét. dét. In'y p. lieu de croire que cette perte est arr. en cours de tr. p. la p. Le bureau de poste de Weedon-Sta-tion a été forcé dans la nuit du 22 juin 1894 par des voleurs qui ont dépillé cette lettre de son contenu. Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.

Cette lettre a disparu au bureau de poste de Toronto. Le contenu en a été remboursé par un commis de ce bureau, qui a paru responsable de la perte de la lettre en question.

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada.—*Suite.*

Numéro	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
189	Wm. Dyatt.....	Kinloss.....	1894. 4 juin ..	\$ 10 00	J. H. Mason.....	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$6.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
190	Mme Alex. Ogilvie.....	Meagher's Grant, N.-E.	2 do ..	20 00	Mme B. R. Ogilvie.....	Alberta.....			10
191	Frank Baker.....	Morrisburg.....	4 do ..	10 00	H. Baker.....	Broadview, Alta., Victoria, C.-B.			
192	Sam. Wagh.....	Fredericton, N.B.	5 do ..	70 00	Hong Chong Co.....	Ralphstown, Man.			
193	Mlle M. E. Schofield.....	Welland.....	6 do ..	20 00	Mme C. Macdonald.....				
194	Thomson, Hender-son et Bell. John Huffman.....	Toronto.....	6 do ..	4 00	Greffier, de la cour de division. L. Huffman.....	Portage-du-Rat. Alameda, Assa.			
195	T. Eaton et Cie.....	Ashgrove.....	6 do ..	11 00	W. J. Merrin.....	Wellwyn, Ter.			
196	Banque fédérale.....	Uxbridge.....	6 do ..	8 00	J. Hubbard.....	Grenfell, Assa.			
197	D. Cockshutt.....	Branford.....	6 do ..	2 50	E. A. Mott.....	Winnipeg.....			
198	G. H. Abbas.....	Toronto.....	6 do ..	5 00	Mlle J. Jarvis.....	do			
199	T. Eaton et Cie.....	do	6 do ..	1 00	W. R. Kempster.....	Brandon.....			
200	T. Bond.....	Sheffield.....	6 do ..	5 00	house. R. H. Painter.....	Desford, Man.			
201	D. Gallagher.....	Everett.....	6 do ..	18 00	A. F. H. Mills.....	Michoie-D'Orig			
202	E. A. Cooper.....	Hamilton.....	6 do ..	2 50	A. F. H. Mills.....	McLeod.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Détruites dans un accident de chemin de fer près de la station de Kamistiquia, sur la ligne du Pacifique Canadien, le 9 juin 1894.	
203	W. F. Padell.....	Sarnia.....	6 do ..	30 00	E. C. Padell.....	Marringtonhurst, Man.			
204	James Dillabough.....	Chesterville.....	6 do ..	2 00	S. Dillabough.....	Wood-Bay, Man.			
205	W. Tweedle.....	Hamilton.....	6 do ..	1 00	<i>Porter.</i> Chief Cote.....	Winnipeg.....			
206	A. Landriau.....	L'Original.....	6 do ..	10 00	Cotingan, McCall et Bangs. W. Bookless.....	do Calgary.....			
207	Gibbons, McNab et McMilliken.....	London, Ont.....	6 do ..	2 00	do	do			
208	Mme Bookless.....	Belfountain.....	6 do ..	10 00	A. F. B. infield.....	Nanaimo.....			
209	S. O. Coates.....	Montréal.....	7 do ..	75 25	Wing Chong Co.....	Winnipeg.....			
210	Tve. Lov.....	do	7 do ..	100 00	Banque du Com-merce.	Victoria, C.-B.			
211	Banq. Canadienne	do	7 do ..	1,000 00		do			
212	du Commerce.								
213	S. E. Smith.....	Laclutte.....	7 do ..	10 00	J. Smith.....	Elm-Creek.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Soustraction commise par Margaret Larab, employée au bureau de poste de Stanleydale, qui a été arrêtée, mise en jugement et condamnée à 3 années de détent. au pénitenc. Le contenu a été recouv. du direct. de poste. Le bureau de poste de Weedon-Station a été forcé dans la nuit du 22 juin 1894, par des voleurs qui ont dépouillé ces lettres de leur contenu.	5
214	Mlle James Beil.....	Walkerton.....	7 do ..	10 00	W. J. Beil.....	Penhold, Alta.			
215	Wm. McKee.....	Orton.....	7 do ..	15 00	M. McKall.....	Andler, Assa.			
216	Banque d'Ottawa.....	Ottawa.....	7 do ..	10 00	Banq. d'Ottawa.....	Winnipeg.....			
217	John Mahlanspi.....	Copper-Cliff.....	7 do ..	40 00	Isak Maki.....	Red-Lodge.....			
218	C. A. Leamy.....	Chapleau.....	8 do ..	10 00	A. D. Irish.....	Winnipeg.....			
219		Haldane-Hill.....	7 do ..	4 00	Frost et Wood.....	Smith's-Falls.....			
220	McGill Frères.....	London, Ont.....	12 do ..	30 00	John M. French.....	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que \$20.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
221	D. J. Morrison.....	Weedon-Station.....	22 do ..	3 00	Dr. Cook.....	D'Israeli, Qué.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Le bureau de poste de Weedon-Station a été forcé dans la nuit du 22 juin 1894, par des voleurs qui ont dépouillé ces lettres de leur contenu.	8
222	D. McLean.....	do	22 do ..	1 00	J. O. Laccerte.....	Wickham-Ouest, Qué.			

ANNEXE G.

RELEVÉ DES LETTRES DISPARUES

CLASSE B—LETTRES NON CHARGÉES.

Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

CLASSE B.—LETTRES NON CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
1	Alice Shortt	Midlothian	1893.	\$ cts.	T. Eaton et Cie.	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Voir le cas n° 372, classe B.	3
2	John W. Shortt	Rayson	5 avril	3 00	do	do	do	do	1
3	H. L. Sapera	Palmerston	7 do	2 50	Mme T. Sapera	do	do	do	
4	Mme E. J. Clark	Vancouver, C.-B.	20 do	5 00	Démoteur Publishing Co.	do	do	do	
5	Mlle R. Van Dusen	Mount-Pleasant, C.-B.	20 do	2 00	do	do	do	do	3
6	Mme F. W. Kennedy	Bolton, Ont.	do	1 00	do	do	do	do	
7	Mlle Sauborn	Belleville (wag-h-poste)	7 do	10 00	W. F. Sorley	do	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
8	J. E. Windfield	Québec	16 do	3 00	Doyle Wines	Montréal	do	do	
9	Mme Thos. Betts	Sainte-Catherine	8 do	1 00	Mme Hannah Betts	Grimsby	do	Voir les cas nos 102, 103, 104, 105 et 106, classe B.	3
10	James Mitchell	do	30 do	2 00	Mme James Mitchell	Aliston	do	do	
11	James Downey	Fordwich	30 do	2 00	Rev. W. Briggs	Toronto	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
12	George Gibbard	Mission-City, C.-B.	3 mai	1 10	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	
13	Mme C. Baker	Gleichen, T.N.-O.	13 do	6 10	do	do	do	Voir le cas n° 372, classe B.	3
14	A. B. English	Port-Corborne	16 do	7 00	Mme R. M. Gore	do	do	do	
15	W. G. Wilson	Nanasee	23 do	10 00	Nellie Wilson	do	do	do	
16	J. H. Stanton	Buffalo, N.-Y.	15 do	10 00	Mme J. H. Stanton	Sainte-Catherine	do	Voir les cas nos 102, 103, 104, 105 et 106, classe B.	3
17	D. H. Rarr	North-Bay	20 do	16 00	Dominion Suspend Co.	Chutes-Niagara	do	Aucune trace, faute de chargement.	
18	John Boulter	Yearleys	Vers 17 mai	12 00	E. R. Clarkson	Toronto	do	do	1
19	G. Commander	Toronto	18 mai	6 00	Wm. Gregson	Winnipeg	do	do	
20	John McGregor	Winnipeg	22 do	5 00	D. McGregor	Stonewall	do	do	3
21	Rev. J. Ferguson	Lyn	24 do	1 00	Montréal W. F. néss.	Montréal	do	do	

Rapport du Directeur général des Postes

22	W. H. Moore	Bienheim	29 do	1 00	American Raft Co.	Toronto	do	do	1
23	Alexdr. Gordon	Durham	29 do	5 00	Mme M. McLeod	Stratford	do	do	
24	D. Logan	Ridgetown	do	4 00	J. et W. Middleborough	Str-Thomas, Ont.	do	do	3
25	N. A. Dassylva	Malbaie	do	6 00	Alphonse Boulet	Saint-Roch, Qué.	do	do	
26	Mme A. Moran	Cannore, Alta.	3 juin	2 25	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	3
27	S. P. Miller	Guelph	4 do	2 00	Mlle M. J. Ferguson	Collingwood	do	do	
28	J. E. Caron	Tadoussac	4 do	1 96	J. A. Langlois et Fils	Saint-Roch-Québec	do	do	3
29	W. T. Parson	Dundalk	5 do	3 00	Mme E. G. Larrier	Halifax	do	do	
30	G. C. Church	Burk's-Falls	9 do	2 00	H. H. Fudge	Toronto	do	do	3
31	George Gordon	Station de chemin de fer de Merriton	16 do	15 00	Guffa Pecha & Rubber Manuf. Co.	do	do	do	
32	James Gray	Fall-River, Mass.	10 do	10 00	Mme Jas. Gray	do	do	Voir le cas n° 372, classe B.	3
33	L. M. Rex	Toronto	10 do	1 00	W. Woodland	Ernestown	do	do	
34	R. J. Wilson	Paris et Stratford	7 do	14 00	Imperial Oil Co.	Stratford	do	do	1
35	Frank Hawthorne	B. P. c. de f.	15 do	3 00	Mary Merritt	London	do	do	
36	Wm. Brown	Eglinton	15 do	10 00	John Coulter	Muncy	do	do	3
37	Mlle F. Ingersoll	Sainte-Catherine	15 do	10 00	Mlle Ingersoll	Leac-Plat, Man.	do	do	
38	S. H. Jackson	Brussels	14 do	2 00	Mme S. H. Jackson	Ponnon	do	do	3
39	Mme Goss	St-Georges, N.-B.	19 do	3 00	Mme H. McNichol	Saint-Jean, N.-B.	do	do	
40	J. H. Leishman	Ridgetown	20 do	5 00	Mme Leishman	Barrie	do	do	1
41	John McDonald	Avonmore	20 do	5 45	M. McMartin	Martintown	do	do	
42	O. Leclere	Pont-Rouge	21 do	5 00	J. E. Martineau	Saint-Roch-Québec	do	do	3
43	Mme Temperton	Toronto	22 do	1 00	Edith Temperton	Montréal	do	do	
44	Mde P. Morel	Chicoutimi	22 do	15 00	Chas. Lefrançois	Saint-Roch-Québec	do	do	3
45	E. Cober	Étchel	26 do	4 00	American Raft Co.	Toronto	do	do	
46	Scam Marie Immaculée	Ottawa	26 do	2 40	T. May et Cie.	Montréal	do	do	3
47	J. Jodoin	Varennes	27 do	11 66	Avila Corbeil	do	do	do	
48	Joseph Gervais	Pont Rouge	27 do	5 00	Drouin et Frère	Saint-Roch-Québec	do	do	3
49	Ella Hewitt	Berkeley	30 do	2 00	E. S. Botsford	Toronto	do	do	
50	Jennie Wren	Montréal	3 juillet	5 00	Mlle Wren	Toronto	do	do	3
51	J. Connor	Foster, Qué.	4 do	0 44	A. Cox	Toronto	do	do	
52	F. J. Funge	Saint-Jean-Bte de Montréal	13 do	2 00	Marcha Funge	do	do	Voir le cas n° 372, classe B.	

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—Suite.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête, départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
53	Mme Nellie Miller	Chutes-Niagara, N.-Y.	1893.	\$ c.	Thos. Miller	Sainte-Catherine			
54	A. Greenway	Ste-Catherine	10 do	12 00	Mme Matthews	Buffalo, N.-Y.			
55	Chisholm et Logie	Hamilton	23 do	1 00	L'hon. J. G. Currie	Sainte-Catherine			
56	A. O. Melia	Buffalo, N.-Y.	22 do	4 00	Mlle A. O. Melia	do			
57	Mme J. Smith	Chicago, Ill.	27 do	5 00	Mlle A. Henderson	do			3
58	M. Cameron	Buffalo, N.-Y.	27 do	2 00	Mlle C. Cameron	do			
59	Mme J. Smith	Chicago, Ill.	28 do	2 00	Mlle C. Henderson	do			
60	Frank Bates	Chutes-Niagara, N.-Y.	31 do	2 00	Mme M. A. Bates	do			
61	J. C. Hyde	Owen-Sound	2 do	2 00	Mme J. C. Hyde	Sarnia	do	Aucune trace, faute de chargement.	
62	N. Nand	Deschambault	3 do	15 00	J. E. Martineau	Saint-Roch-de-Québec	do	do	
63	Thos. A. Hanbury	Morden	3 do	5 00	Thos. Hardy	Thornhill, Man.	do	do	
64	John C. Dettlor	North-Bay	4 do	5 75	Israel Taylor	Clinton, Ont.	do	do	
65	Mme Chisholm	Toronto	4 do	1 03	Mme Crute	Bothwell	do	do	
66	Rév. J. Paterson	Montréal	4 do	5 20	James Stark	Huntingdon	do	do	
67	Alice Gélinas	Grandes-Piles	5 do	2 50	A. J. Poucher	Montréal	do	do	
68	Mlle Neilson	Sandhurst	7 do	15 00	Mme J. Schroder	Kingston	do	do	
69	Mlle A. Maguire	St-Jean, N.-B.	7 do	5 00	Mme B. Maguire	Petersville	do	do	
70	Mme Ann Brown	Brockville	10 do	24 00	Mme Mary Harigan	Montréal	do	do	
71	T. J. Michaud	St-Raymond	10 do	11 00	C. Bélanger	St-Roch-de-Québec	do	do	1
72	Mme Trenter	Ecl. de Laachine	12 do	2 00	Mme Fry	Montréal	do	do	
73	J. B. Gibson	Belleville	12 do	5 00	T. J. Gibson	Pictou	do	do	
74	J. D. McDonald	Winnipeg	14 do	10 00	D. W. McDonald	Moosomin	do	do	
75	Margaret L. Hart	Montréal	14 do	5 00	Wm. L. Hart	Montréal	do	do	
76	W. B. Balling	Montréal	17 do	5 00	W. J. Ayling	do	do	do	
77	George Frower	Saint-Gabriel-de-Montréal	17 do	11 00	Mme Geo. Frower	Halifax, N.-E.	do	do	

78	C. N. Armstrong	Québec	19 do	60 00	Percy Holroyd	Montréal	do	do	
79	Rév. C. W. Watch	Oshawa	20 do	4 00	George Ward	Beaverton	do	do	
80	C. K. Rogers	Station de ch. fer de Toronto	20 do	17 00	R. Caldwell	Saurin, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que \$12. Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
81	Peter Cook	Orillia	24 do	1 00	F. J. Bird	Torrance	do	do	
82	Mlle M. Drolet	Pte-aux-Trembles	24 do	2 00	Mlle M. Lévesque	Saint-Roch-de-Québec	do	do	
83	John Neate	Belleville	25 do	5 00	Mme Neate	Highland-Creek	do	do	
84	D. Morenth	Windsor, Ont.	25 do	0 20	D. Forsyth	Berlin	do	do	
85	Robertson, Frères	Kingston	26 do	3 17	A. J. Kelly	Toronto	do	do	
86	Mlle Rulkin	Viriden, Man. (wagon postal)	26 do	5 00	J. B. Rulkin	Routledge, Man.	do	do	1
87	Thos. Moore	Braudon	27 do	2 00	Mlle E. M. Moore	Portage-la-Prairie, Man.	do	do	
88	Jessie Greig	Hamilton	27 do	2 00	Mary Greig	Montréal	do	do	
89	John Hobley	Barrie	27 do	5 00	Wm. E. Hobley	Lindsay	do	do	
90	H. Cole	Almonde	27 do	11 96	J. A. Matheson	Montréal	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
91	Yearleys	Yearleys	28 do	12 00	C. M. Taylor	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Voit le cas n° 219, classe A.	3
92	Mme J. T. Wardell	Havre-Victoria	28 do	5 00	Mme J. C. Wardell	do	do	Aucune trace, faute de chargement.	
93	Mme Geo. Turvey	Bluevale	28 do	2 00	Mlle Kate Kennedy	Wingham	do	do	
94	Rév. C. W. Watch	Oshawa	31 do	4 51	W. H. May	Cannington	do	do	
95	W. H. Freeman, aîné	Toronto	31 do	7 00	W. H. Freeman, jeune	Barrie	do	do	
96	Mme Armstrong	Toronto	1er août	1 00	Mabel Armstrong	Jerseyville, Ont.	do	do	
97	A. L. F. Brynner	Port-Sydney	1er do	28 00	Powell et Parkin	Toronto	do	do	1
98	Mme John Tait	Brussels	2 do	5 00	Mme Frank Shiel	Galt	do	do	
99	S. W. Potts	Orillia	2 do	12 00	Mme S. W. Potts	Essex	do	do	
100	B. C. Clarke	Riga	2 do	4 00	Mme G. London	Moosomin	do	do	
101	Geo. London	Newcastle	3 do	3 00	Annie Scully	Sainte-Catherine	do	do	
102	C. J. Reilly	Buffalo, N.-Y.	4 do	3 00	Mme C. J. Bailey	Cobourg	do	do	
103	C. J. Reilly	Ste-Catherine	10 do	3 00	Mme F. Sipprell	Ste-Catherine	do	do	
104	Henry Sipprell	Buffalo, N.-Y.	10 do	2 00	Mlle F. Hudson	do	do	do	
105	N. E. Hudson	New York	20 do	10 00	Mlle M. J. Hart	do	do	do	
106	G. W. Bunny	New York	24 do	5 00	Napoleon St. Jean	Acton-Vale	do	do	
107	Samuel St. Jean	Montréal	5 do	5 00			do	do	1

Soustraite par H. M. Drysdale, commis au bureau de poste de Sainte-Catherine, qui a été arrêté, mis en jug. et condamné à 3 années de détention au pénit. Portes remb. en partie avec l'argent r. par Drysdale et en p. par le dir. de p. de Ste-Cath. Aucune trace, faute de chargement.

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
108	Leslie A. Baker...	Cannington...	1893. 9 août...	\$ c. 5 00	Mme L. A. Baker	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Aucune trace, faute de chargement.	1
109	J. Dixon...	Creek-des-Erab...	9 do	10 00	I. C. Dixon	Peterboro'	do	do	1
110	Geo. Craig...	Calgary	10 do	2 00	Aggie Craig	Belleville	do	do	7
111	Mme Bromley	Toronto	10 do	1 00	S. Heath	Oron	do	do	1
112	Arnour, Meeckle et Williams.	Toronto	10 do	12 00	Mme M. P. Smith	Montréal	do	do	3
113	A. Matthews	Simcoe	10 do	5 00	Mlle W. Darrow	Tilsonburg	do	do	1
114	H. H. Kennedy	Norman	11 do	125 00	Banque Union	Winnipeg	On a déclaré n'avoir reçu que \$60.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
115	D. J. Robertson	Ottawa	11 do	15 00	Mme J. n. Robert-son.	Kingston	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
116	P. E. Pelletier	Lévis	11 do	10 10	T. Hethington	Québec	do	do	3
117	W. Noonan	Montréal	11 do	5 00	Mlle M. Noonan	Saint-Sauveur	do	do	3
118	Joseph Gerome	do	12 do	5 00	Mme L o u i s Jérôme,	Lachute-Mills	do	do	3
119	Exilia Doré	Sainte-Rose	12 do	5 00	Paul Doré	St-J.-B. de Montréal.	do	do	3
120	W. Wells	New-York	12 do	5 00	Mme A. Wells	Toronto	do	do	3
121	Mme R. A. Robinson	Orillia	15 do	4 00	Mme C. D. Haight	do	do	do	3
122	W. D. T. Jones	Cum berland	15 do	1 00	Canada Publish-ing Co.	Toronto	do	do	3
123	J. G. Scott	House, Sask	17 do	1 30	Henry Davis	do	do	do	3
124	Bessie Dougherty	New-Westmin-ster, C.-B.	17 do	6 40	T. Eaton et Cie.	do	do	do	3
125	R. Hodgson	Station Ashcroft	23 do	5 00	Mme R. Hodgson	Wingham	do	do	3
126	F. Huson	Owen-Sound	13 do	6 00	Fraser et Viger	Montréal	do	do	3
127	Wm. Northgraves	Petit-Métis	14 do	30 00	Isaac N o r t h	Wingham	do	do	3
		Lucan	17 do		graves.				

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
128	George Crang	Calgary	20 do	2 00	Mlle Aggie Crang	Belleville	do	do	1
129	G. Grimson	Montréal	21 do	2 00	Mme G. Grimson	Berwick	do	do	1
130	Simon Bastien	do	21 do	15 00	Alméda Bastien.	Ste-Anne-des-Plaines.	do	do	1
131	E. Boucher	Berthier	22 do	8 00	Elzéar Boucher	Saint-Roch-de-Québec	do	do	1
132	Thos. Harmer	Sherbrooke	23 do	0 25	E. et A. Gunther	Toronto	do	do	1
133	Bessie Dougherty	Station Ashcroft	23 do	6 40	The T. Eaton Co.	do	do	do	1
134	Bennett et Wright	Toronto	24 do	5 00	W. H. Gairns	Woodstock, Ont.	do	do	1
135	Mme G. Temple	Alvinston	24 do	25 00	MM. Dickson	London	do	do	1
136	P. A. Murphy	Arlington	24 do	5 00	Nicholson et Cie	Hastings	do	do	1
137	Elle, Angèle Ouro	Saint-Jean-d'Orléans	24 do	3 00	Emilien Pichette	Saint-Sauveur	do	do	1
138	Mlle E. Bellew	Québec	25 do	0 25	Mme Wm. Orme	Montréal	do	do	1
139	Alex. Sadler	Ornstown	29 do	4 00	E. G. Sadler	do	do	do	1
140	Mme S. Vett	Bassin-de-Gaspé	30 do	2 00	The Metropolitan Co.	do	do	do	1
141	Mme F. N. Baker	Sydney-Nord	30 do	0 55	Wm. Cummings et fils.	Truro, N.-E.	On a déclaré n'avoir reçu que \$3.	Aucune trace pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
142	D. Lavrock	Port-Elgin, Ont.	31 do	14 63	Williams, Greene & Rome Co.	Berlin	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
143	Mme W. H. Bardwell	Grande-Baie	31 do	7 00	W. H. Bardwell	Montréal	do	do	1
144	Mme H. Oliver	Station Hamilton	31 do	5 00	W. L. Faulkner	Winnipeg	do	do	1
145	A. S. Wignmore	Toronto	1 sept.	10 00	Mme A. S. Wigmore.	Cacouna, Qué.	do	do	1
146	N. Brenner	Owen-Sound	1 do	5 00	Katie Goldstein	Hamilton	do	do	1
147	H. Hawthorn	London	1 do	3 00	P. H. Barlet	Sarnia	do	do	1
148	J. N. Duhannet	Montréal	1 do	10 00	Dr. Duhanet	Saint-Jean	do	do	1
149	B. Burns	St. Andrews, N.B.	4 do	1 10	Mlle Lily Burns	Saint-Jean, N.-B.	do	do	1
150	Robert Brown	Alibon	4 do	3 00	Joseph Brown	Dundas	do	do	1
151	Mlle Tremblay	Carp	11 do	1 00	John Tremblay	Lakefield	do	do	1
152	C. W. Edwards	Hamilton	12 do	3 00	Mme C. W. Ed-wards.	Allandale	do	do	1
153	Mme E. G. Dion	Trois-Rivières	12 do	2 20	Mme Edgar Poi-rier.	Montréal	do	do	1
154	Macdonald, Tupper et Virgie Clark	Winnipeg	13 do	5 00	R. D. Foley	Manitou, Man.	do	do	1
155	Virgie Clark	Coe Hill Mines	14 do	7 00	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	3

B LETTRES NON CHARGÉES.—LISTE de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
156	John Fraser.....	Toronto (Union Station.)	1893. 14 sept.	\$ c. 3 00	Mme J. Fraser...	Peterboro'	La destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
157	W. H. Bell.....	Montréal.....	15 do	5 00	Mlle R. Dewar.....	Williamstown.	do	do	
158	J. J. Phillips.....	Saint-Jean-Est.	15 do	8 00	Mme J. J. Phil- lips.....	Ottawa.....	do	do	
159	Mme M. Henderson	St. Andrew-Est.	18 do	20 00	Mme D. B. Beat- tie.....	Chatham, Ont.	do	do	
160	David Hicks.....	Waterford.....	18 do	25 00	Mary Ann Hicks	Cherry-Valley	do	do	
161	Dr N. L. Auger.....	Saint-Tite.....	18 do	4 40	W. Brunet et Cie	Saint-Roch-de- Québec.	do	do	
162	B. F. Kean.....	Cargill.....	19 do	1 00	Mme B. F. Kean	Orillia.....	do	do	
163	Chas. Dickinson	Simcoe.....	21 do	3 00	Mme S. Connors	Culthus.....	do	do	
164	Jennie Grue.....	Groveton.....	22 do	4 00	Mme O. W. Hubel	Havelock, Ont.	do	do	
165	Mlle M. Ferguson	Toronto.....	22 do	1 25	Mlle K. Ferguson	Pelhamton	do	do	
166	R. H. Bradburn	Peterboro'	22 do	2 98	Clarence Hodg- kinson.....	Toronto.....	do	do	
167	W. H. Heard et Cie	London.....	22 do	0 13	Warden King et filis.....	do	do	do	
168	F. A. Hitchcock..	Napierville.....	23 do	5 00	G. Seifert.....	Saint-Roch-de- Québec.	do	do	
169	Robt. Podger.....	Gilmour, Ont.	25 do	7 00	Mme Rbt. Podger	Deseronto.....	do	do	
170	C. W. Patten.....	Richmond-Hill.	25 do	2 00	Joel Dawson.....	Drumbo.....	do	do	
171	W. Dion.....	Montréal.....	26 do	2 90	Mlle E. Dion.....	Saint-Roch-de- Québec.	do	do	
172	Mme S. Bunker	Toronto.....	27 do	10 00	J. Limpert.....	Preston.....	do	do	
173	James Brown.....	Weldford, N.-B.	29 do	2 75	C. Olsen.....	Beaver-Brook, C.F.I.	do	do	
174	Samuel Mathers...	Hespler.....	29 do	0 40	M. Montgomery	Islington, Ont.	do	do	
175	A. H. McGillivray	Grayson, N.E.	1er oct.		Mlle Amélie A.	Argonishie, N.-E.	do	do	
176	James Kerr.....	Station c. def. de Coboung.....	1er do		Smith. Mme J. T. Wilson	Toronto.....	do	do	

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
177	John C. Slater.....	Prince-Albert, Sask.	1er do	1 00	J. E. Bryant et Cie.....	do	do	do	3
178	Mlle B. A. Mack..	Windsor, Ont.	2 do	1 00	Delineator Pub- lishing Co.....	do	do	do	
179	Thos. A. Waldron.	Régina, T.N.-O.	8 do	8 00	Mme P. A. Wal- dron.....	do	do	do	
180	B. Tremblay.....	Trois-Rivières..	2 do	5 25	Joseph Grenier..	Montréal.....	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
181	E. Lessard.....	Saint-Joseph, Beauce.....	2 do	30 00	W. Brunet et Cie	Saint-Roch	do	do	
182	R. J. Rodden.....	Montréal.....	2 do	10 00	G. E. Lumsden.	Toronto.....	do	do	7
183	J. Banks.....	Québec.....	3 do	10 00	Mme W. H. H. Brown.....	Port-Hope.....	Déclaré avoir été reçu sans son con- tenu.	Aucune trace, faute de chargement.	
184	J. G. McKinley..	Meaford.....	3 do	2 50	H. L. Stark.....	Toronto.....	do	do	
185	Henrietta Powis..	Toronto.....	4 do	1 00	C. Powis.....	London.....	do	do	
186	George Duval.....	Québec.....	4 do	8 00	Mde Agnès Duval.	Montréal.....	do	do	
187	Mde P. Lacombe..	Montréal.....	5 do	2 00	Mde J. Gonée.....	Toronto.....	do	do	
188	Gertrude Dunbar.	Toronto.....	5 do	10 00	Mme John Dun- bar.....	Kingston.....	do	do	
189	Walter G. Smith..	do	5 do	5 00	W. Stevens.....	Riv.-des-Franc- Souris, Man.	do	do	
190	George Bowles...	Mono Road Sta- tion.....	5 do	3 00	Thos. S. Bowles.	do	do	do	
191	Frank Boise.....	Huntsville.....	6 do	8 00	Mme Boise.....	Trenton.....	do	do	
192	W. McKenzie.....	Orangeville.....	6 do	5 00	Mlle Nellie Hal- lowell.....	Alymer-Ouest..	do	do	
193	J. Drinker.....	Inwood.....	6 oct.	2 00	Mme J. Drinker.	London, Ont.	do	do	1
194	J. B. Gauthier....	Saint-Irénée....	7 do	12 00	Percepteur du revenu.....	Bate-Saint-Paul.	do	do	
195	George A. Cheer..	Orillia.....	9 do	2 00	C. S. Hamly.....	Port-Hope.....	do	do	
196	Mme W. B. Mc- Arthur.....	Lachute.....	9 do	6 00	W. B. McArthur	Montréal.....	do	do	
197	Josephine Charle- bois.....	Rigaud.....	10 do	10 00	Joseph Telnosse	do	do	do	
198	N. G. Vézina.....	Frub. St-Jean..	10 do	5 00	McCall et Shelyn	Québec.....	do	do	
199	J. J. Goodhart...	Glouce.....	11 do	3 00	Mme J. J. Good- hart.....	Thamesville...	do	do	
200	F. Woodward.....	Port-Huron, Mich.	11 do	5 00	Mme F. Wood- ward.....	Strathroy, Ont.	do	do	
201	Mme Stenson.....	Toronto.....	12 do	1 25	Mlle Stenson.....	Sault-au-Récolt	do	do	
202	Sergt. Cotton.....	Saint-Jean.....	12 do	2 00	T. Elliott.....	Montréal.....	do	do	1
203	W. J. Harrison...	Peterboro'	12 do	5 00	Mme W. J. Har- rison.....	Fergus.....	do	do	3

Déclaré à une autre rig à la destinat.
au bur. de poste de Strathroy. Le
dir. de poste en a remb. le contenu.
Aucune trace, faute de chargement.

Voir le cas n° 570, classe B.

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice sclo le 30 juin 1894.—Suite.

N ^o d'ordre	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récipitulation.
					Nom.	Lieu.			
204	Mme McIntosh	Toronto	13 oct. 1893.	\$ c.	Mme T. Hawke.	Brantford	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de changement.	1
205	Jas. Hope et Cie.	Ottawa	14 do	0 44	Mme R. Young.	Arnprior	do	do	1
206	Mlle Snowden	Toronto	15 do	5 00	Mme Robt. Snowden.	Kingston	do	do	1
207	Mme W. Richardson.	St-Gabriel-de-Québec	17 do	11 00	Mme John Seale.	Morin-Flats	do	do	1
208	P. N. Tait	Montréal	18 do	15 43	Canada Paint Co.	Montréal	do	do	1
209	Charles Baxter	Alliston	19 do	32 00	Adams et Burns.	Toronto	do	do	1
210	E. Laurendeau	Montréal	20 do	2 00	Mme John Lind.	Rockland	do	do	1
211	L. Fréchet	Québec	21 do	5 00	Mlle. H. Talbot.	St-Thom as-de-Montmagny.	do	do	1
212	Mlle A. Lebel	Rimouski	21 do	7 46	Brayley et Fils.	Montréal	do	do	1
213	A. Campbell	Québec	23 do	3 00	"Witness" Publishing Co.	do	do	do	1
214	Mlle Cornwall	Ashcroft, C.-B.	23 do	6 00	Mlle Ward.	Victoria, C.-B.	Docteur avoir été reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce détournement.	7
215	W. H. Heard et Cie	London, Ont.	25 do	0 90	The Gurney Foundry Co.	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de changement.	1
216	Doupe et Cie	Aylmer-Ouest.	25 do	2 00	J. C. Hoffman.	Stratford	do	do	1
217	Wm. Stearitt	Stee-Marie, Ont.	27 do	3 00	Thos. Cameron.	Farquhar.	do	do	1
218	Wm. Honey	Michell	28 do	1 36	do	do	do	do	1
219	Mlle C. Murray	St-Roch-de-Québec	30 do	8 00	Joseph White.	Montréal	do	do	1
220	Banque Standard	Stourville	31 do	87 20	J. W. Coxworth	Gravenhurst	do	do	3
221	H. Allison	Winooske, Vt.	31 do	15 00	Mme H. Allison.	Toronto	do	Voit le cas n ^o 380, classe B.	3
222	Mme R. Gosselin	Saint-Jean, Qué.	1er nov.	4 00	Mme E. Pellerin	Montréal	do	Voit les cas n ^{os} 163 et 164, classe A.	3

223	John Abell et Cie.	Parkdale	1er do	4 36	London derry Iron Co.	do	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçus.	Aucune trace, faute de changement.	1
224	George Fair	Mâchoire-d'Orignal, T.N.-O.	2 do	2 00	Mme George Fair	Warton	do	do	1
225	W. G. Smith	Toronto	5 do	5 00	W. Stevens	Riv.-des-Frang.	do	do	1
226	Thomas Holland	Sutton, Qué.	6 do	2 00	Peter Brennan	Lakeside	do	do	1
227	Mme Thos. Mackey	Montréal	7 do	5 00	Geo. F. Clark.	Toronto	do	do	1
228	Mme Andrew Oliver.	Peterboro	7 do	5 00	Mme John Vassan.	Escanaba, Mich.	do	do	1
229	Arthur Graham	Bethany	8 do	1 00	S. E. Lefebvre.	Montréal	do	do	1
230	Whitehead et Turner.	Québec	8 do	40 00	Percy Turner.	Lennoxville	do	do	1
231	.....	Saint-Antoine	10 do	7 00	Alex. Archambault.	Montréal	do	do	1
232	A. D. Avey	Stratford	10 do	5 00	Mme A. D. Avey	Saint-Thomas	do	do	1
233	Mlle S. Letourneau	Coaticook	10 do	3 41	F. C. Daniel et Cie.	Toronto	do	do	1
234	A. Hastings	Exeter	11 do	3 34	Jones Fr. et Cie.	do	do	do	1
235	J. Murphy	Montréal	14 do	2 00	The Medical Inhalation Co.	do	do	do	1
236	Mme F. Hussey	Braintree	28 do	0 30	T. Eaton Co.	do	do	do	1
237	Thos. Barrett	Toronto	11 do	1 00	Wm. Barrett.	Uffington	do	do	1
238	Ida Horner	Mimico	14 do	3 00	Violet Horner.	Trois-Rivières	Aucune trace, faute de changement.	do	1
239	L. N. Jourdain	Québec	14 do	2 75	Frs. Berrouard.	Saint-Roch-de-Québec	do	do	1
240	Mme J. H. Mackay	Midland	15 do	2 00	Chas. Millward.	Toronto	do	do	1
241	Dr Lorimer	Tilsburg	17 do	2 00	Minne Lorimer.	do	do	do	1
242	Mlle Elliott	London	17 do	17 00	Edna Elliott	Montréal	do	do	1
243	G. Commander	Hamilton	17 do	12 00	J. R. Côté.	do	do	do	1
244	Mme H. F. McCurdy.	Toronto	18 do	6 00	Wm. Gregson.	Winnipeg	do	do	1
245	.....	Baddeck, N.-E.	20 do	1 25	Mlle McDonald.	Boularderie, N.E.	do	do	1
246	Rév. J. McLaren	Kinburn	Vers le 20 novembre.	2 00	Orme et Fils	Ottawa	do	do	1
247	R. E. McRee	Brantford	21 nov.	10 00	H. G. H. Howard	Rowland, Man.	do	do	1
248	Mlle Thibeau	Montréal	21 do	14 00	Mme Concord	Montréal	do	do	1
249	Mme R. Gosselin	Saint-Jean, Qué.	23 do	4 00	Mme Elie Fournier.	do	do	do	1
250	E. J. Armstrong	Saint-Jean, N.-B.	23 do	20 00	Domimon Type Foundry.	do	Docteur avoir été reçu sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
251	Rév. Dr Williams	Mount-Forest	24 do	3 00	R. E. Williams.	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçu.	Aucune trace, faute de changement.	1
252	Joseph Belanger	Ste-Geneviève	24 do	15 40	H. O. Eddy	Montréal	do	do	1
253	J. McBride	de-Batiscan	27 do	3 00	Jenner, Roxborough et Cie	Toronto	do	do	1

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—Suite.

N ^o numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
303	Dlle M. Paré....	Saint-Nicolas....	26 déc. 1893.	\$ 4 00	A. Gagnon.....	Saint-Roch.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
304	P. Gagnon.....	Québec.....	27 do	1 00	Frs. Gagnon.....	Sainte-Anne-de-la-Pocatière.	do	do	
305	Wm Kenon.....	Innisfail.....	27 do	0 80	L. S. Baker.....	Calgary.....	do	do	
306	E. Simpson.....	Toronto.....	28 do	0 38	Bella K. Gunn..	Wallacetown..	do	do	
307	G. W. Miller.....	Wapaha, Man..	29 do	1 50	Tribune Publish- ing Co.	Winnipeg.....	do	do	
308	Mme J. J. Hend- ley.	Forest.....	29 do	8 00	Mlle Kate Mc- Kay.	Hawtstone.....	do	do	
309	Jennie Murray....	Stratford.....	31 do	1 06	J. W. Robinson..	Brantford.....	do	do	
310	W. T. Daykin.....	Mattawa.....	Vers le 31 déc. 1894.	1 20	Spencer Waugh..	Toronto.....	do	do	
311	Mme B. S. Snyder..	Port-Elmsey, Ont.	1er janv. 1894.	1 00	Mme John D. Brouse.	Iroquois, Ont..	do	do	
312	Mme P. Johns.....	Cedar-Springs..	1er do	6 00	Marian Klaber..	Toronto.....	do	do	
313	Samuel Gibson....	Goderich.....	1er do	2 00	Mme H. Little..	Pilot-Mound, Man.	do	do	
314	Rév. Dr Campbell..	Ottawa.....	1er do	1 00	John Dougal et Fils.	Montréal.....	do	do	
315	G. L. Plumb.....	Brantford.....	2 do	4 35	R. Thornton.....	Toronto.....	do	do	
316	C. E. Woodbridge..	Kingsville.....	2 do	6 00	Florence Burn- side.	Deer-Park.....	do	do	
317	Alex. Duncan.....	Oil-City.....	5 do	17 38	W. A. Hart.....	Toronto.....	do	do	
318	Jessie A. Munro..	Broadview, Assa	6 do	10 00	Mme Anderson..	Wetaskiwin, Al- berta.	do	do	
319	W.S.B. Armstrong	Windsor, Ont..	7 do	5 00	Mme Armstrong	Toronto.....	do	do	
320	Mme Jos. Sauter..	Toronto.....	10 do	1 00	Mme E. Jeffries.	do	do	do	
321	Mme W. C. Mahady	Bracebridge..	11 do	2 00	F. Eaton Co.....	do	do	do	
322	Alfred Gray.....	Toronto.....	27 do	2 00	S. A. May.....	do	do	do	
323	H. B. Matthews....	Bracebridge..	30 do	0 60	T. Eaton Co.....	do	do	do	

Voici le cas n^o 372, classe B.

324	H. Lapointe.....	Québec.....	8 do	10 00	Anna Thivierge.	Montréal.....	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
325	Rév. D. Tête.....	Toronto.....	9 do	5 00	Mme Wallace....	Ingersoll.....	do	do	
326	James Lunney....	Watford.....	9 do	1 00	Marian Klaber..	Toronto.....	do	do	
327	Mlle Fanner.....	Moore.....	9 do	2 45	Mile L. Tanner..	Sarnia.....	do	do	
328	Julia Blacker....	Orillia.....	10 do	2 00	Marian Klaber..	Toronto.....	do	do	
329	G. C. McLeod.....	Prince-Albert..	10 do	2 00	Free Press Co.	Winnipeg.....	do	do	
330	Wm. Moall.....	Mount-Albert..	11 do	2 00	Mme W. Moull..	Toronto.....	do	do	
331	A. W. Allingham..	Broadview, Assa	12 do	5 00	Mde Clara Boyce	Warkworth.....	do	do	
332	T. Eaton Co.....	Toronto.....	13 do	0 60	Geo. H. Davis... Brandon, Man.	Winnipeg.....	do	do	
333	James Gillespie..	La-cro-Otiène..	14 do	10 00	Cie de Bate-d'H.	Winnipeg.....	do	do	
334	Joseph Tourville.	Rigaud.....	14 do	1 50	D. Belisle.....	St-J.-B. de Mont- réal.	do	do	
335	M. J. Wells.....	Morrisburg....	15 do	8 00	Marian Klaber..	Toronto.....	do	do	
336	A. Robertson, Fils et Cie.	Drayton.....	15 do	1 44	Williams, Greene et Rome Cie.	Berlin.....	do	do	
337	Ellis Adams.....	London-Est....	17 do	1 00	Emily Ellis.....	Toronto.....	do	do	
338	Jos. Abraham....	Kingston.....	17 do	10 00	A. Lieberman..	do	do	do	
339	Mme M. Rutherford	Sand-Hill.....	20 do	30 00	G. M. Rutherford	do	do	do	
340	C. Newman.....	Northfield, C.-B.	18 do	10 00	Mme C. Newman	do	do	do	
341	W. H. Alexander..	Toronto.....	18 do	5 70	American Rat- tan Co.	do	do	do	
342	W. B. Gladwin....	Station Ashcroft	18 do	5 00	A. H. Nesbitt..	Vancouver, C.-B.	do	do	
343	Geo. Workman....	Streetsville..	20 do	1 75	E. J. Reynolds..	Ottawa.....	do	do	
344	Mme J. D. Les....	Toronto.....	22 do	4 00	Mary Hunter... Barrie.	do	do	do	
345	Chas. Dunn.....	Canata, Qué..	22 do	5 00	Mme M. Dunn..	Montréal.....	do	do	
346	U. H. A. Bull.....	Thornbury....	23 do	13 78	R. Hakstrop... Meaford.	do	do	do	
347	Flora Ross.....	London.....	23 do	5 00	Kate Ross.....	Lechash.....	do	do	
348	Alex. Dixon.....	Manilla.....	23 do	50 00	Wm. Hilborn..	Ayr.....	do	do	
349	Rév. Dr Reid.....	Toronto.....	24 do	13 70	W. J. Ronbough	Lambertburg..	do	do	
350	J. Wootton.....	Manitou, Man.	24 do	1 00	Ferry et Cie... Windsor, N.-E.	do	do	do	
351	R. Fisher.....	Dorset.....	25 do	1 00	Editeur, Star..	Montréal.....	do	do	
352	M. Schneider....	Drayton.....	25 do	1 00	A. S. et W. H. Masterman.	do	do	do	
353	M. H. Hammond..	Station de ch. de fer de Blyth.	25 do	50 00	Mme B. E. Ham- mond.	Owen-Sound... Kingston.	do	do	
354	Mme Jos. McAdam	Saint-Thomas..	26 do	2 00	Mlle McAdam..	do	do	do	
355	Mlle E. Bégin....	Kanouraska....	26 do	6 00	Mde C. E. Letarte	Saint-Roch.....	do	do	
356	Chas. Bell.....	Huntingdon... Princed-Albert..	27 do	1 00	Free Press Co.	Winnipeg.....	do	do	
357	Hugh McDougall.	Montréal.....	27 do	2 00	Mme S. A. Fitz- gerald.	Little-York..	do	do	
358	R. W. Fitzgerald.	Montréal.....	28 do	5 00	John A. Mitchell	Hensall.....	do	do	
359	Rachel Mitchell..	Mount-Forest..	29 do	30 00	John A. Mitchell	Hensall.....	do	do	
360	John Hoffman....	Saint-Thomas..	29 do	5 00	McDermid et Logan.	London.....	do	do	
361	John Walker.....	Alton.....	do	5 00	Mme John Cat- terall.	Toronto.....	do	do	
362	Geo. Love.....	Prince-Albert..	do	1 00	Free Press.....	Winnipeg.....	do	do	

Voici le cas n^o 380, classe B.

B. LETTRES NON CHARGÉES. — Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894. — Suite.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
363	M. M. Campbell.	Frédéricton, N. B.	1894.	\$ c. 2 00	Editeur du <i>Pro-gress</i> .	St-Jean, N.-E.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
364	John Graham.	Campbellford.	1er do.	8 00	P. E. Graham.	Kingston.	do	do	1
365	Mme Chadwick.	Toronto.	2 do.	5 00	Mme A. C. R. Saunders	Guelph.	do	do	1
366	N. Langford.	Dorset.	2 do.	0 52	Northrop et Lyman.	Toronto.	do	do	3
367	W. W. Kinsey.	Bracebridge.	1er do.	1 10	R. Simpson.	do	do	do	3
368	C. N. Topp.	do	2 do.	1 60	T. Eaton et Cie.	do	do	do	3
369	E. Dowler.	do	5 do.	0 34	do	do	do	do	3
370	J. B. Lorrie.	Sainte-Anne-de-Beaupré.	3 do.	2 75	Eugène Blais.	St-Roch-de-Québec.	do	do	1
371	H. E. Thompson.	Brownburg, Que.	3 do.	5 25	Ames, Holden et Cie.	Montréal.	do	do	3
372		Toronto.	5 do.	3 25	<i>Ladies Journal</i> .	Toronto.	do	do	3
373	M. Phelan.	Port-Daniel-Est.	5 do.	1 00	<i>The Star</i> .	Montréal.	do	do	10

Rapport du Directeur général des Postes.

374	T. Talbot.	Montréal.	6 do.	4 18	Daniel et Cie.	Toronto.	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
375	M. Montgrain.	Saint-Pacide.	8 do.	1 15	G. P. Montgrain.	Montréal.	do	do	1
376	Banque d'Hamilton.	Listowel.	8 do.	30 00	John Delaney.	North-Bay.	do	do	1
377	Edward Stephens.	Mount-Forest.	9 do.	25 00	J. Flury et Fils.	Aurora.	do	do	1
378	H. McGregor.	Williamstown.	10 do.	8 00	Mme W. Craik.	Rockburn.	do	do	1
379	Lizzie A. Anslay.	Bridgetown, N.E.	10 do.	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto.	do	do	1
380		Boîte à lettres, Toronto.	10 do.	4 00	Mlle Bessie Graham.	Détroit.	do	Soustraite par un facteur malhonnête du bureau de poste de Toronto, contre qui la preuve n'était pas suffisante pour justifier des poursuites. On en a remboursé de sa part le contenu et celui d'autres lettres non chargées qui contenaient des valeurs, qu'on croit avoir été volées par cet employé.	3
381	Mme C. Cochran.	Kentville, N.-E.	11 do.	2 00	Great London Tea and China Store.	Halifax, N.-E.	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
382	W. F. Trotter.	Chatham, Ont.	12 do.	5 00	Mlle A. M. Trotter.	Owen-Sound.	do	do	1
383	Mme Geo. Nelson.	Toronto.	13 do.	2 00	Mme T. Hayes.	Alliston.	do	do	1
384	Florence J. Bishop.	Ottawa.	13 do.	1 00	Mlle King.	Fort-Hope.	do	do	1
385	Mme H. T. Champion.	Winnipeg.	14 do.	5 00	Mlle Thomson.	Parkdale.	do	do	1
386	Daniel J. Boyle.	Elmwood.	14 do.	2 00	James Craig.	Owen-Sound.	do	do	1
387	R. B. Hamilton.	Atwood.	14 do.	5 00	A. Yule.	Listowel.	do	do	1
388	E. Prosser.	Beaumaris.	14 do.	0 25	T. Eaton et Cie.	Toronto.	do	do	1
389	Mme J. T. Colson.	Bracebridge.	15 do.	0 72	do	do	do	do	1
390	W. Ménard.	Montréal.	15 do.	27 00	R. A. Schreiber.	London.	do	do	1
391	A. Lacombe.	Berthierville.	16 do.	0 30	O. Moreau.	Montréal.	do	do	1
392	Ida Dodd.	Bracebridge.	18 do.	3 50	T. Eaton et Cie.	Montréal.	do	do	1
393	Mme Jack.	Hamilton.	19 do.	3 00	George Jack.	Mount-Forest.	do	do	1
394	Magie Miller.	Wrocton.	19 do.	22 80	Robert Miller.	Clinton.	do	do	1
395	John H. Brown.	Durham.	19 do.	20 00	H. D. Cameron.	Hamilton.	do	do	1
396	D. Seryngneur.	Saint-Jean-Est.	19 do.	10 00	Mme A. Seryngneur.	Rockland, Me.	do	do	1
397	do	do	26 do.	10 00	Mme Ivan. F. Baer.	do	do	do	3
398	J. O. Stinson.	Chesley.	20 do.	2 50	Ontario Chemist Co.	Toronto.	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
399	C. S. Smith.	Port-Francis.	20 do.	2 00	D. M. Ferry et Cie.	Windsor.	do	do	1
400	Jas. Wardlaw.	Montréal.	22 do.	4 00	G. F. R. Harris.	Winnipeg.	do	do	1
401	Mme W. E. Doxsee.	Napanee.	22 do.	5 00	Mlle Kate Ross.	Peterboro.	do	do	1
402	E. A. Senneville.	Montréal.	23 do.	4 00	Aug. Champagne.	St-François, Riv. du Sud.	do	do	1
403	Wm. Hill.	Beeton.	24 do.	5 00	Jennie Hill.	Toronto.	do	do	1
404	J. E. Robson.	Warsaw.	24 do.	3 00	Doxsee et Cie.	Napanee.	do	do	1

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
405	Mme Anston	Station de c. de f., Gananoque.	1894.	5 00	Mlle Simpson	Kingston	La destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de changement.	1
406	John C. Deilor	North-Bay	25 do	4 00	J. D. King	Toronto	do	do	
407	Jos. H. Rooke	Orillia	27 do	0 10	Mlle K. Mosgrove	do	do	do	
408	F. X. Joannette	Québec	27 do	0 30	N. U. Joannette	St-Vincent-de-Paul	do	do	
409	Rév. H. Gagnon	Rivière Bois-Claire	28 do	1 00	W. Chapman	Québec	do	do	
410	Wm. Bacon	Station de c. de fer d'Orillia.	28 do	2 50	W. E. Stratton	Toronto	do	do	
411	Mme W. J. Gillies	Hamilton	28 do	3 00	W. J. Gillies	Brantford	do	do	
412	Mlle S. Smith	Aylmer-Ouest	Fin de fév	5 00	Mme W. E. Fitch	Virden, Man	do	do	
413	Wm. Steele	Stratford	do	5 00	John Mason	Toronto	do	do	
414	Ida Blanchard	Toronto	1er mars	5 15	Julia Blanchard	Sutton-Ouest	do	do	
415	Mlle L. Dougherty	do	8 do	5 00	Mme Thomas Petherton	do	do	do	
416	S. B. Hunter	Harvey	8 do	24 04	T. B. Barker et fils	St-Jean, N.-B.	do	do	
417	Nellie Shannon	Brantford	9 do	6 00	Mme N. S. Bowbeer	Clarkson	do	do	
418	Rév. J. M. A. Brien	Sainte-Elizabeth	12 do	40 00	Rév. L. E. Cousineau	Montréal	do	do	
419	Chas. Leblanc	Montréal	12 do	4 52	L. D. E. Mayer	do	do	do	
420	Rév. W. N. Duthie	Burford	12 do	2 05	T. B. Holland	do	do	do	
421	Joseph Leduc	Montréal	12 do	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto	do	do	
422	Mlle E. Currier	do	12 do	1 00	M. N. Burke	do	do	do	
423	D. Burke	do	15 do	3 00	Arthur W. Bown	Lennoxville	do	do	
424	Wm. Bown	Robinson	15 do	15 00	Mme Alex. McDowell	Eden-Grove	do	do	
425	Aggie McDowell	Toronto	16 do	5 00			do	do	

426	W. A. Gray	Oxford Centre	16 do	1 00	Canadian Charcoalman	Toronto	do	do	
427	A. A. Poole	Station de c. de f. de Listowel	16 do	3 00	Mme A. A. Poole	do	do	do	
428	B. Wilnot	Toronto	17 do	12 00	J. Wilnot	Barrie	do	do	
429	Robert Huffy	Hamilton	19 do	10 00	Wilkin Brankley	Orillia	do	do	
430	Mme J. B. Gillespie	Peterborough	19 do	3 00	Saml. H. Craig	Hesper	do	do	
431	Mme J. B. Henderson	Sainte-Catherine	19 do	2 50	Lilian Hender	Brantford	do	do	
432	Mme A. Francoeur	Montréal	19 do	4 00	Mme J. Francoeur	Ottawa	do	do	
433	D. Burke	do	19 do	10 00	E. A. Burke	Lennoxville	do	do	
434	Le direct. de poste	Stat'n Ste-Flavie	19 do	1 00	Le dir. de poste, Stat'n Ste-Moise	do	do	do	
435	W. E. S. Moulson	Solsgrith	21 do	1 00	Mrs. West Ferry	Winnipeg	Déclarée avoir été reçue sans son contenu détournement.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
436	Geo. Heslridge	Crathie	22 do	1 00	Pharmacie Schofield	de Toronto	do	do	
437	Mme T. A. Wroughton	Macleod, Alta.	23 do	2 00	T. Eaton et Cie.	do	do	do	
438	J. H. Delamere	Minden	25 do	1 00	Mme J. H. Delamere	Almonte	do	do	
439	A. G. Harris	Metlakatla, C. vers B.	27 do	1 00	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	
440	Mme E. Hunsdon	Dresden	28 mars	10 00	E. R. Hunsdon	Kingston	do	do	
441	Bangq. de Montréal	Régina	28 do	3 71	C. R. Tryon et Cie.	Grenfell, Assa.	do	do	
442	Mlle M. Doyle	Toronto	30 do	3 00	Mlle M. N. Doyle	Kingston	do	do	
443	Peter Casatan	Port-Lambton	31 do	3 00	W. Whitaker	Sarnia	do	do	
444	Joseph Gignac	Selkirk, Man.	31 do	10 00	Mme V. Gignac	Sandwich, Ont.	do	do	
445	A. J. Van Every	Peterboro'	1er avril	5 00	J. F. Van Every	Toronto	do	do	
446	F. Mitchell	Saint-Jean, N.-B.	2 do	5 00	Mme J. Mitchell	Kingston	do	do	
447	F. Bilodeau	Morrisburg	2 do	5 00	F. Bilodeau	Saint-George-de-la-Beauce	do	do	
448	John Zantzee	Sainte-Agathe	2 do	1 00	D. M. Ferry et Cie	Windsor, Ont.	do	do	
449	P. H. Cimon	Malbone	2 do	1 00	W. Chapman	Québec	do	do	
450	Alex. McDonald	Collingwood	2 do	4 00	H. M. McDonald	Mount-Forest	do	do	
451	Mme J. Young	Henry	3 do	1 00	John Dougall et fils	Montréal	do	do	
452	Mme A. Sadler	Ormsdown	3 do	1 00	Ernest G. Sadler	do	do	do	
453	P. Harvie	Ottawa	3 do	7 60	H. Brown et fils	Carleton-Place	do	do	
454	Chas. Leblanc	Montréal	4 do	51 00	C. A. Lacroix	Montbello	do	do	
455	Rév. E. S. Rowe	Bracebridge	4 do	3 00	Rev. W. Briggs	Toronto	do	do	
456	J. R. Young	Millbrook	4 do	19 48	A. G. Gibson et Cie.	do	do	do	
457	Frère Mathias	Lislet	4 do	1 00	W. Chapman	Québec	do	do	
458	Félix Breux	Canlon Chambly	4 do	3 00	Graham et Cie.	Montréal	do	do	
459	Dr. Meahan	Station ch.d.f. de Bathurst, N.-B.	5 do	2 00	Edward Ryan	Kingston	do	do	

B LETTRES NON CHARGÉES.—LISTE de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numero	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
460	Mde. G. Mailet.	St-Jean-Baptiste de Montréal.	1894. 6 avril	\$ cts. 10 00	M. J. Minville.	Saint-François	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
461	do	do	6 do	7 00	Geo. Lachaine.	Québec	do	do	1
462	Mde J. Pionffe.	Sherbrooke.	7 do	7 00	La Canadienne.	Montréal.	do	do	
463	F. H. Robichaud.	Robichaud, N.-B.	7 do	0 91	Le Cultivateur.	do	do	do	
464	B. Wilmot.	Toronto	7 do	13 00	J. Wilmot.	Barrie	do	do	
465	Geo. Prenoveau	St-Jean-Baptiste de Montréal.	8 do	5 00	Mme J. Prenoveau.	Ste-Genève/ve de Batiscan.	do	do	
466	Mme Cécile Genge.	Macleod, T.N.-O.	vers avril.	1 25	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	
467	H. Fowler.	Milton	9 avril	6 00	C. Brenner	Hamilton	do	do	
468	J. T. Chatten	Norman	9 do	2 00	Mme J. T. Chatten.	Peterboro'	do	do	
469	Alfred Boyd	Toronto	9 do	1 00	Mr. Livingstone	Grimsby	do	do	
470	John Doidge.	Chatham, Ont.	9 do	6 00	Mme J. Doidge.	Windsor, Ont.	do	do	
471	J. B. Breault.	Saint-Sébastien.	10 do	40 00	Chas. Cousins.	Saint-Jean, Qué.	do	do	
472	Wm. Harrington.	Toronto	12 do	2 00	Mr. MacDougall	Stratford	do	do	
473	H. B. Sherwood	Napanee	12 do	7 00	Leah Sherwood	Toronto	do	do	
474	Mlle L. Corne.	Manilla	13 do	5 00	Arthur Corne	Belleville	do	do	
475	W. J. Ryan	Macleod, Alba.	16 do	1 00	Whaley, Royce et Cie.	Toronto	Déclarée avoir été reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
476	P. L. Walsh	London	16 do	4 00	Hugh Dunlop	Goderich.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
477	James Watson	Kinmount	17 do	1 50	H. Calcutti	Peterboro'	do	do	
478	S. Purdy	Albert, N.-B.	17 do	4 43	T. B. Barber et fils.	Saint-Jean, N.-B.	do	do	

479	George Paul	Milford, Ont	17 do	35 00	Edwin Chown et fils.	Kingston	do	do	1
480	Brown et Cie	Barrie (w.-poste)	18 do	5 84	C. Caldwell et Cie	Toronto	do	do	
481	A. Eilsworth	Newcastle, Ont.	18 do	12 00	J. D. King.	do	do	do	
482	Mme Finton	Grand-Valley	19 do	3 16	Whaley, Royce et Cie.	do	do	do	
483	H. White.	Norman	19 do	1 00	Mme H. White	Norwood	do	do	
484	G. S. Rix.	Toronto	20 do	5 00	Mme J. Rose	Allendale	do	do	
485	R. W. Ferrer	Postage-du-Rail.	20 do	1 00	J. B. Halkett	Ottawa.	do	do	
486	Robt. Grant	Station de c. de f.	20 do	12 00	Mme Robt. Grant	do	do	do	
487	J. C. Sullivan	Smith's-Falls.	21 do	8 20	E. D. Tillson	Tilsenbourg.	do	do	
488	R. G. Agnew.	Churchville, Ont.	23 do	20 00	J. W. Agnew	Elmgrave	do	do	
489	R. S. Armour	Hastings.	24 do	3 00	A. Bell.	Almonte.	do	do	
490	J. B. Bourassa.	Montréal.	24 do	7 00	A. J. A. Roberge	Laprairie	do	do	
491	Mme M. Gauthier	Montgomery, Q.	24 do	4 00	F. A. Gauthier.	Québec	do	do	
492	Wm. Werry	Soima	25 do	10 00	Alfred Boyd	Toronto	do	do	
493	R. Marshall	Toronto	25 do	1 34	Swan's Specific Co.	do	do	do	
494	Dr J. A. Truck	Gorrie.	25 do	23 11	Elliot et Cie	do	do	do	
495	Gilbert Mortier	Magog.	26 do	1 35	S. Carsley	Montréal.	do	do	
496	W. T. Martin	Ottawa	26 do	10 00	Mme W. T. Martin.	Port-Hope.	do	do	
497	A. R. Leroux	St'n de la Loue, C.P.	27 do	4 11	F. S. Taggart et Cie.	Toronto	do	do	
498	Mary Carr	Stinghampton	27 do	5 00	Maggie Carr	Collingwood	do	do	
499	T. Tardif	Québec	27 do	6 00	J. A. Lanouette.	Saint-Sévérin.	do	do	
500	Thomas Meagher.	Kingston	28 do	5 00	W. H. Meagher.	Toronto	do	do	
501	James Probert.	Winnipeg	30 do	1 00	Ster et Hervail.	Montréal.	do	do	
502	Mme Colin Genge.	Macleod.	do	1 25	T. Eaton et Cie.	Toronto	do	do	
503	E. Furner	Winnipeg.	do	0 60	John Dougall et fils.	Montréal.	do	do	
504	Mme Josephine Kintzler.	Montréal.	do	5 00	Charles Kintzler	Schreiber	do	do	
505	S. Fux.	North-Bay	3 mai	20 00	Mme S. Fox	London, Ont	do	do	
506	M. D. Clairoux	Hull.	4 do	4 25	Min. de la marine et des pêcheries	Ottawa.	do	do	
507	Isaie Brazeau	Masham-Mills	4 do	0 75	J. B. Rolland et fils.	Montréal.	do	do	
508	Jessie Milne.	Southampton	4 do	7 00	Mlle Agnès Milne.	Louise	do	do	
509	The Postmaster	Grenville.	5 do	4 00	E. O. Docteur	Masson	do	do	
510	J. Laframboise	Saint-Hyacinthe	8 do	4 00	Mde N. Peroteau	Montréal.	do	do	
511	J. B. Coderre	St-J.-B. de Montréal.	8 do	10 00	S. Schofield	Sutton-Flats.	do	do	

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
512	F. X. Giroux.....	Farnham (w.a. gon-poste.)	1894.	\$ cts. 30 00	Seybold, Fils et Cie.	Montréal.	Aucun trace, faute de chargement.		
513	J. B. Dufresne.....	Montréal.....	11 do	5 00	Mde J. B. Dufresne.	do	do	do	
514	G. H. Fawcett.....	Ottawa.....	11 do	1 00	Mlle A. d. die Moore.	Woodlawn.	do	do	
515	Capitaine Moffett.	Bloomfield.....	12 do	3 55	Brigadier Scott.	Kingston.	do	do	
516	Neil Morton.....	Belhaven.....	14 do	25 00	W. R. Brochet Cie.	Toronto	do	do	
517	David Coghlan.....	Jasper.....	15 do	2 00	Frank Wooten.	do	do	do	
518	R. C. Manning.....	Windsor.....	15 do	5 00	Mme A. J. Manning.	do	do	do	
519	W. Grattion.....	St.-J.-B. de Montréal.	15 do	10 00	David Grattion.	Saint-Jérôme.	do	do	
520	G. C. Dessaulles.....	Saint-Hyacinthe	15 do	1 00	N. Beauchamp.	Montréal.	do	do	
521	Mde M. Drouin.....	St.-J.-B. de Montréal.	15 do	6 00	Dezange Lemay.	Ste-Croix, Qué.	do	do	
522	J. Wiley.....	Gravenhurst.	16 do	7 30	McVittie et Barrie.	do	do	do	
523	Thos. Harwood.....	Ste-Madeleine.....	17 do	5 00	M. Louson.	Montréal.	do	do	
524	James Gullett.....	Saafa.....	17 do	8 40	Beek et Chapman.	Wincham.	do	do	
525	J. W. D. Darting.....	Lausdowne.....	18 do	2 40	J. C. Wilson et Cie.	Montréal.	do	do	
526	Andrew Majer.....	Woodstock.....	18 do	3 00	Samuel Majer.	Toronto	do	do	
527	J. A. Hoshal.....	Cayuga.....	19 do	25 00	Ellen, Freres.	do	do	do	
528	P. N. Tait.....	Mille-Roches.....	19 do	12 30	Verref, Stewart et Cie.	Montréal.	do	do	
529	P. S. Archibald.....	Moncton, N.-B.	21 do	0 50	St. John Cycle Co.	St-Jean, N.-B.	do	do	
530	Fred Parker.....	Adelaide.....	23 do	0 90	J. K. Cranston.	Galt.	do	do	
531	W. Miller.....	Jasper.....	24 do	0 18	Bur. du Witness.	Montréal.	do	do	
532	K. Goldberg.....	Smith's Falls.....	25 do	7 00	Mme Goldberg.	do	do	do	
533	Ada Field.....	Toronto.....	25 do	5 00	Mme Field.	do	do	do	
534	L. M. England.....	Farnham.....	25 do	10 00	Rév. M. Harris.	do	do	do	
535	G. W. Speckman et Cie.	Hamilton.....	25 do	5 45	N. A. Chene et Cie.	Godenrich.....	do	do	
536	Peter Hume.....	Toronto.....	25 do	20 00	Mde Peter Hume.	Kingston.	do	do	
537	Mme H. Griffith.....	Québec.....	25 do	0 50	Bur. du Witness.	Montréal.	do	do	
538	G. F. Robertson.....	London.....	25 do	0 50	Deineator Publishing Co.	Toronto.	do	do	
539	John Waly.....	Toronto.....	26 do	3 00	Louise Waly.	Whitby.	do	do	
540	Robert Moore.....	Bracebridge.....	26 do	3 21	C. C. Speight.	Acton-Ouest.	do	do	
541	W. H. Thompson.....	Kincardine.....	26 do	13 00	Norton Miller.	Prescott.	do	do	
542	F. Letourneau.....	Montréal.....	27 do	6 00	Mde F. Letourneau.	Staine-Famille.	do	do	
543	James Hill.....	do	28 do	7 00	Geo. Rochester.	Sainte-Foye.	do	do	
544	Mme J. C. Williams.	Toronto.....	28 do	1 35	Sarah Wood.	Port-Hope.	do	do	
545	C. McCarthy.....	do	29 do	2 00	Mme McCarthy.	Galt.	do	do	
546	F. X. Bias.....	Sainte-Martine.	29 do	6 00	Ferdinand Dube.	St.-J.-B. de Montréal.	do	do	
547	John White et Cie.	Woodstock, Ont.	30 do	1 25	John Cattoet Fils.	Toronto.	do	do	
548	D. K. Campbell.....	Port-Arthur.....	30 do	20 18	Mme D. K. Campbell.	Belmore.	do	do	
549	M. C. Bouchard.....	Trois-Rivières.....	31 do	11 00	Olivier Bouchard.	Montréal.	do	do	
550	Rachel Mullen.....	Mimico.....	1er juin	10 00	Fanny Mullen.	Toronto.	do	do	
551	C. L. Davidson.....	Montréal.....	2 do	3 00	G. McBride.	Montréal.	do	do	
552	J. D. Rainville.....	Ste-Madeleine.....	2 do	2 00	F. Rainville.	do	do	do	
553	Mlle Raunoir.....	Toronto.....	2 do	4 50	Mlle H. Caruthers.	Lindsay.	do	do	
554	Mme Dr. Gould.....	Colborne.....	4 do	5 00	Mme G. C. Law.	St.-J.-B. de Montréal.	do	do	
555	Michael Guérin.....	Riv.-des-Sauv.....	6 do	15 00	Eby Blain et Cie.	réal.	do	do	
556	Mme A. Blackburn.....	Toronto.....	6 do	1 00	McHarry Laing.	Kempville.	do	do	
557	R. McLeod.....	do	7 do	2 50	R. Score et Fils.	Toronto.	do	do	
558	Mlle Fair.....	Peterborough.....	7 do	0 75	Mlle Fair.	Montréal.	do	do	
559	Mlle Anna Smillie.	Station Rich-mond.	8 do	8 00	Mme M. Burnie.	do	do	do	
560	François Lizotte.....	Saint-Hubert.....	11 do	11 00	Duchesneau, Duchesneau et Cie.	do	do	do	
561	C. T. Mitchell.....	Stouffville.....	12 do	5 00	A. E. Cameron.	Toronto.	do	do	
562	James Sheppard.....	Ripley.....	12 do	25 00	Mlle W. Sheppard.	Clinton.	do	do	
563	T. A. Crosby.....	Grand'Mère.....	18 do	5 00	T. L. Crossley.	Montréal.	do	do	
564	Pierre Denis.....	Sainte-Marie de Monnoir (w.a. gon-poste).	18 do	50 00	Liddell, Lespérance et Cie.	do	do	do	
565	J. A. Boudrias.....	Saint-Hyacinthe	18 do	1 00	Mde J. A. Boudrias.	St.-J.-B. de Montréal.	do	do	
566	O. P. Turner.....	Godenrich.....	21 do	5 00	Mme O. P. Turner.	Toronto.	do	do	
567	G. Clarke.....	Terrebonne.....	25 do	1 00	Chas. Méthivier.	Montréal.	do	do	
568	J. E. Dugas.....	Ste-Anne-des-Plaines.	25 do	5 00	M. Barsalou et Cie.	do	do	do	
569	Mde P. Boissonnault.	Saint-Roch de Québec.	do	1 00	Pierre Langlois.	do	do	do	

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	ADRESSE DE LA LETTRE.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
570	C. J. Baker.....	Buffalo, N. Y....	1894. 27 juin...	\$ cts. 30 00	Mme M. Wilkin-son.	Peterborough....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Soustraite par Thomas H. Tebb, employé du bureau de poste de Peterborough, qui a été arrêté, mis en jugement et condamné à 3 mois de détention au pénit. le 10 juillet 1894 sur une accus. d'avoir volé 2 lettres de la p. contenant de l'argent. On en a recouvré le cont. du prisonnier.	3

RÉCAPITULATION.

Classification des cas.	Chargées.	Non chargés.
4. Lettres que les destinataires ont déclaré n'avoir pas reçues, et dont, faute de chargement, on n'a pu retrouver de trace, non plus qu'établir la perte à la poste	481
2. Lettres contenues dans des malles ou paquets que l'on dit n'être pas parvenus aux bureaux de destination, sans qu'on ait pu en découvrir la cause	4
3. Lettres perdues, détournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste, et dont le contenu a été remboursé en tout ou en partie par les employés responsables	38
4. Lettres perdues, détournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste et dont le contenu n'a pas été recouvré	42
5. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, et remboursé par les employés responsables	5
7. Lettres dont le contenu a été déclaré manquer en tout ou en partie sans qu'il ait été apporté de preuve du fait allégué	39
8. Lettres volées ou supposées avoir été volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu a été recouvré ou remboursé en tout ou en partie	29
9. Lettres volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu n'a pas été recouvré	28
10. Lettres accidentellement détruites en cours de transmission	36
11. Encore sous enquête	2
Totaux	222	570

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. D. LESUEUR,
Secrétaire.

ANNEXE H.

TRANSACTIONS DE LA
DIVISION DES LETTRES DE REBUT

TABLEAU des lettres reçues par le bureau des lettres de rebut, Canada, pendant ou autre chose, et de la

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes

Nombre de lettres reçues.				
LETRES DE REBUT :—				
Renvoyées de la Grande-Bretagne (étaient chargées 185)	9,465			
do des États-Unis (do 1,342)	98,375			
do de la France (do 1)	475			
do de Terre-Neuve (do 1)	501			
do de Victoria (do 3)	147			
do de la Nouv.-Galles du Sud (do 3)	138			
do Barbades (do —)	132			
do Nouvelle-Zélande (do 2)	99			
do Jamaïque (do 2)	84			
do Mexique (do 1)	73			
do d'autres colonies et pays étrangers (étaient chargées 3)	324			
	1,543	109,813		
MOINS—Les lettres chargées ci-dessous		1,543		
Lettres renvoyées des bureaux de poste du Canada, dont suit le détail :—			108,270	
Lettres chargées disponibles le 30 juin 1893	163			
do en la possession de directeurs de poste le 30 juin 1893	132			
do reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894 (y compris celles d'origine étrangère)	10,892			
		11,187		
Lettres contenant des valeurs portées au registre, disponibles le 30 juin 1893	237			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, en la possession de directeurs de poste au 30 juin 1893	98			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894	4,084			
		4,419		
			15,606	
Lettres de rebut originaires du Canada :—				
Reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894		208,409		
Lettres de rebut ordinaires, originaires d'autres pays, disponibles le 30 juin 1893	440			
Lettres de rebut ordinaires, originaires d'autres pays reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894	152,318			
		152,758		
Lettres de rebut avec adresses imprimées des envoyeurs, do affranchissement officiel		37,307		
		7,404		
Lettres retournées, c'est-à-dire réexpédiées par le bureau des rebuts et revenues faute d'avoir pu être délivrées		55,929		
Rebuts de livres, paquets, etc. :—				
Disponibles le 30 juin 1894	4,510			
Reçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1893	59,581			
		64,091		
			525,898	
			292,031	
Circulaires, cartes postales, etc.				941,805
A reporter				941,805

l'exercice clos le 30 juin 1894, avec indication de leur contenu, soit argent manière dont on en a disposé.

espèces reçues par le bureau des rebuts, et ce qui en a été fait.

Ce qu'on en a fait.				
LETTERS DE REBUT :—				
Renvoyées en Angleterre, y compris les lettres étrangères non énum. ci-dessous (dont il y avait de chargé 458)	19,533			
Renvoyées aux États-Unis (do 1,367)	83,384			
do en France (do 62)	1,054			
do à Terre-Neuve (do 51)	855			
do à la Nouv.-Galles du Sud (do 3)	114			
do au Japon (do 3)	85			
do à Victoria (do 2)	78			
do à la Nouvelle-Zélande (do —)	79			
do à d'autres colonies et pays étrangers (dont il y avait de chargé 32)	564			
	1,978			
Lettres de la G.-B., des colon. ou d'origine étrang., restées en poss. au 30 juin 1894 (dont il y avait de chargé, 65)	730			
		106,476		
Livres, cartes postales, etc., de la Grande-Bretagne et d'origine étrangère, aussi retournées		46,572		153,048
Lettres chargées, retournées aux envoyeurs, y compris celles d'origine étrangère	9,479			
Lettres chargées, en la possession de directeurs de poste, do qui n'ont pu être rendues aux envoy., par suite du refus de les retirer, de l'absence d'adr. des env., etc., et qui, ne contenant pas de val., ont été détruites	195			
Lett. charg., conserv. au bur. des rebuts en attend. réclame	1,083			
	135			
		10,892		
Lettres cont. des val. qui ont été rendues aux envoyeurs	3,715			
do do en la possession de direct. de poste.	127			
do do conservées au bureau des rebuts en attendant qu'elles soient réclamées	242			
		4,084		
Lettres chargées et de valeur en la possession de directeurs de poste ou au bureau des rebuts, le 30 juin 1893, et dont on a depuis disposé comme suit :—				
Délivrées	234			
Détruites	69			
Au bureau des rebuts	327			
		630		
Lettres de rebut ordinaires, rendues aux envoyeurs		193,859		15,606
do do portant des adresses imprimées, et renvoyées aux envoyeurs		37,307		
do do rendues aux divers départements du gouvernement		7,404		
do do sans signature ni marque de poste, comptes, etc., détruits	122,530			
Lettres de rebut revenues au bureau et détruites	55,929			
		178,459		
			417,029	
Livres de rebut, paquets, etc., expédiés à leurs adresses, do do renvoyés aux envoyeurs	678			
do do vendus à l'encan	56,268			
	1,320			
A reporter	58,266			585,633

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N^o 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
Report				941,805
LETTRES SPÉCIALES, classifiées comme suit :—				
Lettres chargées restant le 30 juin 1893.....	51			
do en la poss. de direct. de poste, 30 juin 1893	50			
do reçues p. rectific. d'adr., droit de port, etc.	2,432	2,533		
Lettres contenant des valeurs et portées au registre :—				
Restant le 30 juin 1893.....	56			
En la possession de directeurs de poste, 30 juin 1893..	25			
Reçues pour rectification d'adresse, droit de port, etc.	1,977	2,058		
Lettres ordinaires restant le 30 juin 1893	336		4,591	
do reçues pour manque de timbres.....	15,398	15,734		
do do rectification d'adresse.....		14,992	30,726	
Lettres locales, reçues pour manque de timbres.....			5,095	
do pour pays étrangers, restant le 30 juin 1893		465		
do do reçues comme non payées ou insuffisamment payées.....		14,654	15,119	
Lettres de rebut envoyées au bureau			2,321	
Cartes-postales reçues pour manque de timbres.....		5,468		
do do rectification d'adresse.....		5,758	11,226	
Circulaires reçues pour manque de timbres.....		2,430		
do do rectification d'adresse.....		5,734	8,164	
Paquets, livres, etc. :—				
Restant le 30 juin 1893, reçus durant cette année et les années précédentes		4,114		
Reçus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés (de ceux-ci, 1,199 contenaient des incluses contrairement à la loi.).....		13,192	17,306	
				95,048
A reporter.....				1,036,853

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, etc.—*Suite.*

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait.

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report.....	58,266		585,683	
LETTRES DE REBUT—Fin.				
Livres de rebut, paquets, etc., d'aucune valeur, disposés	2,654			
do do restant au bureau d. rebuts	3,171	64,091		
Circulaires, cartes-postales, etc., détruites, ou autrement disposées.....		292,031	356,122	
LETTRES SPÉCIALES :—				941,805
Lettres chargées, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses.....	2,346			
do en la possession de directeurs de poste..	25			
do sans signature et sans valeur, qu'on a détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.	19			
do dép. au b. des rebuts en att. qu'on les récl.	42	2,432		
Lettres contenant des valeurs qui ont été renvoyées aux auteurs ou expédiées.....	1,885			
Lettres contenant des valeurs en la poss. des dir. de poste.	30			
Lettres contenant des valeurs conservées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame.....	62	1,977		
Lettres spécialement enregistrées et valeurs en la possession de directeurs de poste au bureau des rebuts au 30 juin 1893, et dont on a depuis disposé comme suit :—				
Délivrées.....	100			
Bureau des rebuts	74			
Détruites.....	8	182		
Lettres locales reçues pour manque de timbres :—			4,591	
Renvoyées aux auteurs.....	6,521			
Expédiées à leurs adresses.....	7,806			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....	1,088			
Restant au 30 juin 1894.....	319	15,734		
Lettres ordinaires reçues pour rectification d'adresse :—				
Renvoyées aux auteurs.....	10,964			
Expédiées à leurs adresses.....	1,059			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....	2,969	14,992		
Lettres locales reçues pour manque de timbres :—			30,726	
Renvoyées aux auteurs.....		3,799		
Expédiées à leurs adresses.....		593		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....		678		
Restant au 30 juin 1894.....		25		
Lettres pour les pays étrangers :—			5,095	
Renvoyées aux auteurs.....		4,522		
Expédiées à leurs adresses.....		9,698		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.....		534		
Restant au 30 juin 1894.....		365		
			15,119	
A reporter.....			55,531	941,805

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N^o 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres.	—	—	—	—
Report				1,036,853
Grand total				1,036,853

S O M

Lettres restant au bureau le 30 juin 1893, y compris celles en la possession de directeurs de poste	11,081
Lettres de rebut reçues	935,897
Lettres spéciales reçues	89,875
	<u>1,036,853</u>

Rapport du Directeur général des Postes

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, etc.—Fin.

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait—Fin.

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report			55,531	941,805
LETTRES SPÉCIALES—Fin.				
Lettres de rebut revenues et détruites			2,821	
Cartes-postales reçues pour manque de timbres, renvoyées aux auteurs ou expédiées à leurs adresses	1,534			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité du département de les retourner ou de les délivrer	3,934	5,468		
Cartes-postales reçues pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	2,902			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité de les retourner ou de les délivrer	2,856	5,758	11,226	
Circulaires reçues pour manque de timbres, renvoyées aux auteurs, ou expédiées aux adresses	2,134			
Circulaires reçues pour manque de timbres, détruites	296	2,430		
do pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	2,503			
do pour rectification d'adresse, détruites	3,231	5,734	8,164	
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés, et qui ont été rendus aux envoyeurs	4,265			
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés, renvoyés à leurs adresses	6,001			
Livres, paquets, etc., vendus à l'enchère	1,236	11,502		
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés, détruits parce qu'ils étaient sans valeur et que le département ne pouvait les délivrer ni les retourner		2,396		
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, ou non réclamés, restant au bureau (y compris la balance des années précédentes) le 30 juin 1894		3,408	17,306	95,048
Grand total				<u>1,036,853</u>

M A I R E.

Lettres de rebut dont on a disposé	937,608
do spéciales do	90,698
do restant au bureau le 30 juin 1894, y compris celles entre les mains de directeurs de poste	8,547
	<u>1,036,853</u>

TABLEAU N° 2—Indiquant le nombre de lettres reçues qui contenaient de l'argent ou autres articles de valeur; le montant et la nature de leur contenu; combien de lettres ont été distribuées pendant l'exercice, et combien il en reste.

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebus.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		\$ c.			
3,545	Argent (y compris \$11.78 contenus dans des lettres sous d'autres chefs).....	16,130 26	3,236	208	101
33	Lettres de change.....	8,449 84	33		
2	Obligations.....	22,558 50	2		
556	Chèques.....	73,862 48	530	10	16
239	Traites.....	53,403 43	232		7
2	Lettres de crédit.....	990 50	2		
861	Mandats-poste.....	12,859 53	813	17	31
62	Ordres.....	7,025 27	56	4	2
10	Certificats de passage.....	380 28	10		
309	Billets à ordre.....	54,532 51	290	8	11
600	Recettes.....	56,819 82	570	19	11
12	Certificats d'actions.....	14,072 00	12		
18	Certificats divers.....	56,493 64	17	1	
458	Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut à Londres, Angleterre.....		458		
1,367	Lettres chargées envoyées aux bureaux des lettres de rebut à Washington, Etats-Unis.....		1,367		
153	Lettres chargées envoyées aux bureaux des lettres de rebut d'autres pays.....		153		
49	Titres.....		49		
64	Documents de valeur.....		55	3	6
1	Certificats, accident (American Mutual).....		1		
2	do agence.....		2		
1	do Alliance Nationale.....				1
1	do Ancient Order Foresters.....			1	
1	do apprentis.....			1	
2	do prisonniers d'armée.....		2		
4	do Arts, Société des.....		4		
1	do Bachelier des Arts.....		1		
12	do baptême.....		10		1
2	do Barton Agricultural Society.....			2	
2	do naissance.....		2		
1	do bonus.....		1		
1	do union des briquetiers.....		1		
5	do Canadian Order of Foresters.....		4		1
1	do do Oddfellows.....		1		
1	do do Wheelmen's Association.....				1
1	do bestiaux, registre des.....		1		
36	do caractère.....		31	3	2
4	do Chosen Friends.....		3		1
1	do Christian Mutual Benefit Association.....		1		
18	do membre d'église.....		18		
1	do service civil (préliminaire).....		1		
1	do clergé (Eglise d'Angleterre).....		1		
10	do agents voyageurs.....		7		3
1	do confession.....		1		
1	do droit d'auteur, registre des.....			1	
2	do d'inspecteur-mesureur de bois.....		2		
9	do décès.....		9		
1	do dentiste.....		1		
1	do dépôt.....		1		
1	do agent de police secrète.....		1		
1	do do d'assoc. de police secrète.....		1		
1	do éducation.....		1		
6	do Free Miners.....		5	1	

Rapport du Directeur général des Postes.

TABEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebut.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de maîtres de poste.
		\$ c.			
1	Certificats, de santé.....			1	
5	do d'examen de lycée.....		5		
1	do de la société historique (Réserve de l'Ouest).....		1		
1	do du cercle des familles.....		1		
2	do d'établissement (<i>homestead</i>).....		1	1	
10	do de l'ordre des forestiers indép.....		10		
2	do des bons templiers.....		2		
3	do Independent Order Oddfellows.....		3		
1	do de l'union typographique inter- nationale.....		1		
1	do Iron Hall, ordre de l'.....		1		
1	do de l'association des tailleurs.....		1		
4	do de juge de paix.....		4		
3	do de Kinder Garten.....		3		
3	do de mécaniciens de locomotives.....		3		
11	do de mariage.....		10	1	
4	do de francs-maçons.....		4		
1	do de second de navire.....		1		
1	do des artisans.....		1		
10	do de médecins.....		6	1	3
2	do d'ordination méthodiste.....		2		
1	do de modèle de dessin.....		1		
1	do de musiciens, société canadienne des professeurs de musique.....		1	1	
4	do de l'association de secours mu- tuels, des francs-maçons.....		3		
1	do National Editorial Association.....		1		
2	do de notaire.....		2		
3	do Orange, Loyal Orange Associa- tion.....		3		
3	do de propriétaire.....		2		1
1	do de dissolution de société.....		1		
6	do des patrons de l'industrie.....		5	1	
2	do de pharmacie.....		2		
1	do de garantie de piano.....		1		
5	do de préemption de terre.....		5		
1	do de l'association de la presse.....		1		
2	do Protestant Protective Associa- tion.....		2		
1	do de chefs de convois.....		1		
3	do de télégraphistes sur ch. de fer.....		2		1
1	do de préposé à la voie ferrée.....		1		
2	do de templiers royaux.....		2		
1	do de matelots.....		1		
14	do d'instituteurs.....		14		
3	do de solliciteurs.....		3		
1	do Sons of Scotland.....		1		
3	do de mécaniciens sur bateaux à vap. d'inspection de bat. à vap., fret.....		3		1
1	do do.....		1		
4	do d'étudiants.....		4		
8	do de mise à la retraite.....		8		
1	do de titre, transport du.....		1		
1	do de marque de commerce.....		1		
1	do United Green Glass Workers' Association.....			1	
2	do United Workmen, Ancient Order.....		2		
1	do de l'union typograph. de Victoria.....				1
6	do des poids et mesures.....		6		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de maîtres de poste.
1	Certificats, Woman's Christian Association	..	1	..	..
2	do Young Men's Christian Association	..	..	..	..
3	Copies de titre	..	2	..	1
7	Billets d'assurance contre les accidents	..	2	..	5
31	Conventions	..	30	..	1
2	Lettres d'administration	..	2	..	..
22	Affidavits	..	22	..	..
3	Albums	..	3	..	..
1	Cendrier en alu binum	..	1	..	..
5	Application comme membre	..	5	..	..
1	do pour préemption	..	..	..	1
26	Tabliers	..	26	..	..
1	Pointes de flèches en silex	..	1	..	..
2	Fleurs artificielles	..	2	..	..
5	Cessions	..	5	..	..
2	Albums-autographes	..	2	..	..
15	Vêtements de bébés	..	14	1	..
1	Sac de fantaisie en fourrure	..	1	..	..
1	Contremarques de bagage	..	1	..	..
1	Baromètre	..	1	..	..
8	Chapelets	..	7	1	..
5	Ouvrage en rassades	..	5	..	..
2	Bavettes	..	2	..	..
3	Peaux d'oiseaux	..	3	..	..
4	Ailes do	..	4	..	..
2	Billets de connaissance	..	2	..	..
2	do vente	..	2	..	..
1	Livres, code du câble	..	1	..	..
36	Divers livres	..	34	2	..
16	Bottes	..	16	..	..
9	Bottes d'enfants	..	9	..	..
1	Bracelet, doré	..	1	..	..
2	Épinglettes, dorées	..	1	1	..
1	Echantillons de briques	..	1	..	..
5	Broches, dorées	..	5	..	..
1	do d'or et d'ivoire	..	1	..	..
1	do plaquées en or	..	..	1	..
1	do en cheveux	..	1	..	..
1	do en nacre de perle	..	1	..	..
3	Brosses à cheveux	..	3	..	..
1	do chapeaux	..	1	..	..
1	Pinceau	..	1	..	..
1	Sac à brosse et à peigne	..	1	..	..
1	Cornes de bison	..	1	..	..
1	Fleurs de bulbes	..	1	..	..
10	Gâteau	..	10	..	..
1	Cailloux du Canada	..	1	..	..
1	Sucre candi	..	1	..	..
1	Chandelles	..	1	..	..
3	Bonnets de fourrure	..	3	..	..
1	Herbe à chat	..	1	..	..
1	Calice	..	1	..	..
1	Ceinture en chamois	..	1	..	..
1	Charte de forestiers	..	1	..	..
2	Gomme	..	2	..	..
2	Vêtements d'enfants	..	2	..	..
1	Gobelet	..	1	..	..
3	Cartes de Noël	..	3	..	..
1	Habillement sacerdotal	..	1	..	..
1	Cigares	..	1	..	..

Rapport du Directeur général des Postes.

TABLEAU N^o 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebus.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		\$ c.			
1	Porte-cigares		1		
1	Thermomètre clinique			1	
1	Aiguilles d'horloge		1		
8	Vêtement		7	1	
1	Plaque de cercueil		1		
1	Cognac		1		
1	Poudre colorée		1		
1	Contrats		1		
1	Plaque de cuivre rouge		1		
1	Remède pour les cors		1		
6	Coton		6		
1	Crème			1	
2	Crêpe		2		
1	Boutons de manchettes, perlé		1		
1	Rideaux, dentelle		1		
1	Coussins		1		
5	Coupe-fleurs		5		
6	Boutures de fleurs		6		
1	Acte de vente		1		
21	Déclarations		21		
1	Instruments de dentiste		1		
2	Dépositions		2		
3	Diplôme, bétail sur pieds		3		
5	Décharges d'hypothèques		5		
7	Congé, police à cheval du Nord-Ouest		7		
3	do matelots		2	1	
4	do soldats		4		
1	Avis de détresse		1		
1	Procédure de divorce, exemplaire		1		
7	Doileys		7		
7	Poupées		7		
1	Instruments de dessin		1		
4	Habillement		4		
13	Etoffes à robes		13		
1	Boîte à toilette		1		
3	Patrons de robe		3		
3	Feuilles sèches		3		
2	Journaux de pharmacien		2		
1	Plaques photographiques		1		
7	Cornets acoustiques		7		
1	Boucles d'oreilles, diamant		1		
1	do dorées			1	
1	Bandage électrique		1		
1	do en fil métallique		1		
1	Electro		1		
5	Electrotypes		5		
1	Plaque à graver		1		
5	Reçus de messagerie		2	1	2
3	Lorgnons		2	1	
12	Fausses dents		11	1	
1	Boîte de fantaisie		1		
4	Consoles do		4		
11	Ouvrage do		11		
2	Eventails, ivoire		1	1	
2	Fougère		2		
1	Lignes à pêche		1		
3	Chemises de flanelle		3		
1	Dent de fossile		1		
5	Plumes-fontaines		5		
2	Fourrures, peaux d'ours		2		
1	do do de daim		1		

TABLEAU N^o 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres déléguées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non déléguées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des re-buts.	Nombre de lettres non déléguées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		\$ c.			
3	Fourrures, peaux de renard		3		
1	do do vison		1		
3	do do rat-musqué		3		
1	do do d'écureuil		1		
9	do do de divers animaux		9		
3	do do loup		3		
1	Collet en fourrure		1		
2	Jarretières		2		
3	Verre		3		
2	Lorgnons		2		
2	Vases en verre		2		
4	Gants en peau de daim		4		
16	do de chevreau		16		
1	Colle		1		
1	Nettoyeur de fusil		1		
1	Platine d'un pistolet		1		
3	Bracelets en or		3		
32	Épingles do		30	2	
10	Chaînes do		8	1	1
4	Porte-bonheur en or		3	1	
1	Boutons de collet en or		1		
1	Croix en or		1		
3	Boutons de manchettes en or		2	1	
6	Anneaux do do		5	1	
2	Poussière d'or		2		
9	Boucles d'oreilles en or		7	2	
3	Montures de lorgnon en or		1	2	
2	Chaînes de gousset do		2		
3	Feuille en or		2	1	
5	Médailles en or		4	1	
4	Médailles do		4		
1	Lingot do		1		
5	Boîtes à crayons en or		5		
1	Pendants do		1		
7	Plumes do		7		
34	Épingles do		29	4	1
2	Quartz aurifère do		2		
108	Anneaux do		94	12	2
1	Bouteilles d'odeur en or		1		
4	Boutons de chemise do		4		
4	Lunettes do		3	1	
1	Dés do		1		
18	Montres do		17	1	
9	Boîtes de mouchoirs		9		
24	Mouchoirs de toile		24		
2	Harmonica		2		
1	Rêne de harnais		1		
1	Chapeaux		1		
4	Herbes		4		
4	Reçus de <i>homesteads</i>		4		
2	Miel		2		
1	Panier à ouvrage (sauvage)		1		
3	Insectes		3		
223	Polices d'assurance		217	3	3
1	Boîte à bijoux		1		
2	Bijoux (pierres ouvrées)		2		
1	Outils de bijoutier		1		
4	Jugements		4		
5	Clés		4	1	
1	Couteaux à dépecer		1		

Rapport du Directeur général des Postes.

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	\$	c.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebutés.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
4	Lacets			4		
1	“ Ladies companion ”			1		
8	Octrois de terrains (Couronne)			8		
1	Contrats de transferts de terrain			1		
1	Cheminées de lampes			1		
1	Abats-jour de fanaux			1		
1	Bordereau de buanderie			1		
13	Baux			11	1	1
1	Cuir			1		
58	Pièces judiciaires (diverses)			58		
1	Lentilles, photographie			1		
1	do télescope			1		
1	Licences—de mécanicien			1		
5	do de pêche			5		
2	do d'hôtel			2		
1	do de fabrique			1		
1	do de mines			1		
3	do de colporteurs			3		
1	do de plombier			1		
5	do de bois de service			5		
1	do de tabac			1		
2	do de commerçants			2		
2	Fil de toile			2		
2	Miroirs			2		
27	Billets de loterie			2	4	1
6	Machinerie			6		
1	Nécessaire de toilette			1		
11	Sucre d'érable			11		
1	Cartes géographiques			1		
1	Tablier de franc-maçon			1		
2	Médailles, bronze			2		
1	do dorée			1		
1	do métal			1		
8	Médicaments			8		
3	Carnets			2	1	
1	Cartes de métal			1		
2	Roulettes en métal			1	1	
1	Cuillères en métal			1		
1	Billets de passage sur chem. de fer			1		
1	Lait condensé			1		
2	Passé militaire			1	1	
2	Minéraux			1	1	
20	Mitaines			19	1	
34	Mocassins			33	1	
28	Hypothèques			26	2	
12	do sur meubles			10	2	
6	Livres de musique			6		
1	Mousseline			1		
6	Anneaux de serviette			6		
1	Colliers, or et rubis			1		
1	Papier à note				1	
1	Avis de vente			1		
1	Fênes			1		
2	Obligations			2		
3	Peintures à l'huile			3		
1	Lunettes d'opéra			1		
1	O. R. C., billets de membre			1		
1	Plumes d'autruche			1		
2	Coupe-papier			2		
1	Jetons de colis				1	
4	Livrets, Ancient Order of Foresters			4		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebus.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		% c.			
55	Livrets, banque.....		54		1
6	do Barnardo's Home.....		5		1
16	do construction et prêt.....		16		
3	do Independent Order of Foresters.....		2	1	
2	do d'assurance.....		2		
14	do de caisse d'épargnes.....		14		
1	do Society of Engineers.....		1		
2	do Société des Artisans Canadiens-Français.....		1	1	
1	do Sons of England.....		1		
1	Passeports.....				1
1	Bousillage.....		1		
1	Brevets.....		1		
8	Reconnaissance de mont-de-piété.....		4	4	
2	Porte-plumes, perle et or.....		2		
9	Canifs.....		8	1	
1	Papiers de pension.....			1	
4	Permis.....		4		
2	Pétitions.....		2		
1	Echantillons de phosphate.....		1		
26	Photographies.....		21	5	
2	Images.....		1	1	
1	do cadres.....		1		
3	Dessus d'oreillers.....		3		
9	Pillules.....		7	2	
9	Coussins à épingles.....		9		
1	Épingles, or et diamant.....		1		
1	do plaquées en or.....		1	1	
1	do à cheveux et bijoux.....		1		
8	Pipes, racine d'églantier.....		8		
5	Plans.....		3		2
2	Plaques.....		2		
1	Plâtres.....		1		
3	Plaques pour fausses dents.....		2		1
1	Creuset en platine.....		1		
7	Porte-monnaie.....		7		
1	Cirage.....		1		
1	Pot à crème en porcelaine.....		1		
28	Timbres-poste, vieux.....		28		
1	Portraits.....		1		
8	Pommes de terre.....		8		
1	Boîte à poudre.....		1		
16	Procurations.....		15	1	
1	Livres de prière.....		1		
2	Vérifications.....		2		
3	Protêts.....		3		
7	Bourses.....		7		
1	Billets de loterie.....		1		
11	Jetons à bagage, chemin de fer.....		9	2	
4	Reçus d'effets do.....		4		
13	Passes do.....		12		1
1	Bordereau de paie do.....		1		
38	Billets do.....		29	9	
1	Râpe.....		1		
1	Sonnettes de serpents à sonnettes.....		1		
1	Rasoir.....		1		
17	Reçus de lettres chargées.....		14	3	
2	Décharges.....		2		
1	Rapports de mines.....		1		
1	do d'architecture navale.....		1		
2	do d'examens d'écoles.....		2		

Rapport du Directeur général des Postes

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		fr. c.			
1	Estampes, revenu		1		
6	Anneaux, diamant		4	1	1
12	do dorés		10	2	
2	Caoutchoucs		2		
8	Sachets		8		
3	Echantillons de drap		3		
1	Préservateur en satin		1		
1	Satinette		1		
1	Scapulaires		1		
4	Flacons d'odeur		4		
4	Ciseaux		4		
17	Graines de jardin		17		
2	Navettes de machines à coudre		2		
6	Châles, laine		6		
1	Bordereaux d'expéditions		1		
1	Récipicés			1	
4	Chemises, laine		4		
14	Souliers		14		
1	Cordons de souliers		1		
1	Soieries		1		
51	Mouchoirs de soie		50	1	
2	Bonnets do		2		
8	Ceinturons do		8		
1	Châles do		1		
1	Fil do		1		
13	Cravattes do		13		
1	Camisoles do		1		
1	Marqueurs de livres en argent		1		
1	Boîte do		1		
3	Bracelets do		3		
15	Broches do		15		
1	Crochet à boutons do		1		
1	Étui à cartes do		1		
3	Chaînes do		3		
1	Service de communion portatif en argent		1		
1	Nécessaire pour crème et sucre do		1		
1	Boutons de manchettes do		1		
1	Caraffe en argent		1		
1	Boucles d'oreilles en argent			1	
1	Épingles à cheveux do		1		
1	Boîte à bijoux do		1		
3	Couteaux do		2	1	
5	Boîtes d'allumettes do		4	1	
3	Mémoires do		3		
5	Gobelets do		5		
2	Anneaux de serviettes do		2		
3	Couteaux à papier do		3		
2	Étuis à crayons do		2		
9	Épingles do		8	1	
2	Boîte à timbres-poste do		2		
5	Anneaux do		5		
2	Salières do		2		
1	Ciseaux do		1		
2	Chaînes de manches do		1	1	
1	Boîte à savon do		1		
39	Cuillers do		34	5	
6	Dés do		4	2	
1	Porte-billets do		1		
1	Porte-cravattes do			1	
2	Cabarets do		2		
4	Botliers de montres do		4		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebus.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		\$ c.			
35	Montres en argent		33	1	1
1	Supports de manches		1		
16	Pantouffles		16		
2	Bonnets grecs		2		
1	Tabatière		1		
1	Savon		1		
11	Chaussons		11		
1	Etui à lunettes		1		
3	Lunettes		2	1	
1	Porte-éponge		1		
2	Couteaux		2		
1	Eperons pour oiseaux carnaciers		1		
2	Etats de réclamations		2		
9	Billets de passage		8	1	
1	Connaissements		1		
2	Magasiniers		2		
8	Bas		8		
1	Plastron		1		
1	Plumes pour stylographes			1	
1	Sommatton		1		
3	Instruments de chirurgie		3		
3	Bretelles		3		
1	Seringue		1		
13	Tapis de table		13		
1	Billets de théâtre		1		
1	Thermomètre		1		
8	Tidies		8		
1	Tintypes			1	
11	Tabac		11		
2	do pipes à		1	1	
1	do sacs à		1		
1	do pots à		1		
1	Essuie-mains		1		
5	Joujoux		5		
6	Couverts de cabarets		6		
1	Caractère d'imprimerie		1		
7	Vêtements de dessous		7		
44	Lettres non ouvertes		44		
7	Divers documents		7		
1	Vernis		1		
1	Sac pour mur		1		
1	Boîtier de montre, nickel		1		
2	Chaîne de montre, dorée		2		
3	do doublée			3	
1	Montres, cuivre			1	
1	do dorées		1		
5	do métal		2	3	
4	do nickel		3	1	
1	Outils d'horlogers		1		
2	Ressorts de montres		2		
1	Roue do		1		
5	Mouvements de montre		5		
1	Miniature		1		
1	Imperméable		1		
35	Gateau de noce		35		
7	Testaments		7		
1	Carte de retrait, Oddfellows				1
1	Gobelet en bois		1		
24	Lainages		24		
3	Boîtes à ouvrage		3		

Rapport du Directeur général des Postes.

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Fin.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des re-buis.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.	
		% c.				
34	Ordonnances		31	2	1	
3	Laine filée		3			
11,058	A ajouter les lettres ordinaires chargées, non énumérées ci-dessus, et qui ont été rendues, expédiées ou dont on a autrement disposé, ainsi qu'il est indiqué au tableau n° 1.....		10,406	420	232	
8,325			8,116	61	148	
		Grand total des lettres contenant des valeurs dont on a pu disposer		18,522	481	380
		Grand total des lettres non réclamées au bureau des lettres de rebut		481		
	Grand total des lettres en la possession de directeurs de poste		380			
19,383		\$377,578 06	19,383			

305 lettres restaient en la possession de directeurs de poste au 30 juin 1893, et on a rendu compte de toutes ces lettres avec satisfaction.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

JOHN WALSH,
Surintendant.

ANNEXE I

TRANSACTIONS DE LA DIVISION DES
IMPRESSIONS ET FOURNITURES

SOMMAIRE du coût des impressions, de la papeterie, des sacs de malle, timbres à dater, balances et poids, boîtes aux lettres des rues, uniformes de facteurs, etc., fournis au département à Ottawa, ainsi qu'aux différentes provinces du Canada, par la division des impressions et fournitures du ministère des postes, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894.

<i>a. Impressions, reliure, lithographie, etc.</i>		\$ c.
Comptes de l'imprimeur de la reine (<i>service intérieur</i>).....		11,245 37
Comptes de l'imprimeur de la reine (<i>service extérieur</i>).....		45,499 12
<i>b. Papeterie.</i>		
Comptes du bureau de la papeterie (<i>service intérieur</i>).....		2,974 97
Comptes du bureau de la papeterie (<i>service extérieur</i>).....		14,752 75
Sacs de malle, serrures de malle, étiquettes, etc.....		26,323 09
Timbres à dater, balances et poids, etc.....		9,946 27
Boîtes aux lettres des rues et divers articles de dép. pour le département des postes.....		3,463 84
Uniformes de facteurs, etc.....		16,699 63
Totaux.....		130,905 04
<i>a, b, Non indiqué ci-dessus—</i>		
Impressions, etc., pour la division des mandats-poste (<i>service intérieur</i>), obtenues de cette division par réquisition à l'imprimeur de la reine—neuf mois seulement.....		691 52
Papeterie pour la division des mandats-poste (<i>service extérieur</i>), obtenue de cette division par réquisition au bureau de la papeterie—neuf mois seulement.....		183 66
Totaux.....		875 18

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

NOTE :—

Le revenu provenant de la vente d'articles neufs et condamnés par la division des impressions et des fournitures, et déposé au crédit du receveur général du Canada, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894, s'élève à la somme de \$ 271 73

Et la somme revenant au département pour vieux métal et étiquettes enlevés de sacs de malle condamnés, et dont on s'est servi pour sacs neufs..... 23 45

Rapport du Directeur général des Postes

ETAT indiquant les transactions au sujet des impressions, de la reliure, etc., du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894.

	Formules.	Enveloppes.	Livres.	Cartes et étiquettes.	Papier à écrire (feuilles)	Divers.	Valeur.
							\$ c.
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1893	4,858,578	1,465,803	56,885	383,610	169,465	.....	6,998 00
Reçu de l'imprimeur de la reine...	16,626,249	2,882,000	51,350	12,221,948	161,128	68,835	*52,339 97
Total	21,484,827	4,347,803	108,235	12,605,558	330,593	68,835	59,337 97
Distribution—ministère à Ottawa.	571,244	840,387	4,985	39,796	48,893	32,948	6,759 00
do différentes provinces.	14,434,503	2,046,525	49,916	11,670,046	112,107	35,887	45,180 97
Total distribué	15,005,747	2,886,912	54,901	11,709,842	161,000	68,835	51,939 97
Vieux articles détruits	31,574	1,825	1,094	.....	.....	.....	295 00
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1894	6,447,506	1,459,066	52,240	895,716	169,593	.....	7,103 00

* Le compte de juin pour impressions se monte à \$4,404,52, payé à même le crédit de cette année, faisant ainsi le total des dépenses pour impressions pour 1893-94, \$56,744.49.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

État indiquant la balance en magasin le 30 juin 1893, la balance reportée, 30 juin 1894, et le nombre d'articles de papeterie obtenus et délivrés au service postal en général, par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1^{er} juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1894.

	Paniers.	Tampons.	Livres.	Fournitures de clayigraphes.	Almanachs des adresses.	Bandes élas- tiques (boîtes).	Enveloppes.	Ouvre-enveloppe	Obitrateurs.	Lasses.	Gomme arabique (livres).	Encre (bouteill.)	Encriers.	Couteaux.	Étiquettes, etc.	Crayons de mine.	Mine à crayon (boîtes).	Mueilage (boîtes).	Mueilage, fon- taines et pin- ceaux.
Balance en magasin, 30 juin 1893.....	2	30	.....	.....	.....	.....	12,975	.....	.....	314	7	53	.....	.....	150	69	.....	13	.....
Papeterie reçue durant l'année.....	168	191	3,537	4,555	280	882	8,975	45	636	612	1,991	912	159	346	2,846	12,970	285	306	120
Total.....	168	193	3,567	4,555	280	882	21,950	45	636	926	2,061	965	159	346	2,996	13,039	285	319	120
Distrib. au ministère à Ottawa.....	26	6	657	246	115	242	7,850	11	136	496	94	284	28	64	1,340	1,307	10	63	17
do différentes provinces..	142	181	2,835	4,309	165	640	1,725	34	500	142	1,111	648	131	282	1,506	11,678	275	250	103
Total distribué.	168	187	3,492	4,555	280	882	9,575	45	636	638	2,051	932	159	346	2,846	12,985	285	313	120
Balance en magasin, 30 juin 1894.....	6	75	.....	.....	.....	.....	12,375	.....	.....	288	1	33	.....	.....	150	54	.....	6	.....

Rapport du Directeur général des Postes.

État indiquant la balance en magasin, 30 juin 1893, la balance à reporter, 30 juin 1894, et le nombre d'articles de papeterie obtenus et distribués pour le service postal en général, par la division des impressions et fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894.

Fin.	Valeur.																		
	Bandes à jour- naux.	Papier buvard (feuilles).	Papier à enve- lopper (feuilles)	Papier à écrire (feuilles).	Agrafe-papier (boîtes).	Plumes (boîtes).	Porte-plumes.	Épingles (paquets et pyramides).	Ciseaux.	Tampons.	Cire à cacheter (liv.)	Éponges et sous- calon rouge (écheveaux).	Mécanigraphes.	Fournitures de mécanigraphes.	Ficelle (liv.)	Bougies de cire.	Divers.	\$ c.	
Balance en magasin, 30 juin 1893.....	950	672	4,560	7,968	.....	.....	.....	.....	.....	95	185	.....	.....	.....	69	33	308	317 90	
Papeterie reçue durant l'année	1,600	23,990	180,550	64,696	251	1,859½	3,205	713	193	1,849	4,801½	732	876	2	5,140	19,445	1,074	3,687 * 15,322 99	
Total	2,550	24,662	185,110	72,664	251	1,859½	3,205	713	193	1,944	4,986½	732	876	2	5,140	19,514	1,107	3,995	15,640 89
Distribution au ministère à Ottawa..	1,700	4,687	35,680	21,084	89	523½	571	219	22	374	276	75	870	1	188	749	39	1,021	3,023 34
do différentes provinces .....	.....	17,444	145,830	45,710	162	1,336	2,634	494	171	1,451	4,594½	657	6	1	4,952	18,583	671	1,769	12,316 05
Total distribué.....	1,700	22,131	181,510	66,744	251	1,859½	3,205	713	193	1,825	4,870½	732	876	2	5,140	19,332	710	2,790	15,339 39
Balance en magasin, 30 juin 1894.....	850	2,531	3,600	5,920	.....	.....	.....	.....	.....	119	116	.....	.....	.....	182	397	207	301 50	

* Juin 1893, compte pour papeterie, \$2,404.73, payé à même le crédit de cette année, faisant une dépense totale de \$17,727.72 pour la papeterie de 1893-94.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

État indiquant la quantité et le coût des sacs de malle, cadenas de malle, étuis pour étiquette en métal, etc., etc., en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur des sacs, etc., restant en magasin le 30 juin 1894.

	SACS EN TOILE DE COTON.		SACS EN TOILE.			SACS EN JUTE.		SACHETS.		SACS DE MALLÉS RÉPARÉS.					Sacs en toile de coton munis de datâches, de godet et sceau en cire.				
	Cadenasses.	Barre à coulisse et sceau en cire.	Imperméables avec cadenas.	Barre à coulisse rouge avec sceau en cire.	Barre à coulisse rouge non cadensée.	Brun et jaune.	Sacs de malle en coton sans couture.	Sacs en jute pour journ. avec étui à coul. p. étiquette.	Sacs en jute sans attaches.	Toile de coton.	Cuir.	Sacs de malle en grosse toile.	Cuir.	Toile.		Toile de coton.	Sacs à journaux.	Sachets en cuir et pochettes.	Sacs en toile de coton munis de datâches et cadenas.
Balance en magasin, 30 juin 1893.....	19	479	12	2	769	16	82	886	43	6	38	4	326	3,807	10,198	159	207	2,095	
Reçu—																			
Acheté ou réparé.....	83	2,562	1,189	32	480	798	696	5,478	439	249	4	4	56	326	3,807	159	440	2,095	
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution.....	22	52	.....	18	191	.....	5	1,767	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,381	126
Total.....	124	3,093	1,201	52	1,440	25	783	8,131	482	259	4	4	56	326	3,807	159	2,118	2,221	
Distribué.....	95	2,638	1,125	32	744	25	696	7,408	439	232	4	4	51	326	3,807	159	1,839	2,162	
Vendu.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	95	2,638	1,125	32	744	25	736	7,408	439	232	4	4	51	326	3,807	159	1,839	2,162	
Balance en magasin, 30 juin 1894.....	29	455	76	20	696	16	47	723	43	27	17	5	1	279	59

Rapport du Directeur général des Postes.

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des boîtes aux lettres des rues et divers articles en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1^{er} juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur des sacs, etc., en magasin le 30 juin 1894.

F ⁱⁿ .	Poser des étuis à étiquettes sur des sacs.		ÉTUIS POUR ÉTIQUETTES.		Viroles en acier.	Ré-étamper des sacs.	Cadenas pour malle.				Clés pour cadenas de malle.		Poteaux pour accroche-sacs.		Paniers à triage.	Paniers poste aux paquets.	Vieux fer, liv.	Sacs de malle condamnés, liv.	Divers.	Valeur.	
	Étuis pour étiquettes (vieux brevet).	Étuis pour étiquettes à combi. brevet.	Neufs.	Réparés.			Neufs.	Réparés.	En cuivre ordinaire.	Internationale enregistrée.	Neufs.	Réparés.	Neufs.	Réparés.							Neufs.	Réparés.
Balance en magasin le 30 juin 1893.....	1,246	.....	336	1	31	.....	99	16	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	\$ cts.
Reçu—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,328 35
Acheté ou réparé.....	13,258	12,600	1,500	3,815	46	357	280	300	.....	16	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,323 09
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution.....	3,490	609	4,767	.....	10	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,081 72
Total.....	13,258	13,209	6,603	3,816	41	357	280	402	16	16	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,733 16
Distribué.....	13,258	11,714	6,552	3,651	14	357	228	399	2	16	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,240 06
Vendu.....	.....	1,878	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	157 35
Total.....	13,258	11,714	6,552	3,651	14	357	228	399	2	16	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,397 41
Balance en magasin le 30 juin 1894.....	.....	1,495	51	165	27	.....	52	3	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,835 75

* Condamnés, impropres à la redistribution.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

État indiquant la quantité et le coût des timbres, balances et poids en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1^{er} juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1893; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin le 30 juin 1894.

	TIMBRES À DATER.		Timbres à dater réparés.	RUBANS POUR TIMBRES À DATER.		MACHINES À NUMÉROTÉ.		Caractères en caoutchouc.	Tampons en caoutchouc.	Sceaux à couronne en cuivre.	Timbres à calculer.	Rouleaux en feutre.	TAMPONS.		
	Nouveaux.	Réparés.		Nouveaux.	Réparés.	Nouvelle.	Réparée.						Ordinaires.	Recouverts.	Fontaines.
Balance en mains, 30 juin 1893.....											1,805		54	2	
Reçu—															
Acheté ou réparé.....	741	34		3	9		1	52	120	397	618	199	2,094	165	79
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution.....											30		2		
Total.....	741	34		3	9		1	52	120	397	2,453	199	2,150	167	79
Distribué.....	740	34		3	9		1	52	116	393	1,007	199	2,057	165	79
Vendu.....	1								4						
Total.....	741	34		3	9		1	52	116	397	1,007	199	2,057	165	79
Balance en mains, 30 juin 1894.....									4		1,446		93	2	

Rapport du Directeur général des Postes

État indiquant la quantité et le coût du matériel des timbres, balances et poids, etc., en magasin, au 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin au 30 juin 1894.

Fin.	ENCRE À TIMBRE.				CARACTÈRES.		BALANÇES.				Poids extra.	Divers.	Valeur.		
	Pintes.	Chopines.	Roquilles.	Bouteilles d'enc. p. timbres en caoutchouc.	Chiffres.	Mois.	Tampons en caoutchouc.	Lettres.		Paquets.				Plate-forme.	
								Nouveaux et réparés.	Nouveaux et réparés.	Nouveaux et réparés.					Nouveaux et réparés.
Balance en magasin le 30 juin 1893.....		11	88		1,705	960		14	21		523	8	\$	1,549 15	
Reçu—															
Acheté ou réparé.....	167	102	600	36	9,249	2,239	25	399	88	3		96		9,946 27	
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution			14		97	15		3	1		436				
Total.....	167	113	702	36	11,051	3,214	25	416	110	3	959	104		11,607 95	
Distribué.....	167	89	580	36	9,684	2,304	25	380	92	3	492	96		10,237 97	
Vendu.....														6 40	
Total.....	167	89	580	36	9,684	2,304	25	380	92	3	492	96		10,244 37	
Balance en magasin le 30 juin 1894.....		24	122		1,367	910		36	18		467	8		1,363 58	

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des boîtes aux lettres des rues et divers articles en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin le 30 juin 1894.

	BOÎTES AUX LETTRES DES RUES.				BOÎTES AUX LETTRES DES RUES, OVALES.				BOÎTES AUX LETTRES DES RUES		Clés pour les boîtes aux lettres des rues en fer forgé.	Diverses dépenses pour les boîtes aux lettres des rues.	Serrures de sûreté D. K. Miller.	Clés pour serrures de sûreté D. K. Miller.
	En fer forgé.		En fonte.		Nouvelles.	Réparées.	Serrures pour.	Clés pour.	Enlever et remplacer.	Repeinturer.				
	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.										
Balance en magasin le 30 juin 1893.....	59	2	10	2	2	.....	13	13	.....	.....	18	.....	261	419
Reçu—														
Acheté ou réparé.....	97	32	46	.....	.....	91	36	36	310	370	73	154	9	.....
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Total.....	158	34	57	2	2	.....	49	49	310	370	91	154	271	419
Distribué.....	136	34	48	2	2	.....	1	37	310	370	60	130	74	52
Vendu.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	6	2	3
Total.....	142	34	48	2	2	.....	1	37	310	370	61	136	76	55
Balance en magasin le 30 juin 1894.....	16	.....	9	.....	.....	.....	12	12	.....	.....	30	18	195	364

Rapport du Directeur général des Postes.

État indiquant la quantité et le coût des boîtes aux lettres des rues et divers articles en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin, 30 juin 1894.

	BOÎTES POUR COMMIS ET COURRIERS SUR CHEMINS DE FER.		BOÎTES EN BOIS.		PAVILLONS FÉDÉRAUX.		Presses à copier, réparées.	Porte-bougies.	Verres pour boîtes aux lettres des rues.	Étiquettes en fer-blanc.	Divers.	VALEUR.
	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.	Grands.	Petits.						
Balance en magasin, 30 juin 1893.....		2			12	14		121	24			\$ c.
Reçu—												1,267 51
Acheté ou réparé.....	38	11	32	96			4			336	508	3,463 84
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution.....												33 65
Total.....	38	13	32	96			4	121	24	336	508	4,765 00
Distribué.....	36	11	32	96			4	53	8	336	508	4,032 93
Vendu.....		2			*12	*14						281 89
Total.....	36	13	32	96	12	14	4	53	8	336	508	4,314 82
Balance en magasin, 30 juin 1894.....	2							68	16			450 18

* Vendus aux ministères des travaux publics.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

État indiquant la quantité et le coût des uniformes des facteurs, facteurs-boîtiers, courriers de la maille sur chemins de fer, chargeurs de la maille, etc., en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1^{er} juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur restant en magasin le 30 juin 1894.

	PARDessus.		TUNIQUES.		PANTALONS.		MONOGRAMMES.		PARDESSUS IMPERMÉABLES.		COLLETTES EN TOILE HUILÉE.		CASQUES D'ÉTÉ.		CASQUETTES EN DRAP.		CONVERTURES DE CASQUETTES IMPERMÉABLES.		BONNETS DE FOURRURES.	
	En drap.	En serge.	En drap.	En serge.	En drap.	En serge.	Grands pour casquettes.	Petits pour casquettes.	Neufs.	Condammés.	Collettes en toile huilée.	Casques d'été.	Casquettes en drap.	Convertures de casquettes imperméables.	Neufs.	Condammés.				
Balance en magasin, 30 juin 1893.....	8	13	14	11	852	136	91	59	49	131	128	193	199	196	2	2	3	3	3	3
Reçu—																				
Acheté.....	267	214	448	448	459	448	180	100	245	224	224	224	238	238	196	196	238	238	196	2
Renvoyé et ajouté au magasin pour redistribut.	9	5	3	3	6	3	4	9	3	3	3	3	4	4	2	2	4	4	2	2
Total.....	284	232	464	462	858	427	275	168	297	368	365	368	365	365	199	199	365	365	199	2
Distribué.....	269	217	455	461	138	285	195	96	236	237	238	237	238	238	196	196	238	238	196	2
Vendu.....	269	217	455	461	138	285	195	96	236	241	242	241	242	242	196	196	242	242	196	2
Balance en magasin, 30 juin 1894.....	15	15	9	4	720	142	80	72	61	117	113	117	113	113	3	3	113	113	3	3

État indiquant la quantité et le coût des uniformes des facteurs, flicteurs-boîtiers, courriers de la maille sur chemins de fer, chargeurs de la maille, etc., en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur restant en magasin le 30 juin 1894.

Fin.	Capes de fourrure.	Gilets de chamots.	Ceinturons.	Jambières en cuir.	BOTTES EN CUIR.		BOTTES EN CAOUTCHOUC.		Mocassins.	Patiences.	Brosses à boutons.	Lampes.	Divers.	Valeur.
					Neuves.	Con-damnées.	Neuves.	Con-damnées.						
Balance en magasin le 30 juin 1893.	3	1	56	80	26	1	6	17	11	54	1,551 46			
Reçu—														
Acheté	4	3	25	4	873	7	153	74	86	776	16,699 63			
Renvoyé et ajouté au magasin pour redistribution	1	1	6	4	13	1	11	4			358 33			
Total.....	8	5	87	84	912	8	170	95	97	54	18,609 42			
Distribué	5	5	74	67	897	7	158	60	88	4	17,144 75			
Vendu.....						1	1	1			9 75			
Total	5	5	74	67	897	7	158	60	88	4	17,154 50			
Balance en magasin le 30 juin 1894.....	3	.....	13	17	15	1	12	35	9	50	1,454 92			

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.